



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Janvier 2021

POLOGNE	1
HONGRIE.....	7
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	10
SLOVAQUIE	13
LETTONIE.....	17
LITUANIE.....	18
ESTONIE.....	20
SUJETS BALTES	23

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,4 PLN

Financement et fonds européens

- Le contrat de partenariat – de 76 Md€ pour 2021-2027 (soit 350 Md PLN) a été présenté ce le 18 janvier par le premier ministre Morawiecki. Il s'agit du projet d'utilisation et d'organisation des fonds européens : fonds de cohésion (72,2 Md€) et fonds de transition juste (environ 3,8Md € soit 1er bénéficiaire) pour la période à venir. Le Gouvernement prévoit d'ajouter à ces fonds européens 60% de fonds propres, pour un effet levier sans précédent. La Commission européenne fixe deux conditions : 30% doivent répondre aux enjeux climatiques (soit 22,8 Md€), et 25% sur le numérique (soit 19 Md€). Comme pour 2014-2020, près de 60% des fonds de cohésion seront pilotés au niveau national; les 40% restants alimenteront les programmes régionaux, pilotés par les maréchaux des voïvodies. Près de 55% des fonds à vocation nationale alimenteront le programme infrastructure et environnement.

Climat/Environnement

Déchets

- Le ministère du climat et de l'environnement travaille sur de nouveaux changements de la loi sur la propreté et l'ordre dans les communes dans le cadre du programme « Propreté+ » (*Czystość Plus*). Un projet de loi assouplit l'obligation de la collecte des déchets en 5 fractions et permet aux communes volontaires, responsables de la politique de gestion des déchets, de passer à 3 fractions (après validation ministérielle préalable). Des modifications complémentaires concernent, entre autres, la possibilité de ne pas collecter les déchets organiques et la mise en place d'un comptage individuel pour les immeubles collectifs. Pour rappel, les premiers changements de la loi ont été validés en décembre 2020.
- Le ministère du climat et de l'environnement prépare un projet de loi envisageant un durcissement des peines pour les délits environnementaux. Le document prévoit, entre autres, une peine s'élevant jusqu'à 25 ans d'emprisonnement pour les défis environnementaux mettant en danger la vie et la santé humaine (actuellement, la peine maximale est de 12 ans) ou pour les activités transfrontalières illégales. Les experts critiquant ces propositions indiquent que le ministère devrait plutôt améliorer la détection de délit et l'application des peines au lieu d'augmenter les pénalités.



Qualité de l'air

- Le 1^{er} janvier 2021 est entrée en vigueur une nouvelle règle concernant la lutte contre la pollution de l'air : les propriétaires des maisons individuelles seront obligés de déclarer comment ils chauffent leurs maisons. Les données seront enregistrées dans le Registre Central d'Emissivité des Bâtiments qui devra être mis en place au cours du premier trimestre 2021. A terme, le Registre regroupera aussi les informations du type de chauffage dans les immeubles collectifs, les bâtiments publics et les locaux de service. Le démarrage du Registre, financé par l'Union Européenne, devrait être opérationnel dans les jours à venir.
- La nuit glaciale du 17 janvier a entraîné des taux de pollution atmosphérique extrêmement élevés dans toutes la Pologne, plaçant Wroclaw et Varsovie parmi les dix villes les plus polluées du monde selon l'indice de qualité de l'air de l'QAir. En Pologne, 52 % des émissions des particules fines (PM10) proviennent du chauffage domestique, car la plupart des particuliers se chauffent au charbon et au bois.

Eau

- Le ministère des infrastructures prépare le plan de lutte contre la sécheresse. Selon les estimations du ministère, près de 60% de la surface de la Pologne est menacée par la sécheresse. Le projet de plan présente la liste d'investissements (construction des bassins de rétention, modernisation des barrages etc.) qui devraient être réalisés d'ici 2030 et dont la valeur s'élève à plus de 2, 5 Md€. Le ministère indique que les investissements seraient financés par l'Etat, par les collectivités locales, par les fonds européens (entre autres, dans le cadre du Programme Opérationnel 'Infrastructures et Environnement') ou, éventuellement, de ressources provenant de prêts ou de crédits octroyés par la Banque Mondiale ou la Banque Européenne d'Investissement. A ce jour, les ressources sécurisées peuvent couvrir seulement une partie des investissements listés.

ENR

- Fin 2020, la capacité photovoltaïque installée en Pologne a dépassé 3,5 GW, contre moins de 1,5 GW l'année précédente, soit une augmentation de 150 %.
- La plus grande ferme photovoltaïque en Europe Centrale et Orientale sera construite en Poméranie. Les travaux de construction ont déjà commencé et la production électrique commencera dans un an. La ferme produira 230 GWh d'énergie verte par an. Le projet est réalisé par la société Respect Energy en collaboration avec la société allemande Goldbeck Solar. Selon l'entreprise, la valeur de la centrale après sa construction s'élèvera à environ 200 M€.
- À proximité du parc éolien Przykona (voïvodie de Grande-Pologne), qui fonctionne depuis juillet 2020, a commencé la construction du projet de la société Energa, faisant partie du groupe Orlen – la ferme photovoltaïque Gryf d'une puissance installée de presque 20 MW. PV Gryf sera la plus grande ferme photovoltaïque appartenant au groupe Orlen.
- Les sociétés PGE, Enea et Tauron ont signé en janvier une lettre d'intention concernant la coopération dans le domaine de l'énergie éolienne offshore. PGE, Enea et TAURON ont exprimé leur volonté d'établir une coopération stratégique liée aux futurs projets d'investissement dans l'énergie éolienne offshore dans la zone économique exclusive polonaise de la mer Baltique.

Energie

Hydrogène

- Ce 14 janvier, le projet de stratégie hydrogène polonais à l'horizon 2030 avec des prévisions jusqu'en 2040 a été mis en consultation publique, pour une durée d'un mois. Annoncé depuis plusieurs mois, le projet indique 6 objectifs prioritaires :
 1. **mise en œuvre des technologies hydrogène dans le secteur énergétique** (il s'agit de la production et du stockage de l'hydrogène). Le développement des technologies hydrogène est considéré par le gouvernement comme une opportunité pour accélérer la décarbonation dans le secteur de l'énergie et réduire la dépendance de ce secteur des importations de combustibles. Ainsi, le projet prévoit, entre autres, la mise en service des installations Power to Gaz (P2G) d'une puissance d'1 MW d'ici 2025 sur la base des technologies polonaises, la mise en place des centrales thermiques à hydrogène d'une capacité de production de 50 MWt et l'installation de stockage de l'hydrogène d'une capacité d'environ 4700 MWh d'ici 2030.
 2. **utilisation de l'hydrogène comme carburant alternatif dans les transports** : en particulier pour les transports en commun (bus) et le transport routier de marchandises. Le projet prévoit, entre autres, la production et la mise en service de 500 bus à hydrogène produits en Pologne d'ici 2025



et de 2000 bus à l'horizon 2030 ainsi que la construction de 32 stations de ravitaillement en hydrogène ;

3. **augmentation de l'utilisation de l'hydrogène dans l'industrie** pour soutenir sa décarbonation (principalement dans la production des produits raffinés, d'acier et des produits chimiques) ;
4. **production de l'hydrogène dans de nouvelles installations**, à partir de sources à émissions faibles et nulles;
5. **un transfert sûr et efficace de l'hydrogène** (le développement du réseau de transit et de distribution de l'hydrogène) ;
6. **mise en place de l'environnement réglementaire** stable en matière d'hydrogène (le ministère du climat travaille sur un projet de loi « hydrogène » qui définirait un système cohérent de normes techniques et de réglementation du marché de l'hydrogène). Le gouvernement prévoit d'adopter en 2021 un cadre réglementaire sur l'hydrogène ce qui paraît très ambitieux vu le temps qu'a pris la préparation de la stratégie et de la loi sur les fermes éoliennes offshore.

Selon les estimations, la réalisation des objectifs liés à la mise en œuvre des technologies de l'hydrogène dans le secteur énergétique et dans les transports nécessitera des investissements d'environ 0,45 Md€ d'ici 2025 (ce chiffre ne comprend pas les coûts d'énergie nécessaire pour la production de l'hydrogène) et de 3,3 Md€ supplémentaires d'ici 2030 dont : environ 2,1 Md€ pour les électrolyseurs d'une capacité de 2 GW, 1,3 Md€ pour les bus à hydrogène et 0,3 Md€ pour les stations de ravitaillement en hydrogène. Le ministère du climat et de l'environnement souligne pourtant qu'il n'est pas possible d'estimer avec précision le coût total de la stratégie.

Actuellement, avec la production d'1 M t d'hydrogène par an la Pologne est le troisième producteur de l'hydrogène dans l'UE et le cinquième producteur mondial. Pourtant, l'hydrogène polonais est entièrement produit à partir des carburants fossiles. Le projet de stratégie n'interdit pas la production de l'hydrogène à partir du charbon, mais indique que le gouvernement favorisera principalement les solutions à faible taux d'émission car seulement ces solutions pourraient être soutenues par l'UE.

Politique énergétique

- Le 2 février, le gouvernement a adopté la Politique Énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 (PEP2040). Comme l'indique le Ministère du climat et de l'environnement, PEP2040 fournit une vision claire de la stratégie de transition énergétique de la Pologne, en créant un axe pour la programmation des fonds de l'UE liés au secteur de l'énergie ainsi que pour la réalisation des besoins économiques résultant de l'affaiblissement de l'économie suite à la pandémie COVID-19. Le texte intégral de PEP2040 sera publié avec la résolution du Conseil des ministres dans le Journal officiel de la République de Pologne « *Monitor Polski* ».

Nucléaire

- Michał Kurtyka, Ministre du climat et de l'environnement, Piotr Naimski, secrétaire d'État et plénipotentiaire du gouvernement pour les infrastructures énergétiques stratégiques et Adam Guibourgé-Czetwertyński, vice-ministre du climat et de l'environnement, se sont entretenus le 2 février à Varsovie avec Franck Riester, Ministre délégué français chargé du commerce extérieur et de l'attractivité. Ils ont discuté de la situation actuelle et des actions prévues concernant la mise en œuvre des programmes nucléaires français et polonais, ainsi que des possibilités de coopération entre la Pologne et la France dans ce domaine. Au cours de la réunion, Philippe Crouzet, nouveau Haut Représentant chargé de la coopération avec la Pologne dans le domaine de l'énergie nucléaire civil, a présenté les détails de sa mission. Accompagnant la délégation française, Jean-Bernard Lévy, président du conseil d'administration d'EDF, a présenté la technologie des réacteurs EPR proposée par son entreprise et l'expérience des projets réalisés.

Électromobilité

- Fin décembre 2020, 18 875 véhicules électriques ont été immatriculés en Pologne. Ainsi, le segment a progressé de 140% par rapport à 2019. Les immatriculations des voitures hybrides ont aussi explosé et ont atteint 8834 à la fin 2020. Le parc des véhicules utilitaires électriques a augmenté de 839 unités. De plus, en 2020, la flotte de bus électriques a noté une hausse de 253% par rapport à 2019 et compte 430 unités. Ce sont des résultats records dans l'histoire de l'électromobilité polonaise. L'augmentation du nombre des véhicules électriques est accompagnée du développement des infrastructures de recharge. A la fin décembre 2020, 1 364 bornes de recharge étaient réparties sur toute la Pologne.
- Le Centre National de la recherche et du Développement (*NCBiR*) a présenté 4 projets qui ont été retenus pour la deuxième étape du concours dans le cadre du projet «*e-Van*» dont l'objectif est de financer les travaux de conception d'un véhicule utilitaire léger électrique ou à hydrogène de catégorie N1 (pour le



transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 t). Innovation AG (Pologne) et Autobox Innovations (Pologne) ont présenté les projets des véhicules électriques, le consortium regroupé autour du Réseau de Recherche Łukasiewicz (*Sieć Badawcza Łukasiewicz*, Pologne) et le consortium d'usine de production des véhicules particuliers 'Syrena', de MPower et d'Ekoenergetyka (Pologne) – les projets des véhicules à hydrogène. Pour rappel, le budget du projet s'élève à 11, 8 M€. La finalisation du projet est prévue pour le mois de septembre 2023.

Charbon

- Les prix de la houille polonaise pour le secteur énergétique en décembre 2020 ont diminué de 0,9 % par rapport au mois de novembre, tandis que les prix pour le secteur du chauffage ont baissé de 4,1 %. Le charbon domestique, tant pour la production d'électricité que pour le chauffage, était 3 % moins cher que l'année dernière.

