



## Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Septembre 2021

POLOGNE .....	1
HONGRIE.....	8
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	14
SLOVAQUIE .....	18
LETTONIE.....	24
LITUANIE.....	24
ESTONIE.....	27

### POLOGNE

*Pour information : 1 € = environ 4,5 PLN*

#### Financement

- Les obligations vertes (« green bonds ») jouissent d'un succès croissant, ainsi, le ministère des finances polonais veut faire accélérer le développement des obligations vertes communales et d'entreprise. Pour rappel, en 2016, la Pologne a été le premier pays à émettre des obligations de ce type (750 M€ de "green bonds" à échéance de cinq ans). La première émission a suscité un énorme intérêt ; quatre émissions ont eu lieu depuis. Actuellement, le ministère des finances prépare une analyse des outils qui pourraient permettre de développer ce marché en Pologne. Ses résultats devraient être connus vers la fin de l'année.

#### Nominations

- Le 17 septembre M. Michał Mistrzak a été nommé Inspecteur Général en matière de protection de l'environnement par intérim. Il a codirigé la mise en place du département de la lutte contre la criminalité écologique à l'Inspectorat général de la protection de l'environnement (*GDOŚ*) dont il a été directeur adjoint au cours des derniers mois. Pendant plus de 20 ans, il a été fonctionnaire à la direction centrale de la police judiciaire.

#### Climat / Environnement

- Les membres du conseil consultatif auprès du président l'Académie polonaise des sciences (*PAN*) signalent dans leur récent communiqué que les villes mal conçues contribuent au réchauffement climatique et, en même temps, sont sensibles aux conséquences de la crise climatique. Selon les prévisions des scientifiques de la *PAN* après 2040, la mortalité à Varsovie à cause du changement climatique augmenterait de 225% par rapport à la situation actuelle.
- Le 16 septembre le ministre du climat et de l'environnement Michał Kurtyka et ses vice-ministres ont rencontré les représentants des organisations non gouvernementales. Comme l'a signé le ministre, c'était la première réunion avec les ONG après une pause de 20 ans et la première réunion d'un cycle de réunions entamé par le ministre Kurtyka.

#### Qualité de l'air

- L'association « Alerte au smog polonaise » (*Polski Alarm Smogowy*) est préoccupée par un processus inefficace de remplacement des chaudières polluantes à Varsovie : en 2021 seulement 179 poêles à



charbon ont été éliminées (dont 118 dans le cadre du programme géré par la mairie et 61 dans le cadre du programme national « Air Pur » (*Czyste Powietrze*). Actuellement à Varsovie il y a 14 821 de chaudières à charbon et à bois non classées qui, conformément à l'arrêté municipal anti-smog, devraient être remplacées avant le 1er janvier 2023 ((les chaudières de classe 3 et 4 doivent être remplacées d'ici la fin de 2027).

- Les sept communes de la région de Petite-Pologne, soit : Skawina, Niepołomice, Krzeszowice, Oświęcim, Nowy Targ, Rabka-Zdrój et Czarny Dunajec ont suivi l'exemple de Cracovie et ont adopté l'arrêté anti-smog qui introduit :
  - l'interdiction de brûler du charbon à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030,
  - l'interdiction d'utiliser de nouveaux appareils de chauffage domestique à combustible solide autres que la biomasse d'une humidité allant jusqu'à 20% à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

## Déchets

- Selon le vice-ministre du Climat et de l'environnement Jacek Ozdoba en Pologne il y a un potentiel pour l'utilisation des déchets à haute à haute valeur calorifique comme combustible pour le chauffage urbain à condition de ne pas dépasser la limite d'incinération de 30% des déchets collectés conformément à la législation européenne. Dans cette logique s'inscrit le projet d'incinérateur à Krosno (Basses-Carpates) qui permettra la sortie définitive du charbon dans le chauffage urbain : un nouveau bloc énergétique utilisera les résidus de déchets communaux pour produire le chauffage et l'énergie électrique. Pour assurer le flux de déchets la ville de Krosno a signé un accord de coopération en matière de la gestion des déchets avec les 27 communes de la région. Le contrat pour la réalisation du projet a été signé le 21 septembre. Pour rappel, actuellement en Pologne il y a neuf installations d'incinération des déchets municipaux.
- PKN Orlen est en train d'analyser la construction d'une innovante installation de recyclage des déchets à Płock où se trouvent son siège et son principal site de production. A cette fin, l'entreprise a signé une lettre d'intention de coopération avec la régie de la gestion des déchets communaux de la ville de Płock. La nouvelle installation permettrait un traitement effectif des déchets et la production des matières premières qui pourraient être utilisées dans la production des produits et des semi-produits pétrochimiques et de raffinage. Le projet s'inscrirait dans la stratégie 'Orlen2030' qui prévoit la mise en œuvre de l'économie circulaire.

## Eau et assainissement

- *Wody Polskie (RZGW)*, la société d'Etat chargée de la gestion de l'eau et régulateur des prix de l'eau, a reçu au total 2 600 de demandes d'actualisation des tarifs pour l'eau et l'assainissement pour les 3 prochaines années déposées par les entreprises de distribution et d'assainissement des eaux. Près de 94% des demandes prévoient une augmentation des tarifs de 20% en moyenne. Jusqu'à présent, le régulateur a validé l'augmentation pour plus de 1 400 demandes, mais dans une grande partie, les demandes de hausse de prix ont été révisées à la baisse. L'augmentation s'élève en moyenne à 10%.

## ENR

- À l'initiative du vice-ministre du climat et de l'environnement, plénipotentiaire du gouvernement pour les énergies renouvelables, Ireneusz Zyska, des représentants de l'administration gouvernementale et des représentants clés du secteur de l'énergie éolienne offshore ont signé, le 15 septembre 2021, « L'accord sectoriel pour le développement de l'énergie éolienne offshore en Pologne ». L'objectif global de cet accord est de soutenir le développement du secteur en Pologne et de maximiser le "contenu local", c'est-à-dire la participation d'entrepreneurs polonais à la chaîne d'approvisionnement des parcs éoliens offshore développés dans la zone économique exclusive polonaise.
- Le photovoltaïque bat des records historiques en Pologne. Le différentiel de capacité installée pour l'énergie éolienne et le photovoltaïque se réduit rapidement (6,7 GW de la puissance installée dans l'éolien contre 5,6 GW dans le photovoltaïque). Le changement s'est opéré ces dernières années grâce à une croissance rapide des installations chez les prosommateurs qui constituent environ 75% de la puissance photovoltaïque installée. À la fin du mois de juillet de l'année dernière, on comptait déjà 631 443 prosommateurs dont 631 214 dans le photovoltaïque. Rien qu'au cours du premier semestre de cette année, près de 140 000 nouvelles sources d'énergie de prosommateurs ont été raccordées au réseau. Cependant, beaucoup d'installations attendent toujours d'être connectées et certains raccordements sont refusés. Cela est dû au fait que le réseau électrique polonais en de nombreux endroits n'est pas adapté pour permettre à l'électricité de circuler du prosommateur au réseau. Le réseau subit également des surcharges : lorsqu'il y a un excès de production par rapport à la consommation dans le réseau, ce dernier arrête les installations des prosommateurs. Le nombre croissant de panneaux solaires sur les toits polonais



pourrait bientôt commencer à générer des surcoûts. Les représentants du secteur indiquent que de gros investissements dans les réseaux de distribution sont inévitables. Selon les spécialistes du réseau, la limite des sources photovoltaïques pouvant être intégrées de manière relativement peu coûteuse est d'environ 7 GW.

## Energie

### Nucléaire

- Le 23 septembre, géant polonais du cuivre KGHM et NuScale Power - le leader américain des producteurs de réacteurs dans les technologies SMR et PBE Molecule - ont signé un accord concernant le développement de l'énergie nucléaire. La stratégie poursuivie par KGHM prévoit la couverture de la moitié de la demande d'énergie de l'entreprise par ses propres sources, y compris les énergies renouvelables, d'ici 2030.

### Charbon

- Le 20 septembre, le Cour de justice de l'UE (CJUE) a infligé à la Pologne une amende de 500 000 € par jour pour avoir tardé à se conformer à l'arrêt rendu en mai, ordonnant la suspension immédiate de l'exploitation du lignite dans l'attente de la résolution de la plainte déposée par la République tchèque relative aux conditions environnementales de l'exploitation de la mine de Turów. Suite à cette décision, le gouvernement polonais a déclaré : *« Le gouvernement polonais ne fermera pas la mine de Turów. Dès le début, nous déclarons que l'arrêt des travaux menacerait la stabilité du système électrique polonais. Cela aurait des conséquences négatives sur la sécurité énergétique de millions de Polonais et de toute l'Union européenne. Sa fermeture entraînerait également d'énormes problèmes pour la vie quotidienne. Le gouvernement polonais cherche un règlement à l'amiable du différend avec la République tchèque et respecte les intérêts de la communauté locale. Le jugement d'aujourd'hui contraste avec cet accord à l'amiable. Aucune décision de la Cour de justice de l'UE ne peut affecter les domaines relatifs à la sécurité fondamentale des États membres. La sécurité énergétique appartient précisément à ce domaine. La centrale de Turów représente jusqu'à 7 % de la production énergétique nationale. Elle garantit la sécurité énergétique de millions de personnes. Elle fournit de l'électricité aux hôpitaux, aux écoles, aux ménages et aux entreprises. La capacité de fonctionnement des foyers, des écoles, des hôpitaux et des entreprises polonais dépend de la stabilité de son fonctionnement. Son fonctionnement stable affecte la sécurité, la santé et la vie de millions de familles et de citoyens polonais. La centrale de Turów fournit également de la chaleur à la ville et à la commune de Bogatynia, où il n'existe aucune autre source de chauffage. La sanction financière visée par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) est disproportionnée par rapport à la situation et n'est pas justifiée par les faits. Elle compromet le processus en cours de règlement à l'amiable de l'affaire. La Pologne met tout en œuvre pour trouver une solution à l'amiable au différend avec la République tchèque concernant les activités de la mines de Turów »*. Debut octobre, les négociations avec la République tchèque 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 a annoncé que la continuation des négociations était inutile. *« La très bonne offre polonaise n'a pas été acceptée »* - a déclaré le ministre. *« À ce stade, nous ne voyons pas l'intérêt de poursuivre ces négociations avec les tchèques au sujet de la mine de Turów, car elles n'ont aucun effet positif. C'est dommage, car les habitants de Liberec auraient pu recevoir 50 M€ pour le développement de leur territoire. Malheureusement, à la suite des décisions du gouvernement tchèque, ces fonds ne seront pas disponibles »*, a déclaré le vice-ministre polonais des affaires étrangères.

### Electricité / Chaleur

- Depuis janvier 2021, les prix de gros de l'électricité ont augmenté de 58 € pour 1 MWh à 106 €/MWh en septembre. La flambée des prix de l'énergie est liée aux prix records des droits d'émission de CO<sub>2</sub> qui au cours des neuf derniers mois, sont passés d'environ 30 € à 62 € et augmentent presque quotidiennement, ainsi qu'aux prix très élevés du charbon. Selon les analystes, si les niveaux actuels du marché de gros sont maintenus, l'augmentation de la facture énergétique des ménages en 2022 pourrait atteindre entre 10 et 20%. Dans les mois à venir, les compagnies d'énergie finiront de calculer leurs coûts et soumettront ensuite les demandes d'approbation des nouveaux tarifs. Pour l'instant, ils ne peuvent être qu'estimés, car ils dépendent de nombreux facteurs, y compris les décisions politiques ad hoc. Le président de l'URE a cependant déjà déclaré qu'à partir de l'année prochaine, une augmentation à deux chiffres des tarifs pour les ménages est réaliste.
- Le ministère du climat et de l'environnement a préparé un projet de loi sur la protection des consommateurs vulnérables (dont la part des coûts énergétiques dans le revenu disponible est d'environ 10 %) contre les



hausse de prix de l'électricité. Selon le ministre du climat et de l'environnement Michal Kurtyka, la précarité énergétique touche actuellement 6 % de la population. Les détails de la loi n'ont pas encore été communiqués. Le projet attend d'être inclus dans la liste des travaux législatifs du gouvernement. Ce groupe peut plus ou moins compter sur une assistance - a indiqué le ministre du climat. Le ministre a également déclaré que, pour l'instant, il est impossible de parler des montants, car ils dépendent du type de système d'aide qui sera adopté.

- Les entreprises de chauffage demandent à l'Office de régulation de l'énergie (URE) une augmentation des tarifs de chauffage allant de 10 à plusieurs dizaines de pour cent. Le régulateur ne les approuve pas toutes, soulignant que sa tâche consiste à protéger à la fois les fournisseurs et les consommateurs de chaleur. De début avril au 13 septembre, à la demande des entreprises de chauffage, le Département du marché de l'électricité et de la chaleur de l'URE a mené 33 procédures d'approbation ou de modification des tarifs de chaleur. L'augmentation tarifaire demandée la plus élevée était de 57,5 %. « Certaines entreprises ont demandé des modifications tarifaires à plusieurs reprises au cours de la période indiquée, principalement en raison d'une augmentation du coût d'achat des quotas d'émission de CO<sub>2</sub>, mais aussi en raison de la compensation du CO<sub>2</sub>. Les augmentations approuvées dans les procédures individuelles se sont élevées à entre 11-19 % », informe le régulateur. « L'augmentation de 5 % du prix de la chaleur est nécessaire pour que les centrales de chauffage conservent des liquidités et obtiennent les fonds nécessaires au financement de la modernisation. La partie restante résulte de coûts indépendants des entreprises, qui comprennent les coûts des émissions de CO<sub>2</sub> et une augmentation de plus de 100 % des prix du charbon et du gaz », dit Jacek Szymczak, président de la Chambre commerciale du secteur polonais du chauffage. « Nous croyons que les propositions qui sont soumises par les entreprises de manière rationnelle et justifiée, seront acceptées par l'Office de régulation de l'énergie » - ajoute-t-il. L'augmentation la plus importante acceptée par l'URE entre le 1er avril et le 13 septembre était de 17,8 %. L'Office souligne qu'il refuse d'approuver un nouveau tarif ou sa modification si les coûts proposés par la société ne sont pas justifiés ou si le tarif présenté pour approbation a été calculé par la société contrairement aux règles et exigences spécifiées par la loi et les règlements tarifaires. L'URE ajoute que, dans son examen des coûts justifiés de la fourniture de chaleur aux consommateurs, il prend en compte les informations concernant, entre autres, l'exécution des réparations, l'élimination des pannes, ainsi que les investissements, y compris la modernisation des sources de chaleur et des réseaux.
- Une offre de PGE Energia Ciepła et deux offres de PGNiG Termika Energetyka Przemysłowa ont remporté la vente aux enchères de la prime de cogénération, qui s'est déroulée du 20 au 22 septembre. Elle était destinée aux unités de cogénération nouvelles et sensiblement modernisées d'une capacité de 1 à 50 MW. La prime à la cogénération a couvert près de 2,4 TWh d'électricité, soit environ 6,5 % du volume prévu pour le soutien (le volume maximal d'électricité pouvant être couvert par la prime était de 36 TWh). La valeur de la prime indiquée dans les offres s'est élevée à plus de 67 M€, soit moins de 5% du budget total de l'enchère (la valeur maximale de la prime était de 1,41 Md€). Le montant minimum de la prime de cogénération indiqué dans les offres soumises par les gagnants ne dépassait pas 26,6 €/MWh, et le montant maximum de la prime ne dépassait pas 33,3 €/MWh. URE a déclaré que la valeur de la prime à la cogénération peut changer en raison de l'octroi éventuel aux producteurs d'aides à l'investissement.

## Hydrogène

- Le Groupe Azoty, le plus grand fabricant d'hydrogène en Pologne, PKP Cargo, l'opérateur ferroviaire de fret et PESA ont signé une lettre d'intention concernant la coopération au développement du transport ferroviaire à zéro émission. Les entreprises envisagent, entre autres, de réaliser ensemble des projets de recherche et de développement dans ce domaine.
- Selon les informations de presse, un accord sectoriel dédié à l'économie de l'hydrogène pour la période 2030 – 2040 serait en préparation pour signature le 12 octobre. Plusieurs centaines de représentants d'entreprises, du gouvernement et du milieu universitaire auraient été engagés dans la préparation de ce document par le biais de sept groupes de travail.
- PKN Orlen a pris le rôle de leader dans la création de la Vallée de l'hydrogène de Mazovie dont 16 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'École 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 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.

- La Métropole de Haute-Silésie-Zagłębie (GZM) bénéficiera d'une subvention de 81 M PLN (18 M€) pour l'achat de 20 bus à hydrogène dans le cadre du Programme « Transport en commun vert » du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la gestion de l'Eau (NFOŚiGW). La valeur totale du projet appelé « Hydrogen GZM » s'élève à 110,7 M PLN (24,6 M€), dont les coûts éligibles sont de 90 M PLN (20 M€). Pour rappel, la perspective pluriannuelle d'ici 2030 du financement de la mobilité électrique par le NFOŚiGW s'élève à 4,7 Md PLN (environ 1 Md€).

