



VEILLE DÉVELOPPEMENT DURABLE

D'EUROPE CENTRALE ET DES ETATS BALTES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE VARSOVIE

Juillet- Août 2022

Sommaire

- ❖ **Zoom sur le conflit russo-ukrainien**
 - Secteur du transport p 2
 - Secteur de l'énergie..... p 3
 - Autres secteurs..... p 11

- ❖ **Autres faits saillants**..... p 12
 - Pologne..... p 12
 - Hongrie..... p 20
 - République tchèque..... p 28
 - Slovaquie..... p 31
 - Lituanie..... p 40
 - Lettonie..... p 41
 - Estonie..... p 43

Zoom – conflit russo-ukrainien

Secteur du transport

Nouvelle controverse autour du transit de marchandises vers Kaliningrad

Après une première controverse en juillet, lorsque la Lituanie avait restreint le transit des marchandises à destination de Kaliningrad, l'enclave soulève de nouvelles questions relatives à l'application des sanctions. Le 22 juillet, les chemins de fer lituaniens, Lietuvos geležinkeliai, avaient repris le transit vers Kaliningrad des marchandises russes soumises aux sanctions, et pour lesquelles existent des exemptions dans le cas de ce transit. L'accalmie fut de courte durée ; début août, la Russie a signalé à la Lituanie qu'elle se trouverait prochainement dans l'incapacité de faire circuler ses marchandises. En effet, les paiements des sociétés russes à destination de Lietuvos geležinkeliai pour ce transit étaient jusqu'à présent traités par la banque lituanienne Šiaulių bankas ; celle-ci a abruptement annoncé qu'elle cesserait de traiter ces opérations à partir du 1^{er} septembre, craignant de se placer en violation des sanctions contre la Russie. En retour, Lietuvos geležinkeliai, ne recevant pas de paiements, cesserait de fournir ses services aux Russes. La banque Šiaulių bankas n'a cependant pas reçu de consignes fermes de la part des autorités nationales lui permettant de reprendre ces transactions, bien que la Commission européenne ait réaffirmé que le transit des marchandises vers Kaliningrad et les paiements qui lui sont associés bénéficient d'une exemption dans le régime de sanctions.

Le 26 août, le Ministre des Transports et de la Communication Marius Skuodis a clarifié que les paiements concernés étaient possibles et légaux, et que l'État garantissait que seules les marchandises autorisées étaient transportées. Les banques lituaniennes en ont été informées par écrit. Le ministre a toutefois maintenu une part d'ambiguïté, en rappelant que ces paiements restaient avant tout soumis aux relations commerciales entre les banques lituaniennes et les entreprises russes, davantage qu'aux relations diplomatiques entre la Lituanie et la Russie. Šiaulių bankas a signalé qu'elle n'autoriserait les paiements que dans des cas exceptionnels, étudiés au cas par cas.

La situation reste bloquée pour le moment, mais des solutions alternatives sont à l'étude. Par exemple, les paiements pourraient être traités par des banques d'autres pays.

L'approvisionnement électrique du secteur ferroviaire en jeu en République tchèque

Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires (Správa železnic), premier consommateur d'électricité de République tchèque en volume (1,31 TWh/an), a annoncé des difficultés pour conclure son nouveau contrat de fourniture d'électricité pour 2023. L'établissement a essayé, sans succès, d'en acheter aux enchères à la Bourse tchéco-morave et à la Bourse de Prague. Par ailleurs, **l'opérateur ferroviaire national České dráhy (Chemins de fer tchèques) n'a pas non plus de contrat conclu pour l'année prochaine**, aucun des négociants présents sur la bourse n'ayant manifesté d'intérêt. Le ministre des Transports Martin Kupka a cependant écarté le risque que les trains cessent de circuler à partir de janvier 2023.

Secteur de l'énergie

Premiers signes de tension sur le charbon en Pologne

Le 22 août, le plus grand producteur de charbon en Pologne, Polska Grupa Górnicza, a annoncé qu'il renforçait **le rationnement de la vente de cette matière première, de 5t à 3t**. Ce volume ne permet pas de couvrir les besoins totaux des ménages pour l'hiver. La Pologne compte 3,8 millions de foyers chauffés par le charbon.

À la mi-juillet, les sociétés PGE Paliwa et Węglokoks ont été obligées par une décision du Premier ministre Mateusz Morawiecki d'importer en Pologne d'ici le 31 octobre 2022, un total de 4,5 Mt de charbon convenant aux ménages. En août, l'ambition a été ajustée: le charbon doit être acheté par les entreprises avant la fin octobre 2022 et transporté en Pologne avant la fin avril 2023 (la décision précédente prévoyait un délai d'achat jusqu'à la fin août et un délai de distribution jusqu'à la fin octobre). Outre les délais, le volume à faire entrer dans le pays par les deux entités change également, passant de 4,5 Mt à 5 Mt.

De la même façon, la **société de transport ferroviaire PKP-CARGO a été chargée par le premier ministre Morawiecki du transport**, depuis les ports polonais, de ce charbon, qui est la priorité du gouvernement. PKP-CARGO peut prétendre à une compensation du Trésor en cas de non réalisation partielle ou complète de ses autres contrats.

Le 11 juillet, le président a signé la loi qui introduisait **un prix garanti du charbon accessible à tous les ménages** à hauteur de 996,60 PLN brut/t (212€) dans la limite de 3t avec compensation pour les entreprises de vente de charbon à hauteur de 1073,13 PLN brut (228€). En l'absence d'intérêt des entreprises pour le système de compensations, le gouvernement l'a modifiée 10 jours plus tard en remplaçant le système de prix garanti par une subvention ponctuelle à hauteur de 3 000 PLN (640€) pour les ménages qui utilisent une chaudière à charbon, brique ou pellet contenant au moins 85 % de charbon pour se chauffer. Le coût du programme est estimé à environ 11,5 Md PLN (2,44 Md€). L'entrée en vigueur le 12 août de cette a été suivie par de massives demandes de modifications des déclarations obligatoires au registre national des modes de chauffage, et de demandes multiples par foyers.

Les autorités polonaises se sont également rapprochées des ports baltes, afin de sécuriser les capacités de traitement du charbon à destination des ménages.

Enfin, l'unité à charbon de 910 MW de la centrale électrique de Jaworzno, appartenant à Tauron, a connu un **arrêt de production** non programmé dans la nuit du 20 au 21 juillet à cause de **problème d'approvisionnement en charbon**, connu également par d'autres centrales électriques. Un nouvel arrêt a eu lieu à compter du 6 août, afin d'effectuer le nettoyage complet de la chaudière et du piège à scories. La société Rafako (qui a construit l'unité et qui gère sa maintenance) a alerté le vice-Premier ministre Jacek Sasin et Mateusz Berger, plénipotentiaire du gouvernement pour l'infrastructure stratégique énergétique, du contexte de pénurie de charbon dans lequel fonctionne la centrale depuis le mois de mai de cette année. « *Malgré le manquement apparent de Tauron à ses obligations contractuelles de fournir du charbon aux paramètres et à la quantité appropriés, Rafako n'a formulé aucune réclamation à l'encontre du groupe Tauron et a déclaré sa pleine coopération pour assurer le bon fonctionnement de l'unité dans des conditions changeantes. C'est pourquoi nous avons été extrêmement surpris par la tentative de forcer par la direction principale de Tauron à faire fonctionner l'unité de 910 MW de Jaworzno avec du charbon qui pourrait entraîner un accident industriel* ». disent les représentants de Rafako. Tauron dément ces informations.