Electricité / Chaleur

- Le président de l'Office de la régulation d'énergie (URE) a approuvé les nouveaux tarifs de distribution d'électricité pour 2021 pour Enea Operator, Tauron Dystrybcja, Energa Operator et PGE Dystrybcja. Les tarifs de l'opérateur Enea diminueront en moyenne de 1,7 % pour tous les groupes de clients (de 2,2 % pour les ménages dans le groupe G11). Les tarifs de Tauron Dystrybcja diminueront en moyenne de 1,5% (de 1,7% pour le groupe G11). Pour l'opérateur Energa, la diminution des tarifs s'élèvera à 1,7 % en moyenne pour tous les groupes de clients (diminution de 1,5 % pour les ménages dans le groupe G11), tandis que dans le tarif de PGE Dystrybcja, les tarifs diminueront de 2,2 % en moyenne (diminution de 1% pour le groupe G11).
- Le 31 décembre 2020, dans la centrale électrique de Dolna Odra, appartenant à PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna du groupe PGE, les unités n° 1 et 2 d'une puissance totale de 454 MW ont été mises hors service. La puissance des unités retirées sera complétée dans le système électrique par un nouveau bloc d'une puissance de 496 MW, également détenue par PGE GiEK, faisant partie de la centrale de Turów. Au quatrième trimestre 2023, la centrale électrique de Dolna Odra sera complétée par deux unités à cycle combiné (CCGT) d'une capacité totale de 1340 MW actuellement en construction. Leurs émissions seront d'environ 320 kg de CO₂/MWh.
- Selon le rapport des think tanks Ember et Agora Energiewende, intitulé "Le secteur énergétique européen en 2020", la Pologne produit l'électricité la plus «sale» d'Europe. Les sources renouvelables représentent 17 % de l'électricité produite en Pologne, tandis que les combustibles fossiles en représentent 83 %. Les émissions de CO₂ par 1 kWh produit sont en moyenne de 724 g, soit trois fois plus que la moyenne de l'UE. Les données des 27 pays de l'UE montrent qu'en 2020, 38 % de l'électricité européenne a été produit à partir des ENR, dépassant pour la première fois la quantité d'énergie produite à partir des combustibles fossiles qui s'élevait à 37%.
- Les grandes centrales électriques ne commandent pas de bois provenant des Forêts Nationales, bien que le gouvernement ait donné cette possibilité pendant la crise sanitaire (à partir du 1er octobre 2020 jusqu'à la fin décembre 2021, une nouvelle définition temporaire du bois énergie est en vigueur, qui donne la possibilité de vendre du bois aux centrales électriques) Les centrales électriques préfèrent importer de la biomasse forestière beaucoup moins chère de Biélarussie ou de l'Ukraine.
- Jacek Ozdoba, secrétaire d'état en charge du secteur de la production de chaleur, a annoncé ce lundi 18 janvier la mise en place d'un groupe de travail ministériel, qui aura vocation à évaluer l'impact de la privatisation du réseau de chaleur de Varsovie.

Gaz / Pétrole

- Le 13 décembre, le président de l'Office de Régulation de l'Energie (URE) a validé le tarif de distribution du gaz pour la Société Gazière Polonaise (Polskiej Spółki Gazownictwa). Les frais de distribution augmenteront d'environ 3,6 %. Pour les ménages, cela signifie une légère augmentation de leur facture de gaz, entre 1,23 % et 1,51 % en moyenne.
- Le Centre national de recherche et de développement (NCRD) a annoncé un appel à candidature pour le développement de technologies de production et d'injection de méthane dans le réseau gazier. L'objectif principal du projet, qui sera achevé en 2023, est d'obtenir une technologie permettant la production et l'injection de biométhane dans le réseau de gaz.
- La société PGNiG a décidé de ne pas poursuivre les négociations avec Tauron sur l'achat de parts dans la société Tauron Ciepło.

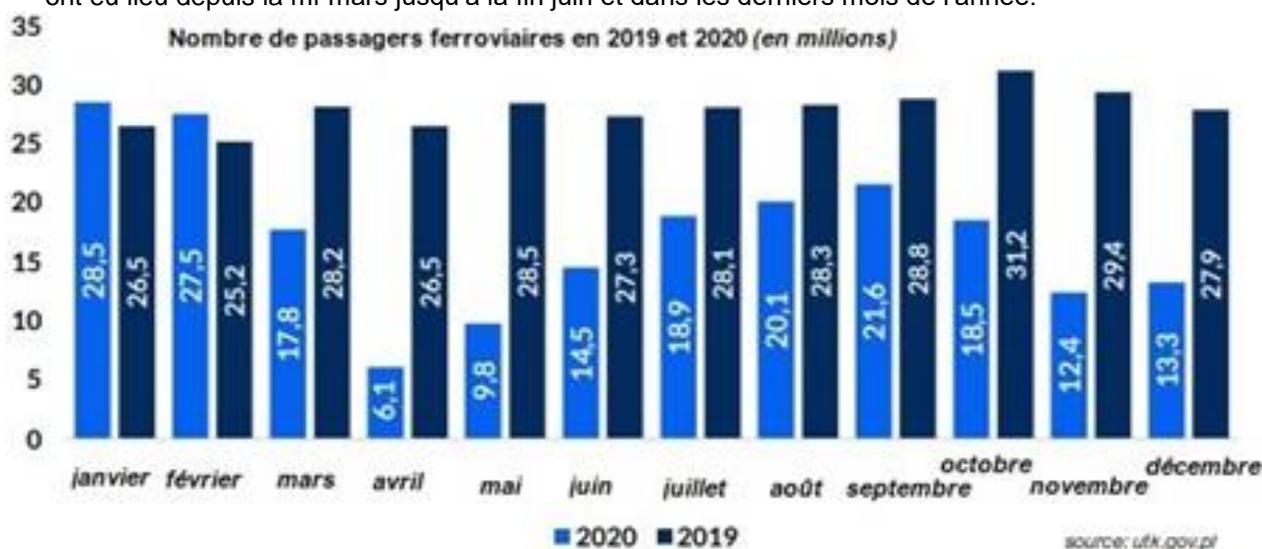


Transport

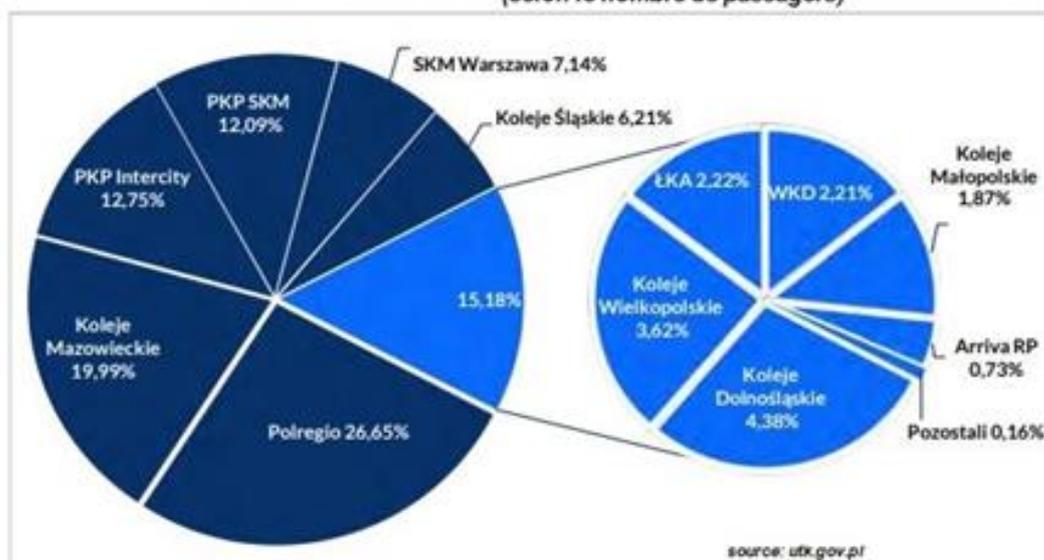
- le Ministère des Actifs Publics prépare la reprise des opérateurs nationaux de transport régional et local par autobus (PKS) par le Groupe PKP (chemins de fer polonais) et par l'Agence du Développement de l'Industrie (ARP). PKP reprendrait les opérateurs réalisant le transport de voyageurs à longue distance depuis Varsovie et certaines connections de PKP Polonus, Polbus-PKS Wrocław, PKS Zielona Góra, PKS Ostrowiec Świętokrzyski et PKS Częstochowa dans la région de Varsovie. ARP reprendrait les opérateurs dans lesquels la part de l'Etat est mineure ou qui sont en liquidation ou en faillite. Il est à souligner que la plupart des opérateurs de PKS ont fait faillite ou sont en cours de liquidation. Le règlement relatif à la reprise devrait être adopté pour la fin du mois de mars 2021.

Ferroviaire

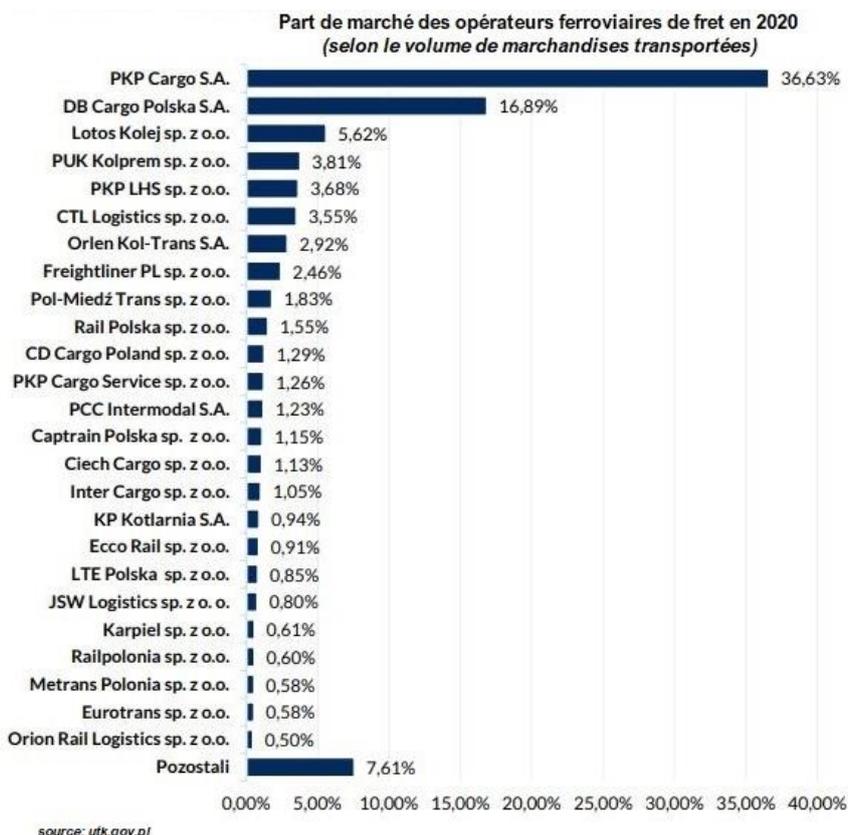
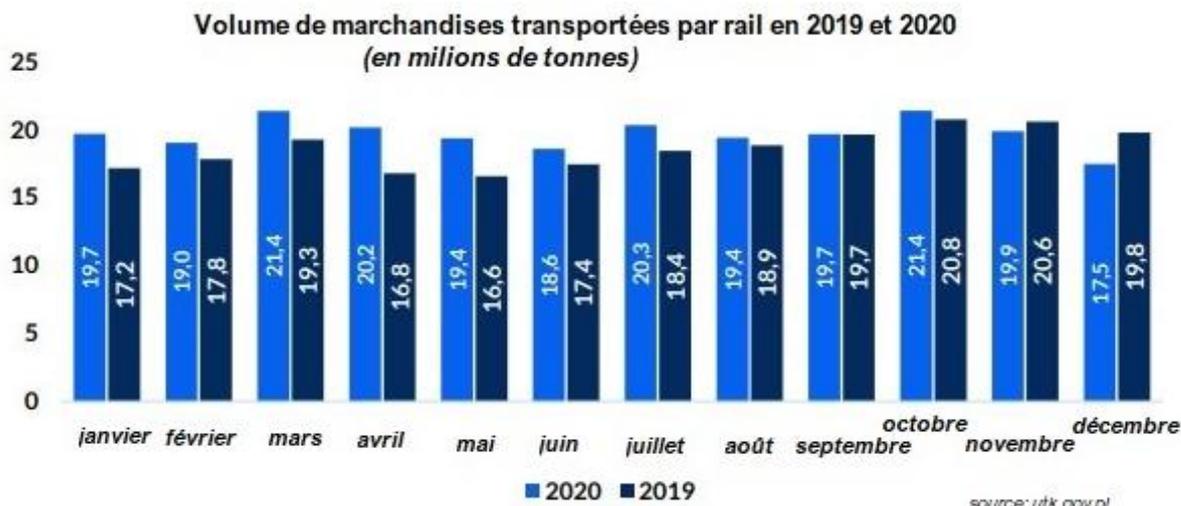
- En 2020, le nombre de voyageurs a plongé de 42 % et s'élevait à 209,2 M. Les plus importantes baisses ont eu lieu depuis la mi-mars jusqu'à la fin juin et dans les derniers mois de l'année.



Part de marché des opérateurs ferroviaires de transport de voyageurs en 2020 (selon le nombre de passagers)



L'épidémie a également impacté le transport ferroviaire de fret, pourtant, le recul n'y était pas si drastique. Le volume des marchandises transportées a atteint 223 M t, ce qui constitue une baisse de 5,6 % par rapport à 2019. Par contre, en décembre, le volume des marchandises a été plus élevé qu'en décembre 2019. PKP Cargo et DB Cargo Polska représentent se répartissent plus de la moitié des volumes transportés de fret.



Infrastructures de transport

- Le 26 janvier, le Conseil des ministres a adopté le règlement sur la liste des investissements accompagnant pour le projet CPK de pôle multimodal central. Il s'agit notamment de nouvelles lignes de chemin de fer, de la construction et de la reconstruction de routes publiques et de la création d'équipements et d'installations pour le besoin du trafic aérien. Au total, près de 1800 km de nouvelles lignes ferroviaires seront construites dans le cadre du programme CPK. Grâce à la construction de chemins de fer à grande vitesse, CPK et Varsovie seront à 2,5h max des grandes villes polonaises. Les investissements connexes concernant le réseau routier national doivent permettre un service de communication efficace du CPK. Il s'agit notamment de l'extension de l'autoroute A2 entre Łódź et Varsovie par l'ajout d'une voie supplémentaire dans chaque direction, de la construction du contournement de l'agglomération de Varsovie (routes A50 et S50), et de la voie rapide S10 entre Toruń-Płock-Naruszewo. Au total, environ 400 km de nouvelles voies rapides seront construites.