### Gaz / Pétrole

- Depuis janvier 2021, les prix de gros du gaz ont augmenté de 22€ pour 1 MWh à 62 €/MWh en septembre.
- Mi-septembre, le président de l'Office de régulation de l'énergie (URE) a approuvé les modifications du tarif du gaz de PGNiG Obrót Detaliczny pour les ménages. Le prix du gaz va augmenter de 7,4 % par rapport au tarif actuellement en vigueur pour tous les groupes tarifaires. Le nouveau tarif est entré en vigueur le 1 octobre.
- Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo a publié le rapport intégré du groupe pour 2020. La publication est disponible à l'adresse suivante : <https://pgnig2020.pl/>
- PGNiG Upstream Norway a reçu l'accord de l'administration norvégienne pour acquérir tous les actifs d'INEOS E&P Norge, entre autres les parts dans 21 concessions.

### Transport

- Le gouvernement prévoit d'adopter une résolution sur les "Directions du développement du transport intermodal jusqu'en 2030 avec pour perspective 2040" au cours du troisième trimestre de cette année. Il s'agit d'un document important dans le contexte de la nouvelle enveloppe budgétaire de l'Union européenne pour la période 2021 - 2027. Le transport intermodal a été mis en avant dans la stratégie pour un développement responsable jusqu'en 2020 (avec pour perspective 2030) et dans la stratégie pour un développement durable des transports jusqu'en 2030, mais n'a pas encore fait l'objet d'une étude stratégique. Le document prévu sera donc le premier à prendre en compte les besoins du transport intermodal ainsi que les besoins des acteurs du marché et les liens entre les différents modes de transport.

### Ferroviaire

- Les 7 entités suivantes ont fait la demande de participation à l'appel d'offres pour la livraison de 38 rames à deux étages et de 45 locomotives (avec la maintenance) pour l'opérateur PKP Intercity (PKP IC) :
  - consortium de PESA et de NEWAG (deux sociétés polonaises),
  - consortium de Bombardier Transportation Polska et de Bombardier Transportation GmbH (Allemagne),
  - Stadler Polska (Suisse),
  - Skoda Transportation a.s.,
  - Siemens Mobility,
  - H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych, fabricant du matériel roulant de Poznań appartenant à l'Agence de développement industriel (ARP),
  - Consortium de CRRC ZELC Verkehrstechnik GmbH, de Österreich et Vossloh Locomotives GmbH, CRRC Zhuzhou Locomotive Co.,Ltd. (Chine).

Ce sera le plus grand marché dans l'histoire de PKP IC. Pour rappel, en juin dernier PKP Intercity a lancé la procédure de dialogue compétitif pour la fourniture de 63 locomotives qui pourraient rouler à une vitesse maximale égale ou supérieure à 200 km/h (avec une option pour acquérir 32 locomotives de plus) et leur maintenance. Les entités suivantes veulent participer à cette procédure :

- NEWAG
- Consortium de PESA et du fabricant ZTNK Mińsk Mazowiecki,
- Consortium de H. Cegielski et de l'entreprise chinoise CRRC DATONG Co.Ltd.,
- Vossloh Locomotives GmbH (Allemagne),
- CRRC Zhuzhou Locomotive Co.Ltd (Chine),
- Bombardier Transportation Polska et Bombardier Transportation GmbH,
- Siemens Mobility Sp. z o.o. et Siemens Mobility GmbH,
- Patentes Talgo SL (Espagne).



Ces achats s'inscrivent dans le programme de modernisation du matériel roulant suite à la signature en janvier 2021 du contrat PSC (Public Service Contract) avec le ministère des infrastructures pour la période 2021-2030. Grâce à ce contrat l'opérateur bénéficiera d'un financement public à hauteur de 4,74 Md €, dont 4,5 Md € seront donc affectés aux achats et à la modernisation du matériel roulant.

- Le constructeur du matériel roulant polonais PESA a présenté au salon Trako qui s'est tenu en septembre à Gdansk, un prototype de locomotive de manœuvre à hydrogène. Capable de fonctionner pendant 24 heures entre deux ravitaillements, elle sera testée dans une raffinerie de pétrole. La locomotive fera l'objet de tests et de recherches avant d'entrer en service l'année prochaine dans une nouvelle raffinerie de pétrole à Plock. Elle sera exploitée par l'opérateur de fret polonais Orlen Koltrans, une filiale de la compagnie pétrolière PKN Orlen. En parallèle, PESA développe sa plate-forme Regio160, qui comprendra d'autres véhicules à batteries ou à piles à combustible. Le premier train de passagers Pesa fonctionnant à l'hydrogène devrait être prêt fin 2025 ou début 2026.
- Fortement affecté par la pandémie de COVID-19, le transport ferroviaire de passagers a retrouvé des couleurs en juillet 2021 selon les résultats du transport ferroviaire donnés par l'Autorité du transport ferroviaire (UTK). Rassemblant un total de plus de 23,5 M de voyageurs, il atteint un niveau supérieur de 24,5% par rapport au résultat de juillet 2020. Les autres indicateurs pour ce segment sont également au vert : + 40% en g.a. pour le volume de transport (1,9 Md de passagers-km) et + 8,6% pour le résultat d'exploitation (15,8 M de trains-km). Sur le transport de marchandises, juillet s'avère également un bon mois, plus précisément le 2<sup>e</sup> meilleur après celui de mars sur l'année 2021. Avec 20,7 M de tonnes transportées, il s'avère à la fois plus élevé en glissement annuel mais également par rapport à juillet 2019, soit la période estivale avant la pandémie. On compte par ailleurs sur juillet 2021 7,1 M de trains-km et 4,7 Md de tonnes-km parcourus.

### Aérien

- l'Agence polonaise de la navigation aérienne (PAŻP) envisage d'augmenter les taxes aéroportuaires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les redevances aéronautiques augmenteraient de 70% et celles de navigation aérienne de 26% ce qui est fortement critiqué par les compagnies aériennes opérant sur le marché polonais. A la mi-septembre Michael O'Leary, chef de Ryanair, a demandé un entretien avec le Premier ministre Morawiecki pour évoquer la question d'augmentation qui, selon lui, touchera fortement les compagnies aériennes présentes sur le marché polonais dont la situation est déjà très difficile suite à la crise COVID.
- L'Office de l'aviation civile a déclaré dans un communiqué officiel qu'au cours du premier trimestre 2021, les aéroports polonais ont accueilli plus d'un million de passagers (soit 87 % de moins qu'en 2020 et 89 % de moins qu'en 2019) et 15 700 opérations aériennes ont été effectuées (soit 79 % de moins qu'en 2020 et 81 % de moins qu'en 2019). L'épidémie de Covid-19, les restrictions et limitations associées aux voyages aériens ou encore l'absence de règles uniformes pour traverser les frontières au sein de l'Union européenne ont été les principaux facteurs de ce déclin. L'aéroport de Varsovie a accueilli un total de 605 000 passagers, soit 2,5 M de moins qu'au premier trimestre 2020. L'aéroport de Cracovie a accueilli 125 000 passagers, soit 1,4 M de moins en glissement annuel. Les transporteurs qui ont transporté le plus grand nombre de voyageurs étaient PLL LOT, WizzAir et Ryanair. Le trafic régulier a transporté 6,6 M de passagers, soit 87,7 % de moins qu'au premier trimestre 2020. La plupart des passagers ont voyagé depuis/vers le Royaume-Uni, l'Allemagne et les Pays-Bas. Le plus grand nombre de passagers en trafic régulier a été enregistré à l'aéroport de Varsovie, l'aéroport de Cracovie et l'aéroport de Gdansk. PLL LOT a transporté le plus de passagers en trafic régulier et était suivi par WizzAir et Ryanair. Le trafic charter a connu une baisse de 69,6 % du nombre de passagers (302 000 de moins qu'à la même période en 2020). La plupart des passagers ont voyagé sur les lignes depuis/vers l'Égypte, la République dominicaine et la Tanzanie. Les aéroports de Varsovie et de Katowice enregistrent le plus grand nombre de passagers charter. Parmi les transporteurs aériens, le plus grand nombre de passagers dans cette catégorie a voyagé avec PLL LOT, Enter Air et Smartwings. En ce qui concerne le transport de marchandises, près de 27 300 tonnes de fret aérien ont été transportées au premier trimestre 2021, soit 3,8 % de moins qu'à la même période en 2020. Le nombre d'opérations de fret aérien a augmenté de 34,5 % par rapport au premier trimestre 2020. L'écart entre la dynamique du fret et le nombre d'opérations est principalement dû au fait que la majorité du fret aérien depuis/vers la Pologne est transportée à bord d'avions de passagers, dont le nombre d'opérations a considérablement diminué au cours de cette période. Dans le même temps, certains transporteurs ont effectué des opérations aériennes supplémentaires pour le transport de marchandises.



## Routier

- Au cours de ces derniers mois, 500 transporteurs lituaniens ont ouvert des filiales en Pologne. Au début de l'année, elles n'étaient qu'une centaine. Cette situation est présentée comme une conséquence du paquet Mobilité européen, qui impose au chef d'entreprise d'organiser toutes les quatre semaines le retour du conducteur à son pays de résidence ou au pays de l'employeur. Une implantation en Pologne réduit ainsi la distance des allers-retours. Par ailleurs, l'une des raisons pour lesquelles les Lituaniens délocalisent une partie de leur activité en Pologne est que Varsovie n'impose pas de contraintes supplémentaires à l'embauche de conducteurs en provenance de pays non européens. Début 2021, les autorités lituaniennes ont introduit une limitation à l'embauche de personnes étrangères à l'Union européenne. Pour le secteur des transports, le nombre d'embauches a été limité à 11 600 autorisations de travail. Le contingent a été épuisé en mai 2021.

## Electromobilité

- Lors du Congrès de la nouvelle mobilité qui s'est tenu les 7 et 8 octobre à Łódź, le constructeur polonais FSO Syrena S.A. de Kutno a présenté le prototype de son véhicule électrique Vosco EV2. La conception de la carrosserie a été réalisée par Damian Woliński, l'un des lauréats du concours pour la conception de la voiture électrique polonaise organisé par la société ElectroMobility Poland. Actuellement, le constructeur cherche un investisseur pour commencer la fabrication en série. FSO Syrena S.A. n'exclut pas la coopération avec l'équipe chargée du projet IZERA. Pour rappel, en 2017 le constructeur a bénéficié d'un cofinancement d'1 M€ du Centre national de recherche et de développement (NCBiR) dans le cadre du programme sectoriel INNOMOTO. La subvention a été affectée au développement du prototype d'un véhicule électrique.

## Infrastructures de transport

- La société PKP Polskie Linie Kolejowe SA modernise la station Varsovie Ouest pour un montant d'environ 444 M€. Les passagers auront accès à des plateformes couvertes, des escaliers mécaniques, des ascenseurs, un système d'information dynamique et de larges passerelles. La gestion sûre du trafic au nœud ferroviaire de Varsovie sera assurée par des équipements et des systèmes informatiques modernes. Le projet est cofinancé par le Programme opérationnel Infrastructure et environnement. L'investissement devrait être achevé en 2023.
- Entre janvier de cette année et la mi-septembre, à peine 120 kilomètres de nouvelles routes ont été mis à la disposition des conducteurs, soit moins d'un tiers des près de 390 kilomètres annoncés pour toute l'année 2021. La Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) prévoit une accélération majeure. Dix-sept tronçons de voies rapides et quatre tronçons d'autoroutes : tels sont les plans des nouvelles routes à grande vitesse qui doivent être mises en service encore cette année. Mais la Direction prévient que le nombre définitif de tronçons à ouvrir dépendra des conditions météorologiques de l'automne. « *Si le temps est favorable, nous mettrons à disposition un peu plus que ce que nous avons annoncé en début d'année* »- informe GDDKiA.
- La Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) a annoncé ses projets pour l'année prochaine. En 2022, elle prévoit de lancer des appels d'offres pour la construction de 252 km de routes. Parmi les appels d'offres prévus figurent trois tronçons de la voie S12 Lublin - Dorohusk (voïvodie de Lublin), deux tronçons de la voie S19 Rzeszów - Barwinek (voïvodie de Podkarpackie), le rond-point S6 Janiska - Kołobrzeg Wschód (voïvodie de Zachodniopomorskie) et les contournements de Biało-brzegi (voïvodie de Podlaskie), Gąski (voïvodie de Warmińsko-mazurskie) ou Brzeg (voïvodie d'Opole). La direction a informé que, selon le plan actuel, seize tronçons d'une longueur totale de 192 km concerneront des investissements réalisés dans le cadre du Programme de construction de routes nationales, et huit tronçons d'une longueur totale de 60 km concerneront des contournements à construire dans le cadre du Programme de la construction de 100 périphériques (PB100). GDDKiA a également déclaré que dans les appels d'offres annoncés en 2021, la valeur moyenne de l'offre la moins chère était de 75 % de l'estimation du GDDKiA et la valeur moyenne de toutes les offres soumises correspondait à 89 % des estimations.
- Le 30 juillet, le projet de loi visant à optimiser le processus d'investissement pour le Pôle multimodal central (CPK) a été mis en consultation publique qui a duré jusqu'au 14 septembre 2021. Business Center Club (une association des entrepreneurs) critique fortement certaines propositions de la loi spéciale. L'organisation est particulièrement négative quant à la fusion prévue de la société Porty Lotnicze avec la société CPK. BCC estime que la fusion des entités entraînera une évolution négative du marché, notamment dans le domaine de la concurrence. Le BCC critique également les changements proposés relatifs à la décision environnementale pour le nouveau port. Au lieu d'être attribuée par voie administrative, comme dans le cas d'autres investissements, ce document serait émis sous la forme d'une loi. Le conseil



social du CPK, composé d'habitants de la zone de Baranów, souligne que la loi prévoit l'exclusion du plan directeur (masterplan) d'informations économiques et financières très importantes (par exemple, les sources de financement prévues pour l'investissement ou les prévisions de rentabilité et de liquidité de l'entité).

- Le 27 septembre 2021, une conférence de presse a été organisée pour lancer les travaux d'extension de l'aire de stationnement des avions dans la partie ouest de l'aéroport international Jean-Paul II de Cracovie - Balice. L'investissement d'une valeur d'environ 29,7 M€, qui sera réalisé par la société MAX BÖGL Polska, prévoit la construction d'une nouvelle surface pour le stationnement et le service des avions, d'une superficie totale de près de 11 ha. Cette extension permettra 15 nouvelles aires de stationnements. Quatre d'entre elles pourront être utilisées de manière interchangeable comme deux stands pour les avions à fuselage large assurant des vols transatlantiques. Sous l'aire de stationnement, un réseau avancé d'évacuation et de rétention des eaux de pluie est prévu, avec un système de contrôle et de suivi de la qualité des eaux drainées.
- Début septembre a été choisi le nouveau conseil d'administration de l'aéroport de Modlin. Par décision des actionnaires (les propriétaires de l'aéroport sont la société publique Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze" avec 27,86 % des parts, l'Agence des biens militaires, 31,56 %, la ville de Nowy Dwór Mazowiecki, 4,41 % et la voïvodie de Mazovie, 36,17 %), il est désormais composé de deux membres : Tomasz Szymczak, ancien président de l'aéroport de Łódź et également ancien dirigeant de la compagnie aérienne à bas prix Centralwings, et Grzegorz Hlebowicz, un élu municipal de Żoliborz (quartier de Varsovie) associé à l'Agence polonaise de navigation aérienne. Le premier, en tant que représentant de la région de Mazovie, qui détient le plus d'actions, exercera les fonctions de président du port. Les changements dans le conseil d'administration étaient une condition pour que PPL examine plus favorablement les besoins financiers de l'aéroport. L'actionnaire contrôlé par l'Etat bloquait depuis près de cinq ans les projets portés par la collectivité locale concernant Modlin, amenant le maréchal de Mazovie, Adam Struzik, à l'accuser de vouloir mener l'aéroport à la faillite.

## HONGRIE

### Fonds européens

- La Commission Européenne a approuvé le plan de la Hongrie pour l'octroi d'aides régionales du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2027. La carte des aides régionales de la Hongrie définit les régions éligibles aux aides régionales à l'investissement pour les aider à combler leur retard de développement. Les régions éligibles à ces aides couvrent 82,09% de la population hongroise. L'intensité d'aide maximale peut atteindre 50% pour les régions de Pest, le sud de la Transdanubie, le nord de la Hongrie et le nord des grandes plaines contre 30% pour la Transdanubie centrale et la Transdanubie occidentale. Les intensités d'aide maximales peuvent être augmentées de 10 points de pourcentage pour les investissements réalisés par les entreprises de taille moyenne et de 20 points de pourcentage pour ceux qui émanent des petites entreprises, pour leurs investissements initiaux jusqu'à 50 M€.

### Énergie

- La consommation électrique continue de progresser par rapport à l'année dernière, et a atteint 3 991 GWh en juillet 2021 (+14,2 % par rapport à juillet 2020). 78,57 % de l'électricité consommée en Hongrie était d'origine domestique (soit environ 3 136 GWh). Au sein de l'électricité domestique, l'énergie nucléaire représentait plus de 45 % de la production nationale, les énergies renouvelables 25%, le gaz 21%, et le charbon 7,5 %. Pour ce qui est des énergies renouvelables, 67,7 % de l'électricité est issue du solaire, 20,5% de la biomasse, 3,8 % de l'éolien, 3,2% de l'hydraulique et 2,9 % du biogaz. La consommation de gaz a en revanche décliné entre juillet 2020 et juillet 2021 (pour atteindre 14 772 PJ, soit une baisse de 2%).
- Budapest affiche des prix de l'électricité et du gaz pour les ménages parmi les plus bas de l'UE. En août, le prix moyen du kWh était de 10,63 cts € à Budapest. Seule Belgrade (hors UE) fait mieux avec 8,11 cts €. Pour le gaz, le prix du kWh est de 2,87 cts € à Budapest, ce qui est le prix le plus bas de l'UE (également plus bas que Belgrade).