Réduction de 15% de la consommation de gaz, pas pour tous...

Lorsque les Ministres européens de l'énergie sont parvenus, le 26 juillet, à un accord de réduction volontaire de 15% de la consommation de gaz naturel par les États membres entre le 1^{er} août 2022 et le 31 mars 2023, la Présidente de la Commission européenne, Ursula Von der Leyen, avait signalé que la Lituanie était déjà « sur la bonne voie » pour atteindre cette cible. D'après le gouvernement lituanien, aucune mesure drastique supplémentaire ne sera nécessaire. **La Lituanie est en bonne voie pour atteindre son objectif d'économies de gaz cet hiver.** Auparavant très dépendante du gaz russe, la Lituanie a radicalement changé de trajectoire dès 2014, inquiète de la posture agressive adoptée par son voisin en Europe de l'est. La même année, un important terminal de GNL est entré en activité dans la ville portuaire de Klaipeda ; il est, dans le contexte actuel, d'une valeur stratégique inestimable pour l'ensemble des États baltes, et potentiellement au-delà. Il a permis à la Lituanie de faire partie des premiers pays européens à arrêter totalement ses importations de gaz russe, le 1^{er} avril 2022. La consommation de gaz naturel, toutes origines confondues, a d'ores et déjà **baissé de 30% au premier semestre 2022 en Lituanie**. L'augmentation des prix de l'énergie, particulièrement marquée dans cette région, pousse ménages, entreprises et municipalités à réduire leur consommation de leur propre chef. On note notamment l'augmentation du recours au télétravail et la réduction de l'éclairage de nuit dans certaines villes. Dans la plupart des villes, l'essentiel du chauffage provient de biocarburants ; le gaz ne posera donc pas de problème majeur cet hiver, mais en cas d'urgence, les municipalités pourront exceptionnellement avoir recours au mazout. Au-delà de ces mesures relativement anecdotiques, la Lituanie compte poursuivre sa politique énergétique sur sa trajectoire actuelle.

Il convient enfin de préciser que **les États baltes bénéficient d'une exception sur l'objectif de réduction de la demande de gaz en cas de déconnexion soudaine du réseau BRELL**, le réseau électrique intégré à la Russie dont ces pays font toujours partie. Si un tel scénario se produisait, la Lituanie aurait alors la possibilité d'utiliser autant de gaz que nécessaire pour maintenir une distribution d'électricité stable. Ce scénario est peu probable, d'après le ministre lituanien de l'Énergie, car la Russie aurait également beaucoup à perdre de la mise hors service de BRELL. En particulier, l'enclave de Kaliningrad ne pourrait pas assurer de manière autonome ses besoins en électricité. Cela n'a pas empêché la Lituanie de se joindre aux autres États baltes pour obtenir cette mesure de précaution.

La Slovaquie est satisfaite des issues du conseil énergie extraordinaire 26 juillet, ayant obtenu plusieurs exceptions. Tout d'abord, **les mesures de réduction ne toucheront pas l'industrie critique** dont l'industrie chimique, métallurgique etc.. Ensuite, **la Slovaquie profitera d'une meilleure période de référence** – à la place de la moyenne des cinq dernières années, ce n'est que la dernière année qui sert de référence et sera également pris en considération le taux de remplissage des réservoirs de gaz. La moyenne de consommation pendant la période d'août à mars au cours des cinq dernières années était de 3,674 Md m³. Après les négociations, elle est désormais définie à hauteur de 3,874 Md m³ pour la période du 1^{er} août 2022 jusqu'au 31 mars 2023, soit 0,2 Md m³ en plus. Cette hausse vient du fait que la période de référence appliquée à la Slovaquie (août 2021 – mars 2022) reflète déjà la reprise de l'économie après la pandémie (la consommation à hauteur de 4,3 Md m³ pendant cette période est supérieure à la moyenne des cinq dernières années. L'industrie slovaque a salué le résultat de négociation. Selon l'Association des unions industrielles et du transport, la hausse de 0,2 Md m³ devrait être une « une réserve de précaution » suffisante. En effet, selon l'Association, sous la pression des prix du gaz, les industriels cherchent d'ores et déjà des mesures d'économie et la consommation a baissé.

La Hongrie s'est opposée seule lors du conseil exceptionnel énergie du 26 juillet au plan européen de réduction de la consommation de gaz à hauteur de 15%. L'opposition de la Hongrie n'a pas empêché l'adoption du plan à la majorité qualifiée, auquel elle sera soumise in fine. Dans

un commentaire, le Ministre des Affaires étrangères a qualifié cette proposition « d'infondée, inutile, inapplicable, et nuisible qui ignore complètement les intérêts nationaux, sert à des fins purement de communication et à sauver la crédibilité de certains politiciens occidentaux ». Le Premier ministre considère cette nouvelle comme « alarmante » et que « Bruxelles a fait un autre pas vers l'économie de guerre ». Cela n'a toutefois pas empêché le porte-parole du gouvernement de déclarer ensuite que **la Hongrie serait en mesure de répondre aux attentes de l'UE d'une réduction de 15 % de la consommation de gaz naturel** si une décision était prise en la matière. Par ailleurs, le gouvernement hongrois a annoncé le **contenu de son plan d'urgence** de déconnexion du gaz, permettant in fine la réduction de la consommation de gaz, et comportant trois niveaux. Le niveau 1 « prévision précoce » peut être mis en œuvre par le Président de l'autorité de régulation de l'énergie (MEKH), lorsqu'une baisse des approvisionnements est prévue. Ce niveau entraîne une obligation d'information renforcée pour les entreprises du secteur du gaz envers la MEKH. En cas de détérioration de la situation, la MEKH peut activer le niveau 2 « alerte », qui prévoit la formation d'un comité de crise chargé d'analyser les perturbations de l'approvisionnement et de trouver de nouvelles sources d'approvisionnement sur le marché, tout en surveillant la demande. Le comité recommande ensuite des mesures au ministre des Technologies et de l'Industrie. Ce dernier est le seul à pouvoir activer le niveau 3 « d'urgence ». A ce stade, le marché n'est plus capable de fournir l'approvisionnement nécessaire, et des mesures de déconnexion sont prises pour réduire la demande, avec pour objectif de préserver aussi longtemps que possible les consommateurs protégés (hôpitaux, foyers sociaux, population générale). Si les utilisateurs censés être déconnectés continuent à consommer du gaz, ils seront débranchés de force, et seront tenus responsables des dommages. La gestion technique des déconnexions est assurée par FGSZ Földgázszállító, sous la supervision de la MEKH. **Les premiers utilisateurs déconnectés sont les centrales électriques capables de substituer le gaz naturel par le pétrole en moins de quatre heures.** Celles-ci sont tenues par la loi de maintenir une réserve de pétrole brut qui doit leur permettre d'assurer l'équilibre du système électrique entre 8 et 16 jours. **Par la suite, ce sont les consommateurs industriels, commerciaux, et agricoles qui sont déconnectés** (à l'exclusion de ceux qui produisent des aliments de base). Tout d'abord les consommateurs au-dessus de 2 500 m³/heure, puis au-dessus de 500, puis 100 m³/heure, puis toute cette catégorie de consommateurs. L'étape suivante concerne les gros producteurs d'aliments (usines d'abattoirs par exemple). **A ce niveau d'urgence, le transit du gaz destiné aux pays voisins peut être réduit, et les engagements nationaux primeront sur les liens internationaux.** Par ailleurs, l'Etat peut ordonner un jour férié, limiter les horaires d'ouverture des locaux privés ou publics, des magasins, ainsi que la température maximale de chauffage de tous les bâtiments qui accueillent du public, ainsi que des institutions publiques. En dernier recours, la Hongrie peut solliciter le fonds de solidarité européen pour maintenir la demande des consommateurs protégés. A ce jour, le niveau 1 n'a pas été mis en œuvre. Le plan d'urgence énergétique, détaillé précédemment, n'entre pas dans ce dispositif.

