



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

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor



VEILLE DEVELOPPEMENT DURABLE

D'EUROPE CENTRALE ET PAYS BALTES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE VARSOVIE

Avril 2022

Sommaire

- ❖ **Une 3^{ème} édition spéciale conflit russo-ukrainien**
 - Secteur du transport p2
 - Secteur de l'énergie..... p4
 - Autres secteurs..... p11

- ❖ **Une sélection des faits saillants dans la zone**
 - Pologne..... p13
 - Hongrie..... p18
 - République tchèque..... p22
 - Slovaquie..... p23
 - Lituanie..... p28
 - Lettonie..... p29
 - Estonie..... p30

- ❖ **Calendrier..... p35**



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

Liberté
Égalité
Fraternité



VEILLE DEVELOPPEMENT DURABLE

D'EUROPE CENTRALE ET PAYS BALTES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE VARSOVIE

Zoom – conflit russo-ukrainien

Secteur du transport

Transport maritime : un impact différé

Le secteur maritime s'apprête à subir les premiers effets concrets des sanctions, en particulier le port de Sillamäe en **Estonie**. Port préférentiel de DBT et EuroChem, le port de Sillamäe dépend énormément de ces opérateurs énergétiques russes. Par conséquent, l'embargo européen qui se dessine sur les produits pétroliers va fortement affecter les opérations du port et menace plus de 300 emplois. De manière plus surprenante, les ports estoniens sont confrontés à un afflux massif de conteneurs vides en provenance de Russie. Les entreprises russes souhaitent avoir des lieux de stockage hors de la Russie afin de pouvoir continuer à opérer, même après les sanctions attendues. Ceci pose un souci logistique important à certains ports, comme celui de Muuga dont la capacité maximale est presque atteinte (17 000 conteneurs sur une capacité maximale de 20 000).

En **Lettonie** par ailleurs, au cours du premier trimestre 2022, au total 12,32 Mt de marchandises ont transité par les ports lettons, soit une hausse de 10,5 % par rapport à la même période en 2021. En mars, 4,64 Mt de marchandises ont été manutentionnées, soit 1,06 Mt de plus qu'en février. *Commentaire :* cette augmentation pourrait être liée à un « effet de bord » car de nombreuses livraisons semblent avoir été effectuées par anticipation des sanctions internationales envers la Russie et la Biélorussie. En outre, des changements sont intervenus dans les pays d'origine des marchandises et dans la dynamique des différents types de marchandises. En conséquence, la guerre déclenchée en Ukraine et les sanctions internationales qui en résultent contre la Russie et la Biélorussie devraient affecter de manière significative le trafic du fret dans les ports lettons à l'avenir et cela dès le second trimestre 2022.

La frontière russe embouteillée en Estonie

Le secteur du transport ressent de plus en plus les impacts de la crise. En premier lieu, les files d'attentes pour les camions **d'Estonie** entrant en Russie ne cessent de croître – en raison de contrôles importants et des faibles moyens humains des douanes russes. La police des frontières a mis en place un système de rendez-vous pour fluidifier les passages.

Soutien à la filière du transport routier en Lituanie

Une série de mesures de soutien a été mise en place pour les **transporteurs routiers lituaniens** en difficulté en raison du 5e train de sanctions. Il s'agit notamment du soutien à la liquidité sous le forme

de prêts publics bonifiés (allant jusqu'à 5 M€ par bénéficiaire), ainsi que des crédits aux investissements (3 M€ par bénéficiaire).

Mobilisation du fret ferroviaire pour assurer le transport des marchandises produites en Ukraine

Le 26 avril le **premier ministre polonais** Mateusz Morawiecki et son homologue ukrainien Denys Szmyhal ont signé un mémorandum concernant le renforcement de la coopération dans le domaine ferroviaire. Son objectif est d'augmenter considérablement le volume des marchandises en provenance d'Ukraine sur le marché européen et mondial via l'Europe. Les polonais et les ukrainiens envisagent de créer une entreprise ferroviaire chargée de l'export des produits agricoles (avant tout céréales et aliments pour animaux) et leur logistique et expédition. Actuellement, la capacité des lignes ferroviaires à la frontière PL-UA est faible. En mars, Ukrzaliznytsia, gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire ukrainien, a informé que seulement 45 wagons transportant des céréales peuvent passer la frontière avec la Pologne par jour. Par contre, l'exportation plus élevée est possible par la Roumanie, la Slovaquie ou la Hongrie. Les lignes PL-UA ont une capacité limitée vu que la priorité y est réservée aux trains pour le transport des réfugiés.

La **Lituanie** est également prête à aider le transport des céréales invendues de l'année dernière de l'Ukraine. Les cargaisons de grain seraient transportées via la Pologne jusqu'au port de Klaipėda. Alors que la Lituanie et l'Ukraine cherchent des moyens d'aider le pays déchiré par la guerre, qui a perdu ses ports maritimes, à exporter des céréales et d'autres produits agricoles, un train pilote de LTG a quitté la Lituanie pour l'Ukraine fin avril. La Lituanie cherche des solutions optimales pour exporter à l'international une partie de la cargaison d'Ukraine via le port de Klaipėda. Cet itinéraire de transport de céréales est logistiquement complexe en raison des écartements ferroviaires différents. Dans cette optique, selon le ministre des Transports M.Skuodis, la piste d'action la plus prometteuse serait l'ouverture d'un couloir humanitaire traversant la Biélorussie via la voie ferrée dont l'écartement est compatible avec ceux utilisés en Ukraine et en Lituanie

Affectées, les **compagnies publiques ferroviaires estoniennes** Operail et Estonian Railways ont reçu un plan d'action et des consignes claires du gouvernement estonien concernant leur activité transfrontalières. Sur le plan légal, les deux entreprises pourraient théoriquement continuer à faire transiter des biens entre la Russie et l'Estonie. Néanmoins, le gouvernement estonien a explicitement demandé l'abandon de tout commerce vers la Russie ou la Biélorussie. A l'inverse, Estonian Railways fournit désormais son homologue ukrainien en matériel, notamment de maintenance et de réparation, afin d'assurer la continuité du réseau ferroviaire ukrainien.

La compagnie nationale lituanienne LTG en mauvaise santé

LTG prévoit de licencier environ 2 000 sur près de 9 000 employés, avec environ un quart du personnel de direction. Le trafic de fret ferroviaire via la Lituanie pourrait diminuer d'environ 48% à 26,5 Mt cette année, contre 51,1 Mt l'année dernière, entraînant une perte de revenus d'environ 150 M€ sur 2022. En effet, LTG a arrêté la majeure partie de ses activités de fret en raison des sanctions européennes et américaines contre le géant biélorusse de la potasse Belaruskali, ainsi que de l'interdiction par la Biélorussie du transit de pétrole, de produits pétroliers et d'engrais en provenance de Lituanie dont 95% étaient à destination de l'Ukraine. Le projet de budget 2022 révisé de la Lituanie prévoit 155 M€ de financement supplémentaire pour LTG.

L'agression russe a réveillé des projets ferroviaires estoniens

L'agression russe en Ukraine a encouragé les **autorités estoniennes** à accélérer sur certains projets. En particulier, la rénovation et la maintenance des lignes ferroviaires reliant l'Estonie et la Lettonie va être accélérée. La ligne reliant Valga et Tartu est particulièrement visée, et l'Estonie souhaite une fin des travaux d'ici novembre 2026. Cette ligne est primordiale pour le transport des équipements militaires

estoniens. De même, le Centre d'Investissement de Défense (RIKK) a acté la construction d'un nouveau quai au sein du Port de Paldiski afin de fluidifier l'acheminement du matériel militaire. Ce nouveau quai est attendu pour juin 2025.

Lituanie : accessibilité de l'enclave de Kaliningrad

Mis en place en juillet 2003, dans le cadre de l'accord UE-Russie, le programme de transit de Kaliningrad prévoit le transit facilité des personnes en provenance de la partie continentale de la Russie territoire vers la région de Kaliningrad. Une centaine de trains de transit russes traversent la Lituanie chaque mois en moyenne. Selon la Première ministre, la Lituanie ne pouvait pas mettre fin unilatéralement à cet accord mais elle « ne pouvait pas dire que les consultations sur le sujet n'ont pas lieu ». Pour elle, le transit facilité devait faire l'objet d'un accord trilatéral, avec l'Union européenne.

Secteur de l'énergie

La Pologne sanctionne les groupes russes, la Russie suspend la livraison de gaz

Le 14 avril, le **président polonais** Andrzej Duda a signé la loi sur les dispositions spéciales visant à contrer le soutien à l'agression contre l'Ukraine et à protéger la sécurité nationale. La loi prévoit notamment le gel des fonds et des ressources économiques des personnes et entités soutenant l'agression russe contre l'Ukraine. La loi interdit également l'introduction sur le territoire de la République de Pologne, la circulation entre deux pays à travers son territoire et la circulation depuis le territoire d'un autre État membre de l'UE, de charbon et de coke provenant du territoire de la Fédération de Russie ou de Biélorussie. Dans le cadre de cette loi, le 26 avril au matin, la Pologne a annoncé la première liste de sanctions visant 50 personnalités et entités commerciales russes, dont Gazprom qui fera l'objet de sanctions pour ses activités au sein d'Europol Gaz, investisseur et propriétaire du tronçon polonais du gazoduc de Yamal (dans lequel Gazprom détient 48% des parts). Les sanctions appliquées à la société comprennent entre autres le gel de l'exercice des droits des actions et d'autres titres et le gel des dividendes. Dans le cadre de sanctions, les actifs de Gazprom en Pologne ont donc été gelés. Le 26 avril, la société PGNiG a été informée par Gazprom de la suspension complète des livraisons de gaz dans le cadre du contrat Yamal, pour non-application du décret russe imposant le paiement en roubles – et ce à compter de mercredi 27 avril 8h00 (heure polonaise). Dans un communiqué du 26 avril au soir, PGNiG a déclaré que le 12 avril 2022 la société a décidé de poursuivre le règlement des factures de PGNiG pour le gaz livré par Gazprom dans le cadre du contrat de Yamal conformément à ses conditions contractuelles. Cela veut dire que la société a rejeté la possibilité d'effectuer le paiement final en roubles à partir de comptes bancaires de PGNiG, qui auraient dû être ouverts dans la banque AO Gazprombank.

Par ailleurs, la liste des entités sanctionnées comprend également les sociétés OAO NOVATEK et Novatek Green Energy Sp. z o.o., filiale du groupe Novatek, contrôlée par OAO Novatek dont le siège est à Cracovie. Les sanctions envers ces deux entités comprennent notamment le gel de moyens financiers et ressources économiques et l'interdiction de leur mettre à disposition tout moyens financiers ou ressources économiques. Novatek Green Energy a été un importateur important de GPL et de GNL en Pologne, fournissant jusqu'à 1 M m³ par an ; c'est en GPL que la société s'était spécialisée dernièrement. Après avoir été sanctionnée par le gouvernement polonais, Novatek Green Energy a cessé de fournir du gaz à plusieurs municipalités du pays, qui représentent environ 0,5% de toutes les municipalités en Pologne. Le problème ne concerne pas seulement l'approvisionnement en gaz, mais dans certaines de ces 13 municipalités, l'infrastructure a été vendue ou rachetée, ou a été construite par une entité entièrement russe. Afin de rétablir l'approvisionnement en gaz le plus rapidement possible, le ministère de l'intérieur et de l'administration a annoncé avoir soumis au bureau du Premier ministre une demande de décision concernant la reprise des installations gazières de Novatek Green Energy en Pologne en vertu de la loi sur la gestion de crise, accordée le 29 avril. En conséquence,

l'infrastructure appartenant à Novatek a été reprise par l'entreprise PSG, opérateur du système de distribution de gaz, appartenant au groupe PGNiG. Le carburant est désormais fourni par PGNiG Obrót Detaliczny.

La Lituanie est sortie du gaz russe ; son terminal GNL fonctionne à plein régime

Afin d'assurer une totale indépendance énergétique vis-à-vis du gaz russe, en réponse au chantage énergétique de la Russie en Europe et à la guerre en Ukraine, le système de transport de gaz de la **Lituanie** fonctionne sans importation de gaz russe depuis le début d'avril. Toute la demande de gaz lituanien est désormais satisfaite par le terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) de Klaipėda. Si nécessaire, le gaz peut également être livré à la Lituanie par le gazoduc avec la Lettonie et par celui avec la Pologne. L'exigence de la Russie à payer le gaz en roubles n'a ainsi aucune conséquence sur la Lituanie. De plus, le gouvernement pourrait interdire aux entreprises lituaniennes d'acheter du gaz russe si elles décident de le faire à l'avenir. De même, la raffinerie de Mažeikiai en Lituanie ne reçoit plus de pétrole brut russe. Désormais, 100 % du pétrole brut provient de la mer du Nord, de l'Arabie saoudite ou encore des États-Unis.

Préparation du 6ème paquet : délais rallongés pour les République tchèque, Slovaquie et Hongrie

Selon la proposition de la Commission européenne, la **République tchèque** pourrait importer du brut de Russie jusqu'à la **mi-2024**. Selon le ministre de l'industrie et du commerce, M. Jozef Sikela, ce délai permettrait à la République tchèque de disposer d'approvisionnements suffisants, le temps d'adapter les infrastructures, principalement via l'augmentation de la capacité de l'oléoduc transalpin TAL. A plus long terme, le pays pourrait réduire son enclavement pétrolier en poursuivant le développement du réseau d'oléoducs vers l'Allemagne et vers le Sud (dont l'interconnexion Spergau-Litvinov). Pour mémoire, environ la moitié des besoins en pétrole brut du pays sont satisfaits via l'oléoduc Druzhba qui alimente l'une des deux raffineries du pays (Litvinov), l'autre moitié étant constituée de pétrole plus léger issu du bassin de la mer Caspienne destiné à l'autre raffinerie (Kralupy), arrivant depuis la Méditerranée par les oléoducs TAL et IKL. Ces deux raffineries assurent environ 80% des besoins en produits raffinés du pays, le complément (essentiellement du gasoil) étant importé des pays voisins, et notamment de la raffinerie de Leuna-Spergau (TotalEnergies) en Allemagne.

La **Slovaquie** devrait quant à elle bénéficier de la période de transition jusqu'à la **fin 2024** (proposition initiale de la commission : 2023). En effet, la raffinerie slovaque Slovnaft (groupe hongrois Mol), traite aujourd'hui le pétrole lourd en provenance de la Russie qui est acheminé vers la raffinerie par l'oléoduc Druzhba. La raffinerie est connectée aussi à l'oléoduc Adria mais elle n'est pas en mesure de traiter uniquement le pétrole léger qui y circule. Afin d'adapter ses technologies pour le traitement du pétrole léger, elle aurait besoin d'un investissement à hauteur de 200-250 M€. Selon le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek, l'Etat ne prévoit pas de financer cet investissement. Par contre, l'Etat financera les investissements nécessaires pour l'oléoduc Adria en provenance de la Croatie et aussi la modernisation des réservoirs de pétrole. A l'heure actuelle, la Slovaquie dispose de l'un de ses réservoirs à l'est du pays. Ce réservoir est alimenté par l'oléoduc Druzhba mais il ne serait pas exploitable sans la pression en provenance de cet oléoduc. Ainsi, la société publique chargée du transport de pétrole, Transpetrol, doit investir dans le flux inversé pour pouvoir remplir le réservoir à l'est et pour pouvoir l'exploiter si le pétrole en provenance de la Russie est remplacé par les fournitures d'Adria. Cet investissement s'élève à 160 M€. Les premiers investissements de modernisation de l'oléoduc Adria ont été réalisés dans la deuxième moitié des années 2010 – la capacité de transit vers la Slovaquie est ainsi passée de 3,5 Mt à 5 Mt/an. Selon le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, si la Slovaquie n'utilisait que l'oléoduc Adria, la production de Slovnaft baisserait de 30 % - la couverture du marché slovaque serait de ce fait assurée mais cela menacerait la sécurité énergétique des voisins slovaques qui dépendent de la production de Slovnaft. En effet, la raffinerie slovaque exporte la moitié de sa production de combustibles et 90 % de sa production pétrochimique.