- Le vice-président de Łódź a annoncé que les autorités de la ville envisagent vendre leurs parts dans l'aéroport Władysław Reymont, dont ils détiennent la majorité des actions (95%). Cet aéroport génère des coûts énormes depuis des années. Il n'est pas connu si la mairie va décider de vendre toutes les actions ou seulement une partie d'entre elles.
- Les ports polonais engagent leur transformation :
 - Le gestionnaire des ports à Szczecin et Swinoujście se prépare à sélectionner une société qui concevra, construira et exploitera un terminal à conteneurs en eau profonde. Les offres étaient attendues d'ici à fin janvier. Le terminal à conteneurs fera partie d'un complexe qui, avec le terminal GNL et le terminal universel, reprendra les fonctions de l'actuel port intérieur de Świnoujście. Situé dans le port extérieur, il permettra de recevoir les plus grands porte-conteneurs pouvant entrer dans la mer Baltique. Actuellement, le port de Świnoujście modernise son terminal de ferries, pour l'adapter au transport intermodal : construction de nouvelles voies ferrées et reconstruction des voies existantes sont prévues. Les travaux, d'une durée d'un an et demi seront achevés en 2021. Le coût du projet, cofinancé par le CEF (Connecting Europe Facility), est de 185 M PLN (42 M€).
 - Le port de Gdynia cherche également un partenaire pour construire un nouveau port extérieur. L'étude de faisabilité du projet a été achevée fin décembre. La valeur du projet s'élève à presque 790 M€. Il est prévu que les premiers navires desservent le nouveau port en 2027. Sa partie centrale sera un terminal à conteneurs. Dans un premier temps, sa capacité de transbordement annuelle s'élèvera à 2 M conteneurs, puis elle pourra être étendue à 2,5 M conteneurs. Selon les estimations, l'investissement créera 4900 emplois - dans le terminal et ses environs.
 - Un projet encore plus important sera réalisé à Gdansk. Neuf terminaux du nouveau port central permettront de traiter jusqu'à 100 M t de marchandises par an. L'investissement couvrira environ 1400 ha de surface d'eau, où quatre plaques tournantes ont été prévues ainsi que des voies pour l'approche des navires. Sur terre, le nouveau port occupera 410 ha. 19 km de quais et 8,5 km de brise-lames seront construits. Les premiers terminaux commencent à fonctionner dès 2029.

Bâtiment/Logement

- En 2020, près de 222 000 logements ont été livrés, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2019. Les promoteurs ont livré 143 800 logements (9,4 % de plus par rapport à l'année précédente), et les investisseurs individuels plus de 74100 (7,1 % de plus par rapport à 2019).

HONGRIE

- Deux Secrétariats d'Etat du Ministère de l'Innovation et de la Technologie (MIT), le Secrétariat d'Etat au Climat et à la Politique énergétique d'une part, et le Secrétariat d'Etat à la Construction et aux Infrastructures, d'autre part, ont fusionné le 15 janvier. Leur Secrétaire d'Etat respectif, M. Péter Kaderjak et Mme Anita Boros se verront offrir de nouvelles tâches au ministère. Attila Steiner, jusqu'alors Secrétaire d'Etat aux Affaires européennes, est en charge du nouveau Secrétariat d'Etat. Après l'adoption de nouvelles stratégie climatique et énergétique, le MIT souhaitait s'entourer d'un expert des affaires européennes pour les mettre en œuvre.
- Madame Dora Zombori a été nommée Ambassadrice itinérante pour l'Energie et le Climat le 01 janvier. Elle était auparavant Cheffe de mission adjointe, Conseillère pour les affaires énergétiques et politico-militaires à l'ambassade de Hongrie à Washington. Au ministère hongrois des Affaires étrangères, elle a entre autres été directrice du service de la Sécurité énergétique et coordinatrice pour la politique énergétique de la présidence hongroise du Conseil de l'UE au Ministère hongrois.

Fonds européens

- La Banque européenne d'investissement (BEI) a annoncé qu'elle versera 200 M€ à la banque hongroise Magyar Eximbank sous forme d'une ligne de crédit visant à soutenir la reprise rapide des entreprises hongroises. Les prêts font partie des mesures COVID-19 que la BEI applique pour soutenir les Etats membres de l'UE au cours de la pandémie.
- L'université de Debrecen a obtenu une subvention européenne de 4 Md HUF (11 M€) pour construire un laboratoire qui produira des principes actifs issus de virus et bactéries, qui devraient ensuite être utilisés dans l'usine nationale de vaccins que le gouvernement prévoit de construire dans la ville.



Énergie

Gaz et Electricité

- La compagnie nationale d'électricité MVM a annoncé que sa filiale MFGK, spécialisée dans le commerce de gaz, a reçu sa première livraison de GNL du terminal gazier croate de Krk, qui a ouvert le 1^{er} janvier. MFGK a signé un contrat d'achat d'un milliard de m³ par an pendant sept ans avec l'opérateur du terminal méthanier de Krk et un autre contrat avec Shell pour l'achat de 250 M m³ de gaz par an pendant 6 ans provenant également du terminal méthanier de Krk.
- Les différentes filiales du groupe public NKM, appartenant lui-même à MVM, ont changé leurs noms et charte graphique. Ainsi, toutes les filiales de MVM disposent d'un nom et d'un design uniformisés.

Old name	New name
NKM Energia	MVM Next Energia-kereskedelmi
NKM Oroszlányi	MVM Oroszlányi
NKM Optimum	MVM Optimum
NKM Plusz	MVM Otthon Plusz
NKM Áramhálózati	MVM Áramhálózati
NKM Földgáz-hálózati	MVM Főgáz Földgázhálózati
NKM Észak-Dél Földgázhálózati	MVM Égáz-Dégáz Földgázhálózati
NKM Mobilitás	MVM Mobilitati
NKM Watt Eta	MVM Watt Eta Hálózati
NKM Ügyfélkapcsolati	MVM Ügyfélkapcsolati

- La Hongrie s'est positionnée en 2020 avec le gaz domestique le moins cher de l'Union européenne, à 2,84 centimes d'euro le kilowattheure, et le deuxième prix de l'électricité le plus faible à 10,41 centimes.
- Le gouvernement hongrois a conclu avec son homologue russe un accord de principe sur la prolongation du contrat pluriannuel d'approvisionnement en gaz, signé en 1995 et qui expirera en octobre de cette année. Les détails de l'accord – volumes, prix - devront être négociés entre Gazprom et les entreprises hongroises intéressées.
- La consommation hongroise brute d'électricité s'est établie à 45,13 TWh en 2020, en baisse de 1,2% par rapport à 2019. La production nationale d'électricité s'étant établie à 33,45 TWh, les importations ont représenté 25,8% de l'électricité consommée.

Nucléaire

- La production d'électricité de la centrale nucléaire de Paks est restée stable en 2020 à 16 TWh, en baisse de 1,4% par rapport à 2019, qui était une année record. Cette production représente une fois encore près de la moitié de la production d'électricité de la Hongrie.

Environnement

- L'entreprise pétrolière et gazière MOL a ajouté 14 stations de charge pour véhicules électriques à son réseau, portant son réseau national à 71 stations. Les nouvelles stations ont été installées dans des stations essence autoroutières parmi les plus actives, conformément au cadre du projet NEXT-E, financé par l'Union européenne. MOL coopère avec d'autres entreprises de République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Croatie et Roumanie pour installer un réseau de stations de charge aussi dense et cohérent que possible dans la région. MOL dispose ainsi à elle seule de 161 stations dans la région.
- La surface agricole utile (SAU) exploitée en agriculture biologique a augmenté de 45% en 2019 en Hongrie pour s'établir à 303 190ha, représentant 5,71% du total en 2019, contre 3,92% en 2018 et un doublement en cinq ans. Ce ratio reste inférieur à la moyenne de l'Union européenne (8,49%) et à la plupart des voisins de la Hongrie (Autriche 25,3% ; Slovaquie 10,3%, République tchèque 15,2%).

Transports

- La société ferroviaire nationale MAV et sa filiale de transport par autobus Volanbusz ont vu leur chiffre d'affaires baisser de 60 Md HUF (167 M€) en 2020, principalement en raison de la pandémie, qui a vu le nombre de passagers domestiques baisser de 29%, et le nombre de passagers internationaux de 78%.

Transports aériens

- Le nombre de passagers ayant emprunté l'aéroport Liszt Ferenc de Budapest a baissé de 76% en 2020, s'établissant à 3 859 379, selon les données transmises par l'opérateur Budapest Airport. Budapest Airport



a indiqué espérer un retour aux niveaux de 2019 à l'horizon 2022-2023. Cette baisse du nombre de passagers a néanmoins permis à Budapest Airport de réaliser des travaux de rénovation plus facilement, notamment l'agrandissement du terminal, l'augmentation des capacités de triage des bagages et les parkings de l'aéroport. Par ailleurs, selon un autre communiqué, Budapest Airport a investi 167 M€ dans l'aéroport de Budapest en 2019 et 2020, dont 93 M€ en 2019 et 74 M€ en 2020. Ces investissements ont entre autre porté sur la modernisation et l'agrandissement du terminal cargo, la rénovation du terminal 2B et l'augmentation de sa capacité, etc.

Transport ferroviaire

- Le groupe suisse Stadler Rai a signé une lettre d'intention avec le groupe Mészáros, appartenant au cercle d'affaires proche de Viktor Orbán, portant sur la création d'une coentreprise en Hongrie. Cette coentreprise produirait des wagons-citernes et des wagons destinés au fret, et devrait créer environ 500 emplois sur le territoire hongrois. Plusieurs modèles de trains Stadler sont déjà exploités par la société ferroviaire nationale hongroise MAV, dont une partie a été assemblée dans le pays.
- La MAV a par ailleurs signé un accord avec l'entreprise chinoise CRRC Changchun, selon lequel les deux entreprises pourront produire des voies d'évitement à Szolnok, qui seront ensuite utilisées en priorité pour moderniser le rail hongrois.
- La station multimodale de Zahony, dans l'Est du pays, a vu le nombre de trains de fret arriver de Chine multiplié par près de 10 en 2020 par rapport à 2019, selon les données de son opérateur Rail Cargo Operator Hungaria. Au deuxième semestre, entre six et huit trains de 45 à 50 conteneurs sont arrivés chaque mois à Zahony, contre quatre au total en 2019.

Transport urbain

- La compagnie de transports publics budapestois BKK cherche à contracter un prêt de 30 Md HUF pour financer l'achat de 380 bus, lui permettant ainsi de mettre fin aux contrats de sous-traitance portant actuellement sur 410 bus, soit environ un tiers de la flotte totale. Un tel prêt ne pourra être contracté qu'avec l'accord du gouvernement et de la municipalité de Budapest.
- Le nombre de cyclistes a augmenté de 15% en 2020 à Budapest, selon les comptages de BKK. En décembre seul, la hausse a été au moins de 29%, et jusqu'à 95% sur certains tronçons. La voie cyclable longeant le Danube coté Buda a été la plus empruntée, avec plus d'1 M de cyclistes, quand celle reliant Csepel au centre-ville a connu la plus forte progression.

Infrastructures

Ferroviaire

- Le conglomérat SET a annoncé par la voix de son directeur commercial la volonté de renforcer sa position sur le marché de la construction ferroviaire, après avoir acquis Trimán, entreprise spécialisée dans ce secteur, en 2019.
- East-West Gate (EWG) a commencé la construction du plus grand terminal intermodal d'Europe à Fenyéslitke (département de Szabolcs-Szatmár-Bereg), près de la frontière ukrainienne. L'investissement coûtera de 22 Md HUF (61 M€), dont 3 Md HUF de subvention d'Etat (8,3 M€). Le terminal ouvrira ses portes en début 2022, et reliera la Hongrie à la Chine par voie ferrée. Il aura une capacité annuelle d'un million de conteneurs, avec cinq voies dotées de grues larges et cinq à écartement normal sur 850 m. Il pourra desservir quatre trains de 740 m à la fois. L'EWG sera le premier terminal combiné intermodal terrestre du continent à utiliser son propre réseau 5G pour communiquer en interne et exploiter ses installations technologiques. Conformément à la stratégie ferroviaire et climatique de l'UE, l'approvisionnement énergétique de l'installation sera assuré par des technologies vertes: un parc solaire haute performance et un système de pompe à chaleur, et seuls les tracteurs électriques et les voitures électriques seront utilisés dans la zone du terminal.

Routier

- Le Ministère de l'Innovation et de la Technologie prévoit d'investir 190 Md HUF (526 M€) dans la rénovation de 1 000 km de routes en 2021. 350 tronçons devraient être rénovés.
- Six nouvelles interconnexions routières avec la Slovaquie seront ouvertes d'ici 2023, dont trois ponts franchissant la rivière-frontière Ipoly, selon une annonce du ministre hongrois des Affaires étrangères Péter Szijjártó. Parmi elles, la première interconnexion autoroutière au Nord-Est de la Hongrie reliera Miskolc à Tornyosnemeti dès cet automne. D'autre part, la liaison Budapest-Bratislava par hydroptère devrait être relancée dès la fin de la pandémie de Covid-19, à une fréquence encore à définir.