Enfin, **la Pologne ne se considère pas liée à l'engagement de réduction** de sa consommation gazière. L'impact du prix du gaz a été tel, que la consommation du gaz en Pologne a diminué de 10% (janv-juillet 2022 en g.a.) et pourrait atteindre 13,8% d'ici la fin d'année.

Flux de l'oléoduc Droujba perturbé, Slovnafat puise dans ses réserves

L'opérateur ukrainien UkrTransNafta a interrompu le transit du pétrole russe via l'oléoduc Droujba vers la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie, entre le 4 et le 10 août; les autorités locales ont informé le public le 9 août. La société Transpetrol a confirmé que la société

ukrainienne UkrTransNafta avait arrêté les livraisons du pétrole russe car le système interbancaire avait refusé le paiement daté du 22 juillet au titre du mois d'août, pour le transit réalisé par la société russe Transneft par l'intermédiaire de la société russe Gazprombank. Ce paiement a été évalué comme un paiement tombant sous les sanctions contre la Russie et a été retourné vers l'émetteur russe. Pourtant Gazprombank n'est pas ciblée par les sanctions.

La Hongrie a été modérément affectée par cette réduction de l'approvisionnement, car sa raffinerie est actuellement en travaux de maintenance, et MOL dispose de réserves suffisantes à moyen-terme.

Cependant, afin de ne pas négativement impacter la production, **Slovnaft a utilisé ses réserves de pétrole pour produire sans interruption**. Pour mémoire, Slovnaft dispose d'une réserve pour 15 jours, idem pour Transpetrol. L'agence publique Administration des réserves nationales slovaques disposent des réserves pour 120 jours, et la loi lui impose des réserves minimales pour 90 jours. Même si la société Slovnaft est raccordée à un autre oléoduc, Adria, qui assure le transit depuis la côte croate, ce dernier n'a pas la capacité suffisante pour couvrir tous les besoins de Slovnaft. En outre, la raffinerie Slovnaft n'est pour l'instant capable de traiter que le pétrole lourd russe.

MOL et sa filiale slovaque Slovnaft ont proposé de payer les frais (10 M EUR) directement à UkrTransNafta afin de régler le problème. Les approvisionnements vers Bratislava et Százhalombatta ont repris vers la mi-août. Slovnaft est prête à refaire cette procédure le mois suivant si une autre solution de mécanisme de paiement n'est pas trouvée. Pour mémoire, les Etats membres de l'UE se sont mis d'accord sur l'embargo sur le pétrole russe à partir de décembre 2022. La Slovaquie bénéficie d'une exception permanente pour sa propre consommation.

Les réserves de gaz au cœur des préoccupations pré-hivernales

En Lettonie, la ministre de l'économie Ilze Indriksone a affirmé de nouveau le 31 août 2022 que la Lettonie disposait de **réserves de gaz suffisantes pour assurer la période de chauffage hivernale entre octobre 2022 et avril 2023**. La ministre a rappelé que les consommations de gaz naturel estimées pour la prochaine saison de chauffage sont de 6,9 TWh et qu'elles seront couvertes par le stock actuel de 5,6 TWh et les accords signés sur la fourniture de 1,3 TWh. En outre à l'heure actuelle, au total 11,6 TWh de gaz naturel ont été stockés dans l'installation d'Incukalns en provenance principalement du terminal GNL de Klaipeda en Lituanie, dont 5,6 TWh appartenant à des sociétés enregistrées en Lettonie et 6 TWh appartenant à des sociétés enregistrées à l'étranger (Estonie et Lituanie). Les 5,6 TWh détenus par des entreprises lettones comprennent notamment la réserve de sécurité gérée par Latvenergo, société publique énergétique. Par ailleurs, le 23 août 2022, **le gouvernement letton a décidé d'octroyer 193,48 M EUR du budget d'Etat pour assurer la création de réserves de gaz naturel** à hauteur de 1,8-2,2TWh à partir de l'année prochaine afin de garantir la stabilité du réseau électrique, dans le cas d'une déconnexion anticipée du réseau électrique BRELL, prévue initialement pour 2025. L'acquisition des réserves de gaz au terminal GNL-LNT de Klaipeda et leur stockage dans la réserve souterraine gazière Incukalns sera assurée par la société énergétique « Latvenergo » au quatrième trimestre de 2022.

La réalisation d'un nouveau terminal GNL en Lettonie concourt à la sécurisation gazière du pays : le 30 août 2022, le gouvernement a décidé que le nouveau terminal GNL sera réalisé par l'entreprise AS "Skulte LNG Terminal". Le montant des investissements pour la réalisation du projet est estimé à 120M EUR, y compris le terminal et le gazoduc pour l'acheminement du gaz jusqu'au site de stockage souterrain à Incukalns. Le principal actionnaire d'AS "Skulte LNG

Terminal" à hauteur de 86,5% est l'Association de terminal national GNL (fondée par cinq personnes physiques lettones), tandis que 13,5% sont détenus par l'homme d'affaires américain d'origine lettone, Peter Ragauss. Le projet doit être achevé avant l'automne 2024.

La **Hongrie** dispose de stockages permettant de couvrir 37% des besoins annuels, et la **République tchèque** 39% (84% de la capacité de stockage). En comptabilisant l'achat de parts dans un terminal flottant de GNL aux Pays-Bas, le Premier ministre Petr Fiala estime que le pays est ainsi à même de couvrir les besoins pour l'hiver. En complément, la déclaration d'assistance mutuelle en cas de rupture d'approvisionnement en gaz signée à Prague le 11 juillet dernier, prépare la solidarité tchéco-allemande. Un accord définissant des mesures concrètes de solidarité en cas de crise devrait compléter celle-ci d'ici l'hiver.

La **Slovaquie** dispose de suffisamment de stock pour couvrir 49% de ses besoins annuels. Pour autant, le gouvernement slovaque a approuvé le projet de loi imposant à partir de décembre aux fournisseurs de gaz **l'obligation de stocker du gaz dans les réservoirs**. Cette obligation concernera tout fournisseur détenant une autorisation du Régulateur et le volume du gaz à stocker dépendra de la part du marché du fournisseur. ce projet de loi doit encore être approuvé par le parlement. Enfin, la **Pologne** fait valoir des réservoirs pleins, mais ces stocks ne représentent que 15% de ses besoins annuels.