La **Hongrie** devrait également bénéficier d'un délai plus important (fin 2023 contre fin 2022 pour le reste des pays européens) bien qu'instatisfaisant pour le Ministre des Affaires étrangères. Les sanctions seraient acceptables « sous réserve que les livraisons de pétrole par oléoduc en soient exclues, mais qu'en l'état, la proposition de la Commission [NDR : qui vise une interdiction totale d'importation du brut russe] ne pouvait être votée par la Hongrie. Le Premier ministre a convoqué un conseil extraordinaire sur l'énergie pour aborder la proposition d'embargo sur le pétrole russe. Etaient conviés les principaux dirigeants de l'industrie (dont le PDG de MOL), le PDG du groupe électrique MVM, le directeur de l'Association hongroise de stockage des hydrocarbures et le directeur de l'autorité de régulation de l'énergie (MEKH), ainsi que certains membres du cabinet. Le conseil a réitéré la position hongroise selon laquelle un embargo complet sur le brut russe ne peut être soutenu. Viktor Orbán a écrit à Ursula von der Leyen à l'issue du conseil et a indiqué que l'approbation des sanctions nécessitait un développement à grande échelle des infrastructures alternatives et une réorganisation complète des capacités de raffinage. Pour le Premier ministre, ces investissements ne peuvent être financés par le marché. Il met en garde sur le maintien de la cohésion européenne, mise en danger selon lui par le sixième paquet de sanctions et la proposition d'embargo. Il a ultérieurement déclaré que ces propositions reviendraient à « lâcher une bombe nucléaire » sur l'économie hongroise. La Commission a ensuite proposé un délai supplémentaire (fin 2024) à la Hongrie et à la Slovaquie, mais la Hongrie maintient qu'un délai de 5 ans (accompagné de millions d'euros de subventions) est indispensable pour permettre une transition dans de bonnes conditions. Les critiques accusent le Premier ministre hongrois d'exercer un chantage sur la Commission à propos de l'embargo afin que soient débloqués les fonds du plan de relance. Le Ministre des Affaires étrangères soutient que « il s'agit d'un véritable problème de sécurité énergétique car il est actuellement physiquement impossible de faire fonctionner l'économie hongroise sans le brut russe. » Il a rappelé que la Hongrie soutenait la diversification de ses approvisionnements, notamment à l'aide de sources en Azerbaïdjan et au Kazakhstan, qui représente 16% des imports hongrois. MOL est en effet partie prenante d'un consortium hongro-sino-kazakhe qui explore un champ pétrolifère important au Kazakhstan.

Viktor Orbán et Ursula von der Leyen se sont finalement entretenus le 9 mai à Budapest lors d'un dîner organisé au dernier moment, en présence du Ministre des Affaires étrangères et du directeur de cabinet du Premier ministre. A l'issue du dîner, Mme von der Leyen a tweeté « nous avons fait des progrès, mais des travaux supplémentaires sont nécessaires ». Elle a ajouté qu'elle convoquerait une visio-conférence avec les acteurs régionaux pour renforcer la coopération sur les infrastructures pétrolières. Le Ministre des Affaires étrangères a commenté : « Tant que la Commission européenne n'offrira pas de solution à ces problèmes, la Hongrie ne pourra bien sûr pas soutenir ce paquet de sanctions. Nous avons fait des progrès, peut-être avons-nous fait un petit pas en avant, mais il reste encore beaucoup à discuter pour que cette position change ». Il a également avancé que les difficultés posées par l'embargo doivent être réglées par Bruxelles, puisque « c'est Bruxelles qui a créé le problème ». Il a rappelé que la déclaration de Versailles en mars dernier spécifiait que l'indépendance énergétique vis-à-vis de la Russie devait se faire d'une manière qui prenne en considération la structure énergétique nationale.

La Hongrie envisage le paiement en roubles de ses contrats gaziers et la diversification des importations

Alors que Gazprom a interrompu fin avril les approvisionnements en gaz à destination de la Pologne et de la Bulgarie car ces deux pays ont refusé d'effectuer leurs paiements en roubles, le Premier ministre Viktor Orbán, et le Ministre des Affaires étrangères, Péter Szijjártó, ont répété à plusieurs reprises que la Hongrie était prête à régler en roubles le gaz acheté auprès de la Russie. Cela ne constitue pas, selon eux, une violation des traités européens. Pour les responsables hongrois, le contrat bilatéral d'achat de gaz entre Gazprom et la Hongrie, en vigueur depuis l'automne, n'entre pas dans les prérogatives de l'Union Européenne qui n'a « aucun rôle à jouer dans l'approvisionnement en gaz » pour M. Szijjártó. Ce dernier a avancé la solution suivante : la filiale de MVM chargée des achats de gaz, CEEnergy, ouvrira deux comptes chez Gazprombank (hors du champ des sanctions actuellement), un en euros et un en roubles. MVM paiera son gaz en euro à Gazprombank qui les convertira en roubles et les reversera à

Gazprom Export. Pour le Ministre, cela correspond aux nouvelles exigences du fournisseur, tout en ne violant aucun traité européen. Il a aussi précisé que le contrat bilatéral autorisait le paiement du gaz dans une autre devise que l'euro.

Par ailleurs, une grande partie du gaz russe en Hongrie arrive par la Serbie et transite notamment par la Bulgarie, qui a récemment indiqué ne pas vouloir y mettre fin. Le Ministre des Affaires étrangères hongrois, après avoir consulté ses homologues serbe et bulgare, a précisé que la sécurité énergétique de la Hongrie était assurée, et que les 10 M m³ de gaz attendus par jour étaient pour l'heure correctement acheminés. L'autorité de régulation de l'énergie, la MEKH, s'est également montrée confiante en rappelant que la fourniture de gaz n'avait jamais été interrompue, et que grâce à sa position stratégique, la Hongrie pourrait obtenir du gaz depuis la Slovaquie, l'Autriche, la Croatie (terminaux GNL), la Serbie, la Roumanie et l'Ukraine. Les réserves de gaz sont actuellement en voie de remplissage, et étaient remplies à hauteur de 19,6% au 15 avril (1,24 Md m³).

Enfin, dans le contexte actuel de tensions liées au gaz, MOL souhaite développer sa production nationale en Hongrie. Les espoirs de MOL se fondent sur le gisement de Zaláta-Dravica, proche de la frontière croate. En Hongrie, MOL est confrontée à la baisse constante de la production en raison de l'épuisement des gisements gaziers (dont la production diminue d'environ 15 à 20% par an).

Slovaquie : la menace des délais de paiement

La **Slovaquie** doit payer sa prochaine facture pour le gaz russe le 20 mai. Le ministère de l'Economie veut activement communiquer avec Gazprom afin d'éviter l'interruption des livraisons et il suivra attentivement la position des autres EM de l'UE pour adopter une approche commune. Selon l'enquête réalisée auprès du public slovaque, 62 % des Slovaques sont contre l'arrêt du gaz et pétrole russes et 25 % sont en faveur d'un arrêt dans les prochaines années. 7% sont pour l'arrêt immédiat.

Poursuite et structuration du remplissage des réservoirs de gaz

Les installations de stockage de gaz en **République tchèque** sont remplies à 30%, un record historique à la date du 1er mai. Selon le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jozef Síkela, la quantité de gaz dans les réserves a dépassé 1 Md m³ et l'objectif serait, d'ici la fin du mois de mai, d'atteindre 50% des capacités de stockage et au-moins 80% avant la saison de chauffage. Par ailleurs, pour la première fois, afin d'accroître la sécurité énergétique, le gouvernement tchèque a décidé d'acheter des réserves de gaz naturel par l'intermédiaire de l'Administration des réserves matérielles de l'État (SSHR- opérateur chargé des stocks stratégiques d'hydrocarbures de l'Etat en cas de situation de crise). La SSHR a indiqué avoir ainsi acheté près de 2,4 TWh de gaz auprès de ČEZ, pour un coût total de 8,5 Md CZK (300 M€), ce qui correspondrait à 4 jours de consommation moyenne de gaz du pays, mais à une dizaine de jours pour certains utilisateurs critiques (hôpitaux, services publics, industrie alimentaire etc.). Elle a déclaré que cette réserve sera dédiée aux ménages et aux infrastructures critiques.

En **Lettonie**, le gouvernement a approuvé le 19 avril 2022 un projet d'amendement à la loi sur l'énergie prévoyant la création de réserves de gaz naturel à hauteur de 1,8-2,2 TWh à partir de l'année prochaine. En raison de la guerre en Ukraine, la déconnexion anticipée du réseau BRELL, prévue initialement pour 2025, pourrait intervenir. Une désynchronisation anticipée affecterait la stabilité et la sécurité des réseaux électriques baltes et la Lettonie aurait besoin de plus de gaz naturel pour sa centrale de cogénération TEC-2 afin de produire de l'électricité supplémentaire. La société énergétique «Latvenergo» sera chargée d'organiser l'acquisition des réserves de gaz et leur stockage dans l'installation souterraine de stockage de gaz d'Incukalna. Les réserves de gaz devraient y être injectées d'ici le 1er janvier 2023. Deux cargaisons supplémentaires (1,8-2,2 TWh) de gaz naturel seraient alors nécessaires d'ici à la fin de 2022. « Latvenergo » achètera les réserves de gaz au quatrième trimestre de 2022 au terminal GNL-LNT de Klaipeda, en Lituanie. Le financement nécessaire pour la création de ces réserves de gaz est estimé à 230 M€. À partir de 2024, le gouvernement révisera le volume des réserves de gaz tous les deux ans, sur la base de l'évaluation par le ministère de l'Economie de la sécurité de l'approvisionnement énergétique et des sources et capacités d'approvisionnement disponibles.

En **Estonie**, la priorité est bien donnée à la préparation du prochain hiver, en atteste le budget supplémentaire présenté par le gouvernement. 257 M€ seront consacrés à la sécurité énergétique dès 2022 – dont une part importante pour un terminal GNL. Ce budget va également servir à remplir les différentes réserves du pays : l'objectif est de disposer d'une réserve de gaz capable de fournir 1 TWh d'ici l'hiver 2022. Ainsi, l'Estonie vient d'ajouter l'équivalent de deux mois de réserve de GNL dans son stock basé à Klaipeda (Lituanie). Par ailleurs, l'Estonie souhaite pouvoir s'appuyer sur le gazoduc reliant la Pologne et la Lituanie, inauguré début mai, afin de s'approvisionner depuis l'Europe de l'Ouest en cas d'urgence. Dans le même temps, l'Estonie a signé un accord de solidarité avec la Finlande et avec la Lettonie, se promettant assistance mutuelle en cas de pénurie de gaz naturel.

Diversification de l'approvisionnement en pétrole en Hongrie

Lors de l'Assemblée générale annuelle, le PDG de MOL, Zsolt Hernádi, a déclaré que les raffineries d'Europe centrale, au premier rang desquelles celle de Százhalombatta en Hongrie, ne pourraient se passer du pétrole russe « du jour au lendemain ». La raffinerie reçoit environ 120 Ml de brut russe par jour et produit du diesel, de l'essence, et autres produits pétrochimiques. Substituer ce pétrole russe par d'autres sources d'approvisionnement prendra beaucoup de temps, et nécessitera des investissements conséquents d'après le PDG. Un embargo complet dans de bonnes conditions prendrait entre deux et quatre ans, et coûterait 500 à 700 M USD d'investissements. Depuis huit ans, MOL a conduit 170 M USD d'investissements pour porter la part de pétrole non russe exploitable à hauteur de 30%. Il a rajouté que MOL se conformerait pleinement aux sanctions prises par l'UE. Le PDG de MOL a appelé les Hongrois à ne pas être « naïfs » et à remarquer que les seules sanctions proposées par la Commission sont celles qui ne nuisent qu'à l'Europe centrale. En opposition avec des déclarations précédentes, il a expliqué qu'en cas d'arrêt immédiat de l'approvisionnement de brut russe, le niveau actuel de consommation ne pourrait être maintenu. Par ailleurs, il a déclaré que si tout le pétrole actuellement transporté par oléoducs devait être importé par voie maritime, 100 000 t de marchandises devraient arriver chaque jour au port d'Omišalj en Croatie. Pour cela, il faudrait quadrupler la fréquence d'arrivée des bateaux, et construire entre 30 et 50 navires pétroliers, ce qui est un processus très long. Enfin, il a mis en garde contre les appétits commerciaux des Etats-Unis, et a appelé à se prémunir de remplacer la dépendance russe par une dépendance américaine. Seule la diversification des approvisionnements qui se traduit par une vraie concurrence via les prix, est dans l'intérêt de la Hongrie.

L'approvisionnement en pétrole par bateau depuis la Croatie a donné lieu à une passe d'armes diplomatique entre la Croatie et la Hongrie à l'occasion d'un commentaire du Premier ministre, Viktor Orbán : « *Les pays qui ont des ports en mer peuvent transporter du pétrole de n'importe quelle partie du monde, mais certains n'ont pas d'accès à la mer. **Nous en aurions un s'il n'avait pas été enlevé**, mais nous n'en avons pas. L'approvisionnement doit se faire par oléoduc* ». La Croatie a vivement réagi à la phrase soulignée et a convoqué l'Ambassadeur hongrois en poste à Zagreb. La Croatie condamne « toute revendication territoriale contre les Etats voisins ». En réponse, un secrétaire d'Etat des Affaires étrangères hongrois a soutenu qu'il s'agissait seulement d'un fait historique, et a appelé ses « amis croates » à ne pas adhérer à « l'hystérie médiatique collective ».

Annnonce de l'«état de crise énergétique» en Lettonie, pour le secteur pétrolier

Le 14 avril 2022, le **gouvernement letton** se prépare à toute éventualité et a annoncé l'état de « **crise énergétique dans l'approvisionnement en produits pétroliers** » jusqu'au 31 décembre 2022. Cette décision permet au gouvernement de mobiliser les réserves de produits pétroliers pour leur vente sur le marché intérieur et les détenteurs de ces réserves ont le devoir de préparer les produits pétroliers à cet effet. En parallèle, les revendeurs agréés et les fournisseurs de services essentiels pourront s'adresser au Bureau de contrôle de la construction de l'Etat (BVKB) pour demander l'autorisation d'acheter des produits pétroliers issus de ces réserves. Le décret sera appliqué par la police et le service des impôts, qui veilleront à ce que les produits pétroliers ne soient pas exportés de Lettonie et soient distribués conformément aux décisions prises par le BVKB. Le gouvernement a décidé qu'en cas de nécessité, les

revendeurs de carburant et les fournisseurs de services essentiels pourront acheter du carburant dans les réserves de l'État. Le ministre de l'économie Janis Vitenbergs a déclaré qu'une telle décision prévoit ainsi une solution en cas d'interruption du marché de carburants. Actuellement, la Lettonie dispose de réserves de produits pétroliers suffisantes pour 90 jours. D'après le ministre, si la situation dans le secteur pétrolier est stable à l'heure actuelle et si aucune interruption n'est prévue, il existe néanmoins des risques liés à la situation géopolitique.

Estonie et Finlande s'accordent pour la construction d'un terminal LNG flottant

En mars 2022, l'**Estonie** a annoncé vouloir intégralement se passer du gaz russe (7% de son mix énergétique) d'ici la fin de l'année 2022. La solution principale retenue est la location d'un terminal GNL flottant à Paldiski dès l'automne 2022, en coopération avec la Finlande. Un memorandum of understanding (MoU) a été signé entre les deux pays le 6 mai. Dans la foulée de cette signature, le ministre Taavi Aas a appelé les pays intéressés à s'associer à ce projet – évoquant précisément la Lettonie.