Urbain

- La société A-Hid Zrt. a remporté l'appel d'offres pour la rénovation du pont des chaînes, monument emblématique de la capitale, face au dernier concurrent en lice, l'entreprise autrichienne Strabag. L'entreprise a été choisie par le Centre des Transports de Budapest (BKK), dont le choix a été confirmé par la municipalité. L'offre de A-Hid Zrt se montait à 18,8 Md HUF (54 M€).

REPUBLIQUE TCHEQUE

Energie

- Une réunion avec les chefs des groupes parlementaires et les membres du Comité permanent nucléaire s'est tenue le 27 janvier pour discuter de l'appel d'offres pour la construction d'une nouvelle unité à Dukovany. A l'issue de la réunion, le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, K. Havlíček, a déclaré que la Chine serait très probablement exclue de l'appel d'offres, car les différents partis politiques se sont mis d'accord à ce sujet. En revanche, les avis sont plus partagés concernant la candidature de la Russie : le gouvernement souhaite conserver la candidature de Rosatom alors que l'opposition souhaite l'exclure. Dans ce contexte, la date de lancement de l'appel d'offres n'est toujours pas connue et de nouvelles réunions sont attendues dans les semaines à venir. On pourra également noter que cette réunion était précédée par une autre réunion avec des représentants des syndicats et des employeurs, qui, de leur côté, préfèrent laisser participer tous les 5 candidats et ne pas reporter davantage l'appel d'offres. Par ailleurs, K. Havlíček a indiqué que les coûts d'investissements pour la construction de la nouvelle unité pourraient être financés à 100% par l'Etat (contre 70% annoncés jusqu'à présent, et les 30% restants pour ČEZ) si l'implication de ČEZ dans le financement est trop coûteuse. Cette possibilité sera examinée par un expert et devra évidemment avoir l'approbation de l'UE. Enfin, la procédure parlementaire est toujours en cours concernant le projet de loi sur la transition vers une énergie à faible émission de carbone (projet de loi qui fournit un cadre pour le financement de la construction du nouveau réacteur nucléaire) : le vote en 3^{ème} lecture à la chambre des députés a été reporté et est prévu pour le 10 février ; le sénat devra ensuite se prononcer sur le texte.
- Concernant l'aide d'Etat de 2,9 Md€ autorisée par la Commission européenne dans le cadre du deuxième IPEEC (projet important d'intérêt européen commun) visant à soutenir la recherche et l'innovation dans la chaîne de valeur des batteries, 12 Etats membres de l'UE financeront le projet mais pas la République tchèque. Les entreprises tchèques ne seront pas non plus impliquées dans ce projet (au moins en première ligne), malgré les déclarations du gouvernement autour de ce sujet.
- Fin 2020, la société énergétique Gazel Energie du groupe EPH de Daniel Křetínský a obtenu un permis pour redémarrer la centrale électrique à biomasse de Gardanne, dans le sud de la France. Pour mémoire, D. Křetínský l'a acquise en juillet 2019 dans le cadre de l'achat des actifs d'Uniper France. Il s'agit du plus grand site de production d'électricité à partir de biomasse en France. D'une puissance de 150 MWh, la centrale a la capacité de produire 6% de l'électricité pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, consommant 850 000 t de biomasse, principalement du bois. Le fonctionnement de cette centrale est arrêté depuis juin 2017, date à laquelle la cour d'appel de Marseille a interdit ses activités en raison du fait que l'impact sur l'environnement, notamment sur les forêts de la région des Bouches-du-Rhône, n'est pas suffisamment évalué. Cependant, le permis, délivré le 25 décembre, a considéré que l'exploitation forestière et la production d'électricité sont deux activités différentes.
- Le régulateur de l'énergie en Bulgarie a autorisé le groupe ČEZ à vendre CEZ Bulgaria au groupe financier Eurohold. Cette vente s'inscrit dans le cadre de la stratégie du groupe de vendre bon nombre de ses actifs étrangers. CEZ Bulgaria comprend notamment la société de distribution CEZ Razpredelenie Bulgaria, valorisée 335 M€ (8,8 Md€). Outre cette société de distribution, qui fournit de l'électricité à plus de deux millions de personnes, CEZ Bulgaria comprend encore CEZ Elektro Bulgaria, CEZ Trade Bulgaria, CEZ ICT Bulgaria (depuis 2015 fournissant services d'information et de télécommunication), Free Energy Project Orešec et Bara Group. Cette vente devrait être finalisée au deuxième trimestre.

Transports et Infrastructures

Ferroviaire

- La Commission européenne a approuvé un investissement de plus de 160 M€ du Fonds de cohésion pour remplacer la ligne unique entre Sudoměřice u Tábora et Votice par une nouvelle voie ferrée à double voie de 17 kms qui permettra le passage de trains longue distance, de trains de marchandises et régionaux sur le IV^{ème} corridor. Le projet contribuera à accroître la capacité de la ligne Prague-České Budějovice, qui fait partie du réseau transeuropéen reliant l'Allemagne et l'Autriche via la République tchèque. Les travaux de



modernisation de ce tronçon ont commencé en 2018 et devraient se terminer en mai 2023. La subvention européenne représente près de 60% du financement total des investissements liés à ce projet.

- Le ministère des transports a approuvé l'étude de faisabilité pour la LGV Prague – Dresde, élaborée par le groupement EGIS RAIL – CEDOP qui a permis de valider la nécessité d'une ligne nouvelle compte tenu de la saturation du réseau actuel mais sans branche vers Most (et Karlovy Vary). D'un coût de 5 Md€, les travaux de construction de la LGV Prague - Dresde avec deux nouvelles gares (Roudnice et Ústí nad Labem) devraient commencer autour de 2030 pour permettre de parcourir le trajet Prague / Dresde en une heure et Prague-Berlin en 2 heures contre 4,34 aujourd'hui. Le projet prévoit également la construction d'un tunnel de 26 km de long à travers les Monts métallifères, permettant une vitesse de 200 km/h et accessible à toutes les circulations y compris le fret. Au-delà, la section tchèque, jusqu'à l'arrivée dans le nœud ferroviaire de Prague, sera tracée pour une vitesse maximale théorique de 350 km/h et sera réservée aux voyageurs. La capacité sur le corridor de la vallée de l'Elbe, qui constitue un des axes stratégiques vers les Etats d'Europe centrale, profitera donc à la fois du bénéfice procuré par le doublement des lignes et par la fluidité donnée au fret en l'autorisant dans le nouveau tunnel. Néanmoins, le ministère fait face à une forte résistance de la part des maires des villes dont les territoires seront traversés par cette ligne. La ligne Prague-Dresde doit être achevée en 2035 et doit poser les bases d'un réseau à grande vitesse reliant Prague à d'autres villes importantes (Munich, Brno, etc.).
- Dans le cadre d'un appel d'offres portant sur le coordonnateur des travaux préparatoires de la LGV Prague-Dresde, le gestionnaire ferroviaire tchèque, SŽ, et DB Netz ont choisi le groupement BIEGE „Projektsteuerung NBS Dresden-Prag“ dirigé par la société Vössing Ingenieurgesellschaft. La valeur du contrat qui porte sur le tunnel sous les Monts métallifères y compris le raccordement de la ligne au nœud ferroviaire d'Ústí nad Labem, s'élève à 8,1 M€. Les deux Etats ont convenu d'une répartition des coûts du marché (43% République tchèque, 57% Allemagne) qui tient compte de la longueur du tunnel transfrontalier. Le marché porte sur la coordination de travaux préparatoires, des sous-traitants et sur le soutien aux adjudicateurs au cours de la phase de planification.
- L'opérateur national České dráhy (Chemins de fer tchèques) a estimé ses pertes de recettes au titre de l'année 2020 à 4 Md CZK (150 M€). Dans son plan de redressement 2021, l'opérateur envisage de réduire d'environ 10% les salaires de 700 de ses employés administratifs à compter du mois d'avril pour une durée d'un an et prévoit de licencier une partie de ses 15 000 employés. En même temps, l'opérateur préservera les investissements dans le renouvellement de la flotte et continuera à avancer ses plans d'expansion, en particulier sur le marché ferroviaire allemand à l'horizon de deux ans.
- L'opérateur national České dráhy a lancé deux appels d'offres pour l'équipement de bord ETCS de sa flotte. La valeur du premier contrat cadre qui porte sur 51 trains électriques RegioPanters et InterPanters est estimée à 35,4 M€. Le deuxième AO concerne l'équipement de 19 locomotives 750.7 pour 11,8 M€. Jusqu'à présent, seulement 146 trains électriques de la flotte de l'opérateur national ont été équipés avec l'ETCS. D'autres AO sont en cours pour équiper 7 Railjets, 7 Pendolinos, 20 locomotives 380 et 71 trains diesel.

Routier

- Le conseil des ministres a approuvé le 4 janvier le projet d'un accord de concession sur le projet PPP sur l'autoroute D4, attribué au groupement DIVia associant EUROVIA CS, VINCI et Meridiam. Ce PPP représente un investissement d'environ 600 M€, pour un projet devant durer 28 ans (conception, construction, financement, exploitation et maintenance sur l'autoroute D4 entre Příbram et Písek). L'accord de concession devra encore être approuvé par la Chambre des députés. Le début des travaux est prévu pour le mois de mars 2021.
- En 2020, les recettes de péage ont augmenté de 5,24% par rapport à 2019 à 11,5 Md CZK malgré la crise qui a freiné le trafic, en particulier au printemps. Cette hausse est due à l'extension du réseau soumis à péage à 900 km de routes de 1^{ère} catégorie l'an dernier. En 2021, les tarifs de péage augmenteront pour prendre en compte les redevances pour le bruit et la pollution atmosphérique. De leur côté, les transporteurs ont annoncé une hausse des prix de leurs services.

Aérien

- Selon le rapport de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) publié en janvier 2021, la République tchèque a connu la deuxième plus forte baisse des émissions de CO₂ dues au trafic aérien (-70,6% sur l'année 2020) après la Croatie. Outre la chute drastique du nombre de vols, cette baisse s'explique notamment par une absence de congestion du ciel européen depuis la pandémie, permettant des trajectoires de vol plus directes et moins de circuits d'attente au-dessus des aéroports. Le nombre de vols en République tchèque a diminué de 62%, soit la deuxième plus forte baisse



dans l'Union européenne. La crise a également changé le classement des opérateurs les plus actifs dans l'espace aérien tchèque : Qatar Airways, suivi de Wizz Air et Emirates Airlines ont été en 2020 plus présents que Lufthansa ou Ryanair, les plus importants clients des aéroports tchèques d'avant crise.

- En 2020, la fréquentation de l'aéroport de Prague a diminué de 79,4% par rapport à l'année précédente avec un total 3,7 M de passagers accueillis, contre 17,8 M en 2019, soit le pire résultat depuis 25 ans. Le nombre de vols a diminué de 65% par rapport à 2019 (54 000 vols ont été enregistrés). Actuellement, l'aéroport dessert une vingtaine de destinations, contre 111 avant la pandémie. Londres reste la destination n°1. Les prévisions pour 2021 tablent sur 5 M de passagers.
- Smartwings group (qui inclut Smartwings et Czech Airlines CSA) a vu ses revenus baisser en 2020 de 90% par rapport à l'année précédente. Le nombre de passagers a diminué de 81,5% à 1,8 M de voyageurs et le nombre de vols de 78,4% à 13 500 vols. Malgré la crise, en raison de laquelle Smartwings bénéficie d'un moratoire de protection contre les créanciers, l'opérateur a signé un contrat de 3 ans et d'une valeur de 9 M CZK (341 M€) avec les plus grandes agences de voyage du pays – Fischer et Exim Tour pour assurer les liaisons aériennes vers 50 destinations.

Environnement

- Le conseil des ministres a adopté le 11 janvier la politique environnementale de l'Etat jusqu'en 2030 avec des perspectives jusqu'en 2050. Ce document fixe dix objectifs stratégiques et 32 objectifs spécifiques dans le domaine de l'environnement et de la protection du climat pour les dix prochaines années (notamment les objectifs de développement durable, de l'Accord de Paris et d'autres conventions environnementales). Le document se concentre sur les priorités suivantes : l'utilisation et le recyclage plus efficaces de l'eau, la rétention d'eau dans le paysage, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des carburants alternatifs, le remplacement des chaudières des ménages, les obligations plus strictes pour l'utilisation d'engrais ou l'augmentation de la part de la production d'électricité et de chaleur à partir de sources d'énergie renouvelables. La République tchèque prévoit d'investir 300 Md CZK dans la protection de l'environnement et du climat dans les prochaines 10 années.
- Les ministères tchèques de l'environnement et des affaires étrangères présenteront au gouvernement d'ici la fin du mois de février les prochaines étapes dans la procédure engagée par la République tchèque contre la Pologne relative à la poursuite de l'exploitation de la mine de lignite de Turów. Le ministre des affaires étrangères T. Petříček a confirmé que la plainte qui sera envoyée à la CJUE est en cours de préparation. Les deux ministères souhaitent que l'extension du site, qui se trouve dans le sud-ouest de la Pologne à proximité des frontières avec la République tchèque et l'Allemagne, ne menace pas l'alimentation en eau potable des communes voisines tchèques.
- Le gouvernement a soumis à la Chambre des députés un projet de loi visant à réduire l'impact de certains plastiques à usage unique sur l'environnement. L'objectif du projet de loi est de transposer dans l'ordre juridique tchèque les dispositions de la directive (UE) 2019/904 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019. Le projet de loi définit les droits et les obligations des fabricants ou des personnes qui mettent des emballages sur le marché ou en circulation. Si la loi est approuvée par la Chambre des députés, elle entrera en vigueur en juillet 2021. L'interdiction de fabrication et de commercialisation s'appliquera aux produits en plastique destinés à une consommation unique. Ainsi, les assiettes, les couverts, les pailles, les cotons tiges, les tiges et les supports pour les ballons ou les récipients et gobelets en polystyrène expansé etc. ne pourront plus être fabriqués ni importés en République tchèque. L'épuisement des stocks sera possible jusqu'à juillet 2022. Les bouteilles en plastique ne pourront être vendues qu'avec des bouchons attachés, les bouteilles en PET devront contenir au moins 30% de matériaux recyclés d'ici 2030.