### Gaz

- La Russie et la Hongrie ont signé un nouvel accord cadre pour la fourniture de gaz naturel par Gazprom à la Hongrie. Le nouvel accord entrera en vigueur à partir d'octobre 2021 pour 10 + 5 ans. Il prévoit l'achat annuel de 4,5 Md m<sup>3</sup> de gaz par la Hongrie, avec la possibilité de réduire cette quantité après dix ans pour les cinq années suivantes. 3,5 Md m<sup>3</sup> doivent être livrés par l'interconnexion avec la Serbie et le solde par l'interconnexion avec l'Autriche. L'approvisionnement direct depuis l'Ukraine cessera, ce qui a provoqué



une crise diplomatique entre la Hongrie et l'Ukraine, qui se dit très « déçue » d'être contournée. Le ministre hongrois des affaires étrangères, Péter Szijjártó a affirmé que les conditions financières du nouvel accord étaient meilleures que celles de l'accord précédent, mais que le prix relevait du secret des affaires. Le directeur de cabinet du Premier ministre, Gergely Gulyás, a déclaré que cet accord permettrait de conserver un prix du gaz très faible pour les Hongrois. Le dernier contrat à long-terme signé entre la Russie et la Hongrie datait de 1995.

- L'interconnexion de gaz entre la Hongrie et la Serbie vient d'être inaugurée par le ministre hongrois des affaires étrangères, Péter Szijjártó et le ministre serbe de l'Intérieur, Aleksandar Vulin. Les premières livraisons de gaz ont commencé le 1er octobre, comme prévu initialement.
- Opus Energy a bouclé l'acquisition annoncée en mars d'une filiale d'E.ON Hungaria : Tiszántúli Átrámhálózáti, qui devient Opus TITÁSZ. Opus a emprunté 50 Md HUF (139,2 M€) à MKB Bank pour financer l'opération et bénéficiera du réseau électrique de Titász évalué à 103 Md HUF (286,7 M€). La société acquise compte 772 000 clients (entreprises et particuliers), et a généré un revenu de 57 Md HUF (158,7 M€) en 2020. Opus détient également le distributeur régional de gaz Tigáz.

### Electricité

- Le 29 septembre, Andrea Mager, ministre chargé de gérer les biens de l'Etat, a annoncé le départ du PDG de l'électricien national MVM, György Kóbor au 1er octobre. Il a été remplacé par Gábor Czepek, qui était jusqu'alors le PDG de la loterie nationale Szerencsejáték.
- Le départ de M. Kóbor, présenté d'un commun accord, était inattendu et a surpris les acteurs du secteur. Il dirigeait le groupe depuis 3 ans et a conduit non seulement les acquisitions d'ÉMÁSZ et Innogy Ceska Republica, mais aussi le rachat du terminal de gaz naturel liquéfié de Krk en Croatie. Il s'est également beaucoup impliqué dans les négociations de l'accord gazier entre Gazprom et la Hongrie (Cf. rubrique gaz). Dans une interview donnée à Index cinq jours avant son départ, il annonçait vouloir préparer l'introduction en bourse de MVM (détenu, à ce jour, intégralement par l'Etat) et un rapport sur l'ouverture du capital d'ici décembre. Dans cet entretien, il évoquait également les anciens réacteurs de Paks, dont la durée de vie pourrait être prolongée jusqu'en 2042 (Cf. rubrique nucléaire). Il a également défendu le rachat conversé de la centrale à charbon Mátrai Erőmű par l'Etat à Lőrinc Mészáros pour 22 Md HUF en 2020 (62,3 M€ au taux de change de l'époque), alors que ce dernier l'avait acquise pour 5,9 Md HUF en 2017 (19 M€), et que la centrale affiche des pertes abyssales et croissantes à mesure que le prix du carbone se redresse sur le marché européen. Enfin, il a précisé dans l'entretien que, contrairement à Richter et MOL, MVM ne comptait pas offrir des blocs d'actions aux fondations des universités Corvinus et Semmelweis. Sous son mandat, cette question n'était « pas à l'ordre du jour ».
- MVM a bouclé l'acquisition d'EMASZ Halozati annoncée en avril dernier. L'ancienne filiale du groupe allemand E.ON compte 740 000 clients, 22 000 km de réseau électrique et avait réalisé un profit de 58 Md HUF (165,1 M€) en 2020. Depuis septembre, la filiale a été renommée MVM Émász Áramhá.
- Le grossiste en électricité de MVM, MVM Partner, vient d'entrer sur les marchés électriques belges, néerlandais et grecs, ce qui lui permet d'être présent dans vingt pays européens et sur onze marchés de l'électricité. Il est notamment présent en Autriche, dans les pays du V4, la France, l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Bulgarie et d'autres. En 2020, MVM Partner a vendu 122 TWh d'électricité, dont 40% à l'étranger.
- L'équipementier automobile allemand Schaeffler a inauguré une nouvelle usine basée à Szombathely pour 23,5 Md HUF (65,6 M€). L'usine produira exclusivement des composants destinés aux véhicules électriques. Le constructeur disposait auparavant de deux usines en Hongrie, proches de Szombathely et employait près de 3 000 personnes. Il devra recruter 200 employés supplémentaires, et bénéficiera d'une subvention gouvernementale de 5 Md HUF (14 M€).

### Nucléaire

- Le gouvernement envisagerait d'étendre la durée de vie des blocs actuels de la centrale nucléaire de Paks d'après une interview du PDG de l'électricien national MVM, György Kóbor. Le fonctionnement des blocs est prévu jusqu'en 2032, et pourrait continuer jusqu'en 2042. La Hongrie souhaiterait profiter d'une douzaine d'années (2030-2042) au cours desquelles tous les blocs (les anciens et les nouveaux) fonctionneraient simultanément, afin de faire face à l'augmentation de la demande électrique et à la fermeture accélérée des centrales à charbon. Par ailleurs, dans le contexte d'un retard de livraison des nouveaux réacteurs de Paks (Cf. paragraphe suivant), la Hongrie souhaite garder les anciens en fonctionnement le plus longtemps possible.
- L'Autorité nationale de l'énergie atomique (OAH) n'a pas autorisé à ce stade le permis de construire pour l'extension de la centrale nucléaire de Paks (programme Paks-II). L'Autorité devait rendre initialement son avis fin juin, mais avait sollicité un délai de 3 mois qui expirait le 30 septembre. L'OAH va poursuivre ses



investigations et s'appuyer sur le soutien d'experts de l'AIEA. Les plans soumis par le constructeur principal, Rosatom, n'étaient pas conformes aux réglementations européennes. L'opposition du gouvernement critique aussi le fait que le lieu retenu pour Paks-II soit situé au-dessus d'une faille sismique. Les nouveaux réacteurs, dont le coût est de 12,5 Md€, sont financés en grande partie (10 Md€) par un prêt russe dont le remboursement commencera en 2031.

- Mme Andrea Kádár a été nommée par Viktor Orbán à la tête de l'autorité nucléaire OAH pour neuf ans. Par ailleurs (Cf. veille de mai), l'autorité va devenir indépendante du gouvernement. En conséquence, la nouvelle directrice ne pourra plus être démise de ses fonctions par le Premier ministre actuel, ou un éventuel successeur, et ce pendant deux mandats. Mme Kádár était auparavant secrétaire d'Etat chargée de l'énergie et de la politique climatique.

## ENR

- Le secrétaire d'Etat chargé de la politique climatique, Attila Steiner, a annoncé la tenue d'un nouvel appel d'offres pour subventionner l'installation de panneaux solaires et de systèmes de chauffage efficaces. La mesure vise à améliorer les performances énergétiques de 35 000 ménages aux revenus modestes. Le montant de l'appel d'offres s'élève à 200 Md HUF (559,5 M€), dont 158,8 Md HUF (444,3 M€) seraient issus du PNRR européen, et le solde du budget national. Le projet pourrait augmenter les capacités hongroises de production d'énergie photovoltaïque de 175 MW, et permettrait d'éviter l'émission de 50 000 t de CO<sub>2</sub>.
- Vodafone Hongrie a annoncé le renouvellement de sa flotte de 400 véhicules, et son choix d'acquérir des véhicules non polluants. D'ici 2025, cette flotte devrait être entièrement électrique. Le groupe vise une empreinte carbone nulle d'ici 2030.
- E.ON Hungaria met en place un système de stockage d'énergie par batterie, dans le but de conserver l'énergie solaire intermittente produite par les panneaux photovoltaïques. La batterie solaire d'E.ON Hungaria, installée dans l'ouest de la Hongrie (à Zanka), dispose d'une capacité de 1 200 kWh et peut produire 500 kW d'électricité.
- Terrán Generon a inauguré une usine de tuiles solaires à Pécs pour 725 M HUF (2 M€). Celle-ci a bénéficié d'une subvention gouvernementale de 326 M HUF (906 000 €). Il s'agit de la sixième usine de l'entreprise, qui en compte déjà trois en Hongrie et deux autres à l'étranger (Roumanie). Terrán veut produire 200 000 tuiles solaires par an. Le groupe emploie 400 personnes, dont les trois-quarts en Hongrie. La nouvelle usine permettra le recrutement de vingt personnes. Terrán a signé un accord de trois ans en R&D avec l'Université Technologique de Budapest pour accélérer le développement industriel de ses solutions écologiques.
- La première communauté d'énergie solaire hongroise a été établie à Keszthely (ouest du pays) entre la ville de Keszthely et une filiale de MVM, MVM Optimum. Le projet vise à créer un parc solaire et de stockage d'énergie, incluant des résidents particuliers et entreprises. Son coût de 403 MHUF (1,1 M€) est pris en charge à hauteur de 58% par le ministère de l'Innovation et des Technologies, le solde par MVM.

## Environnement

- Les partis de l'opposition attaquent devant la Cour Constitutionnelle la loi de protection du climat adoptée par le gouvernement. Ils lui reprochent d'énumérer des objectifs inadéquats, et de ne pas être assez stricte. La loi vise à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 40% d'ici à 2030 grâce à l'augmentation de la part des énergies renouvelables à 21%, ce qui apparaît insuffisant aux yeux de l'opposition. Cette dernière considère que la loi a été vidée de sa substance par rapport à ce qui était prévu originellement, car le gouvernement a abandonné trois des quatre objectifs climatiques et dix des quatorze domaines où la proposition de loi a déclaré qu'un plan d'action était nécessaire.
- Une mine de métaux précieux pourrait être rouverte vers Börzsöny. La société Hun-Bányász (Hun-Bányászat Kutatási, Fejlesztési és Innovációs) a déposé ses plans et calculs auprès de la Commission minière et géologique de Hongrie (MBFSZ). L'entreprise demande que des tests de sensibilité et de charge soient effectués avant la délivrance d'un permis d'exploitation minière. Les travaux se dérouleraient sur une superficie de 44,23 km<sup>2</sup>, dans les zones de recherche « Nagyirtas » et « Rozsahegy ». L'entreprise estime les réserves à 1 094,4 t d'or et 1 007,95 t d'argent réparties sur les deux zones.
- La plus grande banque hongroise, OTP, entend devenir neutre en carbone dès l'année prochaine. La banque compte s'y prendre de deux manières : en favorisant les opérations moins émettrices de CO<sub>2</sub> et par l'acquisition de crédits qui les compensent. OTP dépensera un montant annuel de 40 à 50 M HUF (112 000 à 140 000 €) pour des objectifs de carbone. La banque a rejoint le programme Priceless Planet de Mastercard, et soutient la plantation de 50 000 arbres avec un don de 100 000 €.



## Transports

- Le volume de fret a augmenté de 7,4 % en glissement annuel pour atteindre 76,1 Mt au deuxième trimestre, selon l'Office central des statistiques (KSH). Le fret routier représente plus de 71% du fret total, le fret ferroviaire 16 %, le volume des pipelines 10% et le fret fluvial 3%. Le volume de fret a diminué pour chaque mode de transport à l'exception notable du fret ferroviaire qui progresse de plus de 15%, et permet une hausse du volume de fret total. Le volume de fret intérieur a augmenté de 11,8% pour atteindre 51,9 Mt. Le volume de fret international a légèrement diminué, -0,8 %, à 24,2 Mt.

### Transport aérien

- Le nombre de passagers à l'aéroport international de Budapest a augmenté de 78% entre les mois d'août 2020 et 2021 (pour atteindre 702 524 passagers). Entre juin et août 2021, on compte plus de 1,5 M de passagers (+92% par rapport à 2020). Le transport de marchandises est en hausse de 58 % en août 2021 (à 15 697 t). Depuis la mi-septembre, la navette directe entre Deák Ferenc et l'aéroport circule, théoriquement, toutes les 20 minutes (et non plus toutes les demi-heures), et à des horaires tout aussi théoriquement étendus.
- L'opérateur de l'aéroport de Budapest a annoncé avoir procédé pour 200 M€ d'investissements depuis 2019. En 2021, cinq voies de circulation ont été renouvelées (revêtement, éclairage). La construction d'un nouveau hangar de 8 000 m<sup>2</sup> a également commencé.
- L'aéroport de Budapest a remporté un financement européen de 1,07 M€ en faveur d'initiatives durables, dans le cadre du projet STARGATE. Budapest faisait partie d'un consortium avec les aéroports d'Athènes et de Toulouse. L'aéroport de Budapest affectera l'argent de la subvention à 1,53 M€ de développements, qui comprennent le déploiement d'un système de traitement du fret basé sur le cloud et la réalisation de projets d'efficacité énergétique.
- Wizz Air va rendre la vaccination contre le Covid obligatoire pour son équipage, d'ici le 1er décembre.
- D'après des sources internes, Easyjet a refusé une offre de rachat par Wizz Air.
- Wizz Air va acheter au moins 100 avions Airbus supplémentaires, en plus des 388 commandés précédemment. La compagnie voudrait disposer d'une flotte de 500 avions d'ici 2030, contre environ 140 actuellement.
- Wizz Air va développer de nouvelles routes aériennes depuis sa base de Debrecen. En décembre, de nouveaux vols seront proposés entre Debrecen et Kiev, et entre Debrecen et Bruxelles Charleroi. Les vols vers Tel Aviv et Moscou devraient reprendre fin octobre, et un vol vers Santorin a déjà repris pendant l'été. L'Etat a encouragé ces vols depuis Debrecen avec une subvention de 300 M HUF (839 000 €). Le nombre de passagers à l'aéroport de Debrecen était de 120 000 en 2020, contre 600 000 en 2019, avant la pandémie.
- La Commission Européenne a approuvé le versement par l'Etat d'une subvention de 2,5 Md HUF (7 M€) en faveur de l'aéroport de Debrecen. L'Etat financera l'achat de matériel de lutte contre les incendies, de deux camions de pompiers, ainsi que la conception et la construction d'une caserne de pompiers et la mise en place d'un nouveau réseau informatique. La subvention financera la partie du programme de développement que le propriétaire de l'aéroport (la ville de Debrecen à 51%) ne peut pas couvrir sur ses propres revenus. L'aéroport a subi une perte de 491 M HUF l'année dernière (1,3 M€) et a accumulé 1,7 Md HUF (4,7 M€) de pertes au cours des cinq dernières années.
- La ville de Debrecen, propriétaire majoritaire de l'aéroport éponyme, a annoncé un appel d'offres pour la conception d'un nouveau terminal, d'une nouvelle piste et d'infrastructures afin d'accueillir trois millions de voyageurs par an. Debrecen a affecté 16,5 M HUF (46,1 M€) pour ce projet. Les offres doivent être déposées avant le 23 novembre.

### Ferroviaire

- Le secrétaire d'Etat du Ministère de l'Innovation et des Technologies, Tamás Schanda, a déclaré que les projets ferroviaires respectueux de l'environnement et économes en énergie seraient au cœur du développement ferroviaire hongrois pour les 10 ou 15 prochaines années à venir. Les investissements en nouveaux matériels roulants devraient représenter 2 000 Md HUF (5,59 Md€), et permettraient de réduire l'âge moyen des véhicules à moins de 25 ans. Le gouvernement est également soucieux d'être en capacité de produire sur le territoire national des wagons de chemin de fer, au même titre que des bus. Le secrétaire d'Etat a déclaré que les 90 nouvelles voitures IC+ avaient été fabriquées pour 40 Md HUF (111,8 M€) et que plus de 50% des fournisseurs étaient hongrois.
- Le gouvernement fournira aux entreprises de fret ferroviaire une aide d'Etat de 30 Mds HUF (84,2 M €) d'ici 2025, dont 3,7 Md HUF (10,4 M€) seront disponibles au second semestre 2021, et 6,4 Mds HUF (18 M€)



annuellement par la suite. La subvention soutiendra les services à un seul wagon afin d'aider le transport de petites charges sur rail. Ce mode de transport est souvent non rentable alors qu'il est plus respectueux de l'environnement que le transport par camion. Un cinquième des biens transportés par fret en Hongrie le sont dans des wagons uniques.

- Rail Cargo Operator et Rail Cargo Hungaria vont exploiter des trains de fret express réguliers qui relient Budapest à la Chine. Ils transporteront des produits d'exportation hongrois, principalement des équipements électriques fabriqués en Hongrie, notamment des pièces de machines et de voitures et des équipements ménagers et informatiques. Le temps de trajet des trains sera compris entre 15 et 20 jours. En 2019, 330 équivalents vingt pieds (EVP) de marchandises avaient été exportés et Rail Cargo Hungaria s'attend à ce que le volume de fret qui transite par Záhony, à la frontière ukrainienne, dépasse 10 000 EVP d'ici la fin de l'année.