En attendant son terminal GNL, l'Estonie relance les usines de schistes bitumineux et prévoit une réforme de son marché de l'électricité.

L'extraction de schistes bitumineux va considérablement s'accroître dans les prochains mois. Suite aux différentes décisions gouvernementales, autorisant l'usage des schistes bitumineux pour remplacer le gaz en matière de chauffage urbain, l'exploitation de schistes bitumineux a repris dans plusieurs usines du nord-est de l'Estonie. Ces usines étaient fermées depuis 2 ans, du fait des engagements environnementaux de l'Estonie. Enefit Power, filiale d'Eesti Energia en charge de l'exploitation des schistes, a procédé à l'achat du matériel nécessaire et au recrutement du personnel qualifié. Cette exploitation est pour l'instant ralentie par le délai de livraison des différents équipements de minage.

L'usage de cette énergie, extrêmement polluante, doit permettre d'augmenter la production énergétique du pays tant pour se substituer au gaz que pour alimenter le réseau électrique. Si l'utilisation supplémentaire du schiste bitumineux en remplacement du gaz pour le chauffage urbain n'est autorisée qu'à titre temporaire, aucune information ne filtre sur la durée de cette augmentation pour le réseau électrique.

L'impact sur les prix risque devrait être limité mais cette relance devrait permettre d'assurer davantage de continuité dans l'approvisionnement. En outre, ce sont plus de 300 emplois qui sont créés à la faveur de cette réouverture, principalement dans la région de l'Ida-Viru, historiquement défavorisé et russophone.

Dans sa volonté d'accroître les capacités de production nationale pour se passer du gaz russe, l'Estonie a commencé en avril des travaux afin d'accueillir un méthanier GNL flottant à Paldiski. Ce méthanier sera partagé avec la Finlande, et se postera au niveau du Balticconnector. Les travaux du quai d'amarrage de Paldiski se sont terminés le 31 août (un jour d'avance). Elering, doit désormais connecter ce quai au Balticconnector. L'Estonie espère une mise en service du terminal dès novembre 2022, et certains acteurs privés imaginent même une entrée en service dès la mi-octobre. Pour l'heure, l'Estonie est légèrement en avance sur son plan et devrait être

le premier terminal terminé de la région (devant celui d'Inkoo, à l'embouchure finlandaise du Balticconnector).

Enfin, conséquence de la hausse des prix de l'énergie observée depuis le début de la guerre, le gouvernement estonien a engagé une réflexion sur le marché de l'électricité. Elle vise à 1/ réformer le marché NordPool, afin d'assurer plus de transparence et à réviser les modalités de fixation du prix maximal. Cette volonté fait suite au pic atteint le 16 août entre 18 heures et 19 heures, lorsque l'électricité coûtait 4000 EUR MWh. 2/ mettre en place un service universel, permettant à tous les ménages de signer (s'ils le souhaitent) un contrat à tarif réglementé, sans contrainte pour annuler leur contrat actuel. Ce tarif doit être fixé par l'Autorité de la Concurrence estonienne dans les prochaines semaines, et devrait avoisiner les 180 EUR par MWh. Un débat est actuellement en cours pour étendre cette possibilité aux entreprises. D'autres mesures sont actuellement discutées au Parlement afin d'alléger les coûts pour les consommateurs (réduction des droits d'accises et utilisation étendue du carburant détaxé).

L'Etat d'urgence énergétique déclaré en Hongrie

Le 13 juillet, le gouvernement a déclaré « **l'Etat d'urgence énergétique** ». En raison de la hausse des cours du gaz et de l'électricité, et par anticipation de ruptures d'approvisionnement sur le marché européen, la Hongrie entend se préparer à une « crise énergétique de grande ampleur », et disposer de suffisamment d'énergie pour l'hiver prochain. En conséquence, un plan en sept points a été annoncé :

1. Le plafonnement des prix du gaz et de l'électricité pour les consommateurs résidentiels, limité aux foyers dont la consommation est inférieure à la moyenne (cf. infra).
2. La production domestique de gaz doit être portée de 1,5 à 2 Md m³/an, même si le coût de production est élevé.
3. Restrictions sur les exportations de gaz et de bois de chauffage.
4. Accélération de la production d'électricité à partir de lignite et de charbon.
5. Le ministre des Affaires étrangères et du Commerce a pour mandat d'acheter rapidement 700 M m³ de gaz sur les marchés. Or, la chute récente du forint à un étiage historique renchérit les coûts d'achat à l'étranger.
6. La centrale au lignite de Mátra doit être relancée dès que possible.
7. L'exploitation de la centrale nucléaire de Paks doit être étendue, notamment en ce qui concerne ses heures de fonctionnement avec le recrutement d'équipes supplémentaires pour le travail de nuit. A plus longue échéance, le gouvernement s'engage à prolonger la durée de vie des réacteurs actuels de Paks de dix à vingt ans alors que leur fermeture est actuellement prévue entre 2032 et 2037.

En complément du point 1. :

Les consommateurs résidentiels qui consomment plus qu'une moyenne fixée par le gouvernement paieront à partir du 1^{er} août un prix majoré, mais inférieur à celui du marché, sur la fraction excédentaire, sans rétroactivité.

Pour l'électricité, les consommateurs paieront le tarif régulé de 36 HUF/kWh (9 cts EUR) jusqu'au seuil annuel de 2 523 kWh (soit 210 kWh /mois), et 70,1 HUF/kWh (17 cts EUR) au-delà, ce qui reste inférieur au prix réel du marché à 268 HUF/kWh (67 cts EUR). En cas de présence d'un compteur heure creuses/heures pleines, le tarif de nuit est fixé à 23,1 HUF/kWh (5,8 cts EUR) dans les limites annuelles et 62,9 HUF/kWh au-delà.

Pour le gaz, les consommateurs paieront le tarif régulé de 102 HUF/m³ (25 cts EUR) jusqu'au seuil annuel de 1 790 m³¹ (149 m³ par mois), puis 732,4 HUF/m³ (1,85 EUR) au-delà en août et septembre et 752,5 HUF/m³ (1,90 EUR) entre octobre et décembre², contre un prix de marché à 1 020 HUF/m³ (2,58 EUR). Le gouvernement a choisi de porter la limite annuelle à 2 329 m³ (194 m³ par mois) pour les familles avec trois enfants, et augmente le seuil de 300 m³ (25 m³ par mois) par enfant supplémentaire. Dans la pratique, les fournisseurs apprécieront le franchissement des seuils annuels, selon la période de facturation, sur une base annuelle de 365 jours.