ENR

- Le gouvernement a adopté le document de programmation général du Fonds de modernisation, nouvel instrument conçu pour soutenir les investissements dans les EnR, l'efficacité énergétique et la transition du charbon au gaz. Il est financé par les revenus de la vente aux enchères des quotas d'émission. Le ministère tchèque de l'environnement devrait pouvoir disposer jusqu'à 154 Md CZK (6 Md€) entre 2021 et 2030. 38,7% du soutien total seront alloués à de nouvelles centrales solaires ou éoliennes. Il s'agit pratiquement du premier soutien aux grandes centrales vertes depuis 2013. Le deuxième programme en importance avec une allocation de 26 % du soutien total est l'industrie du chauffage, qui prévoit une transition majeure du charbon au gaz ou à la combustion de la biomasse et des déchets. 220 projets ont été soumis lors des appels à projets préliminaires. Un accès préférentiel a néanmoins été accordé aux entreprises dont l'activité est liée au charbon. Selon le ministère de l'environnement, cela vise à compenser les coûts liés à l'achat de quotas d'émission de plus en plus coûteux.



- En 2020, il y a eu en République tchèque 6 293 nouvelles installations solaires d'une puissance de 51,4 MW. Par rapport à 2019, cela correspond à une augmentation de 26,3 MW (+ 104%). La capacité installée moyenne des projets est passée de 7,3 kWc à 8,3 kWc. Cette augmentation s'explique notamment par les installations sur les toits des entreprises et des usines, 1 373 en 2020 pour une puissance totale de 28,8 MWc. Près de 5 000 toits solaires ont en outre été construits dans le cadre du New Green Savings Programme. Les chiffres confirment que la pandémie de coronavirus n'a pas arrêté les nouveaux investissements dans le photovoltaïque.

Fonds européens

- La Commission européenne a jusqu'à présent versé à la République tchèque 54,2% des subventions allouées pour la période de programmation 2014-2020. Cela représente 338,2 Md CZK (12,7 Md€) sur un total de 623,8 Md CZK (23,4 Md€) alloués. Selon les analystes, la République tchèque s'est améliorée en termes de taux de consommation des fonds européens par rapport à la période budgétaire précédente.
- La nouvelle période de programmation 2021-2027 s'accompagne de nouvelles règles de cofinancement pour les projets financés par l'UE. Ce changement est lié à une augmentation de la richesse de la République tchèque et de ses différentes régions. Trois taux s'appliquent en République tchèque : 85% de financement européen dans les régions les moins développées, 70% dans la nouvelle catégorie de régions dites transitoires et 40% dans les régions les plus développées.

SLOVAQUIE

Energie

- La principale société gazière slovaque SPP et le groupe énergétique tchèque CEZ par l'intermédiaire de sa filiale CEZ ESCO ont annoncé mi-décembre 2020 la création d'une filiale commune ESCO Slovensko. Cette dernière contribuera à la modernisation du secteur énergétique et au renforcement de l'efficacité énergétique. Selon le DG de CEZ ESCO, l'objectif de neutralité carbone est à la fois un défi et une opportunité pour développer de nouvelles technologies vertes. Le président de SPP rappelle que la Slovaquie fut le premier pays de la région à s'engager sur un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Parmi les produits offerts par ESCO Slovensko, on trouve des dispositifs d'économies d'énergie, des audits énergétiques et services de conseil, l'installation de panneaux photovoltaïques, d'unités de cogénération, et de chauffage écologique.

Electricité

- Mi-décembre, le principal électricien du pays, Slovenske elektrarne, a relancé l'exploitation de la centrale thermique de Vojany (à l'Est du pays). La centrale avait arrêté sa production en février 2020 en raison d'un manque de rentabilité due à des prix de l'électricité en baisse. Néanmoins, la situation sur le marché de l'électricité a depuis changé. Le cinquième bloc d'une puissance installée de 40 MW (la puissance installée totale de la centrale est de 220 MW) utilise comme combustible principalement de l'antracite importé de Russie mais aussi de la biomasse. Slovenske elektrarne prendra une décision sur l'avenir de la centrale thermique de Vojany en avril 2021. Le ministre de l'Economie Richard Sulik soutient le maintien de son activité qui, selon lui, pourrait utiliser des broyats de bois mais aussi des déchets industriels. En outre, la centrale de Vojany pourrait bénéficier de fonds européens dédiés aux régions industrielles qui arrêtent leur production non écologique. Des tests de combustion seront réalisés en février.

Gaz

- Mi-décembre, l'Autorité de régulation a confirmé que le prix du gaz baisserait pour les entreprises. Effectivement, à partir de l'année 2021, l'Autorité baissera le prix d'accès au réseau de distribution pour les grands consommateurs industriels. Ce prix devrait diminuer de 3,87 % en moyenne. L'Autorité a confirmé ses prévisions concernant les ménages – à partir de 2021, le prix du gaz reculera de 2,8 % pour les petits consommateurs (gaz utilisé pour cuisiner) jusqu'à 11,7 % pour les ménages qui utilisent le gaz également pour se chauffer. La baisse des prix appliqués aux ménages résulte de la crise économique et de l'effondrement de la consommation de pétrole et de gaz.

Chaleur

- Le Premier ministre Igor Matovic (parti OLaNO) n'a pas approuvé l'amendement de la loi sur la chaleur préparé par le ministère de l'Economie (parti SaS). Cela est d'autant plus surprenant que celui-ci avait dans le passé critiqué la législation qui donne pratiquement le droit de veto aux grands producteurs de chaleur en cas de demande de déconnexion d'un particulier pour construire sa chaudière individuelle. Pour



mémoire, les deux partis, SaS et OLaNO, avaient inscrit la « suppression du monopole de l'industrie de la chaleur » dans leur programme de campagne électorale puis dans la déclaration de politique générale du gouvernement. Les acteurs français du secteur, Veolia et Engie, suivent de près les différentes initiatives législatives en la matière. Ils mettent en avant non seulement l'impact potentiel sur le prix de la chaleur mais aussi le caractère moins écologique de la production en cas de déconnexion des grands acteurs.

Nucléaire

- Le 22 décembre 2020, le groupe italien ENEL a annoncé avoir signé un nouvel accord avec le groupe tchèque EPH qui vient modifier les conditions du contrat signé entre les deux parties en décembre 2015 puis amendé en 2018. Ce contrat concerne l'achat par EPH des parts d'ENEL au sein du principal électricien slovaque Slovenske elektrarne. Pour mémoire, en 2006, au moment de la privatisation de Slovenske elektrarne, l'énergéticien italien avait acheté 66 % des parts. EPH devait alors reprendre en deux phases le contrôle de toute la société Slovak Power Holding (créé par ENEL pour détenir les 66%) pour un montant estimé à 750 M€:
 - La première étape a été réalisée en juillet 2016 au moment où EPH a pris le contrôle de 50 % de Slovak Power Holding en rachetant les parts d'ENEL (soit 33% de Slovenske elektrarne),
 - La deuxième étape devait se réaliser en 2023 une fois les travaux de construction des deux blocs nucléaires à Mochovce achevés.

Or, selon le ministre de l'Economie, la société Slovenske elektrarne se trouve au bord de la faillite. En effet, les travaux de construction des deux blocs nucléaires à Mochovce ne sont toujours pas achevés (pour un lancement de la production d'électricité initialement prévu en 2012 et 2013) et le budget est passé de 2,8 Md€ à 6,2 Md€ ce qui fait à l'heure actuelle de Slovenske elektrarne l'entreprise la plus endettée en Slovaquie. Les banques refusant de continuer à financer l'achèvement régulièrement reporté des travaux de construction, les deux actionnaires ENEL et EPH ont signé ce nouvel accord¹ qui modifie significativement leurs rôles ainsi que le déroulement de la transaction prévue lors de la 2^{ième} phase : EPH contribuera au financement des travaux avec la mise en place d'un crédit de 200 M€ à Slovenske elektrarne. Et ENEL assurera également la mise en place d'un nouveau crédit à hauteur de 570 M€ qui s'arrêtera en 2032 (ENEL avait déjà fourni en 2018 un crédit de 700 M€). En échange, la prise de participation d'ENEL au sein de Slovenske elektrarne se prolongera jusqu'en 2032 date d'échéance des prêts afin d'achever tous les travaux. Le nouvel accord offre également à EPH la possibilité d'exercer une « option de rachat anticipé » à compter de décembre 2028. La valeur estimée de la transaction totale de 750 M€ sera alors réévaluée. Ainsi, dans le cas d'une option de rachat anticipé posée par EPH, le groupe tchèque devra payer à ENEL une somme entre 25 M€ – 750 M€. Dans le passé, cette somme minimale n'avait pas été fixée. Par ailleurs, début de décembre, le ministre de l'Economie Richard Sulik a réalisé une inspection des deux blocs nucléaires en construction. Le ministre est d'avis que le premier des deux blocs en construction est techniquement prêt à être exploité. Et le directeur général de Slovenske elektrarne Branislav Strycek prévoit d'obtenir fin février la décision d'exploiter de la part de l'Autorité de sûreté nucléaire pour une entrée en vigueur sept semaines plus tard. Le directeur général s'attend toutefois aux objections de la part d'activistes antinucléaires ce qui pourrait retarder de quatre à cinq mois l'introduction des barres de combustible. Le deuxième bloc pourrait entrer en opération deux ans après le premier. Enfin, le 3 décembre 2020, le secrétaire d'Etat Karol Galek a confirmé que l'assemblée générale de Slovenske elektrarne avait approuvé la hausse du budget de 495 M€ pour s'établir à 6,2 Md€, la hausse des coûts devant être couverte par le consortium Slovak Power Holding selon le nouvel accord entre ENEL et EPH.

- Fin janvier, les leaders des partis gouvernementaux se sont mis d'accord sur l'interdiction d'incinérer en Slovaquie des déchets radioactifs étrangers. Le porte-parole du ministère de l'Environnement rappelle que tous les déchets traités seront par la suite renvoyés dans leur pays d'origine. Au départ, les présidents des partis Sme rodina (Boris Kollar, président du parlement) et SaS (Richard Sulik, ministre de l'Economie et donc chargé du secteur énergétique) étaient opposés à cette interdiction, les deux ayant fait valoir que la société publique chargée du démantèlement et de la gestion des déchets nucléaires, Javys, devait remplir son contrat² de traitement et d'incinération de déchets en provenance de l'Italie. Dans le cas contraire, Javys aurait encouru une amende aux alentours de 10 M€ (voir la veille régionale d'octobre 2020). Mais ils se sont rangés au final à la position du ministre de l'Environnement

¹ Les détails du nouvel accord se trouvent ici : <https://www.enel.com/media/explore/search-press-releases/press/2020/12/enel-updates-agreement-with-eph-for-sale-of-stake-in-slovensk-elektrarne>

² Pour rappel, en 2015, Javys qui avait pour ambition de devenir un acteur international en matière du traitement des déchets radioactifs, s'était engagé à incinérer 865 tonnes de la centrale nucléaire italienne Caorso, démantelée il y a 30 ans. La société Javys avait conclu un contrat avec la société italienne Sogin à hauteur de 26 M€. Dans le même temps, Javys avait commencé à investir à hauteur de 20 M€ afin de tenir les délais du contrat signé (2023). Ce dernier devrait générer un profit estimé entre 5 et 8 M€ permettant de couvrir en partie les frais de construction du nouveau site d'incinération.



Budaj qui veut inscrire la loi dans la constitution slovaque afin d'empêcher juridiquement toute éventuelle modification à l'avenir de cette interdiction (pour toute modification de la Constitution, il faut obtenir 3/5 de votes, c'est-à-dire au moins 90 des 150 députés).

- Selon la presse slovaque, la banque russe Sberbank tente d'obtenir le contrôle de Slovenske elektrarne. Ce serait la raison pour laquelle le gouvernement slovaque cherche à modifier la loi afin de protéger ses parts au sein de Slovenske elektrarne (34 %) mais aussi au sein de 17 autres entreprises stratégiques slovaques telles que US Steel, Duslo, Slovnaft etc. Sberbank essaye d'entrer au capital de Slovenske elektrarne en échange de sa dette contractée (crédit accordé à SE). En 2014, Sberbank avait octroyé un crédit à hauteur de 870 M€ à Slovenske elektrarne afin de permettre au groupe italien Enel de poursuivre la construction retardée et renchérie des deux blocs nucléaires à Mochovce. Selon la base de données Finstat, Slovenske elektrarne a depuis 2019 un montant total de crédits bancaires à hauteur de 3,5 Md€ ce qui représente un taux d'endettement dépassant 60 %, seuil considéré comme risqué. La situation est devenue suffisamment sérieuse pour que le ministre de l'Economie présente en conseil des ministres début février un projet de loi protégeant les entreprises stratégiques sans en préciser pour l'instant les motifs. Etant donné l'urgence, la loi pourrait être adoptée au Parlement en procédure accélérée. Selon le projet de loi, tout transfert de parts supérieures à 5 % dans ces entreprises stratégiques doit recueillir l'accord préalable du gouvernement. Le président de la commission des affaires économiques, M. Peter Kremisky (OLaNO) ne voit pas les raisons d'un tel projet de loi qui, d'après lui, limiterait l'environnement des affaires. Pour M. Kremisky, le projet risque de ne pas être conforme à la constitution et ne devrait concerner que le secteur énergétique et les entreprises avec déjà une part de l'Etat. Certains groupes tels que EPH (actionnaire de Slovenske elektrarne, de la société de distribution d'électricité en Slovaquie centrale et des sociétés gazières) ont déjà exprimé un avis négatif.