### Fluvial

- La première pierre du port de Mohács vient d'être posée par des autorités locales et nationales. Le nouveau port au bord du Danube comprendra trois quais, une zone extérieure pour le stockage de conteneurs et l'équipement de manutention des marchandises. Il sera achevé d'ici la fin de l'année 2023. Un pont qui enjambera le Danube et d'autres infrastructures routières autour du port seront construits. Le coût du port est de 7,8 Md HUF (21,9 M€), et est financé à hauteur de 7,6 Md HUF (21,3 M€) par l'UE et l'Etat, le solde par la communauté locale.

### Routier

- Le nombre de bornes de recharge publiques pour les véhicules électriques a atteint 1 471 fin mars en Hongrie, soit une hausse de 58% par rapport à mars 2020, d'après l'Autorité hongroise de régulation de l'énergie et des services publics (MEKH). En revanche, malgré cette hausse, la demande d'électricité auprès des bornes a diminué d'environ 18%. Près de 63 % des bornes de recharge publiques du pays se trouvent dans la région de Budapest.

### Urbain

- Comme annoncé dans la veille de juillet/août 2021, le conseil municipal de Budapest a voté à l'unanimité la gratuité des transports en commun pour les enfants de moins de 14 ans. La gratuité était jusqu'alors réservée aux enfants de moins de 6 ans et aux personnes de plus de 65 ans. La mairie a déclaré qu'une hausse des recettes d'abonnement de 6% permettrait de compenser le manque à gagner de cette mesure.
- Des inspecteurs du bureau du gouvernement de Budapest ont conduit des inspections surprises sur les véhicules de la société de transports publics BKV (détenue par la ville de Budapest). Les inspecteurs ont examiné 46 véhicules dans quatre garages et ont constaté que 13 bus et cinq trolleybus ne répondaient pas aux exigences en matière de sécurité, en raison notamment de défauts dans le système de freinage, la suspension des roues et la direction, ainsi que des fuites d'huile. Les véhicules ont été interdits d'utilisation. BKV a précisé que la plupart des véhicules pour lesquels l'autorité a constaté des défaillances sont en service depuis une période comprise entre 16 à 33 ans.
- L'autorité chargée des marchés publics KDB va lancer des enquêtes sur un achat de tramways par la société de transport de Budapest BKV (sous le contrôle de la mairie de Budapest), et a signalé une éventuelle affaire pénale à la police. D'après le quotidien pro-gouvernemental Origo, BKV aurait mené des négociations préliminaires pour l'achat de tramways, et aurait ensuite lancé une procédure de passation des marchés publics afin de pouvoir donner la préférence à un soumissionnaire. Le maire de Budapest, Gergely Karácsony, aurait imposé l'achat de 35 tramways allemands d'occasion en contournant l'avis du conseil municipal.
- Le centre des transports de Budapest (BKK) prépare un dossier d'arbitrage international auprès du tribunal arbitral de la Chambre de commerce internationale contre la société allemande Scheidt & Bachmann. Cette dernière devait concevoir, construire et exploiter un système de billetterie électronique dans le cadre d'un contrat signé en 2014 pour 91 M€, et n'aurait réalisé que quatre des sept phases prévues pour le bon fonctionnement du système automatisé de vérification des billets. Le projet, baptisé AFC Projekt, n'a pas abouti et BKK a annulé le contrat en novembre 2018, après que la société allemande n'a pas fourni de garanties financières suffisantes. Les horodateurs alors prévus sont aujourd'hui inutilement stockés dans un entrepôt.
- Le gouvernement va reprendre en main le projet de relier le terminus de la ligne 2 de métro de Budapest avec la ligne de train de banlieue HÉV desservant Gödöllő et Csömör. Le contrat de cession des contrats de conception vient d'être signé avec BKK. Le projet a pour ambition de créer un accès direct et rapide entre le centre de Budapest, les trois quartiers périphériques (Xème, XIVème, et XVIème arrondissements)



et les villes de Gödöllő, Csömör, Kistarcsa, Kerepes et Mogyoród. Le gouvernement a alloué 4,6 Md HUF (12,8 M€) de financement de l'UE au Centre de développement de Budapest (BFK) et au consortium MAV-HEV. La date limite pour finaliser les plans du projet est 2023.

- Les travaux de rénovation de la ligne 3 du métro de Budapest ont pris plusieurs mois de retard. En 2020, la société de transports de Budapest, BKV, prévoyait un fonctionnement normal de la ligne début 2023, cela vient d'être repoussé à mars 2023, au minimum. Budapest est actuellement au cœur de nombreux chantiers (pont des Chaînes, places Kálmán et Corvin, et université de médecine Semmelweis) qui créent une tension sur la main d'œuvre et les matières premières de construction.
- La filiale de Volánbusz, Volán Buszpark, avait annoncé en avril la tenue d'un appel d'offres pour l'achat de 87 bus. Cet appel d'offres a été remporté par Kravtex et Omnibus Hungária avec des offres qui totalisent 5,4 Md HUF (15,1 M€). Dans ce cadre, Kravtex livrera 55 bus Credo Inovell pour Volánbusz en septembre ou octobre. Les 87 nouveaux bus remplaceront 22 véhicules âgés de 16 à 20 ans, 54 âgés de 21 à 24 ans et 11 âgés de 25 à 26 ans.
- Le constructeur historique de bus hongrois Ikarus vient de lancer le premier modèle de bus électrique entièrement conçu et fabriqué localement à l'occasion du 120ème salon Green Tech à Zala Zone, proche de Zalaegerszeg. Ikarus souhaite bénéficier du programme « Green Bus » lancé par le gouvernement, qui impose aux municipalités de plus de 25 000 habitants de s'équiper en bus électriques, tout en assurant un soutien financier de 36 Mds HUF (100 M€) pour l'acquisition de 1 300 bus sur dix ans. La filiale d'Ikarus chargée de développer les bus électriques se nomme Ikarus Electric et compte 33 employés (sur 131 dans le groupe). Elle a réalisé un chiffre d'affaires de 17,1 M HUF (47 100 €) en 2020 (1,55% du CA du groupe), et des bénéfices de 4,5 M HUF (12 500 €), soit 25% de ceux du groupe.
- Le contrat pour la construction de la dernière section de la piste cyclable de 200 km autour du lac Balaton a été signé avec le gagnant de l'appel d'offres Alpok Terra (Cf. veille de juillet/août 2021). La construction devrait être prête pour l'automne 2022.
- Le système de vélos en libre-service MOL Bubi (type Vélib) affiche un nombre record d'utilisateurs. Le service est opéré par le centre des transports publics de Budapest (BKK), en partenariat avec la société gazière MOL. Les nouveaux vélos MOL Bubi, plus légers et plus confortables (Cf. la veille d'avril 2021) ont été utilisés près de 850 000 fois depuis leur lancement en mai, bien au-delà du record de 652 000 trajets atteint pendant l'exercice 2015. Le nombre de trajets quotidiens a dépassé 10 000 certains jours de septembre, ainsi, en moyenne chaque vélo a été utilisé huit fois par jour ce qui place Budapest aux mêmes moyennes que New-York et Barcelone. BKK va renforcer son offre de plusieurs centaines de vélos MOL Bubi afin de répondre à la demande. Le service avait été lancé en 2014 avant d'être interrompu plusieurs mois, jusqu'en mai 2021.

## Infrastructures

### Ferroviaire

- Le secrétaire d'Etat László Mosóczi a annoncé que le ministère de l'Innovation et des Technologies investirait 6 000 Md HUF (16,7 Md€) dans des projets ferroviaires au cours des prochaines années. Les deux tiers de ces investissements seront destinés à la modernisation des infrastructures, et le dernier tiers à la modernisation du matériel roulant. Les projets de développement viseront à améliorer la qualité et la sécurité du réseau ferroviaire. Les premiers projets concernent la compagnie ferroviaire austro-hongroise Gysev, qui s'apprête à renouveler la ligne Kőszeg-Szombathely et lancera un appel d'offres pour l'électrification de la ligne cette année.
- Au début du mois de septembre, les premières rénovations du terminal de passagers de la gare Nyugati (gare de l'ouest) à Budapest, se sont achevées. Le terminal accueille 18 M de passagers par an. Il vient d'être doté d'un nouveau système d'information numérique. Des rénovations du toit sont encore en cours, et devraient être terminées d'ici l'été prochain. La gare sera équipée d'un processus intelligent pour aider les personnes malvoyantes à se guider à l'aide d'une application et du Bluetooth.
- Une filiale du groupe de Lőrinc Mészáros, V-Híd vient de remporter un appel d'offres public pour la construction du chemin de fer circulaire sud de Budapest entre Ferencváros et Kelenföld. Il s'agit d'un des plus gros projets ferroviaires pour Budapest depuis des décennies. L'appel d'offres porte sur un montant de 338 Md HUF (944,7 M€). Le concurrent de V-Híd, Dömpör, avait proposé une offre plus chère de 7 Md HUF (19,5 M€). V-Híd s'appuiera sur des sous-traitants du groupe de M. Mészáros, ou appartenant à sa famille, tels que Híd-Tám, détenue par son frère János. Les autres sous-traitants sont A-Híd et la filiale de MÁV : MÁV-FKG.
- Le développeur d'infrastructures d'État NIF a lancé une procédure d'appel d'offres conditionnel pour mener à bien une étude de faisabilité environnementale et obtenir les permis correspondants pour la section hongroise du projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Budapest-Varsovie. Les soumissions doivent



être déposées avant le 28 octobre et le contrat correspondant doit être signé avant le printemps prochain. Le ministère de l'Innovation et de la Technologie a reçu cet été 2 Md HUF (5,59 M€) de la Facilité de financement des réseaux européens pour financer l'étude. Le fonds de l'UE peut couvrir 85 % des coûts. Le permis d'environnement pourrait être approuvé fin 2023 au plus tôt.

### Routier

- Les trois soumissionnaires qui concourent à l'appel d'offres pour obtenir la charge du développement, de l'entretien, et du maintien du réseau autoroutier hongrois pendant 35 ans, viennent d'être autorisés par le bureau national des concessions, dirigé par Antal Rogán. Pour rappel, les trois soumissionnaires sont : l'entreprise Opus, appartenant en partie à Lőrinc Mészáros ainsi que l'autrichien Strabag en partenariat avec les français Colas et la Société de Partenariats et de Projets Nouveaux et enfin l'entreprise hongroise Dömpér. Les résultats de l'appel d'offres ne sont pas encore connus.
- L'entreprise de construction de Nagykanizsa (ville située à l'ouest de la Hongrie, proche de la Croatie) Szabadics et l'entreprise Keszthely Horváth-Ép ont remporté le contrat pour la modernisation des routes à Zalaegerszeg pour un total de 6 Md HUF (16,7 M€). Les deux entreprises renouvelleront également l'éclairage public des voiries et construiront des parkings supplémentaires.
- Le développeur d'infrastructures d'État NIF a publié un appel d'offres pour la conception d'un troisième pont sur la rivière Tisza à Szeged. Les piliers du pont devraient être capables de supporter une voie ferrée à l'avenir. Les offres doivent être déposées avant le 28 octobre. Le prix et la qualité auront chacun un poids de 50% dans l'évaluation. Les soumissionnaires doivent avoir perçu des revenus d'au moins 700 M HUF (1,9 M€) provenant de la conception d'infrastructures routières au cours des trois dernières années.
- A l'occasion d'une rencontre avec son homologue polonais, le président hongrois, János Ader, a réaffirmé que le tronçon hongrois de la Via Carpatia serait achevé avant la fin de l'année. Ce corridor de transport doit relier la mer Baltique à la mer Égée. Le tronçon hongrois représentera 230 kilomètres sur les 3 000 que comptera la route.

### Urbain

- MOL a déposé son offre avant la date limite pour remporter la concession de collecte de déchets pendant 35 ans (douze jours séparaient l'annonce de l'appel d'offres et la date butoir pour soumettre les propositions). Le marché de la gestion des déchets représente 100 Md HUF (287,3 M€) par an en Hongrie, et la concession devrait commencer à partir de juillet 2023, jusqu'en 2058. Le gagnant de la concession collectera et traitera entre 4 et 4,8 Mt de déchets par an. MOL devrait s'associer à des partenaires publics (NHKV, NHSZ et Vertikál).
- Mészáros és Mészáros, filiale d'Opus a remporté deux appels d'offres auprès de la direction nationale de la gestion de l'eau (OVF) en septembre. Le premier concerne un projet de développement d'un réseau d'approvisionnement en eau près de Jánossomorja, dans le Comté de Győr-Moson-Sopron. Ce premier projet s'élève à 3,8 Md HUF (10,6 M€). Le deuxième projet concerne le développement de systèmes de protection contre les inondations le long des rivières Rába et Rábca pour 2,8 Md HUF (7,8 M€). En août, Mészáros és Mészáros avait déjà reporté un projet de protection contre les inondations le long de la rivière Tisza pour 2,8 Md HUF également soit 7,8 M€ (cf. veille juillet août 2021).
- Délút et Békés Drén ont remporté un appel d'offres pour la construction d'un système d'abreuvement pour le haras national et le centre d'enseignement de Mezőhegyes pour 6 Md HUF (16,7 M€). Le coût initial du projet était estimé à 4,4 Md HUF (12,3 M€). Le nouveau système d'abreuvement financé par l'État couvrira 4 760 h.

## REPUBLIQUE TCHEQUE

### Financements européens

- Les ministres des finances des pays de l'UE ont formellement adopté le 6 septembre le plan de relance tchèque de 180 Md CZK de fonds européens (7 Md€, soit 3,3% du PIB tchèque), ce qui a déclenché le versement le 28 septembre d'un préfinancement européen à hauteur de 13% du montant total alloué, soit 915 M €. Ce premier versement permettra de lancer la mise en œuvre des mesures d'investissement et de réforme prévues dans le plan de relance tchèque. Lors des discussions des derniers mois, la Commission européenne a toutefois exprimé ses préoccupations sur les efforts restant à faire, notamment dans le domaine des réformes en matière d'anti-corruption et de prévention des conflits d'intérêts. 8 jalons associés sont prévus à cet égard dans le plan tchèque, conditionnant le prochain décaissement au 2ème trimestre 2022.



- Les fonds européens React-EU ont fait l'objet d'un premier versement à la République tchèque en juin de 0,8 Md € (21,7 Mds CZK) pour les soins de santé, le système de secours intégré et les infrastructures de santé avec une efficacité énergétique accrue. Pour le deuxième versement, d'un montant de 0,2 Md€ (5,4 Md CZK), le gouvernement tchèque a précisé le 13 septembre que les fonds devraient être là aussi dédiés aux projets de santé étant donné la forte demande de projets lors du premier versement. Ces fonds doivent être utilisés d'ici la fin 2023.

## Energie

- Le projet de loi dite « lex Dukovany » de transition vers une énergie bas carbone a été définitivement adopté le 15 septembre par le Parlement, après plusieurs mois de blocage par l'opposition qui demandait l'exclusion de la Russie et de la Chine de l'appel d'offres pour la centrale de Dukovany 5. La loi confère ainsi une base législative à l'exclusion du russe Rosatom et du chinois CGN de l'appel d'offres pour la construction du nouveau réacteur. En outre, elle habilite le gouvernement à adopter un encadrement des tarifs de rachat de l'électricité. La loi a été promulguée le 27 septembre par le président tchèque M. Zeman. Les médias se sont fait l'écho des réactions russe et chinoise, rapportant qu'un porte-parole de la diplomatie chinoise, Huu Chunjing, avait affirmé que la République tchèque reconsidérerait sa décision car elle savait qu'elle ne respectait pas les règles du libre marché, tandis qu'un porte-parole de la diplomatie russe, Alexei Zaitsev, indiquait que Moscou considérerait l'exclusion de Rosatom comme discriminatoire. Le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, Karel Havlicek, a réagi à la suite de ces interventions afin de réaffirmer que la République tchèque ne réévaluerait pas l'exclusion de ces deux fournisseurs, sachant qu'un questionnaire de sécurité a été envoyé aux trois soumissionnaires retenus, dans le cadre d'un compromis politique général qui apportait désormais, sur cette base, un agenda ambitieux pour le nouveau nucléaire tchèque. Selon le ministre K. Havlicek, l'adoption de cette loi ouvre la voie au lancement d'autres projets de construction de réacteurs pour Dukovany 6 et Temelin 3 et 4 et la décision de la construction de nouvelles tranches reviendra au prochain gouvernement, issu des élections législatives des 8 et 9 octobre. Par ailleurs, le PDG d'EDF, Jean-Bernard Levy, s'est rendu à Prague le 15 septembre, pour une série d'entretiens dans le cadre de l'appel d'offres de Dukovany 5. Il a rencontré le ministre Havlíček, le PDG de ČEZ Daniel Benes ainsi que les directeurs de 12 entreprises industrielles tchèques clés, potentiels partenaires de l'offre EDF (notamment Metrostav, Sigma Olomouc, Nuvia et Škoda JS). Suite à cette visite, EDF a annoncé l'ouverture d'un bureau à Prague, avec un directeur tchèque.
- Le 13 septembre, le groupe énergétique tchèque ČEZ et la société américaine Westinghouse Electric ont conclu un accord commercial de 9 ans (de plusieurs milliards de CZK) pour la modernisation des systèmes de contrôle et de surveillance de la centrale nucléaire de Temelín. Le renouvellement et la modernisation des systèmes seront assurés par la société américaine qui est également leur fournisseur d'origine.
- Dans un contexte de forte hausse du prix de l'électricité, sur le marché de gros dans un premier temps et à terme pour les ménages, le gouvernement tchèque a annoncé le 21 septembre la mise en place d'un plan de soutien aux entreprises et aux ménages vulnérables. Les contours de ce plan devraient être présentés plus en détail d'ici quelques semaines. Côté entreprises, le plan prévoit une prise en charge par l'Etat d'une partie de la taxe pour les énergies renouvelables et, côté ménages, l'aide devrait prendre la forme de subventions, la presse utilisant l'expression de « chèque énergie ». Toutefois, même si l'actuel gouvernement déclare que ce plan pourrait être adopté en octobre avec de premiers versements en novembre, ce sera au prochain gouvernement issu des élections législatives des 8 et 9 octobre d'adopter ces mesures. Ce plan est critiqué par des économistes et des représentants de la Chambre de commerce, de partis politiques et d'organisations du secteur, déplorant l'absence d'une stratégie de long terme. En outre, dans ce contexte électoral, le Premier ministre Babis a insisté sur la nécessité d'introduire un plafonnement du prix du CO2 dans le système ETS, affirmant vouloir soulever cet enjeu au Conseil européen.