La mise en service du terminal devra se faire avant la fin de l'année 2022 et celui-ci disposera d'une capacité minimale de 30 TWh. A titre indicatif, la consommation annuelle de gaz atteint 5 TWh en Estonie. En conséquence, les frais seront partagés au prorata des besoins : Elering (GRT de l'Estonie) devrait financer l'achat de ce nouveau terminal à hauteur de 20%. Le terminal restera un an au port de Paldiski puis rejoindra le port d'Inkoo en Finlande. Néanmoins, le MoU précise que le terminal flottant rejoindra le premier port prêt à l'accueillir. Si le port de Paldiski semble en avance, un désaccord financier persiste autour de la construction du quai d'amarrage. En effet, Alexela, mandaté par le gouvernement pour la construction du quai, souhaite davantage de garanties financières de la part d'Elering (i.e consommation minimale indépendamment du prix, participation voire rachat du quai une fois construit).

Au 11 mai, les négociations entre Alexela et Elering sont bloquées et le CEO d'Elering refuse désormais de s'engager sur une mise en service dès octobre 2022, comme l'espérait le gouvernement. En réponse, Alexela a évoqué la possibilité de se passer d'Elering pour la construction du quai d'amarrage.

Négociations sur l'approvisionnement GNL / pays sans ports

La **République tchèque** entame des négociations avec l'Allemagne et la Pologne sur l'approvisionnement en GNL, afin d'acquérir une participation dans l'un des terminaux existants ou à venir. Selon le ministère de l'Industrie et du Commerce tchèque, l'Allemagne et la République tchèque « se sont félicités de la coopération dans ce domaine ».

Plafonnement des prix de carburant et transport

Le ministère des Transports **tchèque** a chiffré à 5 Md CZK (204 M€) l'impact de la réduction temporaire des droits d'accise sur les carburants de juin à septembre 2022 et de la suppression de la taxe routière sur le budget du Fonds d'État pour les infrastructures de transport SFDI, qui finance la construction de nouvelles autoroutes ou voies ferrées. Le ministère assure que ces mesures n'auront pas d'impact sur les investissements déjà prévus. En outre, pour faire face à la crise du secteur du transport routier de marchandises et assurer la compétitivité des transporteurs avec les pays voisins, le ministère des Finances envisage la possibilité de maintenir de façon permanente un droit d'accise réduit sur le diesel. Le ministère des Transports, quant à lui, ne prévoit aucune aide directe aux transporteurs. L'exemption du paiement des péages autoroutiers pour les véhicules transportant de l'aide humanitaire pour l'Ukraine n'a pas entraîné de baisse des recettes provenant des péages en mars 2022. Au contraire, le percepteur CzechToll a rapporté un montant de 1,35 Md CZK (54 M€), soit un montant record depuis le lancement du système de péage en 2007 et une hausse de 5,3% sur un an.

Concernant le plafonnement des prix de l'essence en **Hongrie** [NDR : en vigueur depuis la mi-novembre à 480 HUF par litre], le PDG de MOL a reconnu que cette mesure était nécessaire à court-terme, mais

que sa suppression devrait être envisagée pour le moyen-terme. Il a expliqué que les pertes liées au plafonnement des prix de l'essence (1 à 2 Md HUF par jour – 2,6 M€ à 5,3 M€ selon le cours du baril), sont compensées par le spread Brent-Oural. En effet, MOL achète et transforme du pétrole ouralien dans ses raffineries, mais se base sur les prix du Brent à la revente (lequel est beaucoup plus cher). Si l'on table sur une production annuelle de 15,4 Mt et un écart (spread) Brent-Oural de 35 USD par baril, MOL empoche un bénéfice de 9,7 M USD par jour (3,3 Md HUF). **Le maintien de l'approvisionnement russe en brut revêt donc une importance capitale pour MOL, et a fortiori pour la Hongrie, en ceci qu'il permet de maintenir le plafonnement des prix de l'essence** (au détriment des petites stations-service indépendantes qui ne bénéficient pas à plein du spread Brent-Oural). Le porte-parole du Fidesz, István Hollik, a affirmé que l'embargo sur le pétrole russe ferait grimper le prix de l'essence à au moins 700 HUF (1,85 €) par litre, et celui du diesel à 800 HUF (2,11 €).

Relance de l'exploitation des ressources énergétiques locales

En **Estonie**, Eesti Energia a temporairement accru son exploitation des schistes bitumineux, extrêmement polluants, et a réouvert plusieurs mines de production dans l'est du pays. Ce choix est légitimé par la volonté de remplir les stocks afin de se préparer à l'hiver, tombés à 2 Mt – contre 4 Mt en septembre 2021. Le Ministre de l'Environnement, Erki Savisaar, a soutenu ce choix en insistant sur le caractère temporaire de cette réouverture. Le ministre estonien de l'environnement, Erki Savisaar a également ouvert la porte à une augmentation du quota de coupes dans les forêts estoniennes. Des négociations sont en cours, et devraient principalement concerner les aulnes gris. Il s'agit d'une main tendue au secteur sylvicole, qui a cessé d'importer du bois russe après le déclenchement de la guerre. En revanche, il s'agit là aussi d'une solution temporaire – peu en phase avec les objectifs environnementaux de l'UE. Le gouvernement a réaffirmé sa volonté d'envisager toutes les solutions possibles, et est à l'écoute de tout projet. Ainsi, les représentants du secteur agricole ont pointé le potentiel non-utilisé du biogaz et biométhane (environ 1 TW/h selon leurs estimations), qui pourrait devenir une source importante d'ici 2030.

En **Slovaquie**, les autorités veulent progressivement remplacer le gaz par des ressources domestiques : la géothermie, la biomasse et l'incinération des déchets. En outre, le ministère de l'Economie prévoit de suspendre l'aide aux nouvelles ressources de cogénération à haute efficacité à la base du gaz. L'Etat changera son dispositif de soutien car le gaz a été jusqu'à présent la source privilégiée de la transition.

Prolongation des centrales charbon en République tchèque

En raison de la situation sur les marchés de l'énergie, le fonctionnement de la centrale électrique au charbon de Dětmarovice, dans la région de Karviná, sera prolongé, a annoncé l'électricien national ČEZ le 21 avril. Le groupe souhaitait à l'origine fermer trois centrales au charbon d'une capacité totale de 600 mégawatts au plus tard après la prochaine saison de chauffage au printemps 2023. La centrale de Dětmarovice est la centrale au charbon la plus puissante de République tchèque (800 MW). Elle fournit, en plus de l'électricité au réseau, de la chaleur et de l'eau chaude à environ 38 000 habitants d'Orlová et de Bohumín.

La République tchèque diversifie ses fournisseurs de combustible nucléaire

Le marché de fourniture de combustible nucléaire à partir de 2024 et pour 15 ans pour la centrale électrique de Temelín, a été attribué à Westinghouse et Framatome, qui prendront ainsi la suite de la société russe TVEL (filiale de Rosatom). La centrale nucléaire de Dukovany demeure quant à elle approvisionnée par TVEL, mais selon ČEZ, des négociations pour un nouveau marché de fourniture de combustible nucléaire sont actuellement en cours : « je ne peux pas imaginer dépendre d'un seul fournisseur à l'avenir. Certaines négociations sont en cours, je ne peux pas encore en dire les détails », a déclaré Roman Havlín, directeur de la centrale électrique de Dukovany.

La piste de la suspension de l'ETS sur la table

Le Premier ministre hongrois a renouvelé ses attaques contre la Commission européenne au sujet de la hausse des prix de l'énergie. Il a demandé des mesures immédiates pour y faire face au moins tant que dure la guerre en Ukraine. Parmi ces mesures, il a évoqué la suspension du système d'échange de quotas d'émission (ETS), ainsi que des réglementations qui exigent l'ajout de biocarburant au carburant des véhicules, et des règles liant les prix de l'électricité et du gaz.

Après la réunion des ministres en charge de l'énergie à Bruxelles le 2 mai, le **ministre slovaque** de l'Economie a évoqué avec la presse slovaque ses deux principales recommandations pour stabiliser les prix de l'électricité. A son avis, pendant une période de cinq ans, l'Europe devrait suspendre le marché européen des quotas d'émission et l'Allemagne devrait revenir à son idée de fermer les trois dernières centrales nucléaires dans le pays.

Profits de Slovnaft face à la chute du cours d'Urals

L'agression russe en Ukraine et l'embargo possible sur le pétrole lourd russe Urals diminuent la demande de ce pétrole et donc aussi le prix de ce dernier. Ainsi, la raffinerie Slovnaft profite du prix bien inférieur de ce pétrole par rapport aux pays qui traitent le pétrole en provenance d'autres zones. En effet, avant l'agression russe, Urals était 2 USD / baril moins cher que Brent, aujourd'hui, la différence est de 35 USD.

Le projet Paks 2 se poursuit en Hongrie, avec Rosatom

Le Ministre des Affaires étrangères hongrois s'est entretenu début mai à Istanbul avec le PDG de Rosatom, Alexey Likhachev. Ce dernier lui a assuré que Rosatom restait en mesure de mener à son terme la construction de deux nouveaux réacteurs à Paks, dont l'achèvement est prévu pour 2030. Le Ministre a rajouté que dès l'attribution des permis d'exploitation par l'autorité nucléaire (OAH), les travaux pourraient entrer dans la phase suivante. Rosatom Central Europe, la filiale du groupe électronucléaire russe responsable pour l'extension de la centrale nucléaire de Paks, a par ailleurs ouvert un compte bancaire auprès de MKB, la banque de Lőrinc Mészáros.

Un nouvel arrivage de combustibles nucléaires destinés à la centrale de Paks a été acheminé par avion en Hongrie, depuis la Russie après avoir traversé la Biélorussie, la Pologne et la Slovaquie. Avant l'invasion russe, les combustibles arrivaient par train et transitaient par l'Ukraine.

Autres secteurs

Les grands projets d'infrastructure et de constructions impactés

La guerre en Ukraine risque de retarder la réouverture programmée en 2023 de la ligne M3 du métro de **Budapest**. La société Swietelsky Vasúttechnika qui effectue les travaux de construction des tunnels et des voies avance la pénurie de main d'œuvre et la raréfaction des matières premières comme des facteurs de retard et d'augmentation des coûts. L'entreprise a également cité le plafonnement des prix du carburant qui entrave l'approvisionnement. Par ailleurs, certains matériaux produits en Chine doivent transiter par la Russie et l'Ukraine. La rénovation avait débuté en novembre 2017, pour un montant initial estimé à 217,4 Md HUF (572,7 M€), financé à 80 % par des fonds européens.

De même, le contournement ferroviaire V0 autour de **Budapest** dont le tracé avait été validé par les autorités en charge au sein du Ministère de l'Innovation et des Technologies devrait permettre de relier Záhony à l'est (proche de l'Ukraine), à Győr (proche de l'Autriche), sans passer par Budapest, à l'horizon 2030, spécifiquement pour le fret. Actuellement, la moitié des trains de marchandises doit transiter par Budapest ; le projet devrait rendre le fret ferroviaire plus compétitif en Hongrie, grâce à une nette augmentation des capacités de transport. Ce projet nécessite par ailleurs la création d'un nouveau pont

ferroviaire sur le Danube. Jusqu'à l'invasion, le projet de contournement était envisagé avec l'aide de la Russie, et potentiellement d'une ligne de crédit russe à hauteur de 2 Md USD. Ce point n'a pas été commenté récemment par les autorités.

En avril 2022, les grandes entreprises de construction engagées dans des marchés de construction routière en **Lettonie** ont informé l'entreprise publique de gestion des routes "Latvijas Valsts Celi" (LVC) qu'elles ne sont pas en mesure d'effectuer des travaux aux prix contractualisés avant le début de la guerre en Ukraine. LVC indique que les offres reçues en mars et en avril dans le cadre des marchés publics, sont déjà 10 à 15 % plus élevées que prévu. A ce jour, une demande de résiliation de contrat a été reçue par LVC de la part du groupe A.C.B., concernant les travaux de reconstruction de l'autoroute nationale A13 reliant la frontière russe (Grebneva) et la frontière lituanienne (Medumi), et passant par les villes lettonnes de Rezekne et de Daugavpils.

En **Pologne**, les fortes hausses des prix des matériaux ces dernières semaines (notamment l'acier, l'asphalte et le pétrole, dont le prix a augmenté de plusieurs dizaines de pour cent en deux mois) ont amené les entreprises de construction à demander de paiements supplémentaires de la part de donneurs d'ordre publics. La Direction Générale des routes et des autoroutes (GDDKiA) promet que les demandes seront analysées et n'exclut pas une révision des plans d'investissement. Selon le chef de la GDDKiA Tomasz Żuchowski, les appels des entreprises qui souhaitent que le plafond de 5 % sur la valorisation soit supprimé pour tous les contrats existants sont toutefois irréalistes. D'après lui, de telles actions seraient injustes pour les entreprises qui ont proposé des prix plus élevés lors des appels d'offres. Les entrepreneurs devront donc prouver avec précision l'augmentation des coûts. Dans le même temps, le chef de la GDDKiA déclare qu'il s'efforcera de faire en sorte que les demandes soient examinées dans un délai de trois à quatre mois à compter de la présentation de la documentation complète confirmant l'augmentation des coûts. Il est à noter que ce dernier temps, les réclamations des coûts supplémentaires sont déposées également par des entreprises qui, par exemple ont présenté des offres très basses, atteignant même moins de 50 % de la valeur de l'estimation des coûts du donneur d'ordre. C'est pourquoi la GDDKiA appelle aux entreprises d'estimer les coûts de manière réaliste et de ne pas déclarer des prix trop bas. Les experts, quant à eux, appellent les fonctionnaires à vérifier les propositions de manière plus approfondie et à rejeter celles dont les prix sont anormalement bas. Le directeur de la GDDKiA a annoncé que la valorisation des contrats sera accrue. « Les futurs appels d'offres et plusieurs appels d'offres pour lesquels nous avons récemment ouvert des offres auront une limite de valorisation augmentée jusqu'à 10% » a-t-il déclaré.

En **Slovaquie**, la modernisation de 30 trains pour 32,4 M€ sur la ligne Zvolen (Slovaquie centrale) – Kosice (Slovaquie orientale) ne se réalisera finalement pas. La société ZOS Trnava qui a remporté l'appel d'offres n'a pas signé le contrat car elle voulait revaloriser les différents montants en prenant en considération la hausse des prix des matériaux, des services et des travaux. Le maître d'ouvrage, ZSSK a refusé toute modification du contrat et la société arrivée en deuxième position ne confirmant plus son offre. Ainsi, l'AO a été annulé. Le financement devait mobiliser des fonds européens de la période 2014-2020, qui seront donc redéployés. L'AO ne sera pas relancé. Mi-avril, ZOS Trnava a en revanche signé un contrat de rénovation des trains avec la société ferroviaire autrichienne ÖBB-Technische Services-Gesellschaft. La valeur de ce contrat de 2 ans s'élève à 20 M€ et le contrat contient une clause d'option de 3 ans pour 30 M€.

Le secteur immobilier de plus en plus tendu en Estonie

L'arrivée de réfugiés ukrainiens (environ 37 000 début mai, soit l'équivalent de 3% de la population estonienne) continue de mettre la pression sur le **marché immobilier estonien**. A Tallinn, le prix moyen du mètre carré pour un appartement a augmenté de 3,4% par rapport au mois précédent, atteignant 2 818 €. Hors de Tallinn, la hausse est de 8% en un mois, amenant le prix moyen du mètre carré à 1 273 €.

Soutien humanitaire par le transport ferroviaire

Les **opérateurs ferroviaires tchèques** ont acheminé depuis le début du conflit en Ukraine plus de 4 000 t d'aide humanitaire vers l'Ukraine dans 60 trains et ont transporté près de 120 000 réfugiés dans le cadre des 600 000 trajets gratuits. En **Pologne**, du 24 février au 11 mai depuis les villes à la frontière avec l'Ukraine, 3843 trains (dont 3374 trains réguliers et 469 trains supplémentaires) sont partis avec plus de 868 000 réfugiés. Jusqu'à présent, 1 785 700 de réfugiés ukrainiens ont voyagé grâce aux trains de l'opérateur national PKP Intercity à titre gratuit.