ENR

- Selon les données d'Eurostat, la Slovaquie a fait un bond en matière des énergies vertes. La part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique a augmenté de 11,9 % en 2018 à 16,9 % en 2019 soit un bond de cinq points grâce au chauffage à partir de la biomasse. Si ces données se confirment, la Slovaquie ne devrait rencontrer aucun problème pour parvenir à son objectif de 19,2 % en 2030 (14 % d'énergies renouvelables dans la consommation brute d'énergie finale en 2020).
- Fin janvier 2021, l'Agence slovaque de l'innovation énergétique (SIEA) a alloué 10,8 M€ supplémentaires aux particuliers dans le cadre de projets verts (sur un total prévu de 37 M€). Les ménages auront 5 mois pour mettre en place les installations utilisant des énergies renouvelables. Sur les 10,8 M€, 6 M€ sont dédiés aux pompes à chaleur, 1,7 M€ aux panneaux solaires, 1,6 M€ aux panneaux photovoltaïques et 1,5 M€ aux chaudières à biomasse. Le montant du soutien demeure inchangé en 2021 et dépend de la puissance installée : le montant maximal du soutien aux pompes à chaleur est de 3 400 €, de 1 750 € aux panneaux solaires, et de 1 500 € aux panneaux photovoltaïques et aux chaudières à biomasse. Depuis 2019, 10 834 nouvelles installations (pour un montant de 21,7 M€) dont 3 561 pompes à chaleur, 3 482 panneaux solaires, 2 134 panneaux photovoltaïques et 1 666 chaudières à biomasse ont été soutenues par l'intermédiaire des fonds européens dans le cadre du schéma « Vert aux ménages II ».

Transports

- Le ministre des Transports et de la construction, M. Andrej Dolezal, se dit satisfait du volume d'aides que son ministère devrait se voir allouer dans le cadre du Plan national de relance (700 M€ dédiés à la modernisation des chemins de fer et 233 M€ dédiés à la rénovation verte des bâtiments).

Transport routier

- Selon le ministre des Transports et de la construction, Andrej Dolezal, il n'y aura aucune nouvelle construction d'infrastructures routières durant les deux prochaines années. Avec les moyens financiers à sa disposition, le ministère poursuivra en priorité l'achèvement de la construction des tronçons déjà en travaux et fera tout pour lancer les études concernant de nouveaux tronçons.
- Selon les données de la Société nationale des autoroutes (NDS), société publique chargée des autoroutes et des voies rapides, 3,36 Millions de vignettes autoroutières ont été vendues en 2020 (contre 4,6 M en 2019) aux utilisateurs slovaques (61%), tchèques (13,9 %), polonais (6,2 %) et allemands (5,5 %). Les recettes totales tirées de la vente des vignettes se sont établies à 71,4 M€, en baisse de 10,1 % par rapport à 2019 et le pire résultat depuis 2016 (67,7 M€). La baisse de la mobilité pendant cette période de crise du Covid a donc un impact important sur l'utilisation des autoroutes en Slovaquie notamment par les clients étrangers.



- Le 29 janvier, la Société nationale des autoroutes (NDS) a ouvert le nouveau tronçon de l'autoroute D1 qui relie par le nord du pays la capitale à la deuxième ville du pays Kosice à l'Est. Il s'agit là d'une partie du contournement sud de la ville Zilina (à 200 km de Bratislava). Grâce à ce tronçon de 11 km, les utilisateurs gagnent 15 minutes sur leur trajet. Ce tronçon a finalement coûté 445 M€, le projet était largement financé par les fonds européens (326,5 M€). Les travaux ont été assurés par le consortium de Doprastav, Strabag, Vahostav et Metrostav. Selon les estimations de NDS, ce tronçon devrait être fréquenté par quelques 15 000 véhicules / jour (loin de sa capacité).

Transport ferroviaire

- La société ferroviaire publique Cargo chargée du transport de marchandises traverse une période particulièrement difficile. La société est fortement dépendante du transport de marchandises dans le secteur de la métallurgie (le minerai de fer et le charbon constituant respectivement 35 % et 14,5 % de toutes les marchandises transportées). Avec la crise dans le secteur de la métallurgie en Europe ces dernières années et la crise actuelle liée à la pandémie de Covid 19, les résultats de Cargo ont considérablement chuté (perte de 1,8 M€ en 2019). Afin d'éviter la faillite, la direction prévoit au premier trimestre 2021 de licencier 490 employés (presque 1 000 employés par rapport à l'année 2019). L'entreprise a proposé à ses salariés concernés une aide pour faciliter le déménagement en Slovaquie occidentale afin d'être employés auprès de ZSSK (transport ferroviaire de passagers) ou de ZSR (infrastructures ferroviaires).
- La société ferroviaire publique Zeleznicna Spolocnost Slovensko (ZSSK) chargée du transport de passagers, traverse également une période particulièrement difficile. ZSSK se plaint de s'être vu allouer un budget 2021 insuffisant (en baisse de 20 % par rapport à 2019) de la part du ministère des Finances qui cherche de son côté à optimiser le fonctionnement de ZSSK et à exploiter les lignes plus efficacement. Pour ZSSK, la société sera obligée – en l'absence de fonds supplémentaires - non seulement de réduire la circulation de certains trains mais aussi de procéder à des licenciements et à la vente de ses biens. Selon le ministère des Transports, des négociations intenses avec le ministère des Finances se poursuivent en ce moment.

Transport aérien

- Après 84 ans de fonctionnement, l'aéroport militaire situé à Sliac (Slovaquie centrale) n'est désormais plus ouvert aux vols civils depuis le 31 décembre 2020. Cette décision résulte du lancement de la reconstruction et modernisation de l'aéroport militaire pour les trois prochaines années.
- Fin janvier, le ministère des Transports, au travers de deux schémas d'aides qui seront en vigueur jusqu'au 30 juin, a alloué 30 M€ aux entités aéroportuaires. Le premier schéma doté de 10 M€ est dédié à compenser les dommages liés à l'ouverture des infrastructures aériennes, et le deuxième schéma de 19,8 M€ concerne le maintien de l'ouverture de l'espace aérien slovaque pendant la situation de crise.
- En 2020, l'aéroport de Bratislava a connu une chute de 82 % du nombre de passagers et de 52% du nombre de vols. Le nombre de passagers a atteint 405 097 en 2020, soit un niveau équivalent à 2002. Parmi les destinations les plus fréquentes, on retrouve les vols vers et depuis Londres et Dublin. Ryanair et WizzAir sont les compagnies aériennes les plus utilisées. En revanche, le transport aérien de marchandises a augmenté de 21 % pour atteindre 24 739 t de marchandises en 2020, deuxième année après 2017 la plus importante de l'histoire de l'aéroport. L'aéroport de Kosice a connu quasiment la même chute du nombre de passagers que l'aéroport de Bratislava : le nombre de passagers a diminué de 82,5 %. L'aéroport a été fréquenté par seulement 97 382 passagers, en recul de 460 681 par rapport à 2019. Parmi les destinations les plus importantes on retrouve Londres (Luton), Vienne, Prague, Varsovie et Londres (Stansted).

Environnement

- En juillet 2020, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de justice européenne contre la Slovaquie au motif qu'elle n'a pas correctement transposé l'article 6 paragraphe 3 de la directive « Habitats » (92/43/CEE) et n'a pas mis en œuvre l'article 6 paragraphe 2 de la même directive ainsi que l'article 4 paragraphe 1 de la directive « Oiseaux » (2009/147/CE) dans le secteur des Hautes Tatras. La Commission est d'avis que la Slovaquie n'a pas pris les mesures appropriées pour éviter la détérioration de l'habitat et les perturbations importantes impactant cette espèce dans les Hautes Tatras. En effet, la population slovaque dans cette région a diminué de 49,4 % dans les 12 zones de protection spéciale concernées depuis l'adhésion de la Slovaquie à l'UE.
- Le 7 janvier, le gouvernement a approuvé le projet de loi de soutien aux véhicules écologiques. Selon le projet, à partir d'août 2021, tous les AO relatifs à l'achat de véhicules particuliers, de poids lourds ou de



bus au-dessus d'un certain montant devront intégrer une part obligatoire de véhicules écologiques. Cette obligation sera appliquée également au leasing, à la location-vente, à la location et à certains services de transport de passagers réalisés dans l'intérêt public. La cible est de parvenir à 22 % de véhicules et des poids lourds inférieurs à 3,5 t zéro émissions ou à basses émissions d'ici fin de 2025.

LETTONIE

Energie

- La compagnie d'énergie « AS Latvenergo » vient de terminer la construction de plus grand réservoir d'accumulation de chaleur dans les pays Baltes. La capacité du réservoir est presque 18 000 m³. Le nouveau système d'accumulation de chaleur permettra des économies d'énergie primaire d'au moins 2421 MW h/an, une baisse des émissions de CO₂ d'au moins 9041 t/an, ainsi que permettra d'accumuler l'énergie thermique de 65013 MW h/an. Le coût total du projet est estimé à 9,05 M€, dont 30% cofinancés par le fonds européen de cohésion.
- Selon le ministère de l'Economie, le financement public pour l'augmentation de l'efficacité énergétique de bâtiments dépassera 300 M€ d'ici 2027, dont plus de 163 M€ pour les immeubles d'habitation (400 bâtiments), 104,4 M€ pour les bâtiments publics (549 743m²) et 43,5 M€ pour les bâtiments industriels. Le financement du fonds de relance européen permettra de mobiliser encore 80,6 M€ pour l'augmentation de l'efficacité énergétique des entreprises et 36,6 M€ pour les immeubles d'habitation. Le ministère estime que le financement total nécessaire pour l'amélioration de l'efficacité énergétique des tous les bâtiments en Lettonie, représenterait environ 19 Md€ d'ici 2050.

Infrastructures

- Afin de développer une infrastructure de transport plus favorable à l'environnement, le gouvernement a décidé de redéployer presque 75 M€ des fonds européens non utilisés durant la période de programmation en cours et les allouer aux projets de nouveaux tramways à Riga, Liepaja et Daugavpils.
- La compagnie aérienne airBaltic prévoit de construire à l'aéroport de Riga un nouveau hangar de maintenance d'avions pour sa flotte d'avions. Il est prévu de lancer la construction du nouveau hangar au début de l'année 2022 et de le terminer d'ici la fin de l'année 2023. La superficie totale du nouveau hangar sera d'environ 34 500 m², ce qui permettra d'assurer la maintenance en base et en ligne de sept Airbus A220-300 simultanément. Le projet sera financé par un prêt bancaire. Pour information, en 2019, airBaltic a obtenu un certificat autorisant de fournir la maintenance en ligne EASA part-145 et la maintenance de base du type d'avion Airbus A220-300.
- Conformément au projet de plan national de relance et de résilience, presque 300 M€ seront consacrés au verdissement du système de transport de l'agglomération de Riga. La réforme prévoit de développer d'ici 2023 un concept de transport public intégré, y compris la planification du réseau des lignes et l'élaboration d'une politique tarifaire. Il est prévu de créer plusieurs points de connexion entre le transport ferroviaire et urbain, de développer une ligne de Métrobus jusqu'au quartier de Dreilini, ainsi que d'augmenter le nombre de tramways à plancher bas et d'autobus électriques. Des investissements sont également prévus dans des infrastructures destinées aux cyclistes sur un tronçon de 60 km à Riga et des communes proches.

Transports

- Le volume des marchandises traitées par les ports lettons en 2020 a représenté 44,9 M t, en baisse de 28% par rapport à 2019. Les cargaisons en vrac, qui constituent 47% des volumes transbordés, ont diminué de 39%. Le trafic de charbon a baissé de presque 80% (3,4 M t), celui des produits chimiques, de 21,6% (1,8 M t). Le volume des céréales et de copeaux de bois a augmenté de 12,8% (6,2 M t) et 0,5% (2,06 M t) respectivement. Les produits pétroliers représentent 94% du volume total des cargaisons liquides, en diminution de 20% par rapport à 2019. En revanche, le fret général a contracté de 6,4% (12,04 M t), dont le transport de containers de 4%, de produits de la filière bois de 8% et celui de transport en RO-RO, de 9,7%.
- Le volume de marchandises transporté par le rail en 2020 a baissé de presque 42% par rapport à 2019 et a atteint seulement 24,1 M t. Le volume de fret international a représenté 22,05 M t, dont presque 87% des marchandises passant en transit, en baisse de plus de 47% par rapport à l'année précédente. Le volume de marchandises importées a également diminué de 19% (2,7 M t), tandis que celui de marchandises exportées, a augmenté de 15,4% (324 800 t). Le fret domestique quant à lui a atteint 2,07 M t, en hausse considérable de presque 21% par rapport à 2019.
- Au total 114,2 M€ sont disponibles pour l'achat de 23 nouveaux trains électriques de voyageurs, dont 101 M€ financés par le fonds de cohésion, 13,2 M€ par le FEDER, ainsi que 47 M€, par l'Etat letton. Les



nouveaux trains vont remplacer les trains obsolètes, mis en exploitation entre 1961 et 1989, sur les lignes Riga-Jelgava, Riga-Tukums et Riga-Skulte. L'entreprise ferroviaire de transport de voyageurs AS « Pasazieru vilciens » doit présenter à CFLA, agence nationale chargée de la mise en œuvre des programmes européens, la demande de financement de projet avant le 26 février 2021. Vu que le montant du contrat dépasse 50 M€, le projet doit être approuvé par la Commission européenne.