L'objectif de la mesure vise à réduire la consommation d'énergie de la population hongroise, comme l'a rappelé le Premier ministre dans une interview. Les observateurs ont souligné qu'il s'agissait d'un changement de direction du gouvernement, qui jusqu'à présent encourageait le maintien de prix énergétiques les plus bas possibles, dans l'objectif de protéger les « familles hongroises », et ce malgré les pressions environnementales. La mesure pourrait avoir un impact sur 1,4 M de foyers consommateurs d'électricité sur les 5,6 M que compte le pays, et 900 000 des 3,5 M de foyers consommateurs de gaz. Elle est prévue jusqu'à la fin de l'année, et sera révisée trimestriellement. L'impact de la mesure donne lieu à des désaccords entre le gouvernement et les experts du secteur, ces derniers estimant que plus de la moitié de la population subira une hausse non négligeable de leurs dépenses liées au gaz et à l'électricité. Il convient par ailleurs de souligner que la mesure risque d'avoir un impact sur les propriétaires de véhicules électriques, gros consommateurs d'électricité. Fin 2021, 42 000 voitures avec des plaques vertes (véhicules électriques) étaient immatriculées en Hongrie.

La Commissaire européenne à l'énergie, Kadri Simson, a publié un communiqué sur ce plan d'urgence énergétique hongrois dans lequel elle regrette l'absence de notification préalable [NDR : dans le cadre de la tentative d'amélioration des relations avec la Commission en vue de la recherche d'un accord sur le plan de relance, la Hongrie avait promis une semaine auparavant de renforcer la concertation sociale et le dialogue avec la Commission, comme de limiter la prise de décision unilatérale]. Le communiqué précise que la déclaration d'état d'urgence doit intervenir en présence d'une menace manifeste d'interruption de l'approvisionnement, et doit être notifiée à la Commission. Pour ce qui est des restrictions aux exportations, la Commission rappelle que tous les États membres de l'UE sont soumis à des obligations de solidarité en matière de sécurité de l'approvisionnement et qu'ils sont tenus d'aider leurs voisins en cas de besoin urgent. Elle ajoute que les restrictions aux exportations sur le marché intérieur ne peuvent être justifiées que par des motifs très spécifiques, tels que la protection de l'ordre public et de la santé publique, mais jamais pour des motifs économiques. La Commission est entrée en contact avec les autorités hongroises, ce qui sous-tend un potentiel nouveau contentieux politique et juridique.

En complément du point 2 :

Le ministre des Technologies et de l'Industrie a été chargé d'examiner l'environnement des licences d'extraction de gaz et devra soumettre avant le 1^{er} octobre une proposition pour simplifier la réglementation et l'accélération des licences, notamment par l'identification des projets d'importance économique nationale.

Dans cette perspective, le gouvernement souhaite accélérer le développement d'un champ gazier non traditionnel dans le sud-est de la Hongrie, afin que les premières extractions

¹ Le seuil était fixé initialement à 1 729 m³ gaz/an (144 m³/mois), puis a été porté à 1 790 m³/an au 23 août.

² La version initiale du décret prévoyait un prix uniforme de 747 HUF (1,89 EUR) entre août et décembre pour la consommation de gaz excédentaire aux seuils fixés. Le 9 août, le gouvernement a modifié le décret qui réduit donc le prix majoré du gaz lors de la fin d'été, mais l'augmente pour les mois d'automne et de début d'hiver.

commencent en 2023. Le projet « Corvinus » est mené par un conglomérat que dirige MVM, et auquel participe Horizon General, filiale du groupe américain Aspect Holdings.

En complément du point 3 :

Le décret, publié en août, oblige la déclaration d'export du bois de chauffage à l'Office national de la sécurité de la chaîne alimentaire, qui en notifie le ministère de l'Agriculture. Ce dernier peut préempter la vente et acheter le bois de chauffage pour les besoins publics domestiques par l'intermédiaire du gestionnaire des forêts domaniales désigné.

En complément du point 5 :

Le gouvernement a publié un décret qui fixe les modalités d'achat de gaz supplémentaire sur les marchés. La réserve spéciale créée sera de 740 M m³, et le gouvernement empruntera jusqu'à 1,8 Mds EUR. Le prix du gaz acheté sur les marchés ne pourra excéder le prix du gaz le plus élevé sur les marchés spot (210 EUR/MWh à la mi-août). L'immense majorité de la réserve proviendra de Russie où le ministre des Affaires étrangères hongrois, Péter Szijjártó, s'est rendu le 21 juillet afin de solliciter l'achat de 700 M m³ de gaz. Face aux critiques, le ministre a déclaré : « *Dans la situation actuelle du marché, il est clair qu'il est impossible d'obtenir 700 M m³ de gaz supplémentaire sans livraisons de la Russie, que cela nous plaise ou non* ». Son homologue russe a déclaré que cette demande serait évaluée « sans délai ».

A la mi-août, la Hongrie a annoncé que, suite à cette visite, la Russie avait commencé à lui livrer plus de gaz naturel que prévu dans les précédents accords. Pour la deuxième partie du mois d'août, un volume supplémentaire quotidien de 2,6 M m³/jour devrait arriver du sud, via le gazoduc Turkstream. La quantité supplémentaire livrée en août représente environ 52 M m³, soit l'équivalent de la consommation d'une journée d'hiver moyenne en Hongrie. En septembre et octobre, la quantité supplémentaire de gaz russe livré s'élèvera à 5,8 M m³/jour, via le sud.

Les réserves de stockage de gaz ont atteint 3,88 Mds m³³ au 25 août, soit 227 M m³ de plus que les réserves minimales obligatoires fixées par l'UE pour le 1^{er} novembre. Les réserves représentent 37,2 % de la consommation annuelle totale moyenne, prise sur les cinq dernières années, ainsi que 98 % de la consommation annuelle des ménages.

Immédiatement après les annonces du plan d'urgence énergétique, la consommation énergétique hongroise a decru, alors que les nouvelles mesures n'entraient en vigueur qu'au 1^{er} août. La consommation d'électricité a diminué de 5,2 % en glissement annuel sur la période du 14 au 24 juillet, selon l'opérateur de réseau Mavir. Sur la totalité du mois de juillet, elle a diminué de 5,6 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution s'explique aussi par des températures moins chaudes en juillet 2022 qu'en juillet 2021, qui ont permis une moindre utilisation des climatiseurs.

Un plan d'économie d'énergie pour la Lituanie

Ce mercredi 7 septembre, le gouvernement lituanien a annoncé la mise en place d'un paquet de mesures d'économies d'énergie pour l'ensemble des acteurs (administrations publiques, entreprises et ménages) dont la valeur économique est estimée à 800 MEUR, soit 1,3% du PIB. Ce plan d'action contre la hausse du coût de l'énergie comprend de nombreuses recommandations pour les administrations publiques, à l'instar du recours au télétravail tous les lundis et vendredis durant la période comprise entre le 1^{er} décembre et le 1^{er} mars, ce qui permettrait de baisser le chauffage à 17-18% pour les journées d'absence ; de la coupure d'eau chaude dans les

³ Soit 61,3 % des capacités.

bâtiments publics ; ou encore du remplacement des ampoules traditionnelles par des LED. Les entreprises privées sont appelées elles aussi à faire des économies importantes. Il est conseillé de réduire le chauffage sur le lieu de travail, de rénover les bâtiments, de moderniser le parc automobile, de limiter l'intensité lumineuse dans des bureaux, ainsi que de couper l'eau chaude dans les bureaux d'administration. Le rationnement touchera également les ménages qui sont incités à réaliser 2-3 jours de télétravail, utiliser plus les transports en commun, remplacer des chaudières au fioul par des pompes à chaleur. De cette façon, il est estimé que ce plan d'économies d'énergie permettra de réaliser jusqu'à 20% d'économies énergétiques sur les deux prochaines années. Il faut toutefois garder à l'esprit que ces mesures ne sont pas contraignantes, et que les estimations des économies d'énergies qu'elles pourraient permettre sont fondées sur des scénarios où elles seraient parfaitement appliquées sur la base du volontariat.