300 M€ pour accompagner la Hongrie dans la gestion de l'accueil des réfugiés ukrainiens

La Hongrie a bénéficié d'une aide exceptionnelle de 300 M€ (sur 3,5 Md€) pour sa gestion de l'accueil des réfugiés ukrainiens. Les fonds doivent être utilisés pour des mesures d'urgence telles que la construction de centres ou d'abris pour les réfugiés, la création d'hôpitaux de campagne, la garantie d'installations hygiéniques et l'approvisionnement en eau, l'emploi et l'éducation des réfugiés, la promotion de leur acceptation sociale, la formation professionnelle, les cours de langue, ainsi que l'assistance psychologique et juridique.

Autres faits saillants Pologne

Nominations

Paweł Majewski, l'ancien PDG de PGNiG, deviendra le nouveau PDG du groupe Enea à partir du 25 avril. Le 8 avril, Paweł Szczeszek a démissionné du poste de président du groupe Enea et est devenu le nouveau président de Tauron Polska Energia. A compter du 9 avril, Iwona Waksmundzka-Olejniczak, ancienne présidente d'Energa, deviendra présidente de PGNiG.

M.Dariusz Seliga a été nommé président de la société PKP Cargo, opérateur ferroviaire de fret. Cet ancien député du parti PiS (deux mandats à la diète) était depuis 2016 président de PKP Cargo Connect GMBH (opérateur logistique international sis à Hambourg) et depuis 2021, président de la société PKP Cargo International (opérateur logistique appartenant à PKP Cargo). La société PKP Cargo (dont le principal actionnaire est PKP S.A. avec une part de 33,01%) fait actuellement face à deux enjeux majeurs: la situation financière détériorée (en 2021, l'entreprise a noté une perte nette de 225,3 M PLN, soit 48,2 M€) et le conflit avec le personnel qui demande une augmentation des salaires.

Energie

- Nucléaire

Le 20 avril, les sociétés KGHM et TAURON ont signé une lettre d'intention sur la coopération dans la construction de sources d'énergie à faible émission, notamment de petits réacteurs nucléaires modulaires (SMR). La lettre d'intention a été signée lors du sommet sur le climat TOGETAIR 2022 à Varsovie.

- ENR

À la demande de la ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa, le projet de modification de la loi du 20 mai 2016, relatif aux investissements dans les centrales éoliennes, a été transféré du ministère du développement et de la technologie au ministère du climat et de l'environnement pour la

suite des travaux législatifs. Le plénipotentiaire du gouvernement chargé des ENR Ireneusz Zyska, sera donc responsable de sa finalisation. Les travaux et analyses sont en cours afin que le projet soit rapidement transmis au Comité permanent du Conseil des ministres.

En avril, le Fonds National pour la protection de l'environnement et la gestion de l'eau a lancé le quatrième appel à candidatures pour les personnes physiques dans le cadre du programme «Mon électricité». L'aide financière couvrira désormais non seulement les micro-installations photovoltaïques domestiques, mais aussi les installations de stockage de l'énergie et de la chaleur et les systèmes de gestion intelligente de l'énergie. Le cofinancement maximal de NFOŚiGW pour les panneaux avec dispositifs intégrés peut atteindre plus de 20 000 PLN (4282 €). Une autre nouveauté est le nouveau système de règlement pour les prosommateurs, introduit le 1^{er} avril de cette année et appelé net-billing, qui consiste en un règlement de l'énergie produite par le propriétaire d'une micro-installation photovoltaïque sur la base de la valeur de l'énergie déterminée selon le prix du Day-Ahead Market (DAM). Les propositions incluses dans la quatrième édition du programme s'adressent précisément aux prosommateurs qui régleront l'électricité produite dans le nouveau système de facturation.

Environnement

Dans le cadre des procédures d'infraction du mois d'avril, la Commission Européenne a demandé à la Pologne de se conformer aux obligations qui lui incombent en vertu de la directive concernant la mise en décharge des déchets (1999/31/CE). Bien que la Commission lui ait envoyé une lettre de mise en demeure en mars 2019, la Pologne n'a toujours pas veillé à la désaffectation définitive et à la réhabilitation de cinq décharges municipales qui ne satisfont pas aux exigences applicables.

De plus, la CE a adressé à la Pologne (ainsi qu'à l'Autriche, à Chypre, aux Pays-Bas et à la Suède) un avis motivé pour défaut de communication des mesures nationales de transposition des règles de l'UE relatives aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires [directive (UE) 2019/883]. Les États membres devaient transposer la directive dans leur droit national au tard le 28 juin 2021.

La Commission a aussi demandé à la Pologne (et à la Finlande, Lettonie, Malte et à la Suède) de transposer la directive révisée relative à l'efficacité énergétique [directive (UE) 2018/2002] modifiant la directive 2012/27/UE. Cette directive vise à établir un cadre commun de mesures pour la promotion de l'efficacité énergétique et fixe un objectif contraignant en matière d'efficacité énergétique d'au moins 32,5 % pour l'UE à l'horizon 2030. Les États membres devaient transposer la directive pour le 25 octobre 2020. Après examen des mesures nationales de transposition, la Commission considère que la transposition effectuée dans ces pays est incomplète.

PKN Orlen et le Centre national pour la recherche et le développement (NCBR) vont lancer un programme de subventions NEON (New Orlen), d'une valeur totale de 200 M PLN (42,8 M€) pour des projets de R&D innovants. Dans le cadre du programme, quatre éditions du concours sont prévues au total, deux en 2022 et deux en 2023. Cette année, ils couvriront les domaines de la biomasse et de l'économie circulaire, tandis qu'en 2023, ils porteront sur la décarbonisation et l'industrie 4.0. Le programme s'adresse aux consortiums d'unités scientifiques et scientifico-industrielles. Les résultats des meilleurs travaux seront appliqués dans les activités du groupe.

- Déchets

Le maire de Suwałki (voïévodie de Podlachie) a délivré le permis environnemental pour la construction d'une usine de valorisation thermique des déchets municipaux. L'investissement dont la valeur est estimée à environ 32 M€ pourrait être réalisé à condition qu'il puisse bénéficier du cofinancement du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la gestion de l'Eau (NFOŚiGW). L'incinérateur

serait composé d'une ligne technologique à une capacité maximale de 2,95 t/h et un volume maximal des déchets incinérés de 25 842 t/an. La construction pourrait démarrer en 2025.

Fin février, la mairie d'Inowrocław (voïvodie de Couïavie-Poméranie) et les entreprises CIECH S.A., CIECH Soda Polska S.A., EEW Energy from Waste GmbH, EEW Energy from Waste Polska Sp. z o.o., FBSerwis S.A. et Budimex S.A. ont signé une lettre d'intention concernant la construction d'une usine de valorisation thermique des déchets municipaux d'une capacité d'environ 310 000 t de déchets par an. L'investissement sera réalisé et financé par l'entreprise allemande EEW Energy from Waste (sans cofinancement européen), devrait démarrer en 2024 et être opérationnel en 2026.

- Qualité de l'air

Le 26 avril les membres de la diétine voïvodie de Mazovie ont voté un arrêté anti-smog introduisant les poêles au charbon à Varsovie à partir d'octobre 2023 et dans les communes avoisinantes à partir du mois de janvier 2028. Le document a été adopté en dépit de l'opposition des élus du parti PiS.

- Hydrogène

Le gouvernement polonais prépare la transposition en droit national des grandes lignes de la stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre. Il s'agit notamment d'un projet d'amendement de la loi énergétique et certaines autres lois. Le projet pourrait être adopté par le Conseil des Ministres au troisième trimestre 2022. Le document prévoit l'introduction d'une définition de l'hydrogène dans la loi énergétique, de créer un cadre juridique prenant en compte les possibilités intersectorielles d'utilisation de l'hydrogène et de formuler les dispositions transitoires pour les réseaux de distribution d'hydrogène avec la mise en place d'un opérateur national de ces réseaux. De plus, les modifications législatives devraient définir le cadre juridique sur l'utilisation et l'incidence sur l'environnement des investissements de l'hydrogène et des changements dans la loi de construction concernant les stations de ravitaillement en hydrogène et les stations de purification de l'hydrogène. Il est également prévu de mettre en place les mécanismes de soutien aux projets focalisés sur les technologies de l'hydrogène.

Dans les semaines à venir Orlen ouvrira à Cracovie sa première station de ravitaillement en hydrogène Pologne. Au total, d'ici 2030 la société envisage de mettre en place environ 110 stations publiquement accessibles, dont 57 en Pologne, 26 en Slovaquie et 28 en République Tchèque. Actuellement, Orlen dispose de deux stations en Allemagne. D'ici 2030, l'entreprise investira plus d'1,5 Md€ au développement de l'hydrogène à zéro et à faibles émissions produit sur la base des ENR et la technologie du traitement des déchets municipaux.

Le 8 avril, au siège de PKN Orlen à Płock, en présence du vice-ministre du climat et de l'environnement Ireneusz Zyska a été instituée la Vallée de l'hydrogène de Mazovie. Pour rappel, la Stratégie de l'hydrogène polonaise prévoit la création d'au moins 5 vallées. Actuellement, il en a déjà 6 : Vallée de Basses-Carpates, de Basse Silésie, de Silésie et de Petite-Pologne, de Grande Pologne, de Poméranie et de Mazovie.

Infrastructures de transport

Le budget du programme Kolej Plus est passé de 5,6 Md PLN (1,19 Md€) à plus de 11 Md PLN (2,35 Md€). En conséquence, il sera possible de cofinancer 34 projets d'investissement au lieu des 17 prévus précédemment. L'objectif du programme Kolej Plus est de compléter le réseau existant par des liaisons ferroviaires pour les villes de plus de 10 000 habitants qui n'ont pas accès aux liaisons de transport de passagers avec les capitales de voïvodies. Il s'agit également de villes qui ont accès aux chemins de fer,

mais dont les liaisons existantes doivent être améliorées. Plus de 1 200 km de lignes ferroviaires pourront bénéficier d'un financement au titre du programme jusqu'en 2028.

Le Conseil des ministres a adopté le 20 avril 2022 une résolution modifiant le Programme ferroviaire national. « *La décision du gouvernement de prolonger [de 3 ans] jusqu'en 2026 le plus grand programme d'investissement de l'histoire des chemins de fer polonais - le programme ferroviaire national - témoigne de notre cohérence dans la poursuite de l'objectif d'un chemin de fer polonais sûr, confortable et ponctuel* » - a déclaré le ministre des infrastructures Andrzej Adamczyk.

Le 29 avril, la société CPK a lancé une consultation préliminaire du marché auprès des contractants potentiels des nouvelles lignes ferroviaires. L'objectif des consultations est de mener un dialogue avec le marché sur, entre autres, les grandes lignes de la procédure d'appel d'offres pour les travaux de construction, les conditions et les critères d'évaluation des offres, les dispositions contractuelles permettant l'exécution du contrat, la répartition des risques entre le donneur d'ordre et les contractants ou l'étendue du contrat. Les consultations s'adressent aussi bien aux plus grandes entreprises de construction en Pologne et à l'étranger qu'aux entités locales spécialisées dans des secteurs particuliers (travaux préparatoires, voie, traction, contrôle du trafic, etc.), ainsi qu'aux organisations regroupant des entreprises du secteur de la construction. La date limite pour soumettre des propositions de participation à la consultation est le 23 mai 2022 à 10h00.

Bâtiment/Logement

Au premier trimestre 2022, 10 400 appartements ont été vendus dans les six plus grandes villes de Pologne (dont 3 100 à Varsovie), soit 30% de moins qu'au trimestre précédent de 46 % de moins qu'au premier trimestre de 2021. La demande d'appartements a été étouffée par la hausse des taux d'intérêt, qui entraîne une augmentation des coûts de crédit. La combinaison à l'inflation et à l'augmentation du coût de la vie a contraint de nombreux clients à mettre fin à leur contrat avec le promoteur. Le taux d'annulation moyen se situait jusqu'à présent à 3-5% alors qu'au premier trimestre 2022, il a atteint 10% dans les six villes comptabilisées ensemble.

Au mois de mars, la construction de plus de 23 600 appartements a été commencée, soit 32% de plus qu'en février et 21,6 % de moins qu'en mars 2021. Le nombre des appartements mis à disposition s'élevait à 21 000 soit une augmentation de 14% par rapport au mois de février et de 9% par rapport à mars 2021.

Transports

- Ferroviaire

Le 26 avril, l'assemblée générale extraordinaire de PKP S.A. (chemins de fer polonais) a créé le Groupe PKP en qualité de société holding, après plusieurs années de travaux préparatoires. En avril 2018, le président du Groupe PKP Krzysztof Mamiński expliquait que la mise en place d'une compagnie holding permettrait en particulier d'améliorer l'organisation et des actions communes dans le cadre du Groupe PKP. Pour rappel, actuellement le Groupe PKP se compose de la société mère – PKP S.A. et de neuf filiales : PKP Intercity (opérateur du transport de passagers), PKP PLK (gestionnaire des rails), PKP Cargo (opérateur fret), PKP Informatyka (chargée de fournir aux opérateurs ferroviaires polonais des technologies informatiques), PKP TELKOL (services de télécommunication pour les opérateurs ferroviaires), Kolejowe Zakłady Łączności (fabricant et fournisseur des systèmes de communications ferroviaires), PKP SKM (opérateur de transport de passagers dans la région de Tricity), PKP LHS (opérateur de fret sur le réseau large reliant la Silésie à l'Ukraine), Xcity Investment (opérateur immobilier) et CS Natura Tour (gestionnaire des centres de formation).

- Portuaire

L'année 2021 a été une année record pour l'économie maritime polonaise en termes de transbordements effectués et d'investissements dans les infrastructures en cours. Les transbordements en 2021 ont été au niveau d'environ 110 Mt dans les quatre principaux ports maritimes polonais : Szczecin, Świnoujście, Gdańsk et Gdynia. En 2020, les transbordements dans ces quatre ports ont atteint près de 104 Mt de marchandises. La valeur des investissements en cours de réalisation s'élève à 1,56 Md€. Les plus grands investissements dans le secteur maritime en 2021 sont les suivants :

- la construction d'une voie navigable reliant la lagune de la Vistule au golfe de Gdansk. La valeur totale du projet est 440 M€, le projet est entièrement financé par le budget de l'État.
- la modernisation de la voie navigable Świnoujście-Szczecin à une profondeur de -12,5 m. La valeur totale de cet investissement est de 430 M€, dont un cofinancement européen à hauteur de 272 M€.
- les travaux liés à la modernisation du système de brise-lames de protection dans le port nord de Gdańsk, dont la valeur totale s'élève à 177 M€, et l'extension du quai nord du brise-lames de la péninsule dans le port de Gdansk, dont la valeur totale est estimée à 94 M€.
- dans le cadre de l'investissement sur la Vistule, il est prévu d'équiper les ports situés au bord de la lagune, tels que Krynica Morska Tolkmicko, Frombork, Suchacz, Nowa Pasłęka, Kąty Rybackie de nouveaux quais et de nouvelles marinas.
- un nouveau port spécialisé "Agroport", sera construit à Gdańsk et servira au secteur de l'agriculture pour le rechargement des produits alimentaires et des engrais. Un plan à long terme prévoit de dupliquer ce projet à Świnoujście. L'investisseur serait une société créée par le ministre de l'agriculture, appelée Agroport SA, et qui investirait un montant de 111 M€ dans chacun des deux sites à partir du budget de l'État. Un grand entrepôt de céréales contrôlé par OT Logistics existe déjà dans le port de Świnoujście.
- des investissements sont réalisés dans le terminal appartenant à la société DCT, dans laquelle le Fonds de développement polonais détient une participation de 30%.