## Transports et Infrastructures

### Ferroviaire

- Egis Rail, filiale du groupe Egis, spécialisée dans l'ingénierie, le montage de projets et l'exploitation dans les domaines des transports et de la ville, a récemment remporté, en consortium avec plusieurs partenaires (Valbek, Mott MacDonald et Prodex) un nouveau marché (4,8 M€) pour le « preliminary design » de la section Modřice – Šakvice de la LGV Moravie du sud qui reliera à terme Brno et Bratislava/ Vienne. Ce



contrat, qui porte sur la documentation relative à la décision d'aménagement et à l'étude de l'impact sur l'environnement (EIE), témoigne, en plus des deux autres contrats signés cette année, du renforcement du positionnement de l'entreprise sur le marché de l'ingénierie ferroviaire tchèque.

- Le 10 septembre, le budget 2022 du Fonds d'État pour les infrastructures de transport (SFDI) a été adopté pour un montant total de 130,6 Md CZK (5,12 Md€) soit 3 Md CZK (120 M€) de plus que l'année précédente. Le budget du Fonds est cofinancé par le programme opérationnel européen « Transports » à hauteur de 29,1 Md CZK (1,14 Md€). Sur ce total, 62,8 Md CZK (2,46 Md€) devraient être dédiés au financement des routes et autoroutes (41,6 Md CZK de sources nationales (1,63 Md€) et 21,2 Md CZK de sources européennes soit 830 M€), 58,4 Md CZK (2,29 Md€) dédiés aux chemins de fer (35,3 Md CZK de sources nationales (1,38 Md€) et 23,1 Md CZK de sources européennes soit 910 M€), 3,3 Md CZK (130 M€) dédiés aux péages et dépenses télématiques (2,9 Md CZK (110 M€) de sources nationales et 0,43 CZK soit 16,8 M€ de sources européennes), 1,1 Md CZK (43 M€) pour équiper les véhicules ferroviaires d'unités embarquées ETCS (European Train Control System) et sécuriser le transport ferroviaire. Enfin, 500 M CZK soit 19,6 M€ seraient dédiés au déploiement des pistes cyclables. En matière d'unités ETCS, le gouvernement a adopté le plan pour la modernisation de la sécurité des chemins de fer tchèques le 14 septembre. Il s'agit de la mise en œuvre du système européen ETCS visant à améliorer le niveau de sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire d'ici 2040. Le plan prévoit d'équiper 4 800 km de voies d'ici 2030 pour un coût estimé à 47 Md CZK (1,82 Md€) ainsi que 1 500 véhicules ferroviaires d'ici 2025. D'ici 10 ans, l'ensemble du réseau, qui compte environ 9 600 km de lignes (y compris les lignes régionales), devrait être sécurisé avec les technologies ETCS. Plus de 650 km de lignes (soit 6,7% du réseau) sont déjà équipées de l'ETCS dans le pays.
- Le 9 septembre ont été publiés les résultats semestriels de l'opérateur ferroviaire tchèque České dráhy. Le transport de passagers a diminué de 9,5 M entre janvier et juin 2021 atteignant 50,3 M (-15,9% par rapport à 2020) en raison de la crise sanitaire. L'entreprise a compensé la baisse des revenus en réduisant les coûts (coûts de personnel, des dépenses d'exploitation, du marketing et d'autres activités). Au 1<sup>er</sup> semestre 2021, l'opérateur a subi une perte de 217 M CZK (8,4 M€) contre 2 Md CZK (77 M€), à la même période de l'année précédente. En revanche, en matière de transport de marchandises, ČD Cargo Group (transporteur ferroviaire tchèque) constate une augmentation des volumes de marchandises transportées (2,1 Mt de marchandises supplémentaires d'une année sur l'autre, soit un total de 31,1 Mt). Cette augmentation s'explique en partie par l'entrée sur de nouveaux marchés notamment allemand, autrichien, polonais et slovaque.
- La région de Hradec Králové a contractualisé de gré à gré un engagement de 10 ans pour la desserte ferroviaire sur les lignes d'intérêt régional avec l'opérateur national (České dráhy). La valeur du contrat s'élève à 9,3 Md CZK (360 M€). L'autorité régionale n'a pas lancé d'appel d'offres mais a attribué le marché directement à l'opérateur national. Ce dernier s'est engagé à mettre progressivement à partir de 2024 en service dans la région 40 nouveaux trains dont 7 trains électriques RegioPanters et 33 trains Pars Nova.
- L'opérateur ferroviaire national Les Chemins de fer tchèques (ČD) vient de lancer des consultations préalables au marché en vue de l'achat de trains à hydrogène et hybrides pour les lignes régionales et locales. L'objectif de l'opérateur est d'identifier les possibilités des fabricants pour développer les véhicules combinant deux ressources (batterie/trolley et hydrogène/trolley) et des véhicules à hydrogène mono-source. Le document relatif aux consultations mentionne de façon marginale également une combinaison diesel (éventuellement gaz naturel) et électricité. A moyen terme la demande de ČD pourrait concerner 100-200 véhicules à une capacité entre 120 et 240 sièges mais aussi des véhicules plus petits (entre 50 et 70 sièges). Comme ces derniers n'existent pas sur le marché dans la configuration souhaitée, l'objectif des consultations est d'identifier les conditions de leur développement, production et livraison (calendrier, prix, etc.). Parmi les entreprises invitées aux consultations figurent Alstom, CAF, Newag, Pesa, Siemens, Stadler, Škoda Transportation et ŽOS Vrutky.
- Le 9 septembre, le ministre des transports tchèque a annoncé la création d'un programme appelé « Rocet » comprenant une exonération permanente des redevances pour les sources d'électricité renouvelables afin de favoriser le report modal, notamment du transport de marchandises, du routier vers le ferroviaire. Ce programme de subventions de 230 M CZK (9 M€) par an, a d'ores et déjà été approuvé par la Commission européenne et s'étalera sur 5 ans. Concrètement, le montant de la subvention accordée aux transporteurs sera calculé en fonction de l'électricité de traction réellement consommée.



## Aérien et spatial

- Avec près de 700 000 passagers accueillis en août, l'aéroport de Prague a vu sa fréquentation augmenter de 102 % par rapport à la même période de l'année précédente. Il s'agit toutefois d'une baisse de 65% par rapport à la période qui a précédé la crise du Covid-19. Actuellement, plus de 100 destinations sont desservies au départ de Prague.

## Routier

- Le 10 septembre, le président de Škoda Auto Thomas Schäfer a déclaré que la pénurie de puces informatiques était due à l'arrêt de production de leur fournisseur situé en Malaisie (notamment). La fermeture de l'usine pendant plusieurs semaines a eu d'importantes répercussions sur la production de Škoda. Environ 30 000 véhicules inachevés sont d'ores et déjà en stock et la pénurie affectera la production pendant encore plusieurs mois. Le 16 septembre, le syndicat de l'usine de production Škoda Auto de Mladá Boleslav a indiqué que la production allait être suspendue pendant une semaine à partir du 27 septembre en raison de la pénurie. Cette suspension d'activité concerne également les deux autres usines de Skoda Auto situées en République tchèque : Kvasiny et Vrchlabí. Škoda Auto n'est pas le seul constructeur automobile à fermer ses usines. L'usine Toyota de Kolín a également arrêté sa production entre le 13 et le 18 septembre inclus. La production a repris le 22 septembre. Automotive Industry Association a indiqué que la production automobile tchèque avait chuté de 39% en glissement annuel en raison du manque de puces électroniques. A contrario, le constructeur automobile coréen Hyundai est parvenu à identifier le risque de pénurie de semi-conducteurs suffisamment tôt pour s'approvisionner en conséquence. Hyundai Motor Manufacturing Czech à Nošovice n'a pas arrêté sa production. A. Babiš rencontrera Herbert Diess, président du conseil d'administration du groupe Volkswagen, à Prague le 11 octobre.
- Les travaux de modernisation de la principale autoroute du pays (D1) devraient s'achever en octobre 2021. Le tronçon de 161 km reliant Prague et Brno a fait l'objet d'opérations de rénovation et d'élargissement ayant conduit à la démolition et à la reconstruction de toutes les bretelles de l'autoroute et à la modification de tous les ponts sur le parcours, ainsi qu'au remplacement complet du revêtement routier. Au total, ces travaux ont coûté 24 Md CZK (0,93 Md€) soit 2 Md CZK de moins que le budget initialement prévu et devraient être terminés en octobre 2021. Cependant, des travaux de réparation se poursuivent entre le 65<sup>ème</sup> et 66<sup>ème</sup> km de la D1, par Eurovia. Des fissures de 2 à 3 cm, liées à la mauvaise qualité du béton, ont été détectées sur la surface de la route, exigeant des travaux immédiats. Ces travaux sont à l'origine de nouvelles restrictions pour les conducteurs du 17 septembre au 29 septembre.
- Selon ČESMAD, association des transporteurs routiers, plus de 2 000 places de stationnement pour camions sur les autoroutes tchèques manqueraient, ce qui complique l'application de la réglementation en matière de temps de conduite et de repos. La situation ne s'est pas améliorée même après la reconstruction de l'autoroute principale du pays, la D1 qui s'achèvera le 2 octobre après neuf ans de travaux. L'association a appelé l'Etat à soutenir la construction de parkings privés avec aménagements pour camions (*truck parks*) à proximité des autoroutes. La République tchèque manquerait de 20 000 chauffeurs professionnels et des améliorations des conditions de travail deviennent urgentes selon Česmad.

## Environnement

- Le contentieux tchéco-polonais au sujet de l'extension de l'exploitation de la mine de lignite de Turow, située à la frontière entre les deux pays, a franchi une nouvelle étape avec l'annonce, le 20 septembre, de la condamnation de la Pologne à une astreinte financière de 500 000 € par jour de retard dans l'exécution de l'ordonnance de référé de la Cour de justice du 24 mai dernier. Dans ce contexte, afin de préserver la relation bilatérale tout en défendant ses intérêts, la République tchèque cherche à ménager la voie d'un accord intergouvernemental entre les deux pays. Aussi bien pour la Pologne que pour la République tchèque, un accord semble préféré que la poursuite du litige devant la Cour de justice européenne.
- La République tchèque a refusé la norme d'émissions plus stricte Euro 7 qui devrait s'appliquer à partir de 2025 aux véhicules légers et aux poids lourds. Le ministère de l'industrie et du commerce a adressé une lettre au vice-président de la Commission européenne F. Timmermans et au commissaire au marché intérieur T. Breton où il assure que la République tchèque respectera les objectifs du Green Deal, mais avec des adaptations sur la manière de les atteindre afin d'éviter des pertes de compétitivité.
- Le propriétaire du réseau gazier tchèque, Czech Grid Holding, est entré sur le marché des obligations vertes. La maison mère du groupe - la société luxembourgeoise Czech Gas Networks Investments (CGNI) - a émis 0,5 Md€ d'obligations vertes (12,7 Md CZK). Ce type d'obligations a jusqu'à présent été émis par



- CPI Property Group du milliardaire Radovan Vitek, ČEZ, EP Infrastructure de Daniel Křetínský et CETIN, qui appartient au groupe PPF.
- La commission parlementaire mise en place sur la pollution au cyanure de la rivière Bečva en septembre 2020 a publié un rapport le 20 septembre, critiquant la procédure de prélèvement et d'analyse des échantillons d'eau polluée et de poissons morts effectués par l'inspection tchèque de l'environnement (inadéquats et tardifs). En juin 2021, la justice tchèque a annoncé avoir engagé des poursuites pénales contre une personne physique et contre l'entreprise de traitement des eaux usés Energoaqua. L'entreprise chimique Deza, appartenant au groupe Agrofert, est également soupçonnée d'être à l'origine de la pollution de la rivière. Cependant, le député Petr Gazdík (STAN) rapporteur de la commission parlementaire susmentionnée, s'étonne qu'aucun échantillon n'ait été prélevé dans les rejets de l'entreprise chimique Deza d'Agrofert.
  - Le département des études environnementales de l'université Masaryk de Brno et le groupe Green Dock en coopération avec l'organisation People in Need ont partagé les conclusions d'un sondage mené de fin décembre 2020 à février 2021 auprès de 218 répondants âgés de 15 à 20 ans. Parmi ces conclusions, une majorité des répondants (80%) considère le changement climatique comme un problème grave et près de 46% considèrent la lutte contre le changement climatique comme une tâche urgente. Par ailleurs, 84% déclarent être convaincus que le changement climatique mondial est d'ores et déjà en cours. En effet, 70% des jeunes interrogés déclarent avoir observé des effets du changement climatique sur leur environnement (vagues de chaleur, sécheresse, pluies torrentielles et inondations).

## SLOVAQUIE

### Energie

- La hausse des prix énergétiques sans précédent observée en Europe touche aussi la Slovaquie. Dans ce contexte, le 30 septembre, le plus grand fournisseur alternatif d'énergie, Slovakia Energy, s'est adressé à l'Autorité de régulation pour que cette dernière lui retire sa licence afin de pouvoir arrêter immédiatement ses activités sur le marché slovaque. Selon la société, au moment de l'entrée sur le marché slovaque en 2008, elle avait espéré la fin de la régulation du marché or ce n'est toujours pas le cas pour les ménages et les TPE. Ainsi, la société ne voit plus l'utilité d'investir davantage dans le développement de l'entreprise sur le marché local. En 2020, le nombre de clients s'est établi à 307 770 consommateurs.
- Le 1<sup>er</sup> octobre, le ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, a présenté les contours du soutien public dans cette situation inédite. En effet, plusieurs industriels sont menacés par l'arrêt de production dont par exemple le producteur d'engrais et le plus grand consommateur de gaz, la société Duslo ou l'un des plus grands consommateurs d'électricité, la société d'aluminium Slovalco. D'après le ministre, pour les ménages, les prix seront stabilisés au niveau des prix des années 2019-2020. Afin de baisser les factures d'électricité, les autorités publiques proposent trois mesures. Premièrement, pendant deux ans, les paiements au Fonds nucléaire national seront suspendus. Aujourd'hui, tout consommateur contribue au Fonds à travers sa facture d'électricité par la somme de 3,27 € / MWh. Deuxièmement, les autorités slovaques envisagent également de baisser le tarif par une aide spécifique qui sera financée par le Fonds environnemental dont les ressources sont en hausse car elles proviennent des rentrées des quotas d'émission, également en croissance. Le Fonds environnemental dispose aujourd'hui approximativement de 1 Md€ et il subventionne par exemple la construction de canalisation ou l'isolation thermique des bâtiments. Enfin, troisièmement, en vue de diminuer le montant annuel dédié aux énergies renouvelables, le ministère de l'Economie veut amorcer le « repowering », en diminuant le montant du prix de rachat de l'électricité produite en parallèle de la prolongation du soutien de 15 à 20 ans. D'après l'Autorité de régulation, cette mesure permettra des économies de 60 à 80 M€.

### Electricité

- Zapadoslovenska distribucna (contrôle managérial d'E.On) qui assure la distribution de l'électricité à l'ouest du pays a commencé la construction de la nouvelle station électrique tout près de la frontière avec la République tchèque (dans la municipalité slovaque Borsky Svaty Jur). Cette nouvelle station permettra une connexion électrique plus stable et de qualité, la baisse des pannes et plus d'énergies renouvelables dans le réseau. Par ailleurs, elle rendra la région plus attractive aux investisseurs potentiels. La station assurera la fourniture d'électricité à 90 000 points de consommation (ménages et entreprises). Etant donné qu'il s'agit d'un projet transfrontalier, les bénéfices de la sécurisation du réseau électrique seront ressentis également du côté tchèque. La construction s'insère, en effet, dans le cadre du projet européen d'intérêt commun Acon (« Again COnnected Networks ») Smart Grids CZ/SK soutenant l'intégration des marchés de l'électricité tchèque et slovaque. Ce projet planifie des investissements de 221 M€ pendant les années 2018-2024.