Etat de prévention de l'état d'urgence en République tchèque

Le 5 septembre, le ministère de l'industrie et du commerce a déclaré **l'état de prévention de l'état d'urgence dans l'industrie de chauffage**, pour une durée de 12 mois pouvant être prolongeable de 12 mois. Cela **permet ainsi aux centrales thermiques d'utiliser des combustibles autres que le gaz naturel sans encourir de sanctions ou de longues procédures d'autorisation**. Certaines avaient d'ailleurs déjà utilisé d'autres combustibles ces dernières semaines⁴. Ce stade préventif de l'état d'urgence ne déclenche pas de mesures de réduction de l'approvisionnement en chaleur des clients.

Autres secteurs

Vers une renationalisation de services publics en Hongrie

La guerre russo-ukrainienne et le manque de matières premières qui en découle, l'affaiblissement du forint comme sa volatilité importante de même que les augmentations de prix des fabricants ont rendu les coûts imprévisibles. Cela concerne en particulier **la société de transport public de Budapest BKV**, qui se retrouve incapable de faire face aux nouveaux prix et donc de s'accorder avec ses fournisseurs. Ainsi, le nombre de contrats annulés par les fournisseurs de BKV a doublé en deux mois (de 36 en avril à 75 en juillet). Ils concernent des fournisseurs d'huiles, de graisses, de produits chimiques, de pneumatiques et de composants électriques et automobiles. Alors que les résiliations de contrats n'ont pas encore provoqué de perturbations opérationnelles, de nouvelles procédures de marchés publics ont été lancées pour les remplacer, mais elles n'ont pas encore abouti. Les coûts énergétiques de BKV ont doublé au cours du T1 2022 en g.a. en raison de l'augmentation des prix de l'électricité et du diesel (respectivement 136 % et 65 %). Avec un manque à gagner qui est estimé à 26 Mds HUF (66 M EUR) pour cette année, c'est la 3ème année consécutive que le BKV devrait afficher des pertes nettes. Malgré les aides de l'Etat (12 Mds HUF, soit 30 M EUR) et de la ville (120 Mds HUF soit 300 M EUR), la compagnie se trouve dans une situation financière difficile mais exclut cependant de supprimer des lignes. Par un amendement déposé au budget 2023, **le gouvernement va modifier la loi pour permettre à l'Etat de reprendre la gestion de BKV**. La proposition stipule qu'un prestataire « de dernier recours » peut reprendre les véhicules et les infrastructures si le service de transport public local ne peut être maintenu en raison d'un manque de financement. La

⁴ La société Teplarna Brno, quatrième plus grande entreprise de chauffage et le plus grand client de gaz naturel de République tchèque, a annoncé en juillet avoir investi 200 M CZK / 8 M EUR dans des brûleurs de mazout léger, en substitution du gaz.

proposition permettrait donc au gouvernement de nationaliser sans aucun frais les transports publics à Budapest, sans pour autant en prendre le contrôle.

La filière du BTP en difficulté

En Lettonie, au 1^{er} semestre 2022, le volume de construction a baissé de 13,8% par rapport à la même période en 2021. Le volume de construction des infrastructures a diminué de 16,8%, celui des travaux spécialisés de 15,5%, tandis que celui de construction de bâtiments, de 9,6%. La baisse de l'activité de la construction a été provoquée principalement par une forte augmentation des coûts de construction, qui a entraîné une baisse de la demande de services de construction et la résiliation, la révision et le report des délais d'exécution des contrats de construction en cours. Selon le Bureau des statistiques, **en juillet 2022 les coûts de la construction en Lettonie ont progressé de 21,3% en glissement annuel. Les prix des matériaux de construction ont augmenté de 28 %, les coûts d'entretien et d'exploitation des machines et des équipements de 18,6 %, tandis que la rémunération des salariés, de 10,4 %.** En juillet, le niveau moyen des coûts de la construction a été principalement affecté par une augmentation des prix du béton bitumineux, ainsi que des agrégats de dolomie.

Plus généralement, la Lettonie connaît des prix à la production qui ont progressé de 30,1% en glissement annuel (juin 2022). Les prix des produits vendus sur le marché local ont grimpé de 44,1 %, tandis que les prix des produits exportés, de 18,5 %. La hausse des prix à la production est principalement due à l'augmentation des prix des ressources énergétiques. La filière bois, l'industrie agro-alimentaire, ainsi que la production des articles en métal (à l'exception des machines et des équipements), ont eu l'impact le plus important sur les prix à la production.

Autres faits saillants

Pologne

Nominations

Le 18 juillet, le Premier Ministre a nommé Anna Łukaszewska-Trzeciakowska au poste de sous-secrétaire d'État au Ministère du climat et de l'environnement.

Le 20 juillet, Piotr Naimski a été démis de ses fonctions de plénipotentiaire du gouvernement chargé des infrastructures énergétiques stratégiques et de secrétaire d'État à la Chancellerie du Premier Ministre. Mateusz Berger a été nommé à ces fonctions.

Energie

Le 30 août, les dirigeants de la Pologne, de la Lituanie, de la Lettonie, de l'Estonie, de la Finlande, de la Suède, de l'Allemagne et du Danemark ont signé une déclaration commune (**déclaration de Marienborg**) visant à faire passer la capacité totale des parcs éoliens de la mer Baltique d'environ 2,8 GW à 19,6 GW d'ici 2030. Ils se sont entendus également sur la coopération bilatérale.

Selon les estimations de l'Office de régulation de l'énergie (URE) **les ménages doivent s'attendre en 2023 au risque d'une forte hausse du prix de l'énergie**, jusqu'à 180 %. Par ailleurs, à la mi-juillet,

Enea, Energa et Tauron - trois des quatre vendeurs publics d'électricité ont déposé des demandes d'augmentation des tarifs de l'électricité pour les ménages dans le courant de l'année. Tauron et Energa auraient demandé des augmentations de quelques %. PGE a été la seule entreprise publique à ne pas demander une augmentation de tarif.