Au premier trimestre 2020, le port de Gdańsk a dépassé les ports russes à Primorsk et à St-Petersbourg et a accédé à la deuxième place du classement des ports baltiques en termes de nombre total de transbordements. La première place occupait le port Oust-Louga (26,100 Mt, +2,3%), la deuxième – le port de Gdansk (14,802 Mt, +11,3%), suivi du port Primorsk (14,766 Mt, +17%) et le port St. Pétersbourg à la quatrième position (12,668 Mt, -12%). Par contre, le port de Gdansk a gardé la première place dans le transbordement de conteneurs à la mer Baltique ((561 396 EVP, +9%). Il est suivi du port St. Pétersbourg (437 858 EVP, -12%) et le port de Gdynia (237 712 EVP, -0,7%). Au port de Gdansk sont avant tout transbordées les marchandises diverses (6 Mt, soit une hausse de 2%), ensuite les combustibles liquides (5,7 Mt, une hausse de 25,7%), le charbon (plus d'1,6 Mt). Un accroissement a été aussi noté dans le transbordement des conteneurs (+9%), les navires rouliers (+19,6%) et dans le transport des passagers (+12,3%). Le record appartient au bois dont le transbordement a augmenté de 3 535% en g.a. Le transport des céréales a noté une baisse.

- Aérien

Un mouvement de grogne des aiguilleurs du ciel polonais dominait les actualités polonaises fin avril. Le conflit entre l'Agence Polonaise de la Navigation Aérienne (PAŻP) et les contrôleurs aériens, connu depuis 2019, risquait d'atteindre son point culminant le weekend prolongé des 1 et 3 mai et de perturber le trafic aérien européen avec l'annulation de centaines de vols. Grâce à un accord temporaire trouvé ce 28 avril, "le trafic aérien au-dessus de la Pologne ne sera pas perturbé dans les jours et les semaines à venir", a déclaré le ministre des infrastructures Andrzej Adamczyk. Le cœur du

problème est le refus des contrôleurs de vol de Varsovie de souscrire aux nouvelles règles de rémunération. Le conflit entre l'Agence nationale des services de navigation aérienne et les contrôleurs aériens date de 2019, quand l'Agence a imposé une nouvelle grille de salaire introduisant une réduction de la base de la rémunération, ce qui n'avait pas été accepté par les syndicats. Les contrôleurs ont également soulevé la question des conditions de sécurité. Ils réclamaient l'abandon du système de travail en simple équipe, soit un seul contrôleur par poste. En conséquence, sur 216 contrôleurs travaillant à l'aéroport de Varsovie, 180 ont déposé le préavis de résiliation du contrat de travail, dont 44 ont démissionné en mars et 136 autres se préparaient à partir à la fin avril 2022. Le 28 avril le gouvernement polonais a annoncé avoir trouvé « un accord temporaire » avec les contrôleurs aériens, dont la grève menaçait de chaos dans les aéroports de Varsovie et plus largement dans toute l'Europe de l'Est. "Nous avons réussi à obtenir un accord" afin de "ne pas paralyser" le trafic aérien, a déclaré Andrzej Fenrych, le vice-président du syndicat polonais des ingénieurs de contrôle du trafic aérien en soulignant en même temps que PAŻP s'est engagée à réaliser un audit et à commencer sa restructuration. Il a insisté que "ce n'est pas la fin de la guerre, c'est une trêve". En effet, l'accord est provisoire et durera jusqu'au 10 juillet 2022.

Hongrie

Energies – général

Le porte-parole du gouvernement, Gergely Gulyás, a annoncé que le plafonnement des prix du gaz et de l'électricité dans le cadre de l'obligation de service universel pour les résidents et petites entreprises coûterait 1 300 Md HUF (3,4 Md€) à l'Etat cette année si les prix du gaz restaient aussi élevés.

Les prix du gaz et de l'électricité pour les ménages en Hongrie ont légèrement baissé au second semestre 2021 par rapport à la même période en 2020, et ce malgré la forte hausse des prix de l'énergie. D'après les données d'Eurostat, le prix du gaz a baissé de 0,5%, et celui de l'électricité de 0,1% (en glissement annuel). Pour les ménages, le prix moyen du gaz en Hongrie s'est établi à 3,1 cts €/kWh de gaz, et 10 cts €/kWh d'électricité, soit un étiage au sein de l'UE. La moyenne européenne s'élève à 7,8 cts €/kWh pour le gaz (+12 % en g.a.) et 23,7 cts €/kWh pour l'électricité (+11%).

Un avion autrichien Piston est entré dans l'espace aérien hongrois sans contacter le contrôle aérien, puis a volé à moins de trois kilomètres de la centrale nucléaire hongroise de Paks. Les Gripen de l'armée hongroise se sont mis en alerte et ont escorté le Piston jusqu'à Szeged.

Energies - électricité

En janvier, la consommation d'électricité en Hongrie a atteint 4 554 GWh, ce qui constitue le chiffre mensuel le plus élevé depuis sept ans. La production brute était de 3 292 GWh dont 14,9% provenaient de sources d'énergies renouvelables (en hausse de 39,5% par rapport à l'année dernière). La production issue d'énergies fossiles a baissé de 3% par rapport à l'année passée, tandis que celle issue de l'énergie nucléaire a augmenté de 0,3%. Au sein des énergies renouvelables, l'énergie solaire représentait 39,9%, la biomasse 32,9%, et l'éolien 18%. En outre, les capacités solaires installées viennent de dépasser le seuil de 3 000 MW. La Hongrie est ainsi presque à mi-chemin de l'objectif de 6 500 MW d'ici 2030, fixé par la stratégie énergétique nationale en 2020. D'ici l'automne 2030, 1 500 MW de capacité supplémentaire pourraient être installés d'après le constructeur de parcs solaires Optimum Solar.

En mars, la consommation électrique a atteint 4 145 GWh, soit le plus haut niveau historique pour un mois de mars (+2,2% par rapport au précédent record de mars 2021). Les importations électriques en provenance d'Ukraine se sont interrompues le 24 février, mais ont repris dans la seconde quinzaine de mars alors qu'en mars 2021 l'Ukraine représentait 25,1 % de toute l'électricité importée.

La société d'énergie publique MVM a conclu un accord avec E.ON Áramszolgáltató pour acquérir la totalité de son capital et reprendre l'ensemble de ses activités de distribution sur le marché réglementé de gaz et d'électricité. Suite à cette acquisition, MVM est devenu le seul fournisseur sur ces marchés réglementés. Jusqu'alors, MVM détenait un quart d'E.ON Áramszolgáltató. E.ON conservera ses activités sur le marché concurrentiel (principalement destiné aux grandes entreprises).

Les revenus de la société énergétique nationale MVM ont doublé en 2021 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 2 851 Md HUF (8 Md€). Mais le coût des ventes a été multiplié par 2,7 sur la même période, pour atteindre 1 937 Md HUF (5,4 Md€). Le compte de résultat pour l'année 2021 est proche de l'équilibre, avec une perte après impôts de 1,14 Md HUF (3,2 M€). La hausse du chiffre d'affaires provient notamment d'acquisitions (ÉMÁSZ Hálózati à l'automne).

Energies fossiles

De nouvelles statistiques agrégées révèlent l'ampleur du tourisme pétrolier en Hongrie, conséquence du plafonnement des prix de l'essence et du diesel à 480 HUF par litre (1,26 €), depuis la mi-novembre. Au cours du premier trimestre, les ventes d'essence ont grimpé de 30% par rapport à l'année précédente (pour atteindre 383 Ml), et celles de diesel ont progressé de 37% (à 712 Ml). Pour le président de l'association des distributeurs de pétrole (MASZ), en excluant l'effet de base lié à la pandémie qui sévissait début 2021, la hausse en glissement annuel atteint tout de même plus de 20%, principalement tirée par le tourisme pétrolier en provenance des pays limitrophes.

Le plafonnement des prix de l'essence à 480 HUF, en vigueur depuis le 15 novembre, devait prendre fin au 15 mai, mais a été prorogé par le gouvernement jusqu'au 1er juillet. Sans le plafonnement, le prix de l'essence serait de 622 HUF (1,64 €) et celui du diesel 780 HUF (2,06 €).

Energies renouvelables

Le ministre des Finances Mihály Varga a doté un fonds de 12 Md HUF (31,7 M€) de subventions pour soutenir les investissements qui stimulent l'efficacité énergétique des PME. Les entreprises pourront solliciter des subventions comprises entre 75 et 500 M HUF (198 000 € et 1,3 M€) pour financer le renouvellement de leurs systèmes de chauffage, ou l'installation de panneaux solaires ou de pompes à chaleur.

Le groupe pétrolier MOL va lancer la construction d'une des plus grandes usines de production d'hydrogène vert en Europe à Százhalombatta pour 22 M€. Le projet devrait aboutir en 2023 et permettra à MOL d'utiliser une unité d'électrolyse de 10 MW fabriquée par Power Plug pour produire environ 1 600 t d'H₂ vert pur et neutre en carbone par an. Grâce à ce projet, l'émission de 25 000 t de CO₂ sera évitée chaque année. MOL utilisera l'hydrogène produit pour sa raffinerie, également présente à Százhalombatta.

Linde Gas a signé un partenariat stratégique avec le Ministère de l'Innovation et des Technologies pour promouvoir l'économie de l'hydrogène. Le directeur de Linde Gas Hungary a déclaré que son entreprise s'engage à construire une capacité de production d'hydrogène vert et à établir une infrastructure de stations-service en Hongrie conformément aux objectifs 2030 de la stratégie nationale. János Süli, ministre sans portefeuille chargé de l'expansion de la centrale nucléaire de Paks, présent lors de la signature du partenariat, a mis en valeur les liens entre l'économie de l'hydrogène et l'énergie nucléaire. Il a déclaré que lorsque les deux nouveaux réacteurs de la centrale nucléaire seraient achevés [NDR : pas avant 2030], il faudra trouver une "coopération efficace" pour développer l'hydrogène à partir de l'excédent d'électricité produit avec le nucléaire. Il a ajouté que les conditions d'une économie de l'hydrogène à Paks sont réunies grâce à la présence d'électricité, d'eau et d'un bon réseau de pipelines.

Environnement

Le groupe pétrolier MOL vient d'annoncer le rachat de ReMat, leader hongrois du recyclage des plastiques. ReMat recycle les déchets communaux et industriels pour fabriquer des granulés de plastique, qui peuvent être utilisés dans les industries de l'automobile et de l'emballage. MOL avait précédemment racheté l'allemand Aurora Kunststoffe, ce qui porte la capacité de recyclage des plastiques du groupe à 40 000 t/an. Dans le cadre de sa stratégie Shape Tomorrow 2030+, MOL prévoit d'investir 1 Md USD dans des projets sobres en carbone et durables au cours des cinq prochaines années, dont les projets de traitement des déchets constituent un élément important.

Infrastructures ferroviaires

L'entreprise de construction EB Hungary a remporté l'appel d'offre pour le renouvellement de la gare de Kelenföld à Budapest, pour un montant de 3,7 Md HUF (9,7 M€).

Infrastructures routières

Le consortium composé de Colas Út Építőipari et He-Do Építő a remporté un appel d'offres pour la construction d'une nouvelle route de contournement entre Bányaterenyé et Kisterenyé dans le comté de Nógrád pour 14,2 Md HUF (37,4 M€). Par ailleurs, He-Do Építő et Swietelsky ont remporté l'appel d'offres pour le renouvellement de la route entre Szentdomonkos et Borsodnádásd, pour 29,2 Md HUF (77 M€).

Un nouveau pont sera construit sur l'Ipel' entre la Hongrie et la Slovaquie d'ici la fin 2023, à proximité de Drégelypalánk. Le Ministre des Affaires étrangères Péter Szijjártó a annoncé cette construction en compagnie du vice-ministre slovaque Igor Matovič. Le pont mesurera 50 mètres, et coûtera 2,6 Md HUF (6,9 M€).

Infrastructures urbaines

En avril, Opus et sa filiale Mészáros és Mészáros ont remporté deux contrats de renouvellement de conduites d'eau pour 12 Md HUF (31,6 M€), à Ivánca et auprès de l'Aqueduc régional transdanubien. Mészáros és Mészáros a remporté un autre appel d'offres pour reconstruire le réseau d'eau de Jászfényszaru, pour 2,5 Md HUF (6,6 M€). Entre le 1er janvier et le 8 avril, Opus a remporté 20 Md HUF d'appels d'offres publics (52,7 M€).

Le groupe Opus, propriété de Lőrinc Mészáros, a réalisé sa meilleure performance historique en 2021, avec un résultat après impôts de 41,6 Md HUF (116 M€), après une perte de 5,6 Md HUF en 2020 (16 M€, au taux de change moyen annuel). La division énergies est le principal moteur de croissance du groupe, grâce notamment aux nombreux appels d'offres publics remportés dans le domaine de l'eau. Opus bénéficie également des acquisitions réalisées en 2021 (50% du distributeur de gaz Tigas, et l'intégralité du distributeur d'électricité Titasz). Le total du bilan d'Opus a progressé de 59% en 2021, pour atteindre 890 Md HUF (2,3 Md€), avec des passifs à long terme qui ont plus que doublé.

Transports aériens

Dans une interview, le PDG de la compagnie hongroise Wizz Air, József Váradi, se montre confiant sur la reprise du secteur cet été. D'après lui, les habitudes de consommation n'ont pas été modifiées par la pandémie. Sur les anciens marchés de Wizz Air (Hongrie, Pologne et Roumanie), la capacité reviendra à peu près aux niveaux de 2019 au printemps. Wizz Air a ouvert 18 nouvelles bases pendant la pandémie et en exploite désormais 43. La flotte s'est agrandie d'environ 40 avions. Elle est passée de 119 à l'été 2019 à 150 trois ans plus tard. La Russie et l'Ukraine représentaient 7% des capacités de Wizz Air. Ces dernières seront réaffectées vers d'autres destinations.

Wizz Air va reprendre ses vols vers les aéroports de Sardaigne, Ibiza et Palma de Majorque à partir de juin. Puis en Grèce vers Corfou, Chania, Heraklion, Mykonos, Santorin, Kos, Rhodes et Zakynthos.

Le nombre de passagers de l'aéroport international Liszt Ferenc de Budapest a augmenté de 30% entre février et mars 2022 pour atteindre plus de 796 000 passagers. Ce chiffre représente une multiplication par treize par rapport au nombre de passagers en mars 2021. L'aéroport de Budapest accueille 29 compagnies aériennes et dessert 91 destinations (80% du niveau pré-pandémique).

Transports ferroviaires

La compagnie ferroviaire nationale MÁV a signé un contrat avec Siemens pour l'achat de 115 moteurs électriques pour un montant total de 413,4 M€. Cet accord cadre permettra d'initier des commandes selon les besoins de MÁV. Les premières locomotives équipées des nouveaux moteurs seront mises en service en 2024.

Cinq personnes sont mortes et plus de dix autres ont été blessées lors de la collision d'un train et d'un camion à un passage à niveau près de Mindszent (sud du pays, proche de Szeged) début avril. Le camion transportait sept ouvriers, donc cinq sont morts. Selon les premiers éléments de l'enquête, les feux du passage à niveau fonctionnaient correctement, et le camion n'aurait pas respecté le feu rouge. La violence du choc a fait dérailler le train. Les dégâts matériels sont estimés à plus de 100 M HUF (263 000 €).

Transports urbains

Le déficit de la société de transport public de Budapest (BKV) s'aggrave inexorablement. Il devrait atteindre 26 Md HUF (68,5 M€) cette année, contre 15,7 Md HUF (43,8 M€) un an plus tôt et 6,6 Md HUF en 2020 (18,8 M€), selon les taux de change annuels moyens. La ville est en pourparlers avec le gouvernement pour l'obtention d'une subvention supplémentaire de 14 Md HUF (36,9 M€) afin d'aider BKV à faire face à la hausse des prix de l'énergie. D'après la mairie, les tickets et abonnements payés par les passagers couvraient 33% des coûts de BKV en janvier et février 2022, contre 5,7% pour l'Etat et 61% pour la ville. Pour comparaison, sur la même période en 2016, les passagers couvraient 48% des coûts, l'Etat 10,6% et la ville 41%. Les relations entre la mairie d'opposition et le gouvernement restent très tendues. Le maire Gergely Karácsony a publiquement accusé le gouvernement d'être responsable de cette situation, et d'entraver le développement et le financement de la Capitale.