## Gaz

- Malgré le fait que les capacités de stockage du gaz (4,7 Md m<sup>3</sup>) couvrent la grande partie de la consommation locale (5,2 Md m<sup>3</sup>) selon les autorités, ces réservoirs ne sont remplis qu'à hauteur de 76 % d'après l'une des sociétés semi-publiques chargées du stockage, la société Nafta, voire seulement à 63 % selon le ministère de l'Economie. Ce dernier reconnaît qu'il s'agit des volumes les plus bas de ces dernières années. Par rapport à l'année dernière, le volume stocké est en baisse d'1/5. La société Nafta précise qu'avec une consommation moyenne, les réserves du gaz baisseront à un tiers du stockage à la fin de l'hiver. Si la consommation est plus forte comme c'était le cas l'hiver dernier, les réserves diminueront à 7 %. Ainsi, le pays est non seulement menacé par le prix élevé du gaz, mais aussi par une éventuelle pénurie. Afin d'éviter la crise du janvier 2009 (la fourniture du gaz avait été coupée pendant douze jours), le ministère de l'Economie a mis en place une série de mesures dont notamment la nécessité de maintenir le standard de sécurité de fourniture selon lequel les fournisseurs doivent assurer la fourniture du gaz aux consommateurs protégés. Le ministère de l'Economie rappelle que le réseau gazier slovaque est diversifié et qu'il est interconnecté avec les réseaux des pays voisins ce qui rend possible d'être approvisionné à partir d'autres sources. La principale société gazière, SPP, confirme qu'elle continue actuellement de remplir les réservoirs afin d'assurer la sécurité de fourniture en hiver.

## Nucléaire

- En début de septembre, la mission de l'Agence internationale à l'énergie atomique (AIEA) a réalisé son inspection sur les deux blocs en construction à Mochovce (blocs 3 et 4) pour évaluer leur sécurité de fonctionnement (mission « OSART »). Par rapport à l'année 2019, la mission constate un progrès significatif en matière de renforcement de la sécurité du troisième bloc nucléaire. En effet, relativement aux 22 recommandations adressées à l'opérateur Slovenske elektrarne, la mission constate l'amélioration dans son ensemble et quelques recommandations ont été d'ores et déjà complètement remplies. Le chef de la mission (également chef de la section de la sécurité de fonctionnement au sein de l'AIEA) a évoqué que la centrale avait mis en place plusieurs mesures relatives aux problèmes relevés en 2019 et qu'il était heureux de pouvoir observer une amélioration significative. L'équipe internationale composée de représentants en provenance du Canada, de l'Allemagne et du Royaume-Uni ainsi que de deux représentants d'AIEA a notifié par exemple l'amélioration de l'entraînement des opérateurs sur le troisième bloc, l'amélioration du marquage et de l'utilisation sûre des matières chimiques, l'entretien des équipements et des appareils. Pour autant, la centrale devrait, selon les experts, continuer dans l'amélioration des standards des employés et des conditions dans la centrale pour assurer la sécurité des effectifs, dans l'amélioration des procédés d'entretien, de la coordination et de la communication interne au moment de la planification et de la réalisation des activités relatives au démarrage de la centrale. Le rapport final de la mission devrait être publié à la fin de l'année en cours. Pour mémoire, les deux blocs devaient lancer la production en 2012 et 2013, les coûts de construction ont doublé par rapport au budget initial de 2,8 Md€. Le troisième bloc est techniquement prêt au fonctionnement, l'Autorité de surveillance nucléaire doit encore répondre au recours d'une ONG autrichienne avant de donner son feu vert. Selon la présidente de l'Autorité, le lancement de production en fin d'année 2021 n'est pas certain.
- Le rapport sur les coûts prévus de la production d'électricité (2020) rédigé par l'Agence internationale à l'énergie atomique et l'Agence à l'énergie atomique (agence de l'OCDE) [https://www.oecd-neo.org/upload/docs/application/pdf/2020-12/egc-2020\\_2020-12-09\\_18-26-46\\_781.pdf](https://www.oecd-neo.org/upload/docs/application/pdf/2020-12/egc-2020_2020-12-09_18-26-46_781.pdf) met en exergue que la construction des deux blocs nucléaires à Mochovce est la plus onéreuse dans le monde. La construction s'élève à 6 Md €. Cependant, des experts slovaques font valoir que rapportée à la puissance installée, la construction de la centrale nucléaire à Mochovce est loin d'être la plus coûteuse. Ils comparent surtout les centrales dont la construction a commencé avant l'accident de Fukushima et donc dont les budgets ont été revus à la hausse du fait des nouvelles exigences de sécurité d'une part et de la rupture des liens avec les fournisseurs traditionnels d'autre part. En effet, sous la pression antinucléaire, de nombreux fournisseurs ont abandonné la filière nucléaire et se sont reconvertis à d'autres secteurs d'activité. Ainsi, selon ces experts le budget correspondant à la puissance installée de 1 000 MW s'élève à 6,1 Md€ pour Mochovce 3&4 mais à 6,9 Md€, pour Oikiluoto, à 8,4 Md€ pour Hinkley Point C en Grande Bretagne et à 11,6 Md€ pour Flammanville 3.
- Le 8 septembre, le gouvernement réuni en conseil des ministres a approuvé l'interdiction de l'importation de déchets radioactifs et de combustibles nucléaires usés pour le traitement dans les installations slovaques opérées par la société publique chargée du démantèlement et de la gestion des déchets nucléaires Javys (voir aussi la veille d'avril). Ce projet doit être encore entériné par le parlement national. En outre, le gouvernement a également approuvé l'élargissement des activités de Javys à la production d'hydrogène. Le ministre de l'Environnement salue un tel élargissement.



- Slovenske elektrarne, principal électricien du pays, a nommé le nouveau directeur chargé du lancement de la production au 3<sup>ème</sup> bloc nucléaire à Mochovce et chargé aussi de l'achèvement des travaux de construction sur le 4<sup>ème</sup> bloc. Il s'agit de M. Robert Jordan, originaire d'Australie qui était responsable ces cinq dernières années des travaux de construction de la centrale nucléaire britannique de Hinkley Point C.

### Chaleur

- Même si le secteur de la chaleur n'apparaît pas dans le PNRR, les acteurs ont à disposition les ressources du Fonds de modernisation pour financer leurs projets verts. De grands projets pourraient être lancés dès l'année prochaine. Le fonds de modernisation soutiendra d'une part les énergies renouvelables et d'autre part les transformations des centrales de chauffage. Dans le cas de la Slovaquie, ce fonds disposera de 1,56 Md€ au cours des dix prochaines années dont approximativement 40 M€/an pour les énergies renouvelables et 100 M€/an pour les centrales de chauffage. Le fonds sera financé par les ventes des quotas d'émission. La BEI a réalisé l'évaluation du système slovaque en été et son comité, qui se réunira fin octobre, devrait définitivement l'approuver. Tout acteur dans le secteur de la chaleur peut demander la subvention et les demandes seront évaluées par la commission composée de cinq représentants du ministère de l'Economie dont le secrétaire d'Etat M. Karol Galek et de cinq représentants du ministère de l'Environnement dont le secrétaire d'Etat M. Juraj Smatana. Le Fonds a déjà réalisé la phase de test et il a reçu dans cette phase 124 projets d'un montant total de 4 Md€. Les centrales publiques prévoient de demander 300 M€ pour financer leurs projets verts dont par exemple la modernisation des infrastructures de distribution de chaleur (remplacer la vapeur par l'eau), l'abandon du charbon, la construction des accumulateurs de chaleur à Bratislava et à Zvolen, l'utilisation de la géothermie à Kosice, l'installation de l'unité de cogénération à Zilina.

### Hydrogène

- La société semi-publique chargée du transit du gaz russe à travers le territoire slovaque vers l'Europe occidentale, Eustream, veut se positionner davantage sur l'hydrogène. Début septembre, Eustream est devenu membre du partenariat international pour la production et la fourniture de l'hydrogène vert « H2EU+Store ». Ainsi, l'hydrogène issu des énergies solaire et éolienne générées en Ukraine sera transporté par le réseau d'Eustream vers l'Autriche et l'Allemagne et sera stocké pour la demande saisonnière en Europe centrale. Selon le directeur général d'Eustream, la société profite de la position géographique unique et de l'implantation en parallèle de plusieurs tuyaux ce qui permettra au pays de devenir la porte d'entrée importante pour l'hydrogène et d'effectuer son transit vers des marchés clefs. Ainsi, le directeur général d'Eustream souligne que la société planifie d'affecter l'une des principales lignes de transit uniquement au transit d'hydrogène pur. A part Eustream, le partenariat comprend les sociétés Bayerngas, bayernets, Eco-Optima, Open GridEurope et RAG Austria. Enfin, Eustream annonce être prêt au transport d'hydrogène d'ici 2023. L'entreprise prévoit des modifications techniques grâce auxquelles elle sera en mesure technologiquement d'introduire 5% de l'hydrogène dans les flux de gaz. Le directeur général rappelle que jusqu'à présent, la société a poursuivi l'objectif de diversification des interconnexions. Cette mission sera bientôt accomplie après l'achèvement des travaux sur l'interconnexion avec la Pologne. La nouvelle priorité est le soutien aux ambitions climatiques et la préparation du réseau pour l'économie à bas carbone. Cette nouvelle initiative permettra de transporter l'hydrogène mélangé avec le gaz. Par ailleurs, Eustream envisage également de produire lui-même l'hydrogène qui sera par la suite utilisé pour le fonctionnement de ses stations de compression et pour la décarbonation de son activité. Le premier projet pilote hydrogène est prévu pour la plus grande station de compression à l'est du pays (Velke Kapusany). Le début de production d'hydrogène pourrait avoir lieu en 2023.
- Jadrova energeticka spolocnost (« JESS »), société créée en 2009 par la société publique chargée du démantèlement et de la gestion des déchets nucléaires Javys (51%) et par l'énergéticien tchèque CEZ (49%) avec la mission de construire une nouvelle centrale nucléaire en Slovaquie, élargit son champ d'activité. Prenant en considération l'avenir incertain de la nouvelle centrale nucléaire, JESS prévoit l'investissement dans l'énergie solaire et dans la production d'hydrogène vert. Sur le site de Jaslovske Bohunice, où devait être construite la nouvelle centrale nucléaire, se trouvent deux centrales nucléaires en démantèlement (A1 et V1) et une en exploitation (V2). JESS veut valoriser le terrain « brownfield » ainsi que les espaces vides et inutilisés pour l'installation de panneaux solaires. Par la suite, cette électricité verte sera affectée pour la production d'hydrogène. JESS prévoit la construction d'un parc photovoltaïque de 44 – 48 MW, dont la première phase consiste en la construction de la centrale de 8 MW soit la production de 8,8 GWh. Une première phase servira à la vérification des données sur : les coûts de fonctionnement, les subventions publiques, le rendement de la production. Cet automne, JESS devrait obtenir le résultat de l'étude d'impact sur l'environnement qui sera suivie par un appel d'offres relatif à la fourniture des technologies et à la construction de la centrale. Cette dernière devrait être opérationnelle en 2023. En



outre, début septembre, le gouvernement a approuvé le changement des statuts de JESS ce qui lui permettra une telle opération. Dès aujourd'hui, JESS cherche à trouver les débouchés pour son hydrogène vert, très probablement il pourra être utilisé dans les transports. L'entreprise est donc en quête des régions slovaques intéressées qui se lanceraient dans ce projet de transport interurbain à hydrogène. Sur ce sujet, JESS est actuellement en négociation avec les régions de Trnava et de Bratislava. Le président de la région de Bratislava confirme qu'elle compte sur l'hydrogène dans le domaine de la mobilité durable.

- Zeleznicna spolocnost Slovensko (« ZSSK »), la société ferroviaire publique chargée du transport de passagers envisage les trains à hydrogène à l'horizon de quatre ans. Ces trains vont répondre à ses engagements en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre mais aussi de la réduction du bruit notamment dans les zones urbaines. A part l'achat de nouveaux trains, ZSSK évalue la possibilité de la reconversion des trains actuels. Selon ZSSK, si les fonds européens sont prêts, le fonctionnement de test sur le trajet de 113 km entre Nove Zamky (sud) – Prievidza (centre) pourrait commencer en 2025.

## Transports

### Transport routier

- La société municipale de transport à Bratislava, DPB, a lancé au printemps une série d'appels d'offres pour se procurer 16 trolleybus de 24 m, 23 trolleybus de 18 m et 11 trolleybus de 12 m. Début septembre, DPB a sélectionné le consortium Solaris Bus & Coach, Solaris Slovakia et Skoda Electric qui a proposé l'offre de 16,7 M€ pour 16 trolleybus de 24 m. L'offre écartée proposée par la société suisse Carrosserie Hess AG s'élevait à 21,7 M€ tandis que la valeur estimée de ce marché était de 19,4 M€. Le PDG de DPB souligne que l'introduction de ce type de trolleybus d'une telle longueur sur les routes de Bratislava est une première tant en Slovaquie qu'en République tchèque et que pour DPB c'est un défi. Le PDG est d'avis que grâce à ces trolleybus la capitale se rapprochera des conditions de transport en Europe occidentale car des trolleybus similaires sont déployés à Linz (AUT) et en Suisse. En outre, fin septembre, DPB a sélectionné la société Skoda Electric pour la livraison de 23 trolleybus de 18 mètres. Skoda a proposé son offre à hauteur de 12,4 M€ tandis que la société SOR a proposé une offre de 13,1 M€. Pour mémoire, la valeur estimée de ce marché était de 18,8 M€. L'achat des trolleybus, à plancher surbaissé, climatisés et à traction combinée (batterie ou caténaire) sera cofinancé par les fonds européens. Par tous ces achats, DPB promet « la révolution trolleybus » car il planifie d'élargir et de moderniser les lignes et de rendre le transport par trolleybus plus rapide. En outre, les nouveaux trolleybus augmenteront non seulement la capacité de transport de passagers mais aussi remplaceront les bus diesel sur quelques lignes.
- La Société nationale des autoroutes n'a qu'un mois pour finaliser le choix du fournisseur du nouveau système de péage pour les poids lourds et les véhicules utilitaires à partir de 2023 étant donné que le contrat avec la société SkyToll arrive à l'échéance. En effet, SkyToll a mis en place et opère le système depuis 2010. En prenant en considération les objections d'ores et déjà annoncées par les participants aux différents appels d'offres liés au péage électronique, la Société nationale des autoroutes a peu de chances d'aboutir au résultat souhaité. Elle pourrait donc soit prolonger le contrat actuel avec SkyToll afin de finir le processus de sélection dans des nouveaux délais plus appropriés, soit revenir au système des vignettes autoroutières, système appliqué avant 2010 et qui est toujours utilisé pour les véhicules particuliers. Selon les estimations actuelles, le retour aux vignettes ne causerait pas de dommages financiers à l'Etat car les deux systèmes – vignettes et péage électronique – apporteraient le même montant à la caisse publique (approximativement 100 M€) : si les rentrées issues du péage électronique sont plus élevées (200 M€) que celles des vignettes, le système du péage est bien plus coûteux (100 M€). Néanmoins, le péage contribue à limiter les externalités environnementales négatives puisqu'il atténue la croissance du transport de marchandises autoroutier et il l'oriente vers les autoroutes et routes nationales au lieu des routes municipales. En outre, la législation européenne exige des EM de taxer les routes selon le nombre de kilomètres parcourus par un système électronique. 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). Quant au premier appel d'offres relatif au système informatique, la valeur estimée est de 41,8 M€. Selon le cahier des charges, la Société nationale des autoroutes a laissé 15 mois au gagnant pour la construction et la mise en place du système. Pour respecter ce délai et si le système doit être fonctionnel à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, le contrat doit être signé en octobre 2021. Les participants objectent dès aujourd'hui que le fournisseur du système doit remettre à la Société tout le système avec tous les droits d'auteur et les codes correspondants. Si cette condition ne pose pas de soucis majeurs aux participants, ils ne partagent pas la condition de remettre à la Société nationale des autoroutes également la licence internationale selon laquelle ce système pourrait être déployé dans d'autres pays et cela éventuellement même par la Société nationale des autoroutes. La situation est



semblable également dans le cas de l'appel d'offres sur les émetteurs dont la valeur estimée est de 196 M€ – les intéressés objectent, d'une part les délais trop courts, et d'autre part le fait que la Société nationale des autoroutes a revu sa condition d'accepter uniquement de nouveaux émetteurs. Cela signifie en effet un avantage concurrentiel pour SkyToll qui dispose des émetteurs actuels. D'après le nouveau cahier des charges, ces anciens émetteurs pourraient être utilisés même pour le nouveau système. En outre, SkyToll est l'unique société capable de délivrer les émetteurs dans les délais prescrits.