Le 23 août 2022, le Conseil des ministres a adopté un **projet de loi** sur qui prévoit entre autres **de limiter l'augmentation du prix de la chaleur pour les ménages et les institutions d'utilité publique** comme entre autres les hôpitaux ou les écoles avec de compensations pour les centrales thermiques. Les ménages et les institutions d'utilité publique ne paieront pas pour la chaleur et l'eau chaude plus de 150,95 PLN/GJ (31 €) pour la chaleur produite à partir de gaz naturel ou de fuel domestique et 103,82 PLN/GJ (21,8 €) pour la chaleur produite à partir d'autres sources. Le programme entrerait en vigueur pour la saison de chauffage, d'octobre 2022 à avril 2023. Les consommateurs de pellet, fuel domestique, bois et GPL pour le chauffage individuel recevront de subventions ponctuelles à hauteur de : 3000 PLN (635€) pour le pellet ou une autre biomasse en tant que la source de chauffage principale, 2000 PLN (423€) pour fuel domestique, 1000 PLN (211€) pour le bois et 500 PLN (105€) pour le GPL. Le nombre de bénéficiaires est d'environ 1 million, et le coût total de l'aide s'élèvera à 1,9 Md PLN (400 M€). Le projet de la loi prévoit également le soutien aux entités vulnérables qui ne sont pas connectées au réseau de gaz et de chauffage urbain. L'allocation pour les entités vulnérables sera accordée de manière ponctuelle par source de chaleur sélectionnée. Une aide sera accordée aux entités qui supportent les coûts d'achat de houille, de briquettes ou de pellets contenant au moins 85 % de houille, de pellets de bois, ainsi que d'autres types de biomasse, de GPL ou de fioul, utilisés à des fins de chauffage, dans le cadre de l'exercice par ces entités de leurs activités statutaires. Les entités en question comprennent les hôpitaux, les cliniques, les unités d'aide sociale, les centres d'hébergement de nuit, les écoles, les crèches et les institutions culturelles. Le montant de l'allocation sera de 40% de l'augmentation des coûts liés à la fourniture de chaleur. Le nombre de bénéficiaires est de 23000 bâtiments, et le coût total de l'aide est de 1,2 Md PLN (266 M€). Le 2 septembre, la loi a été adoptée par la Diète, et doit encore être validée par le Sejm.

- Charbon

Mi-juillet, suite à une grève au sein du Groupe Minier Polonais (PGG), un accord a été signé en vertu duquel, avant la fin du mois de juillet, les mineurs de fond recevront 6 400 PLN (1361€) d'indemnités uniques. L'accord concernait également les employés chargés du traitement du charbon, qui recevront 5 200 PLN (1106 €), et les employés travaillant en surface (4 000 PLN soit 851€). Le coût des compensations s'élève à 200 M PLN (42 M€).

- Gaz et pétrole

Le 19 juillet, la **fusion des sociétés Lotos et Orlen** a été formellement soutenue par le Conseil des ministres. Le 20 juillet, l'assemblée générale extraordinaire de Lotos a approuvé la fusion en transférant tous ses actifs à Orlen en échange de nouvelles actions. Le 21 juillet, les actionnaires d'Orlen ont soutenu la fusion de la société avec Lotos. « *PKN Orlen n'attend plus que la décision du tribunal concernant l'enregistrement du processus de fusion avec le groupe Lotos. La chose la plus importante maintenant sera de mettre en œuvre les synergies identifiées dès que possible* », a informé le PDG d'Orlen, Daniel Obajtek.

Fin juillet, **PKN Orlen et PGNiG ont signé un plan de fusion**, qui prévoit une fusion par l'acquisition PGNiG par PKN Orlen. La fusion impliquera le transfert de tous les actifs de PGNiG à Orlen en échange de nouvelles actions d'Orlen. Conformément au plan de fusion, les actionnaires de PGNiG pour chaque action de la compagnie gazière détenue, recevront 0,0925 nouvelles actions Orlen.

Le 17 août 2022, le président de l'office de la régulation de l'énergie (URE) a approuvé une modification du tarif des services de distribution de gaz fixé par la Société Polonaise du Gaz (Polska Spółka Gazownictwa). L'augmentation des tarifs s'élèvera en moyenne à 2,6 %, ce qui se traduira par une augmentation de la facture globale des ménages - c'est-à-dire pour le gaz et pour la distribution - comprise entre 0,5 % et 0,7 % environ. La modification du tarif du distributeur de gaz est justifiée par l'augmentation du coût d'achat du gaz pour la consommation propre et l'augmentation du coût d'achat des services de transport de gaz, qui résulte de la modification en juillet du tarif de l'opérateur de gazoducs, GAZ-SYSTEM.

Poursuite des tarifs régulés du gaz. Le 16 août, le président Andrzej Duda a signé la loi sur la sécurité de gaz, qui prolonge jusqu'à la fin de l'année 2027 l'obligation pour le président de l'Office de régulation de l'énergie d'approuver les tarifs de vente du gaz pour les ménages et aux institutions stratégiques d'intérêt public telles que les hôpitaux, les écoles etc. La nouvelle législation prévoit également une augmentation de l'obligation de vente sur la bourse en cas d'état d'urgence déclaré ou la possibilité pour le ministre chargé de l'énergie de modifier le niveau de l'obligation en 2022 et 2023.

Enfin, l'**interconnecteur gazier polono-slovaque** a été inauguré le 26 août. Le projet permettra de sécuriser les approvisionnements gaziers polonais, mais aussi de la région.

Adaptation au changement climatique

La **région de Basse-Silésie** vient de mettre en consultation sa **première stratégie régionale énergétique**. Il s'agit d'une première en Pologne. S'inscrivant dans la réalisation des objectifs climatiques polonais et européens dans les champs énergie et climat, la stratégie vise à atteindre la neutralité climatique à horizon 2050. Les orientations proposées devraient permettre d'atteindre l'abandon de l'utilisation des combustibles fossiles pour la production d'électricité, de chaleur et de froid, une réduction des émissions de CO₂ de 80 à 95 % par rapport aux émissions des années 1990, une part d'ENR de 70 % dans la production totale d'énergie et de 97 % dans la production d'électricité.

Environnement

- Déchets

Fin juin, le **Ministère du Climat et de l'Environnement a publié le projet du Plan National de la Gestion des Déchets d'ici 2028** (KPGO 2028). Le document présente plusieurs problèmes identifiés dans la gestion des déchets en Pologne : en ce qui concerne les déchets communaux, KPGO indique une grande part des déchets en mélange dans le volume total des déchets municipaux produits, les activités d'éducation insuffisantes au niveau local en matière de gestion des déchets, l'abandon de déchets, le manque d'infrastructures de traitement des déchets, et l'augmentation des coûts liés à la gestion des déchets. Pour ce qui est des déchets d'emballages, le document indique en particulier le manque de capacités adéquates des installations de recyclage pour les différents types de matières plastiques. Selon KPGO, les capacités indispensables des installations de la valorisation thermique des déchets d'ici 2034 sont estimées à 4,2 Mt par an (en 2020, 2,8 Mt de déchets ont été incinérés). Cela signifie que les capacités manquantes de ces installations, en prenant en compte les installations opérationnelles et les 5 usines d'incinération en cours de construction d'une capacité totale de 2,26 Mt/an, seraient d'environ 1,94 Mt par an (dont environ 0,96 Mt/an assurent actuellement les cimenteries). Ainsi, si l'incinération des déchets communaux dans les cimenteries reste au même

niveau dans les années à venir, les capacités totales des incinérateurs à réaliser sera d'environ 1 Mt par an.