MOL a remporté l'appel d'offres pour la fourniture de carburant diesel à BKV pour les trois prochaines années pour un total de 33,4 Md HUF (88 M€). MOL était le seul soumissionnaire et livrera 32,5 Ml de diesel par an.

BKV va louer 100 bus de type Mercedes-Benz Conecto Next Generation. Les bus seront mis en service avant la fin d'année et remplaceront les anciens véhicules dont certains ont plus de 30 ans. La compagnie prévoit d'acheter encore 35 bus. Ce total de 135 bus représente la première phase du processus de renouvellement conformément à la stratégie durable de l'entreprise.

La compagnie publique de transport en bus Volánbusz a signé un contrat d'acquisition de 60 bus électriques auprès de BYD Europe et Electrobus Europe pour 8,6 Md HUF (22,6 M€).

Le ministère de l'Innovation et de la Technologie a lancé un appel d'offres de 51 Md HUF (134 M€) pour l'achat de bus électriques et la construction d'infrastructures de recharge. L'appel d'offres est ouvert aux entreprises de transport public qui opèrent dans la zone d'agglomération de Budapest et dans les villes de plus de 25 000 habitants. L'Etat envisage l'achat d'environ 300 à 350 bus grâce à cet appel d'offres. Il participera au financement à hauteur de 80% pour l'achat de bus, et de 60 % pour le financement des infrastructures.

République tchèque

Energie

La société américaine Westinghouse a signé des protocoles d'accord (MoU) avec neuf autres sociétés en République tchèque. Les mémorandums concernent la coopération sur la construction potentielle du réacteur AP1000 à Dukovany et d'autres projets AP1000 en Europe centrale. Ces 9 MoU s'ajoutent aux 7 mémorandums signés en janvier dernier. Au total, Westinghouse a conclu les mémorandums avec Valvea, Hutní montáže, Spálovský, Armatory Group, TES Vsetín, Elektrotechnika, ZVVZ Group, PPA Controll et Chemcomex. Par ailleurs, à l'occasion du Business Forum américano-tchèque à Prague le 4 mai dernier, Patrick Fragman, PDG de Westinghouse, a évoqué l'éventualité de lier les offres de Westinghouse pour les projets nucléaires en Pologne et en République tchèque.

En 2021, le groupe ČEZ a produit 56 TWh d'électricité, soit 8,1% de moins qu'en 2020. En effet, la vente de la centrale à charbon de Počerady fin 2020 et la fermeture des centrales de Pruněřov I le 30 juin 2020 et d'Energotrans 3 le 17 août 2021 ont entraîné une baisse de la production d'électricité : les centrales à charbon ont généré 3542 GWh de moins en 2021 qu'en 2020. Au contraire, les centrales nucléaires et hydroélectriques ont produit respectivement 688 GWh et 104 GWh de plus en 2021 qu'en 2020. La part des sources sans émissions dans le mix électrique a ainsi représenté 60,7% en 2021.

Transports et infrastructures

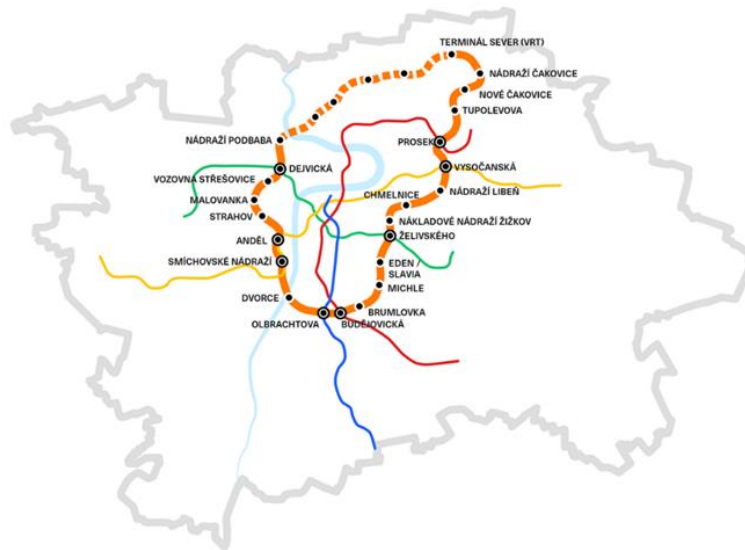
- Ferroviaire

Résultats 2021 de České dráhy (Chemins de fer tchèques). Le groupe a amélioré ses résultats financiers en 2021 par rapport à 2020, première année de pandémie, en enregistrant une perte de 1,6 Md CZK (40,5 M€), soit 2,5 Md CZK de mieux qu'en 2020. Cette évolution positive s'explique notamment par la croissance des recettes liées au transport de marchandises (filiale ČD Cargo) et les économies de service et d'exploitation réalisées. Le transport de passagers avec 121 M de passagers transportés a, quant à lui, souffert des restrictions liées au covid, notamment au cours du premier semestre 2021. Le nouveau directeur général de l'opérateur national négocie avec l'Etat et les régions une augmentation des tarifs pour les services fournis dans le cadre des obligations de service public en raison de la hausse des prix de l'électricité et du diesel et a annoncé une hausse des tarifs voyageurs de 15 à 20% à compter de décembre 2022.

Deux mois après sa reprise par Renfe et CAF, l'opérateur ferroviaire privé Leo Express a mis fin au contrat d'acquisition de trois unités électriques EMU Sirius construits par la CRRC chinoise (avec une option pour 30 trains Sirius supplémentaires) d'une valeur de 5 Md CZK (202 M€). Ces trois trains qui devaient entrer en service en 2021, n'ont toujours pas obtenu leur homologation, retardée par la pandémie.

- Urbain

Afin de désengorger les quartiers du centre-ville les plus encombrés et de simplifier les trajets des usagers, la mairie de Prague envisage la construction d'une cinquième ligne de métro dans la capitale. Baptisée ligne O, elle comprendrait 23 stations et aurait un tracé circulaire de 36 km reliant non seulement les trois lignes de métro existantes, mais aussi la future ligne D et dont la forme pourrait favoriser le développement des quartiers périphériques et un aménagement urbain désormais plus polycentrique. Cette ligne devrait connecter également la future gare LGV Terminal Nord. Un appel d'offre sera lancé d'ici la fin de l'année pour l'étude de faisabilité.



- Transport aérien et spatial

La société publique chargée du contrôle du trafic aérien (ŘLP), qui était jusqu'à la crise du Covid très rentable, a enregistré en 2021 une perte de 799 M CZK – 32 M € (contre une perte de 1,46 Md CZK – 59 M€ en 2020). L'activité aérienne s'est établie à 361 000 vols, chiffre le plus faible en près de vingt ans et même inférieur de 5% à celui de 2020. L'entreprise a mis en place des mesures d'économies de fonctionnement (- 30% par rapport à 2019), un gel des salaires et le licenciement de 8% des employés.

Environnement

Le ministère de l'environnement a décidé d'allouer 347 M CZK – 14 M € pour soutenir le développement de 61 petites centrales photovoltaïques. Avec l'apport du Fonds national pour l'environnement (SFŽP, auquel contribue le Fonds de modernisation), la subvention publique s'élèvera au total à 686 M CZK. Cette mesure s'inscrit dans la volonté de réduire la dépendance de la République tchèque aux énergies fossiles et aux ressources russes. Elle permettra de construire des centrales photovoltaïques sur des sites d'entreprises pour assurer leur propre consommation, de placer des panneaux photovoltaïques en toits de supermarchés et de soutenir 27 projets contribuant à la transformation des régions charbonnières (Moravie-Silésie, Ústí nad Labem et Karlovy Vary).

Slovaquie

Energie

- Electricité

Selon les données d'Eurostat, au deuxième semestre 2021, le prix de l'électricité en Slovaquie facturé est comme suit :

- Client résidentiel (2 500 kWh < Consommation < 5 000 kWh): 13,45 € / 100 kWh, en augmentation de 2,2 % en glissement annuel, contre un prix moyen dans l'UE de 14,45 € / 100 kWh, en forte augmentation de 15,4 %. Les taxes et les prélèvements ont représenté 37,2 % du prix (36 % en moyenne dans l'UE). Exprimé en standard de pouvoir d'achat, le prix de l'électricité facturé au client

résidentiel a été de 20,17 € / 100 kWh, c'est-à-dire 3,52 € / 100 kWh inférieur à la moyenne européenne.

- Client non résidentiel (500 MWh < Consommation < 2 000 MWh): 16,14 € / 100 kWh en hausse de 2,2 % contre un prix moyen dans l'UE de 17,46 € / 100 kWh, en hausse de 14,6 %. Les taxes et les prélèvements ont représenté 38,1 % du prix (40,9 % en moyenne dans l'UE – on note que la part des taxes et des prélèvements a baissé de 5,2 points pour la moyenne européenne tandis qu'elle reste stable pour la Slovaquie). Exprimé en standard de pouvoir d'achat, le prix de l'électricité facturé aux clients non résidentiels s'est établi à 20,05 € / 100 kWh, c-à-d 1,92 € / 100 kWh supérieur à la moyenne européenne.

- Gaz

Selon les données d'Eurostat, au deuxième semestre 2021, le prix du gaz facturé au client :

- Résidentiel (20 GJ < consommation < 200 GJ) : 4,23 € / 100 kWh, en forte diminution de 11,9 % pour un prix moyen dans l'UE de 7,8 % qui a connu une hausse de 12 %. Les taxes et les prélèvements ont représenté 16,5 % du prix (contre 30,2 % en moyenne dans l'UE). Exprimé en standard de pouvoir d'achat, le prix du gaz facturé aux ménages a atteint 5,26 €/kWh soit 2,63 € / kWh inférieur au prix moyen européen.
- Non résidentiel (10 000 GJ < consommation < 100 000 GJ) s'est établi à 3,94 € / 100 kWh, en hausse de 2,9 % contre le prix moyen dans l'UE de 4,96 € / 100 kWh, en forte augmentation de 48 %. Les taxes et les prélèvements ont représenté 20,1 % du prix (contre 26,4 % en moyenne dans l'UE). Exprimé en standard de pouvoir d'achat, le prix du gaz facturé aux ménages a atteint 4,9 €/kWh soit 0,29 € / kWh inférieur au prix moyen européen.

Selon le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, l'interconnexion gazière entre la Slovaquie et la Pologne devrait être opérationnelle en juillet 2022. Cette interconnexion permettra à la Slovaquie de profiter des terminaux GNL sur la côte de la mer Baltique en Pologne. L'interconnexion devait être lancée déjà l'année dernière voire au premier trimestre 2022 mais la guerre en Ukraine a impacté les travaux. Les travaux sont assurés par la société Eustream, filiale de la principale compagnie de gaz SPP et chargée du transit du gaz russe à travers le territoire slovaque et, du côté polonais, par la société Gaz-System. Les coûts sont estimés à 142 M€ pour la partie slovaque. La capacité devrait atteindre 5,1 Md m³ vers la Slovaquie et 6,1 Md m³ vers la Pologne. La longueur du gazoduc est de 164 km dont 103 km en Slovaquie.

Le 1er mai, la principale société de gaz SPP a obtenu la livraison de GNL américain via le terminal croate à Krk. Le volume de cette livraison s'élevait à 93 M m³ dont 5 M m³ ont été acheminés vers la République tchèque par la filiale de SPP en Tchéquie. Il s'agissait de la première fourniture physique de GNL pour le marché tchèque assurée par SPP.

- Nucléaire

En raison de la situation géopolitique, le ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, a rouvert le sujet sensible concernant l'extraction de l'uranium en Slovaquie. Il y a deux sites à l'est du pays avec un potentiel d'exploitation. Selon les estimations, les réserves pourraient couvrir la consommation pendant les 70 prochaines années. Néanmoins, les activistes écologiques et les habitants des zones concernées ont fait amender les lois rendant toute exploitation difficile. En effet, une éventuelle activité doit être approuvée par référendum local et, pour l'instant, l'opinion publique y est défavorable. M. Sulik est d'avis qu'une telle extraction devrait être assurée par une société publique. Pour mémoire, des recherches et sondages à l'est du pays ont été menés pendant les années 2005-2015 par la société privée Ludovica Energy. Les travaux ont coûté 25 M€ et se sont réalisés en partenariat avec l'ancien actionnaire canadien auprès de Ludovica Energy, la société Tournigan Energy.

- Energies renouvelables

Fin avril, le président de la société publique chargée du réseau de transmission électrique, SEPS, a annoncé que la puissance installée des énergies renouvelables augmenterait de 170 MW prochainement. Le président a rappelé que la puissance installée des centrales éoliennes et solaires n'était que de 500 MW fin 2020 pour augmenter de 407 MW supplémentaires l'année dernière grâce au renforcement de l'interconnexion entre la Slovaquie et la Hongrie. Cette augmentation est intervenue après la période de onze ans pendant laquelle le raccordement des centrales solaires et éoliennes au réseau n'était pas autorisé. Les autorités slovaques ont à l'époque argumenté notamment par les prix de soutien trop élevés des énergies renouvelables et par l'instabilité du réseau causé par la production verte. En ajoutant également les petites ressources locales, la puissance installée devrait passer de 584 MW en 2020 à 1027 MW en 2021 puis à 1316 MW en 2022. Le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek a également évoqué la modification du système de soutien aux énergies renouvelables par le recours à l'investissement financé notamment par les fonds européens. A ce titre, le secrétaire d'Etat a mentionné le plan de relance (122 M€ dédiés aux énergies renouvelables), le fonds de modernisation (400 M€) ainsi que la nouvelle période de programmation 2021-2027 des fonds européens.

Dans le cadre des subventions pour les ménages, l'Agence slovaque d'innovation et énergétique a prévu le lancement de la troisième édition de son programme. Les différents formulaires pour les demandes de subvention à l'achat des chaudières à la biomasse et des panneaux photovoltaïques et solaires devaient être disponibles début mai mais l'Agence a finalement temporairement suspendu la procédure en raison d'un intérêt énorme pour les subventions. Elle est en train de réévaluer le financement du projet.

- Hydrogène

La petite municipalité Blatna na Ostrove (900 habitants, à 40 km de Bratislava) sera la première municipalité Slovaque à tester le recours à l'hydrogène. En effet, de juin à septembre, la société de distribution du gaz, SPP-distribucia, ajoutera 10 % d'hydrogène dans le gaz naturel. D'ici octobre 2025, SPP-distribucia planifie d'ajouter 5 % d'hydrogène dans le gaz sur tout le territoire slovaque pour atteindre 10 % en 2030.

La région de Kosice à l'est du pays a adopté sa stratégie hydrogène il y a trois ans et vient de signer un mémorandum avec la société Kosit chargée de la gestion des déchets pour la production d'H₂. Le consortium ainsi créé avec une part de 50 % pour chacun des deux partenaires doit encore être approuvé par les conseillers régionaux. L'hydrogène proviendrait de la chaleur issue de la valorisation des déchets non recyclables et de l'énergie solaire. L'hydrogène ainsi produit devrait suffire aux besoins de 50 bus de transport interurbain. La région alloue cette année 630 000 € pour financer des technologies hydrogène. Pour mémoire, Kosit exploite l'un des deux incinérateurs dans le pays en y valorisant annuellement 120 000 t de déchets non recyclables. Aujourd'hui, cette valorisation sert à la production de chaleur pour la ville de Kosice. La région s'est inspirée du modèle allemand qui a été d'ores et déjà appliqué à Wuppertal. Le directeur de Kosit est visé développer cette même technologie à Kosice au plus tard en 2026. Par ailleurs, la région a déjà acheté dix vélos français à hydrogène (Pragma mobility).

Selon le président de l'Association de l'hydrogène en Slovaquie, M. Jan Weiterschütz, en 2025, chaque chef-lieu régional devrait être doté d'une station à hydrogène et le nombre de stations devrait s'élever à 25 en 2030. La consommation d'hydrogène devrait atteindre 45 000 t en 2025 dont 30 000 t dans l'industrie, 10 000 t dans les transports et 5 000 dans le secteur énergétique. Concernant le transport, le nombre de véhicules devrait s'établir à 4 000 pour les voitures particulières, 260 bus, 600 poids lourds et 600 véhicules utilitaires légers.