- Le 30 septembre, le promoteur slovaque HB Reavis a ouvert la nouvelle gare routière au centre-ville de Bratislava. La construction a commencé en octobre 2017 et les travaux ont coûté 345 M€. La gare a une capacité journalière de 20 000 passagers avec l'accueil de 1 100 bus. La gare contient également un centre commercial de 70 000 m<sup>2</sup> et une tour administrative (31 000 m<sup>2</sup>, 125 m – le plus haut bâtiment à Bratislava). Par ailleurs, HB Reavis est devenu l'actionnaire du principal opérateur de bus interurbains dans la région de Bratislava, la société Slovak Lines (l'Etat détient toujours 44%). Cette dernière a participé à l'appel d'offres lancé par la région de Bratislava en 2020 pour le nouveau contrat de transport interurbain pour une période de dix ans. La valeur estimée de ce marché était de 388 M€ et Slovak Lines a présenté son offre à hauteur de 356 M€ et a fini deuxième. Ce marché public a été remporté par la société Arriva (334 M€). Etant donné que les objections ont prolongé l'officialisation des résultats, la région et Arriva n'ont pas encore signé le contrat. Les délais sont aujourd'hui extrêmement courts car Arriva devrait reprendre l'opération des lignes à partir du 15 novembre. A l'heure actuelle, Arriva est encore loin de pouvoir se positionner. En effet, c'est toujours Slovak Lines qui emploie 400 chauffeurs, possède 230 bus et exploite deux centres de maintenance. En outre, Slovak Lines gère la gare routière et Arriva doit trouver un accord avec Slovak Lines pour pouvoir y déployer ses services.
- Fin septembre, le contournement de Bratislava (réseau autoroutier D4 et de voie express R7) a été finalisé. Il s'agit d'un projet PPP signé en mai 2016 avec le concessionnaire Zero Bypass (Cintra, Macquarie Capital, Porr) pour la construction et concession de 30 ans de l'autoroute D4 (27 km) et de la voie express R7 (32 km). Malgré l'ouverture du contournement, les autorités slovaques ont essuyé une forte critique de la part des usagers et des médias car le contournement n'est pas relié avec la principale l'autoroute du pays D1. Ainsi, l'autoroute D1 continuera à diriger le trafic vers Bratislava car l'appel d'offres sur le carrefour entre les deux infrastructures, qui se chevauchent, n'a pas encore été lancé.

### Transport ferroviaire

- Le 9 septembre 2021 le gouvernement slovaque a approuvé le document du ministère des Transports et de la construction intitulé « La rédaction de l'étude nationale de faisabilité – le projet des chemins de fer à grande vitesse entre les pays du V4 ». Par ce fait, le ministre Andrej Dolezal a déclaré vouloir « éviter toute honte de ne pas manifester l'intérêt » à ce projet. Il est d'avis que cela donne le signal pour les autres pays du V4 que la Slovaquie est bien intéressée par le projet et qu'elle le prend au sérieux. Le ministre a aussi évoqué que si la Slovaquie « ne montait pas » dans ce train, la Slovénie et l'Autriche se manifesteraient avec leurs corridors avec des risques que le TGV contourne le pays. Le ministre a rappelé que le projet se trouvait à la phase des idées et qu'il estimait la réalisation à l'horizon de 10 voire 15 ans.

Le document du ministère des Transports réagit en fait à l'étude de faisabilité publiée par les autorités hongroises. Selon cette étude, la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie devrait être franchie entre Rajka (HU) et Bratislava. Les rails continueraient ensuite de Bratislava vers la République tchèque. Le passage par Bratislava n'est pas encore clair, le directeur général de Železnice Slovenskej republiky (« ZSR », société publique chargée des infrastructures ferroviaires) n'écarte pas le projet d'un tunnel au-dessous de la capitale. Le directeur général s'interroge également sur les paramètres de la vitesse qui est définie à hauteur de 300-350 km/h. Pour autant, ZSR prépare la modernisation des rails entre la capitale et la frontière avec la République tchèque à hauteur de 200 km/h et donc il reste à résoudre si cette vitesse est suffisante ou s'il faut prévoir de nouveaux rails ce qui nécessitera d'évaluer l'équilibre entre les risques d'une part, et la contribution positive de ce projet d'autre part.

Le document du ministère rappelle qu'en octobre 2018 à Strbske Pleso (SK), les ministres des transports du V4 ont signé la déclaration ministérielle sur l'intention de coopérer dans le projet de TGV en Europe centrale. Les autorités slovaques évoquent dans ce document qu'elles n'objectent pas à la méthodologie d'une Etude de faisabilité cadre, mais qu'elles se réservent le droit pour une analyse plus détaillée de différentes variantes de la partie slovaque en prenant en considération les aspects de fonctionnement et techniques ainsi que les possibilités de financement. En effet, outre l'option pré-choisie, c'est-à-dire le passage à Rajka, un arrêt à Győr (HU), un passage sans tunnel à Bratislava qui prévoit la durée du trajet entre Budapest et Bratislava de 90 minutes, 14 scénarii de trajets sont possibles. Le document admet que la Slovaquie n'a à ce stade aucun concept de construction des lignes TGV. Dans le même temps, les autorités slovaques mettent en exergue que la rédaction de l'étude de faisabilité nationale est l'une des conditions de base non seulement pour la réalisation de la construction mais aussi pour le cofinancement



européen. La rédaction d'une telle étude est donc exigée et elle servira de base pour le gouvernement, le ministère des Transports et ZSR pour la décision stratégique relative à la poursuite d'autres travaux et de définition des paramètres techniques. Le trajet entre Bratislava et Prague, qui dure aujourd'hui 4 heures, serait raccourci in fine de seulement 80 minutes.

Enfin, l'étude de faisabilité, d'après le ministère des Transports, servira aux autorités slovaques, en tant que base pour la décision stratégique concernant :

- Les vitesses alternatives : 250, 300, 350 km/h
  - L'autorisation ou non du transport de marchandises
  - Le recours à de nouveaux rails ou la modernisation des rails existants
  - Le traçage du TGV à travers les agglomérations importantes du V4
  - Le choix entre le monorail ou deux rails
  - La détermination des passages transfrontaliers
  - Le traçage par Vienne
  - L'analyse du potentiel du TGV Budapest – Belgrade et Prague – Dresde – Berlin
  - La capacité de relier le TGV aux lignes ferroviaires nationales
  - La possibilité de relier la ligne avec l'aéroport de Bratislava
- Le ministre des Transports, M. Andrej Dolezal, a soutenu l'initiative des conducteurs de train mécontents de leurs conditions de travail et des conditions sociales. Le mécontentement a été exprimé le 16 septembre par un ruban noir sur les locomotives. Le ministre lui-même a accroché le ruban noir. Le ministre qui a confirmé l'existence d'une dette liée aux investissements, a rappelé son objectif d'acquérir davantage de ressources financières dans la LF 2022 afin d'améliorer les conditions des employés et des usagers. A cela s'ajoute la pénurie de conducteurs. A titre d'exemple, Zeleznicna spoločnosť Slovensko (« ZSSK »), la société ferroviaire publique chargée du transport de passagers annonce le manque de 100 à 135 conducteurs notamment dans la capitale, à Nove Zamky (sud) et Zilina (nord-ouest). Selon ZSSK, en situation normale, la société est capable de gérer la fluctuation de ses effectifs et de remplacer les conducteurs mais, à l'heure actuelle, les besoins en forte croissance à l'ouest du pays ne sont pas gérables dans l'immédiat. En effet, la position de ZSSK à l'ouest est négativement impactée par la concentration des sociétés ferroviaires privées et du marché étranger (tchèque, autrichien voire même allemand) qui captent les jeunes conducteurs dès qu'ils finissent la formation chez ZSSK. ZSSK confirme que le nombre de candidats intéressés pour la formation augmente car il a doublé en cinq ans (aujourd'hui approximativement 120) mais ZSSK reste toujours déficitaire en chauffeurs. En effet, la formation dure un an et demi et ZSSK doit payer le salaire des participants à la formation, une grande partie des participants ne l'achève pas et/ou part vers d'autres sociétés ferroviaires. Par ailleurs, le salaire d'un conducteur varie de 750 à 1 650 € ce qui reste considérablement plus bas par rapport à d'autres pays voisins. La plus mauvaise situation est observée chez Cargo, société ferroviaire publique chargée du transport de marchandises qui s'est séparé de 400 employés, dont cent conducteurs, pendant les années 2020 et 2021. Cependant, Cargo argumente qu'il ne s'agissait pas d'un licenciement massif car une partie de conducteurs est allée directement à la retraite. Le nombre de conducteurs a diminué de 959 en 2015 à 756 au 1<sup>er</sup> septembre 2021, cette baisse se réalisant en parallèle de celle des marchandises transportées et n'impactant pas le fonctionnement de l'entreprise. Début septembre, le ministère des Transports et de la construction et le ministère des Finances ont signé le mémorandum de coopération en matière de financement supplémentaire de la société ZSSK. En 2021, les deux institutions se sont engagées pour un financement supplémentaire à hauteur de 262,9 M€ dont 80 M€ seront utilisés au fonctionnement, 130 M€ pour les différents paiements des années 2019-2020. 52,9 M€ en sus du budget 2021 ont été déjà alloués. ZSSK doit satisfaire plusieurs conditions : prendre en compte les priorités fixées, se préparer à la libéralisation, remplacer les anciennes locomotives électriques, préparer le plan de service, préparer le tableau de service des locomotives optimisé pour les années 2022/2023, etc.
  - ZSSK a signé le contrat avec Skoda Transportation et ZOS Trnava pour la fourniture de neuf trains électriques pour l'est du pays. ZSSK paiera 76 M€ pour cette livraison. Si ZSSK utilise également l'option pour d'autre onze trains, le prix du contrat s'élèvera à 170 M€. Le consortium a remporté ce contrat face à la société suisse Stadler Bussnang.
  - ZSSK commence la construction des centres de services de maintenance technique et hygiénique des trains. Il s'agit de la construction de trois centres à Zvolen (centre), à Nove Zamky (sud) et à Humenne (est). Les travaux coûteront 100 M€ et seront réalisés grâce aux fonds européens. Mi-septembre, les travaux à Zvolen pour 33 M€ ont commencé. La construction sera assurée par la société Strabag. Le nouveau centre ouvrira ses services en 2023. La construction des centres à Nove Zamky (36,5 M€) et à Humenne (25 M€) a été remportée par le consortium Metrostav, Zeleznicne stavby et Dopsys.



## LETTONIE

### Industrie

- L'entreprise lettone SIA EcoLead bénéficiera d'un financement de la banque BlueOrange à hauteur de 4,36 M€ pour la construction d'une usine de recyclage des batteries au plomb usagées. Le montant total de ce projet, cofinancé par le fonds de cohésion, s'élève à 8 M€. La mise en service de la nouvelle usine, dont la capacité annuelle de recyclage des batteries devrait atteindre 15 000 t, ce qui permettrait d'obtenir 8 700 t de plomb. Les matières plastiques et les métaux issus du processus de recyclage seront exportés vers l'Italie, la République Tchèque et autres pays pour la production de nouvelles batteries.

### Infrastructures

- L'aéroport international de Riga vient d'achever la construction de la deuxième voie de circulation. Ce projet, réalisé par l'entreprise de construction routière « Binders » et dont le montant total s'élève à 2,6 M€, permettra de raccourcir le trajet de déplacement des avions entre les points de stationnement et les pistes et de diminuer la consommation de carburant et des émissions des avions. Le projet a été cofinancé par le fonds de cohésion.
- Pour assurer aux passagers davantage de fluidité et de rapidité au niveau de l'enregistrement, l'aéroport international de Riga s'est équipé de quatre bornes de dépôt de bagages automatiques. Cette solution automatisée permettra d'enregistrer jusqu'à 240 unités de bagage par heure. Le coût du projet s'élève à 230 000 €.
- L'aéroport international de Riga prévoit d'embaucher plus de 200 employés d'ici la fin de l'année. On note un redémarrage progressif du transport aérien et le nombre de passagers desservis au mois d'août a atteint 50% des résultats d'avant crise, tandis que le nombre des vols prévus par les compagnies aériennes pendant l'hiver se rapproche déjà du niveau de l'année 2019. L'aéroport de Riga est également en cours de réaliser plusieurs grands projets de développement, comme la construction du nouveau terminal de passagers et du centre de logistique RIX Cargo City. Une hausse du nombre des vols est attendue grâce à l'ouverture à l'aéroport de Riga de la base de la compagnie aérienne low cost « Ryanair ».
- Le projet de construction de plus grand parc logistique en Lettonie « A6 », développé par Pillar Capital AS, touche à sa fin. La surface du parc dépassera 50 000m<sup>2</sup>, tandis que le coût total du projet est estimé à 20 M€.

### Transports

- L'opérateur de transport en commun de la ville de Riga, « Rigas Satiksme », vient de lancer un appel d'offres portant sur l'achat de 35 autocars électriques et de pièces de rechange. La commande comprend une option pour 17 autocars électriques supplémentaires. Le contrat, dont le montant total s'élève à 34,3 M€, sera conclu pour une période de cinq ans et sera cofinancé par le fonds européen de cohésion. Les prétendants sont invités à manifester leur intérêt avant le 21 octobre 2021.

### Environnement

- L'entreprise « Getlini Eko », l'exploitant de la plus grande décharge de déchets solides de Lettonie, prévoit d'augmenter le tarif de traitement des déchets d'environ 90 % à partir du 1er janvier 2022. Le nouveau tarif s'appliquera aux déchets mixtes livrés à la décharge de Getlini depuis Riga, ainsi qu'une quinzaine d'autres municipalités. Selon l'entreprise, les changements tarifaires sont dus à l'augmentation des coûts liés à la mise en service d'une nouvelle usine de recyclage des déchets biodégradables, à la construction de nouvelles infrastructures, à la mise en œuvre des mesures de réduction de l'impact environnemental, aux frais généraux du personnel, et autres.

## LITUANIE

### Environnement

#### Pollution

- Les procureurs lituaniens ont annoncé la conclusion de leur enquête préliminaire sur la pollution de l'environnement par Grigeo Klaipeda, une usine de carton qui produit principalement pour IKEA. L'usine rejetait depuis des années des eaux usées non traitées dans la lagune de Courlande dans des proportions qui dépassaient plus de cent fois les limites autorisées. Les responsables pourraient encourir jusqu'à six ans de prison, et Grigeo pourrait payer une amende pouvant aller jusqu'à 5 M€. Après la révélation du



scandale en janvier 2020, le département lituanien de protection de l'environnement a déposé une plainte de 48 M€ contre l'usine.

### Fiscalité verte

- Dans son rapport d'évaluation de l'efficacité de la protection de l'environnement, l'OCDE a émis 43 recommandations à l'attention de la Lituanie, parmi lesquelles figuraient le renouvellement parc automobile, l'électrification des chemins de fer, une augmentation des accises sur le gazole, la réduction de la pollution de l'air et de l'eau ou encore la réduction de la production des déchets. Le ministre lituanien de l'Environnement, Simonas Gentvilas, a déclaré que le pays tiendra compte de ces recommandations pour modifier les taxes sur la pollution. Le gouvernement envisage d'augmenter les taxes d'immatriculation des véhicules les plus polluants et d'introduire une taxe annuelle sur la pollution. Les droits d'accises sur l'essence et le diesel devraient également augmenter.

### Energie

- Selon les estimations du Conseil national de réglementation de l'énergie (VERT), le prix de l'électricité pour le consommateur lituanien utilisant moins de 1 000 kWh par an devrait augmenter d'environ 20% à partir de l'année prochaine. Le prix du gaz pour les ménages qui utilisent le gaz pour le chauffage devrait augmenter d'environ 80%. Le gouvernement lituanien s'apprête à prendre des mesures visant à atténuer les effets de la hausse des prix du gaz, de l'électricité et du chauffage pour les ménages, notamment en reportant l'échéance de la libéralisation du marché de l'électricité.
- La ministre de la sécurité sociale et du travail, Monika Navickiene, a déclaré que les coûts de chauffage cet hiver seront similaires à ceux de 2018-2019. Au premier semestre 2021, 3,4% de la population a reçu des un « chèque énergie » représentant au total 10 M€ (+35 % en glissement annuel). M. Kreivys, ministre de l'Énergie, a annoncé que les prix de l'électricité et du gaz pour les consommateurs pourraient être fixés, en étalant leur hausse des prix sur les cinq prochaines années.
- Achema, le fabricant lituanien d'engrais et plus gros consommateur de gaz naturel du pays, est contraint de mettre un tiers de sa main-d'œuvre en congé. En effet, certaines opérations sont devenues déficitaires à cause de la hausse des prix du gaz. Le coût du gaz naturel représente environ 80% du coût de production de l'usine.

### Gaz

- Le ministre lituanien de l'énergie n'exclut pas qu'il pourrait y avoir bientôt une crise de gaz naturel en Europe, causée par une consommation accrue en Asie (avec une redirection des expéditions de GNL vers la Chine) et une offre réduite de gaz russe vers l'Europe afin d'accélérer l'exploitation du gazoduc Nord Stream 2.
- Après un retard de près d'un an, le gazoduc destiné à relier les réseaux de gaz de la Lituanie, de l'Estonie, de la Lettonie et de la Finlande à l'Europe continentale devrait commencer à fonctionner au second semestre 2022. La construction du gazoduc reliant la Lituanie et la Pologne sera achevée d'ici la fin de 2021 comme prévu, mais l'octroi de licences prendra encore plusieurs mois.

### Electricité

- Litgrid, l'opérateur lituanien du système de transport d'électricité, a installé la première batterie (1 MW) connectée au réseau de transport d'électricité. Il s'agit de la première batterie de ce type dans les États baltes afin de mettre en œuvre le projet de système de batterie de 200 MW et contribuer à la stabilité du réseau électrique en vue de la synchronisation. Le système est fourni par Fluence, une société de technologie de stockage d'énergie fondée par Siemens et The AES Corporation.
- La justice lituanienne a autorisé la décision de Litgrid de rejeter l'offre d'Energetikos Tinklu Institutas (ETI) pour reconstruire la station de distribution d'électricité 110 kV à Lentvaris. Détenu à 91 % par la société d'Etat North China Power Engineering, ETI aurait accès à un système de télécommunications et d'information sensible, ce qui n'est pas conforme aux intérêts de la sécurité nationale.