LITUANIE

Environnement

- La Lituanie risque de faire l'objet de sanctions de plusieurs centaines de millions d'euros pour non-respect de la directive 91/271/CEE sur le traitement des eaux usées. En effet, 38 500 Lituaniens n'étaient pas encore connectés à des réseaux de déchets centralisés en juillet 2020. La Lituanie ne traite à ce jour que 47 % des eaux usées alors que l'objectif de 95 %. Le gouvernement souhaite mettre pleinement en œuvre cette directive en 2021 : dès le premier mars, les municipalités devront avoir préparé des plans de développement de traitement des eaux usées.
- La Commission européenne pourrait lancer une procédure d'infraction contre la Lituanie si le Seimas ne supprime pas le plafond d'achat de 1.500 hectares de terres forestières par personne fixé dans une loi en vigueur depuis début 2020. Pour la Commission, ce plafond restreint la libre circulation des capitaux. Le précédent Seimas avait voté cette mesure pour réduire les externalités néfastes de l'exploitation forestière de la part des industries.
- Une plainte civile de 48 M€ a été déposée au tribunal régional de Klaipėda contre Grigeo Klaipėda. Il a été révélé en janvier 2020 que le producteur de carton avait pollué l'isthme de Courlande en déversant des eaux usées non traitées. Les huit suspects responsables de la pollution risquent des peines de prison allant jusqu'à six ans.

Energie

- Trois appels d'offres relatives au démantèlement de la centrale d'Ignalina ont été lancés pour la construction d'un dépôt proche de la surface afin de stocker les déchets radioactifs de faible et moyenne activité et à vie courte. Le dépôt sera constitué de trois groupes de voûtes en béton armé pour stocker jusqu'à 100 000 m³ de conteneurs en béton contenant des déchets. Les déchets seront placés dans le stockage pendant toute la période de démantèlement jusqu'en 2038. Le futur contractant devra être autorisé par le gouvernement au préalable.
- La commission en charge de l'énergie du Parlement européen soutient que la centrale nucléaire d'Astravets est un projet géopolitique de la Biélorussie et de la Russie et n'est pas conforme aux normes internationales de sûreté nucléaire, dont celles de l'AIEA. Le Parlement souligne que toutes les recommandations de sûreté de l'ENSREG doivent être mises en œuvre avant que la centrale nucléaire puisse démarrer son exploitation commerciale en mars 2021. Le Parlement précise que malgré l'accord commun entre les pays baltes pour mettre fin aux échanges commerciaux d'électricité avec la Biélorussie, il est toujours possible à ce jour pour l'électricité biélorusse d'entrer sur le marché de l'UE via le réseau russe.
- Le régulateur de l'énergie lituanien (VERT) avait désapprouvé en novembre 2020 la méthodologie inter-balte du commerce de l'électricité avec la Russie. Le ministre lituanien de l'énergie souhaite poursuivre avec son homologue letton ces discussions. Ce sujet sera évoqué lors des réunions de février du Conseil des ministres de la Baltique actuellement présidé par la Lituanie. La première unité de la centrale nucléaire d'Astravets a atteint sa pleine capacité opérationnelle le 13 janvier. Pour le gouvernement, les mesures prises par la Lituanie jusqu'à présent n'empêchent pas l'accès au marché lituanien de l'électricité biélorusse. En attendant un nouvel accord, la Lituanie continue d'appliquer sa méthodologie de 2018 qui ne prévoit pas que l'Estonie et la Lettonie importent directement de l'électricité de Russie.
- Alors que la première unité de la centrale nucléaire biélorusse d'Astravets a été portée à sa pleine capacité, le conseil national lituanien de régulation de l'énergie (VERT) n'a remarqué aucun changement dans les flux physiques d'électricité de la Biélorussie vers la Lituanie ou dans le commerce de la Lettonie avec la Russie. Toutefois, pour Litgrid, le gestionnaire du réseau de transport lituanien, l'augmentation progressive de la production d'électricité de la centrale nucléaire biélorusse d'Astravets a entraîné une augmentation du flux d'électricité via l'interconnexion entre Lituanie et Biélorussie ainsi que dans les importations de Lettonie en provenance de Russie.
- Le gouvernement a décidé de mettre en place une commission chargée de coordonner et d'assurer une synchronisation efficace du réseau électrique, ainsi que de renforcer et de mettre en œuvre la fiabilité du réseau, ses mesures de sécurité et des mesures de réduction des menaces provenant de la centrale nucléaire d'Astravets.



Batteries

- EPSO-G a lancé un appel d'offres de 100 M€ pour la conception, la production, l'installation et la maintenance technique de quatre batteries d'une capacité de 50 MW chacune. Elles seront installées sur une période de 14 mois et seront utilisées pour restaurer instantanément le système électrique et servir de réserve principale. ESPO-G a déclaré que les batteries seront installées par sa filiale Energy Cells. Le gouvernement lituanien envisage de financer ces travaux par le mécanisme de relance et de résilience de l'UE.

Gaz

- L'usine allemande de séparation de l'air (oxygène et azote) de Linde Gas dans la zone franche économique de Kėdainiai (FEZ) lance ses premières opérations après avoir fonctionné pendant un mois à l'essai. Cette usine permettra d'étendre et renforcer la position de leader du marché du gaz industriel dans la région.

Infrastructures

Routier

- L'autoroute internationale à quatre voies Via Baltica reliant Tallinn et Varsovie devrait être achevée d'ici la fin de 2025 en Lituanie. Le gouvernement prévoit de construire environ la moitié du tronçon reliant la frontière polonaise à Marijampole d'ici la fin de 2024. L'administration routière lituanienne estime un budget de 300 M€ pour un tel projet.
- Lors d'une conversation téléphonique entre le ministre lituanien des transports et la commissaire européenne aux transports, la Commission s'est engagée à réaliser une étude d'impact sur le paquet mobilité, notamment sur la disposition obligeant les camions à se rendre dans le pays d'immatriculation de l'entreprise toutes les huit semaines. La Lituanie et six autres Etats membres ont saisi la CJUE par rapport à cette législation qu'ils jugent contraire aux principes fondamentaux du marché unique de l'UE et aux objectifs du Green Deal européen.

Portuaire

- 2020 est une année record pour le port de Klaipėda : 47,74 M t de fret ont été manutentionnées (+3,2 % en g.a.). La manutention d'engrais a augmenté à elle seule en 2020 de +12% par rapport à 2019. Klaipėda devrait compter non seulement parmi les ports les plus attractifs d'Europe de l'Est, mais aussi de toute l'Europe. Son avantage compétitif réside dans la diversification des cargaisons. Le port a investi entre 2007 et 2020 près de 500 M€ dans ses infrastructures et ses technologies.
- Ces chiffres de performance record ne devraient pas à être reproduits en 2021. Le port vise néanmoins à devancer le port russe de Primorsk pour s'établir à la troisième place des ports orientaux de la mer Baltique. Pour ce faire, le port prévoit d'investir 55 M€ en 2021 pour approfondir les canaux de navigation, moderniser les quais des terminaux et le développement de la péninsule de Klaipėda Smelte.

Ferroviaire

- LTG, les chemins de fer lituaniens, souhaite électrifier le tronçon Kasiadorys-Vilnius et le hub ferroviaire de Vilnius en 2023 pour atteindre un niveau général d'électrification ferroviaire de 35 %. Après l'achèvement de Rail Baltica, 50 % du réseau ferroviaire lituanien devrait être électrifié. A ce jour, le réseau ferroviaire lituanien est parmi les moins électrifiés d'Europe avec un niveau inférieur à 10 %, contre une moyenne européenne de plus de 50 % en 2018.
- Le président lituanien Gitanas Nausėda et les Premiers ministres letton et estonien ont contacté conjointement le Premier ministre du Portugal qui assure ce semestre la présidence de l'UE pour défendre le financement de Rail Baltica dans le nouveau budget lors des négociations avec le Parlement européen. Cette démarche n'est pas une menace de veto de l'approbation du fonds de relance de l'UE mais un appel au respect de la position de négociation trouvée par le Conseil européen de juillet 2020, relative au CFP et au MIE, notamment à l'allocation de 1,4 Md € au dit-projet.
- La société des chemins de fer lituaniens LTG demande une nouvelle fois à la CJUE d'annuler une amende infligée en 2017 par la Commission européenne. LTG avait été sanctionné pour avoir enlevé en 2008 les 19 km d'une voie ferrée reliant la raffinerie d'ORLEN à Mažeikiai et Renge en Lettonie. Le tronçon a été reconstruit en 2019 (coût de 10 M€). En novembre 2020, la CJUE a rabaisé l'amende de 28 à 20 M€, jugeant que LTG avait abusé en 2008 de sa position dominante sur le marché lituanien du transport de marchandises.



Aéroportuaire

- La société lettone A.C.B., qui a déjà rénové la piste de l'aéroport de Vilnius en 2017, a remporté un appel d'offre similaire pour celui de Palanga. L'entreprise prévoit un coût total de 13,6 M€, ce qui est moins que prévu avant lancement de cet appel d'offre.
- La Lituanie a approuvé les blocages de la part entreprises stratégiques d'équipements chinois dans les aéroports du pays afin d'assurer la sécurité nationale et de protéger les infrastructures critiques. Cette mesure s'est appliquée par exemple à la société chinoise NUCTECH qui souhaitait installer les équipements de contrôle au rayon X des bagages dans les aéroports lituaniens. Cette technologie aurait permis de mettre à bagages à la disposition des services de renseignement et de sécurité chinois des données sur les passagers et les bagages en Lituanie.

Bâtiment

- En 2020, l'investissement immobilier réalisé en Lituanie par les principaux acteurs s'établissait à 334,3 M€, soit une baisse de 30% par rapport à ce qui était prévu initialement. Toutefois, les dix premières entreprises du secteur immobilier envisagent d'investir un montant global de 467 M€ courant 2021.

ESTONIE

Energie

- Le nouveau gouvernement, issu d'une alliance du parti du Centre et du parti de la Réforme, a pris ses fonctions le 26 janvier dernier. L'accord de coalition prévoit la fin des investissements dans les combustibles fossiles et par conséquent la fin de la production d'électricité à partir des schistes bitumineux à l'horizon 2035, davantage de moyens pour les énergies renouvelables ou encore la poursuite de la réflexion sur le déploiement de l'énergie nucléaire dans le pays. L'accord envisage également la construction d'un terminal de gaz naturel liquéfié, mais il s'agirait d'une initiative essentiellement privée. La décision de cesser l'utilisation des schistes bitumineux a été critiquée par les professionnels du secteur, à l'image du PDG de Viru Keemia Grupp, Ahti Asmann.
- La production d'électricité en Estonie a chuté de 25% par rapport à l'année précédente, pour atteindre 4,8 TWh, alors que la consommation n'a baissé que de 2%, à hauteur de 8,4 TWh. De fait, l'Estonie enregistre un bilan électrique négatif de 3,6 TWh, alors même qu'en 2017 le pays était considéré comme étant le plus autosuffisant de l'Union européenne, avec un bilan positif de 2,7 TWh. La principale raison de la baisse de la production d'électricité est l'augmentation continue du prix des quotas d'émission de carbone. La production d'électricité à partir de sources non renouvelables, c'est-à-dire essentiellement des schistes bitumineux, a chuté de 73 % en Estonie par rapport à 2017, pour atteindre près de 2,6 TWh. Entre-temps, la production d'énergie renouvelable a beaucoup augmenté, avec une hausse de 14 % par an enregistrée rien qu'en 2020 et une production annuelle de 2,2 TWh cette année-là.
- En 2020, la consommation d'électricité du réseau de l'entreprise publique de distribution d'électricité Elektrilevi a diminué de 195 GWh, soit environ 3 % par an, pour atteindre 6 766 GWh, ce qui est à peu près équivalent à la consommation de 2016. Cette baisse s'expliquerait par des hivers plus chauds et la pandémie actuelle.
- Le groupe énergétique public estonien Eesti Energia a produit un total de 3 808 GWh d'électricité dans les Etats baltes et en Pologne en 2020, enregistrant néanmoins une baisse de 31% sur un an. Au total, Eesti Energia a produit 10 TWh d'énergie, dont 38 % d'électricité, 11 % de chaleur et 51 % de combustibles liquides. Eesti Energia a produit plus de combustibles liquides que l'entreprise ne l'avait fait auparavant, soit 5,1 TWh, ce qui, selon l'entreprise, répond aux attentes de l'État qui souhaite augmenter la valeur ajoutée des schistes bitumineux. Eesti Energia a vendu un total de 7,7 TWh d'électricité sur ses marchés intérieurs, soit 11 % de moins qu'un an plus tôt. Les ventes d'énergie thermique, 0,9 TWh, ont diminué de 9 % et les ventes de gaz ont doublé pour atteindre 2 TWh. Les conditions météorologiques et la pandémie seraient les principales explications à ces résultats.
- Le fabricant d'équipements électriques Harju Elekter a conclu un accord de 14 M€ courant de 2021 à 2023 avec l'entreprise finlandaise de réseaux de distribution Caruna. Selon les termes de l'accord-cadre, les filiales de Harju Elekter, Harju Elekter Elektrotehnika et Harju Elekter, vont fabriquer et livrer pour Caruna environ 1000 postes préfabriqués sur une période de trois ans.