- Chaleur

Le gaz est la première ressource énergétique utilisée pour le chauffage en Slovaquie. En effet, 66 % des appartements sont chauffés par le gaz suivi par les combustibles solides (21,3 %) et l'électricité (4,5 %). Les combustibles solides sont les plus répandus dans la région de Zilina (Slovaquie du nord, 43,4 %) et sont le moins utilisés dans la région de la capitale (1,8 %). La région de Trnava a la part la plus importante d'énergies renouvelables (27,5 %). En ce qui concerne les ressources de la cogénération à haute performance, le gaz est à l'origine de 61 % de l'électricité produite, la combinaison du gaz avec l'antracite représente 29 %.

Les six centrales de chauffage publiques fusionnées en une seule entité juridique MH Teplarensky holding ont réalisé une perte de 46 M€ l'année dernière. La perte vient notamment d'une opération comptable à savoir de la réévaluation des biens des centrales avant la fusion. En effet, le profit de fonctionnement a connu une hausse de 40 % en g.a. pour s'établir à 50 M€. Pour mémoire, MH Teplarensky holding regroupe les centrales de chauffage urbain à Bratislava, à Trnava, à Zilina, à Martin, à Zvolen et à Kosice.

- Pétrole

Le 22 avril, l'Autorité de concurrence a approuvé la prise du contrôle par la filiale slovaque du groupe hongrois MOL, Slovnaft, de la société Normbenz opérant 16 stations-service sous l'enseigne « Lukoil ». Pour mémoire, il y a en Slovaquie environ 900 stations-service dont 254 de la société Slovnaft.

Transports

- Transport routier

Le 3 mai, le ministère des Transports a lancé le premier AO pour des pistes cyclables, abris et râteliers à vélos – visant les municipalités d'au moins 20 000 habitants et communes à 5 km de ces villes. Ce premier AO est doté de 36,5 M€. Au total, le ministère y dédiera un budget de 105 M€. Les intéressés peuvent déposer leurs demandes électroniques du 16 mai au 15 août. Sont éligibles les municipalités, les régions, les organisations rattachées aux budgets des collectivités locales, la société ferroviaire publique chargée des infrastructures ZSR. Si le montant maximal de subvention n'est pas défini, les coûts éligibles par 1 km ne peuvent pas dépasser 0,5 M€. Le ministre a rappelé que la rétroactivité des coûts engagés est possible. Ainsi, la période éligible s'étale du 1er février 2020 jusqu'au 31 mars 2026. Les formulaires sont disponibles sur le site du ministère www.mindop.sk/cyklo

Début avril, la Société nationale des autoroutes a annulé l'AO pour les services de péage lancé en 2021. La valeur estimée de ce marché était de 290 M€, mais la réalisation de l'AO a été impactée et ralentie par plusieurs recours portant notamment sur l'avantage donné à l'opérateur actuel, la société SkyToll. En effet, cette dernière pouvait utiliser les unités de bord (OBU : On Board Unit) qu'elle avait à disposition et en stock. L'AO a été, à de nombreuses reprises, prolongé pour être finalement annulé le 6 avril dernier. La Société nationale des autoroutes promet un nouvel AO très prochainement. En outre, la valeur estimée de ce marché devrait baisser de 290 M€ à seulement 50 M€ car les autorités ne prévoient que 100 000 OBU à la place de 500 000 unités prévues au départ. En effet, entre temps, la situation en Europe a considérablement changé car le projet initial des services de péage slovaque n'a pas pris en considération l'introduction du système de péage au niveau européen. Grâce à ce système européen, les poids lourds et les bus n'ont plus besoin d'avoir d'unités de bord différentes mais une seule est suffisante car le système technique de ces appareils est unifié et capable de communiquer dans les différents EM. La Slovaquie est le dernier pays à mettre en place ce système européen ; le ministère des Transports prévoit son lancement en automne. Par ailleurs le système européen pourrait couvrir la période entre la fin du contrat avec SkyToll (fin 2022) et la mise en place du nouveau système au niveau national (mi-2023).

En outre, la Société nationale des autoroutes est en train d'évaluer les offres concernant l'AO sur le système informatique de péage en tant tel quel. La valeur estimée de ce marché public est de 42 M€ et l'offre la plus basse a été déposée par la société tchèque Czech Toll. Le lancement du système durera un an et il est donc clair que le nouveau système ne sera pas opérationnel à l'échéance du système actuel opéré par SkyToll. En effet, le contrat avec SkyToll arrive à l'échéance à la fin de cette année. Pour autant, le système sera opérationnel pendant cette période grâce au système européen déjà mentionné. La composante qui assure la compatibilité et l'intégration du système européen avec le système national a été livrée par SkyToll pour 6 M€. La Société nationale des autoroutes est en train d'évaluer les actifs et biens de SkyToll pour les récupérer après la fin du contrat dont notamment les portiques mais aussi les véhicules et le personnel de SkyToll et les intégrer au sein de la nouvelle société publique chargée du péage, Mytny urad, qui devrait commencer ses activités à partir du 1er janvier 2023. Alors que la part payée à Skytoll a baissé de 50 % à 37 % des recettes de péage (notamment après la suppression de la surveillance des véhicules sur les routes régionales et le couplage de différents tronçons payants), les autorités slovaques ont pour objectif de baisser la rémunération à 11% des recettes. Pendant le premier trimestre de l'année 2022 les recettes tirées du péage électronique se sont établies à 58,9 M€, en hausse de 4,6 M€ en glissement annuel.

Alors que la part des véhicules électriques n'est que de 3 % en Slovaquie, le nombre de nouveaux véhicules électriques enregistrés connaît une hausse significative. En effet, il n'y avait que 390 nouveaux véhicules électriques enregistrés en 2019 mais en 2020, il y en avait 1813 et l'année dernière 2 326. Quant aux véhicules GPL, en 2019, 254 véhicules se sont enregistrés pour augmenter à 541 enregistrements en 2020 et 965 en 2021.

- Transport ferroviaire

Le 3 mai, les transporteurs ferroviaires de marchandises ont manifesté à Bratislava. Les transporteurs voulaient attirer l'attention sur l'état dégradé des rails et la faible compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport routier. Les transporteurs ferroviaires ont adressé une lettre ouverte aux représentants du gouvernement slovaque pour les inciter à un débat interministériel. Le ministre des Transports, M. Andrej Dolezal, a confirmé l'état dégradé des rails. Afin de remédier à cette situation, le ministère veut passer par la priorisation claire des projets et un calendrier des reconstructions.

Fin avril, le ministère des Transports a informé le public que la nouvelle société assurant le transport ferroviaire entre Komarno et Bratislava dans l'intérêt public pourrait être connue en été. Les intéressés ont jusqu'au 30 mai pour préparer les offres et la nouvelle société sera sélectionnée après le 30 juin. Selon le ministre des Transports, il y aura cinq ou sept sociétés qui déposeront une offre. Pour mémoire, il s'agit de la première ligne ferroviaire qui a été libéralisée et dont l'opération a été réalisée par la société privée tchèque RegioJet pendant les années 2012-2020. Par ailleurs, le ministère est en train de préparer le calendrier de la libéralisation du transport ferroviaire de passagers pour les dix prochaines années, dont la diffusion est prévue encore en 2022.

- Transport aérien

Au premier trimestre 2022, l'aéroport de Bratislava a accueilli 137 525 passagers soit deux fois moins qu'au premier trimestre 2019. Si l'aéroport a dépassé pendant les deux premiers mois de l'année le nombre de passagers observés au premier semestre 2021, le mois de mars a été impacté par la suppression des vols vers l'Ukraine.

Environnement

Selon l'étude de la Banque centrale, en 2021, les entreprises slovaques ont émis plus d'émissions qu'avant la pandémie. Cela ne correspond pas à la situation observée en Europe. Après analyse des données détaillées, cette hausse est expliquée par la spécificité slovaque. En effet, deux sociétés, l'usine métallurgique US Steel Kosice et sa filiale Ferroenergy sont responsables pour 43,1% des émissions du

système européen d'échange de quotas d'émission en Slovaquie. Ainsi, la hausse observée en 2021 résulte presque uniquement de ses deux sociétés qui ont tiré à la hausse les émissions du pays. Pour les autres sociétés, la Banque centrale constate une stagnation ou une légère hausse. La bonne performance de US Steel et de Ferroenergy en 2021 a provoqué la hausse des émissions de ces deux sociétés de 36 %. En supprimant ces deux sociétés des statistiques slovaques, les émissions baisseraient de 5 % par rapport à l'année 2019 ce qui correspond à la tendance européenne.

Lituanie

Énergie

Fin avril, le gouvernement a approuvé le dispositif d'aide comprenant le plafonnement des tarifs de l'électricité et le gel des prix du gaz à partir du 1er juillet 2022. Une fois validé par le Parlement lituanien, ce nouveau mécanisme coûterait à l'Etat 570 M€ pour les compensations aux ménages et 120 M€ pour celles aux entreprises.

- Gaz

Le gazoduc GIPL permettant le transport de gaz naturel entre la Pologne et la Lituanie a été inauguré le 5 mai, en présence des chefs d'Etat polonais, lituanien et letton, ainsi que de la commissaire européenne à l'énergie. Longue de 508 kilomètres et d'une valeur de 500 M€, cette liaison gazière est un projet géostratégique clé qui élargit le marché européen du gaz en intégrant les pays baltes et la Finlande et qui permet d'utiliser davantage les capacités du terminal GNL de Klaipėda. A l'occasion de cette inauguration, les présidents polonais et lituaniens ont souligné l'importance de l'indépendance énergétique régionale dans le contexte de pressions politiques et de chantage énergétique exercés par la Russie. Le Président lituanien a rappelé que le prochain projet énergétique stratégique de la Lituanie était la synchronisation du réseau électrique balte au réseau continental européen. Cette connexion pourrait être mise en œuvre plus tôt que prévu, dès au premier trimestre 2024.

Le terminal GNL de Klaipėda devrait suffire pour alimenter en gaz les trois pays baltes. Cependant, pour ce faire, il devrait fonctionner à capacité maximale, c'est-à-dire en continu et sans interruption tout au long de l'année, ce qui est pratiquement impossible car ces terminaux fonctionnent généralement à environ 70 % de leur capacité. Selon le ministère de l'énergie, la Lituanie était en train d'évaluer la viabilité économique d'une expansion de la capacité de regazéification du terminal GNL. Si les calculs et les possibilités économiques le permettaient, la Lituanie pourrait agrandir le terminal.

- Pétrole

Orlen Lietuva, la raffinerie lituanienne de pétrole brut située à Mazeikiai, dans le nord-ouest de la Lituanie devrait fermer pour une maintenance de près de deux mois à partir du 7 mai. Ces révisions de maintenance programmées ont généralement lieu tous les quatre ans. La dernière maintenance datait de 2018. Le redressement de cette année sera plus important car, en plus des travaux habituels, il s'agira de moderniser la chaîne de production de craquage catalytique de l'usine. La modernisation prévue par Orlen de sa raffinerie de brut lituanienne à 640 M€ renforcera la sécurité de toute la région. De plus, Orlen Lietuva prévoit de construire un parc éolien de 57 MW pour produire de l'électricité pour ses propres besoins.

- Nucléaire

Le dernier des 190 fûts de combustible nucléaire usé a été déplacé en avril de la centrale nucléaire lituanienne fermée d'Ignalina vers sa nouvelle installation de stockage provisoire. L'achèvement de ce projet aussi complexe sur le plan technique marque une étape importante dans l'histoire de l'usine.

Infrastructures

LTG Infra, responsable de la mise en œuvre du projet Rail Baltica en Lituanie, a signé un contrat avec la société italienne Rizzani de Eccher pour la construction du pont ferroviaire sur la Neris près de Jonava. D'un montant de 64 M € et d'une longueur de 1510 mètres, ce sera le plus grand pont des pays baltes. Il devrait être achevé dans deux ans et demi. Une attention toute particulière sera portée à l'impact environnemental de ce projet, étant construit dans un site Natura 2000.

La Lituanie a lancé la construction d'un tronçon de Rail Baltica, le chemin de fer européen à écartement standard, entre Kaunas, la deuxième plus grande ville de Lituanie, et la frontière du pays avec la Lettonie.

Lettonie

Energie

Afin de poursuivre le développement de la production d'énergie renouvelable et de trouver de nouvelles solutions pour réduire les coûts de l'énergie électrique, l'entreprise Enefit a lancé en Lettonie un projet pilote pour les ménages, leur proposant d'acheter l'électricité directement auprès des parcs éoliens locaux. Le projet pilote offre de nouvelles possibilités de coopération entre utilisateurs et producteurs, avec des avantages mutuels. Les ménages ont la possibilité de signer des contrats avec les producteurs d'énergie éolienne et de convenir d'un prix de l'électricité fixe à long terme. Le producteur, quant à lui, reçoit des garanties de consommation et la possibilité de planifier son développement dans un environnement stable. Actuellement, l'accord avec les promoteurs de parcs éoliens baltes prévoit un prix fixe pour six ans, garantissant un prix de 0,164 €/kWh. A titre de comparaison, le prix moyen fixe actuel de l'électricité en Lettonie est d'environ 0,23 €/kWh.

Le gestionnaire de réseau de transport d'électricité « Augstsprieguma Tikls » (AST) a annoncé une procédure de négociation pour la fourniture et l'installation de systèmes de stockage d'électricité pour un montant de 58,66 M€. Le projet prévoit la synchronisation des réseaux électriques des pays baltes avec l'Europe continentale, ainsi que le développement du système de transport d'électricité en installant des batteries de stockage d'électricité de 20 MW et de 60 MW dans le réseau letton, dans les sous-stations de Rezekne et de Tume.

Infrastructures

Quatre entreprises ont été sélectionnés pour participer à la deuxième étape de l'appel d'offres lancé le 17 décembre 2021 par l'entreprise « Eiropas Dzelzceļa līnijas », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, et portant sur la surveillance de la réalisation des travaux de la **construction de la ligne principale de Rail Baltica en Lettonie**. Parmi les candidats retenus figurent les entreprises DB Bahnbau Gruppe GmbH (Allemagne), Italferr (Italie), Systra S.A. (France) et Tecnica y Proyectos S.A. (TYPSA) (Espagne). Il est prévu de conclure un contrat FIDIC avec le gagnant de la deuxième étape de passation de marché à la fin de 2022.

À compter du 1er juin, les prix de l'approvisionnement en eau et de l'assainissement à Riga augmenteront de 21,4 %, passant de 1,59 à 1,93 €/m³, a déclaré la Commission de régulation des services publics (SPRK). Les tarifs actuels de la compagnie des eaux de Riga avaient été approuvés en 2018. La SPRK a précédemment déclaré que l'augmentation des prix pour les services de gestion de l'eau sont dus notamment à la hausse des coûts de l'électricité, de la chaleur, du gaz et autres.

Transport

Dans le cadre d'une étude de marché organisée par la Direction des transports routiers (ATD), afin d'identifier un **opérateur ferroviaire susceptible d'assurer le transport de voyageurs par rail en Lettonie**,

cinq entreprises qui fournissent déjà des services de transport public par rail en Europe et dans d'autres pays ont manifesté leur intérêt. Parmi les opérateurs ayant soumis les offres figurent JSC "Pasažieru vilciens" (opérateur actuel), "Leo Express Global", qui assure les services de transport ferroviaire de passagers en République Tchèque et en Allemagne, ainsi que le groupement d'entreprises SIA "Latvijas Sabiedriskais autobuss", "Keolis S.A." et Syntus B.V., prestataires de services en Australie, au Royaume-Uni, aux États-Unis, en Norvège, en Suède et au Danemark. Une décision sur la libéralisation partielle ou totale du marché de transport ferroviaire de voyageurs devrait être prise cet été à l'issue de l'évaluation des offres.