### Astravets

- L'inspection nationale de la sûreté de l'énergie nucléaire (VATESI) a de nouveau appelé à une résolution rapide des problèmes de sécurité de la centrale nucléaire d'Astravyets, soulignant que la majorité des problèmes de sécurité déjà mentionnés n'ont pas encore été résolus. Vilnius reproche à Minsk son manque de transparence entre autres sur la sélection et l'évaluation du site de construction de la centrale nucléaire ou encore sur la résistance des équipements de la centrale nucléaire aux événements sismiques. Pour le



ministre de l'énergie, la centrale nucléaire d'Astravyets, défectueuse, ne fonctionne plus depuis deux mois et pourrait ne pas être en marche avant plusieurs mois.

- En vertu de la "loi anti-Astravyets", la Lituanie a interrompu les importations commerciales d'électricité en provenance de Biélorussie à partir de novembre 2020. Cependant, physiquement, l'électricité biélorusse continuait de circuler via son réseau. Depuis lors, Vilnius indiquait que l'électricité biélorusse était importée par la Lettonie de Russie, vendue à la bourse de l'électricité de Riga puis revendue en Lituanie. La Lettonie a toujours insisté sur le fait qu'elle n'importait que de l'électricité russe. En septembre 2021, la Lituanie a mis en œuvre un « plan B », en introduisant unilatéralement de nouvelles règles qui réduisent la capacité maximale de transport de la Biélorussie vers la Lituanie. En conséquence, le commerce d'électricité de la Lettonie avec la Russie est désormais limité à la capacité de leurs lignes. Riga envisage de porter plainte auprès de la Commission européenne et de l'agence européenne pour la coopération des régulateurs de l'énergie. Pourtant, pour Vilnius, cette décision est conforme à l'accord système de BRELL. La Lituanie suivra ses propres règles commerciales jusqu'à ce qu'un nouvel accord trilatéral des États baltes soit conclu.

## Infrastructures

### Routier

- Face à une pénurie de chauffeurs routiers et à des perturbations dans les chaînes logistiques, les entreprises de transport lituaniennes envisagent de déplacer leurs activités en Pologne et en Lettonie. Dans ces pays voisins, les conditions sont plus favorables à l'environnement du secteur (pas de système de quotas pour l'embauche de chauffeurs, pas de système de coefficients pour taxer les indemnités journalières, pas de taxation des bénéfices réinvestis, etc.).

### Aérien

- Les travaux de reconstruction de l'aéroport de Palanga, qui ont commencé début septembre, se déroulent comme prévu. L'asphaltage de la piste (2,3 km de long) est maintenant terminé et l'aéroport devrait maintenant procéder au balisage des trottoirs et à l'installation d'un éclairage de signalisation à LED. La durée de vie de l'infrastructure couvre une période de 10 à 15 ans. Jusqu'au 20 octobre, l'aéroport de Palanga sera fermé.
- Le ministre des transports et des communications, Marius Skuodis, a proposé de moderniser l'aéroport de Vilnius en démolissant l'ancien terminal d'arrivées qui nécessite des coûts de maintenance trop élevés (1,2 M€ par an). Pour lui, la modernisation de l'ancien bâtiment pourrait coûter deux fois plus cher que la construction d'un nouveau bâtiment.
- Certares Management, groupe d'investissement américain, a annoncé son intention d'investir 300 M€ dans Avia Solutions Group, notamment pour la prochaine phase du plan de croissance concernant les services dans l'aviation de passagers et de fret, la maintenance et l'ingénierie, la formation des équipages, l'assistance au sol et la logistique.

### Ferroviaire

- Bien qu'il lui manque 600 M € de financement, la Lituanie garde son ambition de construire le chemin de fer Rail Baltica d'ici la fin de 2026. Diverses sources de financement, dont des fonds européens, sont en cours d'analyse. Le coût total du projet a été initialement estimé à environ 6 Md€, mais l'estimation est actuellement en cours de révision en raison d'une récente hausse des prix des matériaux de construction et des travaux.
- Une route ferroviaire Vilnius-Varsovie (avec un transfert à Kaunas) devrait être lancée à partir du milieu de 2022 et la Pologne envisage d'accepter l'invitation de la Lituanie à aider les États baltes à développer une gestion efficace de l'infrastructure Rail Baltica.
- Le ministre des transports et des communications, Marius Skuodis, a déclaré qu'il était important d'inclure un embranchement vers Klaipėda dans les plans du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui englobe le projet Via Baltica et Rail Baltica.

### Nouvelles mobilités

- Pour le ministre des transports et des communications, la proposition de la Commission européenne d'interdire la vente de véhicules propulsés par des moteurs à combustion interne à partir de 2035 devrait être basée sur des arguments solides plutôt que sur des déclarations politiques.
- Dans le même temps, la Lituanie souhaite qu'au moins un cinquième du parc automobile du pays soit composé de véhicules électriques d'ici 2030, contre 0,5% à ce jour. Pour ce faire, l'infrastructure nécessaire



sera étendue, des incitations à l'achat de véhicules électriques seront mises en place, le pouvoir exécutif et les municipalités prépareront des plans pour l'expansion de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. Jusqu'à 166 M€ du PRR seront alloués au développement de l'électromobilité et 300 M€ à la reconstruction des réseaux électriques afin de faciliter l'expansion de l'infrastructure pour recharger les véhicules électriques. Actuellement il existe 360 bornes de recharge publiques et semi-publiques en Lituanie. D'ici la fin de 2024, il est prévu de multiplier ce nombre par 11.

- Le ministère lituanien des transports et des communications a soumis au gouvernement pour examen et approbation un projet actualisé des règles de circulation routière portant notamment sur la mise en place de nouveaux panneaux routiers ou encore le développement des pistes cyclables. Afin d'inciter davantage de personnes à choisir les transports en commun et d'autres modes de déplacement moins polluants, deux types de voies pour les transports devraient être mises en place et balisées par A et A+.

## ESTONIE

### Energie

- Viru Keemia Grupp (VKG) a annoncé la rénovation de son usine Petroter I afin d'en augmenter les capacités de production et en réduire l'impact sur l'environnement. Les travaux sont estimés à 20 M€. Les capacités de traitement des schistes bitumineux augmenteront de 140 t/h à 160 t/h.
- L'Estonie a effectué des changements sur la réglementation sur les exigences de qualité des services de réseau. La durée autorisée des coupures de courant a été réduite ainsi que des frais exigés par les opérateurs aux consommateurs dans le cas où une panne n'est pas résolue dans un délai raisonnable (3 jours). Le délai de préavis pour les coupures de courant planifiées passe de deux jours à deux jours ouvrables, afin de garantir un temps de réponse suffisant aux consommateurs.
- Selon le projet de loi de finances pour 2022, le ministère des Finances envisage l'augmentation du capital social d'Eesti Energia de 114 M €, afin de cofinancer des projets d'investissement, notamment dans le réseau de distribution, ainsi que la modernisation des zones industrielles du comté d'Ida-Viru.
- La Cour Suprême d'Estonie a décidé de rejeter l'appel de l'ONG Loodusvolu visant à bloquer la construction d'une nouvelle usine de schistes bitumineux dans le comté d'Ida-Viru.
- Le Parlement a modifié la loi sur le marché de l'électricité pour permettre de brûler de la biomasse dans les centrales électriques du groupe Eesti Energia, et ce en combinaison avec les schistes bitumineux. L'idée derrière cette décision est de ne pas recourir au gaz naturel pour le chauffage urbain, et ainsi limiter la hausse des prix pour les consommateurs dans le contexte général de hausse du prix du gaz. Au-delà, les amendements apportés à la loi permettent d'accroître la concurrence lors des enchères au rabais pour la production d'électricité à partir de sources renouvelables.

### ENR

- Enefit Green a produit 96 GWh d'électricité en août 2021, soit une augmentation de 75% sur un an. La majeure partie de la production provient des parcs éoliens d'Estonie et de Lituanie, à hauteur de 76 GWh. La production d'énergie éolienne a augmenté de 118% sur un an.
- Enefit Green a annoncé la construction d'un parc éolien dans le district d'Akmene en Lituanie, pour un montant de 85 M€, d'une capacité de 75 MWh, comprenant 14 éoliennes. Celui-ci doit être achevé fin 2023.
- Le Nasdaq de Tallinn a lancé la procédure de cotation des actions d'Enefit Green sur la Baltic Main List à la suite de l'annonce de l'introduction en bourse de l'entreprise le 23 septembre dernier. La taille de base de l'offre a été fixée à 115 M€, pouvant être portée jusqu'à 175 M€. La négociation des actions devrait commencer vers le 21 octobre. L'offre consiste en une offre aux investisseurs particuliers en Estonie, ainsi qu'aux investisseurs particuliers en Lettonie et en Lituanie, et en une offre aux investisseurs institutionnels en Estonie et hors Estonie. Enefit Green prévoit d'utiliser le produit net de l'offre pour financer ses propres projets de développement et ceux de ses filiales consolidées, ainsi que de nouveaux projets potentiels, afin de soutenir la stratégie de croissance et de développement du groupe.
- Enefit Green a signé des accords de prêt d'investissement et de liquidité avec SEB et OP Bank pour un montant de 130 M € pour financer le développement de nouveaux parcs éoliens.
- Une évaluation de l'impact environnemental du parc éolien du golfe de Riga, développé par Eesti Energia, doit être effectuée par la société Skepast&Puhkim. Celle-ci comprendra des études environnementales visant à évaluer les effets significatifs potentiels sur l'environnement et les effets cumulatifs de l'activité proposée, et définira les mesures à prendre pour prévenir et atténuer les effets négatifs significatifs sur l'environnement liés à la construction du parc éolien.
- Le projet de loi de finances pour 2022 prévoit environ 100 M€ de subventions pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, dont 47 M€ consacrés à la rénovation énergétique des immeubles



d'habitation, 15 M€ à la rénovation de l'éclairage public, 14 M€ à l'introduction du gaz vert et 5 M€ à la rénovation des chaudières de chauffage urbain.

### Gaz (Interbalte)

- Les gestionnaires de réseaux de transport de gaz de Finlande, de Lettonie et de Lituanie - Gasgrid Finland Oy, Elering AS, JSC Conexus Baltic Grid et AB Amber Grid – ont signé un protocole d'accord sur la promotion du développement des gaz verts, identifiant des domaines potentiels de recherche, de développement et de coopération. Les gestionnaires veulent ainsi initier une coopération pour effectuer des recherches conjointes pour des solutions de décarbonation des infrastructures.

## Infrastructures

### Ferroviaire / Rail Baltica

- La ville de Tallinn désire construire cinq tunnels sous la ligne de chemin de fer reliant la zone d'Ülemiste au centre de Tallinn, dans le cadre du projet Rail Baltica et comme prévu par l'accord passé avec le Ministre des Affaires Economiques et Rail Baltic Estonia. Néanmoins, Rail Baltic Estonia ne souhaite construire qu'un seul tunnel aujourd'hui. Il reste envisageable que les quatre autres tunnels soient intégrés au projet Rail Baltica par la suite.
- Le projet Rail Baltica va être retardé de 4 ans et l'Estonie doit encore trouver 400 M€ pour le financer selon Taavi Aas, ministre des Affaires Economiques et des Infrastructures. Le coût estimé du projet est encore sujet à modification en raison d'une incertitude autour des coûts de construction. L'Estonie aura besoin de fonds supplémentaires d'ici 2030, notamment des fonds européens, mais espère voir la ligne opérationnelle en 2027.
- Une réflexion commerciale et technique est menée par les équipes de Rail Baltica et de l'Union Internationale des Chemins de fer pour développer des trains de nuit, essentiellement entre Tallinn, Vilnius, Varsovie et Berlin. Il serait possible d'effectuer un trajet Tallinn – Varsovie en 8 heures et un trajet Tallinn – Berlin en 14 heures.

## Transports

### Transport en commun

- Depuis le début de l'année, 57 M de voyages ont été effectués par les transports publics estoniens. Cela correspond à une baisse de 17% par rapport à l'année précédente et de 25% par rapport aux 6 derniers mois de 2020. Sur ces 57 M voyages, seuls 1 M étaient internationaux, soit 42% de moins que sur la même période en 2020. 53 M des voyages effectués l'ont été en bus, trolleybus et tram, ce qui représente une baisse de 17% par rapport à la même période en 2020.
- La ville de Tallinn souhaite prolonger le contrat de la société Tallinna Linnatransport (TLT) pour la prise en charge des transports publics de la ville. L'actuel contrat expire en 2025, et la ville de Tallinn souhaite le prolonger jusqu'en 2035. Ce nouveau contrat est conditionné à certaines avancées technologiques, comme le projet de bus à hydrogène en cours de développement par TLT.
- Trois entreprises estoniennes (Auve Tech, Modern Mobility et Ülemiste City) travaillent au développement d'un service de bus autonomes. L'objectif est que les passagers puissent commander leur trajet en ligne et être desservi par le véhicule autonome. Une période de tests, qui se sont avérés concluants, s'est achevée sur le campus d'Ülemiste City.
- L'entreprise Elmo Rent a déposé une demande de tests pour ses voitures pilotées à distance auprès de l'administration estonienne des transports. Si le dossier est validé, les tests pourront démarrer sur le site clos de Tehnopol, dans le quartier de Mustamäe à Tallinn.

### Ferroviaire

- Estonian Railways a enregistré une augmentation du transport de marchandises sur ses infrastructures de 16% sur un an à l'issue du mois d'août, avec 1,63 Mt transportées sur le seul mois d'août. Cela représente néanmoins une diminution de 8,8% par rapport à juillet 2021. Depuis le début de l'année 2021, plus de 9,1 Mt de marchandises ont été chargées sur les infrastructures d'Estonian Railways. Cela représente une hausse de 24% par rapport à la même période en 2020. Les principales marchandises transportées sont des engrais, des combustibles minéraux et des produits chimiques.
- Du côté des passagers, la compagnie a enregistré 584 000 passagers sur ses lignes en août 2021. Cela représente une hausse de 1,2% par rapport à juillet, mais une baisse de 16,1% comparé aux chiffres d'août 2019. Depuis le début de l'année, près de 3,9M de passagers ont circulé sur les lignes de la compagnie, soit 1% de plus qu'à la même période en 2020.



## Maritime

- Le transport de marchandises dans les ports d'Estonie a atteint 3,6 Mt en août 2021, soit 22,6% de plus qu'en août 2020. Depuis le début de l'année 2021, plus de 26,9 Mt de biens ont été traitées par les ports estoniens, avec 18,1 Mt chargées dans un port estonien et 8,8 Mt déchargées dans un port estonien. En 2020, les ports estoniens ont traité 37,6 Mt de marchandises, 0,1% de plus qu'en 2019.
- Près de 1,5M de passagers ont transité en Estonie par voie maritime sur la première partie de l'année 2021, ce qui représente une baisse d'un tiers par rapport à la même période en 2020. 952 000 de ces passagers ont emprunté des lignes internationales.
- 310 265 passagers ont circulé sur un bateau du groupe Tallink Grupp en septembre 2021. C'est 27,6% de plus qu'en septembre 2020. Cette hausse s'explique essentiellement par la réouverture des lignes Tallinn – Stockholm et Helsinki – Stockholm, fermées à la même époque l'an passé. Le groupe enregistre néanmoins 24,3 M€ de pertes sur le second trimestre mais réalise un chiffre d'affaire de 86,1 M€ sur le même trimestre. Ce chiffre d'affaire est 32% supérieur à celui réalisé à la même période l'an passé.

## Aérien

- 74 000 passagers ont transité par les compagnies aériennes estoniennes sur la première moitié de l'année 2021, soit une baisse de 22% par rapport à la même période l'an passé.
- L'aéroport de Pärnu va rouvrir en octobre, les travaux entamés en mai 2020 étant terminés. La rénovation du terminal passager devrait être achevée à la fin de l'année 2021, permettant à l'aéroport d'accueillir simultanément 80 passagers arrivant à l'aéroport et 80 passagers partant de l'aéroport. Cet aéroport propose essentiellement des vols domestiques, pour promouvoir le tourisme local.

## Environnement

- Le gouvernement a approuvé un projet de loi prolongeant jusqu'au 30 avril 2023 la réduction temporaire des droits d'accises sur l'électricité et certains carburants en place depuis mai 2020. Cette décision avait été prise pour atténuer les effets de la crise. Malgré le redressement rapide de l'économie, le gouvernement estime que les niveaux d'avant-crise n'ont pas été atteints dans tous les secteurs, et ce dans un contexte d'accélération de l'inflation.
- Le budget du ministère de l'Environnement devrait enregistrer une hausse de 43% dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022. Une partie des recettes proviendra du système communautaire d'échange de quotas d'émission de CO<sub>2</sub>. Le volume des investissements du ministère augmentera de 17%.
- En 2022, l'Estonie appliquera des redevances sur les voies navigables à un niveau inférieur de 25% aux taux normaux jusqu'à la fin de l'année pour soutenir le secteur de la logistique. Cela représente un manque à gagner de 6,6 M€ pour l'Etat.
- Le ministère de l'Environnement prévoit de fusionner le Centre forestier privé et le Centre d'investissement environnemental.
- Les revenus issus de la vente aux enchères des quotas d'émission de CO<sub>2</sub> devraient diminuer de 16,3% l'année prochaine par rapport à cette année, pour atteindre 172,9 M€.
- La Commission européenne a approuvé le plan de relance estonien d'un montant de 969,3 M€. 42% des financements doit venir soutenir les objectifs climatiques, avec des investissements dans le développement des technologies vertes, ainsi que l'amélioration de l'efficacité énergétique.

© 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.