ENR

- Enefit Green, la filiale d'énergies renouvelables d'Eesti Energia a produit près de 1,35 TWh d'électricité en Estonie, en Lettonie, en Lituanie et en Pologne au cours de l'année 2020. Ce sont d'abord les parcs éoliens en Estonie et en Lituanie qui ont majoritairement contribué à la production d'électricité à hauteur de



1,14 TWh, pour une croissance annuelle de 11%. Les centrales de cogénération de la société en Estonie et en Lettonie ont produit 185 GWh d'électricité, soit une augmentation de 11 % par rapport à l'année précédente. En effet, ces résultats s'expliquent par de meilleures conditions de vent. Par ailleurs, Enefit Green a presque triplé sa production d'électricité solaire au cours de l'année, ses centrales solaires en Estonie et en Pologne produisant plus de 25 GWh d'électricité au total. En revanche, Enefit Green a produit 544 GWh de chaleur en 2020, soit 5 % de moins qu'en 2019. La principale raison de la diminution de la production est la réduction de la demande de chaleur due au temps plus chaud de l'année 2020.

- En outre, Enefit Green a réduit de 43% le prix de l'énergie thermique produite à partir de déchets au sein de la centrale d'Iru (près de Tallinn), pour le ramener à 7,98 € par mégawattheure, soit l'énergie thermique la moins chère disponible dans le pays.
- Selon le gestionnaire de transport d'électricité Elering, les centrales électriques estoniennes ont produit 2 229 GWh d'électricité à partir de sources renouvelables en 2020, soit 15% de plus qu'en 2019. L'électricité produite à partir de la biomasse, du biogaz et des déchets représentait 56 % de la production totale d'énergie renouvelable de l'Estonie en 2020, avec un total de 1 260 GWh d'électricité produite à partir de ces sources. En 2019, la quantité totale d'énergie produite à partir de la biomasse, du biogaz et des déchets s'élevait à 1 180 GWh. En 2020, l'énergie éolienne représentait 37 % de la production totale d'énergie renouvelable et les parcs éoliens ont produit au total 824 GWh d'électricité, la production d'énergie éolienne ayant augmenté de 19 % par an.
- Eesti Energia a annoncé qu'elle contesterait une décision de la municipalité de Laane-Nigula visant à stopper les préparatifs de la construction d'un parc éolien de 140 ha à Risti.
- Le groupe énergétique Utilitas a produit près de 75% de son énergie thermique et électricité en 2020 à partir de sources renouvelables.
- Le gestionnaire de réseau de transport Elering a versé 9,6 M€ de soutien aux énergies renouvelables et à la cogénération à haut rendement en décembre 2020.
- Le géant national de l'énergie Eesti Energia a contesté en justice la décision du gestionnaire de réseau de transport Elering de ne pas inclure le parc éolien de Tootsi dans l'ancien programme d'énergie renouvelable de l'Estonie. En effet, Elering avait décidé le 15 décembre dernier que le parc éolien de Tootsi n'était pas éligible à une aide sur la base du régime initial, car le promoteur ne disposait pas de droits fonciers et n'avait pas pris d'obligations irréversibles fin 2016.

Nucléaire

- Selon une étude commandée par la société Fermi Energia, qui étudie la possibilité de la construction d'une centrale nucléaire en Estonie, à l'entreprise américaine Deep Isolation, plusieurs régions du pays pourraient être potentiellement autorisées par l'Agence internationale de l'énergie atomique pour la mise en place d'une installation de stockage en puits profond pour du combustible nucléaire. L'étude a été réalisée sur la base de données géologiques du sol estonien. L'idée étant de stocker les déchets nucléaires potentiellement à 1500 m de profondeur.
- De plus, selon une autre étude réalisée par Kantar Emor, pour le compte de Fermi Energia, les ratios des partisans et des opposants à un projet de centrale nucléaire dans le pays ont respectivement diminué de 4 points de pourcentage et de 2 points de pourcentage par rapport à une enquête menée en septembre 2020.
- Fermi Energia a également annoncé qu'elle demanderait cette année un plan spécial de l'Etat pour des études de faisabilité pour l'établissement d'une centrale nucléaire dans le pays. Le processus de planification devrait durer jusqu'à cinq ans et a été financé par plusieurs investisseurs clés, dont les fondateurs de Bolt et Pipedrive.
- Le groupe de travail interministériel sur le déploiement de l'énergie nucléaire en Estonie devrait initialement se former le 5 février dernier. Néanmoins, en raison de l'arrivée du nouveau gouvernement de coalition, ses travaux ont été repoussés.

Infrastructures

Rail Baltica

- Au total, 14 M€ ont été investis dans le projet Rail Baltica en Estonie en 2020. En 2020, les avant-projets du terminal commun d'Ülemiste et du terminal passagers de Pärnu ont été achevés, ainsi que les accords signés sur la conception de l'infrastructure ferroviaire du terminal d'Ülemiste, de la gare de fret de Muuga et du dépôt de matériel roulant de Rail Baltic. Les principaux travaux réalisés au cours de l'année ont également porté sur la conception de la voie et la construction du viaduc de Saustinomme. 45 M€ devraient



être investis en 2021 et la construction de la voie principale devrait intervenir en 2023. La construction des terminaux internationaux de Tallinn et de Pärnu doit également commencer cette année.

- La municipalité de Kohila et Rail Baltic Estonia ont signé un accord de coopération sur la conception et la construction de l'arrêt de Kohila sur la future voie ferroviaire. Des accords de coopération similaires seront conclus au cours de l'année 2021 avec toutes les municipalités où les arrêts de Rail Baltic seront situés, a déclaré Rail Baltic Estonia dans un communiqué de presse. Dans le cadre de cet accord, Rail Baltic Estonia aura pour tâche d'organiser l'implantation des bâtiments de la gare, des espaces extérieurs, des parkings, de l'éclairage, des arrêts de bus et des voies d'accès des arrêts locaux de Rail Baltic.

Ferroviaire

- Les entreprises Elron, Rail Baltic Estonia et Operail doivent réaliser des investissements d'un montant de 122,5 M€ en 2021 à l'occasion de l'année européenne du rail. Cela doit passer par l'électrification des chemins de fer nationaux ou encore le passage à 160 km/h. La ligne Tallinn-Rohukula doit également être achevée. Avec l'accord de coalition, le nouveau gouvernement a également décidé d'accorder plus d'attention au tunnel Tallinn-Helsinki afin de parvenir à un accord avec la Finlande sur la façon de procéder pour le projet.

Transports

Véhicules électriques

- Les entreprises conceptrices de réseaux de recharge pour les véhicules électriques ont alerté le ministère des Affaires économiques et des communications sur l'avantage estimé déloyal d'Eesti Energia qui dispose du réseau de distribution et des infrastructures de recharge. En effet, Eesti Energia possède Elektrilevi, le distributeur d'électricité et Enefit Connect pour l'infrastructure de recharge.
- Les ventes de nouvelles voitures électriques ont été multipliées par 4,5 pour atteindre 360 véhicules en 2020. En outre, les ventes de voitures hybrides rechargeables en Estonie ont presque quadruplé et les ventes de nouvelles voitures hybrides ont augmenté de 1,7 %. La part de marché de toutes les voitures pour particuliers neuves à carburant alternatif était de 21,2 % en 2020.

Ferroviaire

- L'entreprise publique de transport ferroviaire et de logistique Operail a commencé à travailler sur un projet de locomotive de fret au gaz naturel liquéfié. Selon le nouveau calendrier, la construction de la première locomotive de fret GNL devrait être terminée au printemps. La locomotive passera ensuite par un processus de certification et sera prête pour le service régulier après l'approbation des chemins de fer estoniens et de l'autorité de régulation technique et de protection des consommateurs. La locomotive de fret GNL est construite sur la base de la locomotive américaine General Electric C36, qui est actuellement en service. Operail investit environ 250 000 € dans la construction de la première locomotive. Selon Operail, la locomotive de fret GNL permettra d'économiser 30 % sur les coûts de carburant et émettra 20 % de dioxyde de carbone et 70 % de dioxyde de soufre en moins.
- Environ 6 M d'embarquements de passagers ont été effectués sur le réseau ferroviaire en 2020, soit 29% de moins que l'année précédente. Au total, 15,8 M t de fret ont été transportées par rail au cours de l'année, ce qui représente une réduction de 26 % par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires du transport ferroviaire a chuté de 33 % sur l'année pour atteindre 263 M de passagers-kilomètres. Le chiffre d'affaires du fret ferroviaire a chuté à 1,7 Md tonnes-kilomètres.
- Le fret transporté sur l'infrastructure d'Eesti Raudtee en 2020 s'élevait à un peu plus de 11,5 M t, soit 12,7% de moins que le volume transporté en 2019. Les principales catégories de fret étaient les engrais, les combustibles minéraux et les produits chimiques.
- Eesti Raudtee a également annoncé la signature d'un accord avec le distributeur d'électricité Elektrum Eesti en vertu duquel l'énergie électrique fournie à l'infrastructure de la société sera d'origine renouvelable. Sur la quantité totale d'énergie électrique qui sera achetée, environ 40 % seront utilisés pour les besoins de l'infrastructure d'Eesti Raudtee, tels que le fonctionnement des systèmes de contrôle et des gares, l'éclairage de l'infrastructure, la fonte de la neige et de la glace des aiguillages. 40 % de l'énergie électrique sera utilisée par les trains de passagers via quatre sous-stations de traction, et 20 % par d'autres utilisateurs connectés au réseau d'alimentation électrique.



Maritime

- La compagnie de transport maritime Tallink a enregistré une baisse de 80,4% de ses passagers en janvier 2021, pour un chiffre de 121 116. Le nombre d'unités de fret transportées a diminué de 8,4 %, à 27 283 unités, et le nombre de véhicules de passagers transportés a chuté de 48,7 %, à 37 453 unités.
- Les ports estoniens ont traité près de 37,6 M t de fret en 2020, soit à peu près autant que l'année précédente. Le chargement des cargaisons a diminué de 3 % d'une année sur l'autre pour atteindre 24,6 M t et les marchandises chargées représentaient un peu moins des deux tiers du volume de fret des ports. Le déchargement des cargaisons a quant à lui augmenté de 7 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 13,1 Mt. Au cours du premier semestre 2020, 18,6 M t de cargaisons ont transité par les ports estoniens, soit autant qu'au premier semestre 2019. Sur ce total, 11,9 M t, un chiffre inférieur de 7 % à celui du premier semestre 2019, étaient des marchandises chargées, tandis que les marchandises déchargées s'élevaient à 6,7 M t, soit 15 % de plus que l'année précédente. Au cours du second semestre, 19 M t de cargaisons ont été traitées, soit environ autant que pendant la même période en 2019. Tout comme au second semestre 2019, 12,7 M t de marchandises ont été chargées et 6,3 M t ont été déchargées.

Aérien

- Le transport de passagers a chuté de 87% sur un an en janvier 2021 à l'aéroport de Tallinn, avec un total de 27 503 passagers. Au total, 1 189 vols ont eu lieu à l'aéroport de Tallinn en janvier. Air Baltic a continué à détenir la plus grande part de marché, représentant 28 % du nombre total de passagers transportés. Le nombre de passagers était le plus élevé sur les lignes de Francfort, Helsinki et Riga, et le taux de remplissage moyen des vols était de 38 %.
- La société Magnetic MRO, spécialisée dans la maintenance aéronautique a ouvert un nouvel atelier à Tallinn, de 300 m², pouvant accueillir jusqu'à 10 moteurs.

Routier

- L'entreprise de construction routière Verston a finalisé l'acquisition des actions de l'ancienne entreprise publique Eesti Teed. Verston Ehitus et Eesti Teed continueront à exécuter tous leurs accords de clientèle et de coopération existants. Pour l'instant, Eesti Teed continuera à fournir des services sous son ancienne raison sociale, mais passera à la marque Verston une fois que la fusion substantielle des entreprises aura été réalisée.
- Le gouvernement estonien a approuvé en janvier 2021 une liste de 61 routes et rues locales, dont les projets d'entretien et de réparation bénéficieront de 17,2 M€ de l'Etat.

Environnement

- United Utilities Tallinn, principal actionnaire de la société de services d'eau Tallinna Vesi a annoncé la vente de sa participation dans l'entreprise à la ville de Tallinn et au groupe énergétique Utilitas, pour un montant de 100,3 M€. La réalisation de la transaction devrait avoir lieu en mars 2021.
- Le ministre de l'Environnement Tõnis Mölder a sollicité le ministre de l'Intérieur pour lui demander de suspendre temporairement la délivrance des autorisations de transfert de navire à navire au sein de l'espace maritime estonien. En effet, un transfert de carburants dangereux a été effectué au large des îles Pakri, zone Natura 2000. Une enquête doit être ouverte pour déterminer comment un tel transfert a pu être autorisé dans cette zone.

SUJETS BALTES

- L'estonien Sandor Liive, cadre supérieur et entrepreneur, a été nommé président du conseil de surveillance de la société RB Rail. Sandor Liive est membre du conseil de surveillance depuis novembre 2020 et remplaçait Anri Leimanis.

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

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

Clause de non-responsabilité

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