Estonie

Energie

- Prix de l'énergie

En avril 2022, les prix de l'énergie représentaient en moyenne 19% des dépenses des ménages – record européen. Cette part ne cesse de croître depuis un an : entre avril 2021 et avril 2022, le prix de l'électricité pour les ménages a augmenté de 119%, celui du chauffage de 57,7% et enfin celui du gaz de 237,2%. La hausse est plus modérée pour les carburants (+32,5% pour l'essence et +48,6% pour le diesel).

Le mois d'avril a marqué la fin des mesures de soutien gouvernemental aux ménages. Les factures ont donc explosé pour les ménages, se situant sensiblement au même niveau que les mois d'hivers de 2020 en dépit d'une consommation bien plus faible.

Le CEO d'Eesti Energia, Hando Sutter, a livré ses prévisions pour l'année à venir. Il prévoit une explosion des prix de l'électricité pendant l'hiver, à plus de 200 € /MWh. Ce prix pourrait diminuer si le gouvernement faisait le choix d'augmenter considérablement la part de schistes bitumineux (exploités par Eesti Energia) dans son mix énergétique, de manière temporaire.

La coalition gouvernementale cherche de nouveau un terrain d'entente sur la possibilité de réduire la TVA sur les produits énergétiques, de 20% à 9%. Le Parti du Centre porte cette position depuis novembre dernier, mais le parti de la Réforme s'y refuse pour l'heure. Néanmoins, les décisions prises par les pays voisins de l'Estonie pourraient infléchir cette position.

- Résultats économiques 2021 & T1 2022

Eesti Energia a enregistré des recettes records au premier trimestre 2022, avec 571,5 M€ de ventes – soit 92% de plus qu'au premier trimestre 2021. Il s'agit par ailleurs du meilleur résultat de l'histoire de l'entreprise sur un trimestre. De même, l'entreprise a enregistré un profit record de 163 M€ sur le trimestre. Ce résultat est principalement porté par la hausse du prix de l'électricité sur ses pays d'opération (Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie et Pologne).

Enefit Green, filiale d'Eesti Energia, a enregistré un profit de 34,9 M€ au premier trimestre 2022. Ce profit est porté par la hausse des prix de l'énergie et par une augmentation de la production d'électricité renouvelable (368 GW/h sur le premier trimestre 2022, 22% de plus qu'un an auparavant). Le surplus de production s'explique principalement par les conditions très favorables à l'éolien en ce début d'année.

Elering a réalisé un profit de 4,3 M€ sur le premier trimestre 2022. C'est considérablement moins que lors du premier trimestre 2021 (18,1 M€). Cette différence s'explique principalement par de forts investissements consentis pour stabiliser et sécuriser le réseau depuis le début de la guerre en Ukraine. Également, la hausse du prix de l'électricité a considérablement augmenté le coût des pertes électriques du réseau (environ 10,9 M€ sur le trimestre).

- Electricité

En mars 2022, l'Estonie a produit 875 GWh d'électricité, soit 88,6% de plus qu'en mars 2021 et 48,6% de plus qu'en février 2022. Au premier trimestre 2022, Eesti Energia a produit 1,7 TWh d'électricité. C'est 31% de plus qu'à la même période l'an passé. Sur ce total, seuls 0,4 TWh sont d'origine renouvelables. Cela traduit le regain de compétitivité des schistes bitumineux, pour lesquels la demande a augmenté de 25% par rapport au premier trimestre 2021. Au premier trimestre 2022, l'Estonie a produit 645 GWh d'électricité à base d'énergie renouvelable, soit 25,5% de la consommation électrique du pays. La biomasse (biogaz et déchets inclus) est à l'origine de 53,5% de cette production, soit 345 GWh, malgré une baisse de 17% par rapport au premier trimestre 2021. Cette baisse est compensée par les excellents résultats de l'énergie éolienne, qui a produit 226 GWh d'électricité, soit 35% du total. Enfin, l'énergie solaire poursuit sa croissance et a généré 64,5 GWh sur les trois premiers mois de l'année.

En avril 2022, le réseau de distribution électrique Elektrilevi a reçu 1090 demandes de connexion de producteurs au réseau. La grande majorité de ces demandes provient de particuliers ayant installé des panneaux solaires sur leur terrain. En conséquence, le potentiel maximal du réseau est aujourd'hui estimé à 378 MW, soit 31 MW de plus qu'en mars 2021.

Le conseil d'administration d'Elektrilevi a été intégralement remanié au 1er mai 2022. Cela tient à de nouvelles règles fixées par le Energy Market Act, stipulant qu'aucun membre du conseil d'administration ne peut occuper de fonctions similaires dans une autre compagnie énergétique. Le conseil d'administration était intégralement composé de représentants d'Eesti Energia, société mère d'Elektrilevi. Il s'agit d'une étape majeure vers la séparation des deux entreprises, souhaitée par le gouvernement.

Les GRT des pays baltes ont officiellement créé une joint-venture afin de piloter et stabiliser le réseau balte. Nommée Baltic RCC, cette entreprise sera basée à Tallinn et devrait commencer à opérer à la fin de l'été 2022. Chaque GRT dispose de 33,3% des parts de Baltic RCC.

- Energies renouvelables

Elcogen, développeur d'hydrogène vert, a annoncé la construction d'une nouvelle usine à Tallinn. L'usine devrait s'étendre sur 10 000 m² et produira des piles à combustible. La mise en service est espérée pour 2023. Cette construction est principalement financée par HydrogenOne Capital Growth, à hauteur de 24 M€. En contrepartie, l'investisseur est devenu actionnaire minoritaire de l'entreprise.

L'entreprise suédoise OX2 a signé un accord de coopération avec l'estonien TMV Green afin de développer différents projets d'éolien onshore, pour une capacité totale de 500 MW.

- Nucléaire

Fermi Energia a signé un accord de coopération avec l'entreprise canadienne Laurentis Energy Partners, dans le but de construire un SMR en Estonie.

Selon la dernière enquête d'opinion de Kantar Emor, 68% des personnes interrogées sont en faveur du développement d'un SMR en Estonie. Ce soutien se retrouve chez les sympathisants de chaque parti politique estonien, de manière plus ou moins importante (56% de soutien au sein du parti écologiste, 83% de soutien au sein du parti de la Réforme).

Enfin, les travaux du groupe de travail interministériel dédié à la question nucléaire devraient être accélérés par le déploiement d'un budget supplémentaire de 250 000 €. L'objectif est d'avoir un rapport final rendu fin 2023, au lieu de mi-2024.

Infrastructures

- Rail Baltica

Rail Baltica Estonia a enregistré des résultats financiers records en 2021, obtenant 23,8 M€ de revenus – contre 11,2 M€ en 2020. Le profit enregistré en 2021 s'élève à 11,9 M€, là encore un nouveau record. Ces résultats financiers sont encourageant alors que Rail Baltica Estonia va commencer plusieurs chantiers majeurs en 2022 (terminal d'Ülemiste, électrification de certaines lignes, écoducs...). L'appel d'offre pour la construction du terminal d'Ülemiste a été publié mi-mars. Il s'agit de l'appel d'offre le plus important émis par Rail Baltic Estonia, à hauteur de 170 M€ pour un chantier courant jusqu'en 2026. Les réponses peuvent être fournies jusqu'au 23 mai.

Par ailleurs, un sondage d'opinion mené en avril montre un soutien record au projet Rail Baltica au sein de la population estonienne. 69% des personnes interrogées soutiennent ce projet, avec un soutien massif des plus jeunes.

- Logements et aménagement urbain

La ville de Tallinn a obtenu un prêt de 100 M€ de la Nordic Investment Bank (NIB) afin de soutenir sa politique d'aménagement urbain. La majorité de ce budget sera alloué à l'amélioration de l'efficacité énergétique des infrastructures (écoles, crèches, centre d'hébergement).

Au premier trimestre 2022, 2 320 permis de construire ont été octroyés en Estonie. C'est 13,8% de moins que lors du premier trimestre 2021. Cette baisse s'explique par une hausse de l'incertitude sur le marché de la construction, liée à la forte inflation des matériaux. Plusieurs constructeurs préfèrent refuser certains chantiers aujourd'hui.

- Gestion de l'eau

L'entreprise de gestion des réseaux d'eau de Tallinn a dégagé un profit net de 2,9 M€ sur le premier trimestre 2022 – soit 1,7 M€ de moins qu'au premier trimestre 2021. Cette diminution tient principalement à des investissements réalisés pour construire de nouvelles canalisations à travers la ville.

Transports

- Automobile

Après une bonne année 2021, le secteur automobile connaît un début d'année difficile. En avril, 1778 nouvelles voitures ont été vendues dans le pays, soit 25,8% de moins qu'en avril 2021. Cette baisse est consécutive aux bons résultats de 2021, à la hausse des prix et au rallongement des délais de livraison.

Depuis le 1er mai, le contrôle technique est obligatoire pour les voitures sans permis. Une période de tolérance de 6 mois est appliquée. Ce contrôle devra être réalisé tous les deux ans, voire tous les ans pour les véhicules ayant plus de 10 ans.

Enfin, BMW a lancé son service de recharge électrique automobile en Estonie, par le biais de la BMW Charging Card. 164 stations de chargement sont compatibles avec le système de BMW à travers le pays.

- Ferroviaire

Malgré une hausse de ses revenus commerciaux (3,9 M€), Elron a enregistré un déficit de 1,4 M sur le premier trimestre 2022. L'augmentation du nombre d'utilisateurs (1/3 de voyageurs de plus qu'au T1 2021) et la hausse des prix des billets n'a pas suffi à compenser la hausse des prix de l'énergie et le coût des travaux de maintenance réalisés.

En mars 2022, le fret ferroviaire a reculé de 23,1% en glissement annuel et s'est établi à 1,6 Mt transportées. La baisse est principalement imputable à l'arrêt des importations de produits russe, notamment les engrais chimiques.

Dans le même temps, le secteur ferroviaire a enregistré 586 000 passagers. C'est une forte hausse par rapport à février 2022 (+32,9%) et par rapport à mars 2021 (+70,3%).

Estonian Railways a présenté des comptes équilibrés pour le premier trimestre 2022, en dépit d'une chute des revenus commerciaux de 6,1% par rapport au premier trimestre 2021.

Urmas Klaas, maire de Tartu, a exprimé son souhait d'ouvrir une ligne ferroviaire reliant Riga et Tartu dès l'été 2023. Cette ligne serait gérée par la compagnie lettone Pasazieru, et serait un prolongement de la ligne Riga – Valka. Néanmoins, il faut encore déterminer le financement de cette ligne et obtenir le soutien du ministère des Affaires Economiques de l'Estonie.

- Maritime

TS Laevad, opérateur en charge des liaisons maritimes entre les îles estoniennes et le territoire métropolitain, a enregistré une hausse du nombre de passagers de 20% entre avril 2021 et avril 2022, avec 168 013 passagers. L'entreprise note être revenue à son niveau de 2019 et s'attend à une très forte activité cet été.

Tallink Grupp a connu un mois d'avril record, transportant 465 945 passagers – soit 452% de plus qu'en avril 2021. La moitié de ces passagers ont transité sur la ligne Tallinn – Helsinki.

En revanche, les ports estoniens ont connu une légère baisse du fret maritime transitant en leur sein. 9,06 Mt de biens ont transité dans les ports estoniens lors du premier trimestre 2022, avec 5,9M de biens chargés depuis l'Estonie et 3,1 M déchargés en Estonie.

- Aérien

La compagnie NyxAir a officiellement réouvert sa ligne reliant Pärnu et Helsinki. Ouverte jusqu'au 28 août, cette ligne réalisera deux vols par semaine (jeudi et dimanche).

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

Erki Urva a démissionné de son poste de CEO de Nordica en janvier 2022. L'entreprise a récemment annoncé ne pas vouloir le remplacer tant que la Commission Européenne n'aura pas rendu sa décision quant à la fusion des trois compagnies aériennes appartenant à l'Etat estonien. Dans le même temps, Nordica a annoncé un profit net de 1 M€ pour l'année 2021 – contre un déficit de 10,5 M€ en 2020. La reprise du trafic aérien est la principale explication. De même, l'Aéroport de Tallinn a enregistré un profit net de 2,4 M€ au premier trimestre 2022 – contre une perte nette de 382 000 sur la même période l'an passé. Ce résultat s'explique principalement par la reprise du trafic, illustré par une multiplication des revenus commerciaux par 2,5. Sur le T1 2022, 432 685 passagers ont transité par l'aéroport de Tallinn – soit 5 fois plus que lors du premier trimestre 2021.

Nordic Aviation Group, filiale de Nordica, a acheté un Airbus 320 d'une capacité de 180 places. Il s'agit du premier engin de cette taille rejoignant la flotte de Nordica.

Les aéroports régionaux ont vu transiter 10 017 passagers lors du trimestre, répartis sur 35 lignes. La plupart des trajets étaient en direction d'Helsinki et de Stockholm, mais il faut souligner le retour des opérations touristiques (11% des passagers de ces aéroports régionaux) – en particulier vers l'Egypte et les Îles Canaries.

- Mobilités douces

La fréquentation des transports en commun en Estonie a dépassé son niveau de 2019, pour la première fois depuis le début de la pandémie. Les lignes de bus (+26%), les lignes maritimes (+31%) sont davantage utilisées qu'en 2021, malgré une baisse de la validation des titres de transport.

La Police de Pärnu a renouvelé sa flotte de trottinettes électriques pour 2022. Il s'agit, pour l'heure, de la seule police municipale utilisant ce moyen de transport en Estonie.

La ville de Tallinn a publié un appel d'offre pour la construction de la ligne de tram reliant le quartier d'Ülemiste (où se situe l'aéroport de Tallinn) et le vieux port de Tallinn. Cette nouvelle ligne est attendue pour le 30 juin 2024 au plus tard.

L'entreprise polonaise PESA a remporté l'appel d'offre concernant la fourniture de 23 nouveaux trams à la ville de Tallinn pour une valeur de 50 M€, et à partir de 2024. Chaque tram aura une capacité de 300 personnes et fonctionnera intégralement à partir d'énergies renouvelables.

Environnement

Le Ministère des Affaires Etrangères et l'Académie Estonienne des Sciences a lancé un appel à projet de recherche autour de l'Arctique. L'objectif de l'Estonie est d'associer un représentant universitaire aux échanges internationaux autour de l'Arctique, principalement sur les questions de lutte face au changement climatique. Deux bourses de 60 000 € seront attribuées en ce sens.

Une pétition demandant une plus grande protection des forêts estoniennes a été signée par près de 4000 personnes et a été remise au Parlement Estonien. Cette pétition a lieu alors que le gouvernement envisage d'augmenter les quotas de coupe pour accroître la production d'électricité par biomasse.

Le gouvernement va revoir sa feuille de route pour l'application de son document « General Principles of Climate Policy Until 2050 », considérant un certain retard pour l'objectif de neutralité carbone pour 2050. Cette nouvelle feuille de route devrait également tenir compte de la situation en Ukraine et pourrait être d'une ambition inférieure.

Une étude commandée par le Ministère de l'Environnement dans le cadre du projet européen « OILSPILL » a mis en lumière l'incapacité de l'Etat à identifier et éliminer efficacement la pollution maritime. Le rapport propose principalement une application plus stricte et plus lourde du principe de pollueur-payeur, de sorte à ce que le paiement couvre également le travail d'identification.

L'entreprise de gestion de la forêt (RMK) a dévoilé un plan visant à planter 24 M d'arbres en 2022. La grande majorité des arbres plantés seront des pins (10,62 M) et des épicéas (10,55 M). Le reste sera réparti entre bouleaux et aulnes.

Sélection d'événements à venir

17-18 mai 2022 : Conférence sur l'hydrogène, à Bratislava

18 mai 2022 : Conférence sur le nucléaire « Nuclear Energy for Latvia » [online]

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

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

08-09 juin 2022 : « Czech Raildays », à Brno avec la présentation du TGV (rame 16)

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

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

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international



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

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