Le Ministère du climat et de l'environnement a préparé **un projet de loi sur les grandes friches industrielles** visant à enlever les menaces pour les personnes et pour leur santé que représentent les grandes friches industrielles et à récupérer ces terrains en vue de leur réutilisation. **La nouvelle réglementation découle du Plan National de Relance (PNRR)** où l'un des jalons oblige les collectivités locales à mettre en place des mesures visant à améliorer l'environnement naturel sur ces terrains. En Pologne, il y a encore beaucoup de grandes friches industrielles polluées par des déchets dangereux. Il s'agit avant tout de sites propriété présente ou passée du Trésor.

- Eau

La pollution du fleuve Oder relevée fin juillet a causé la mort de plus de 100 t de poissons ; c'est l'une des plus grandes catastrophes naturelles en Pologne depuis des années. Alors que l'algue dorée a été identifiée comme ayant causé la mort de la population aquatique, l'origine de leur prolifération n'a toujours pas été identifiée. Si le gouvernement polonais s'est retrouvé sous le feu de critiques, aussi bien en Pologne qu'en Allemagne, pour ne pas avoir pris de mesures rapides, cette catastrophe révèle surtout les failles du dispositif de suivi national et le traitement imparfait des crises environnementales transfrontalières de ce type. Suite à cette catastrophe le Premier Ministre a démis de ses fonctions Przemysław Duda, le chef des Eaux polonaises – Wody Polskie (institution publique en charge de la gestion de l'eau sous la tutelle du Ministère des infrastructures) qui a été ensuite remplacé par Krzyszto Woś et Michał Mistrzak, l'Inspecteur général de la protection de l'Environnement (sous la tutelle du Ministère du Climat et de l'environnement). L'opposition a créé sa propre cellule de crise et a élaboré des recommandations pour le gouvernement. Les autorités allemandes ont accusé les autorités polonaises de ne pas les avoir informées des décès des poissons (information officielle communiquée le 11 août uniquement). Conformément aux déclarations de la ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa le rapport présentant les conséquences de ce désastre sera disponible fin septembre.

Suite aux appels répétés des collectivités locales demandant d'*«adapter les tarifs aux conditions actuelles»*, Wody Polskie (Eaux Polonaises), entité publique chargée de la gestion de l'eau, envisage de modifier les taxes pour l'eau et les eaux usées. Le régulateur a déclaré qu'il est prêt à commencer à partir du 1er septembre une nouvelle vérification du processus de tarification (nouvelles taxes – comme les précédentes – seraient valables pour la période de 3 ans). Le président de Wody Polskie a informé que jusqu'à présent, 275 demandes de modification des taxes ont été présentées ce qui constitue environ 10% de toutes les taxes en vigueur. Il a en même temps souligné que Wody Polskie n'accepterait pas d'augmentation excessive. Depuis l'année dernière le régulateur a validé plus de 95% des demandes tarifaires pour la nouvelle période de 3 ans. L'augmentation moyenne des nouvelles taxes pour l'eau s'élevait à 8% et à 9% pour l'assainissement.

La Cour Suprême de Contrôle (NIK) a réalisé un contrôle par sondage de 20 sur environ 1300 entreprises de distribution et d'assainissement des eaux opérant en zone rurale. Le contrôle a montré que **dans les années 2019-2021 environ 5,3 M m³ d'eau potable ont été perdus à cause de fuites dans les systèmes de distribution**. Dans la moitié des entreprises contrôlées, les pertes d'eau ont dépassé 30%. Les fuites sont liées au mauvais état technique, à l'usure et l'âge du réseau d'alimentation en eau.

- Électromobilité

La ville de Lublin a attribué à Solaris l'appel d'offre relatif à la fourniture d'autobus à hydrogène. D'une puissance minimale de 70kW, chaque autobus disposera également d'un chargeur mobile

de puissance 20kW minimum. Ces bus (12m, 85 places) circuleront à compter de 2023. **Bratislava** a également contracté avec Solaris la livraison de 4 bus H₂ (potentiel de 40 à terme). Solaris s'apprête enfin à présenter son nouveau modèle de 18m, qui sera disponible à compter de 2023.

Selon les données de la fin juillet, en Pologne on compte au total **52 881 voitures électriques particulières et véhicules électriques utilitaires** (dont 50 679 véhicules particuliers). Au cours des sept premiers mois 2022, leur nombre a augmenté de 14 098 pièces, soit une progression de 44% par rapport à la même période 2021. En ce qui concerne les infrastructures de recharge, fin juillet il y avait 2 293 stations de rechargement accessibles au public (soit 4 431 points).

Selon les informations de presse, **la société allemande EDAG Engineering n'est plus l'intégrateur technique pour la production du véhicule électrique polonais Izera**. Conformément au contrat entre Electromobility Poland / EMP (chargée de la réalisation du projet de production des voitures électriques polonaises dont les actionnaires sont les quatre groupes publics PGE, Tauron, Energa et Enea) et EDAG signé début 2019, la société allemande devrait être responsable de l'organisation du projet, sélection du fournisseur de la plateforme, coordination de la production et des négociations avec les sous-traitants. EDAG refuse de commenter les informations parues dans les médias et tandis que le porte-parole d'EMP prétend que sa séparation avec EDAG Engineering est bien conforme au plan, car à différents stades de son développement, le projet Izera doit avoir un autre intégrateur. Pour rappel, selon les déclarations du gouvernement, les premières livraisons de l'Izera étaient prévues au cours de l'année 2024 pour ces véhicules fabriqués sur le site de production implanté à Jaworzno (Haute-Silésie). Le site pourrait fabriquer à terme 200 000 véhicules par an. Selon les estimations, l'ensemble du projet Izera devrait s'élever à 5 Md PLN (1,04 Md€). Initialement, l'arrivée d'Izera devait aider le gouvernement polonais à atteindre son objectif d'un million de voitures électriques en circulation dans le pays en 2025. Néanmoins, d'après les experts, la réalisation du projet Izera dans les dates présentées par le gouvernement est impossible.

- ÉNR

Début août, **Budimex et EDF Renewables** ont signé le protocole d'accord (MoU) sur la base de parts égales concernant **la participation conjointe à la mise en œuvre d'investissements dans des parcs éoliens offshore** dans le cadre de la deuxième phase de développement offshore en Pologne. Les entreprises se sont engagées à coopérer sur une base exclusive pour les investissements dans des parcs éoliens en mer dans la partie polonaise de la mer Baltique, tout en étant ouvertes à une éventuelle extension de l'accord à d'autres entités si cela apporte une valeur supplémentaire au partenariat établi. Les parties s'efforceront de conclure un accord global dans un avenir proche, qui constituera la base d'une coopération étroite en matière d'investissements dans l'énergie éolienne en mer.

Infrastructures de transport

Fin juillet, **la société CPK a signé un accord-cadre record pour la conception d'investissements ferroviaires. La valeur estimée de l'ensemble des commandes s'élève à plus de 7 Md PLN nets (1,47 Md€)**. Il s'agit actuellement du plus grand accord-cadre pour ce type de travaux en Europe. Le but de l'appel d'offres était de sélectionner des entreprises auxquelles la société CPK pourra confier des tâches de conception dans le cadre d'une procédure simplifiée pendant huit ans. Parmi les entités sélectionnées figurent 11 consortiums réunissant 27 sociétés au total de Pologne, d'Espagne, de France, d'Allemagne et de Corée du Sud, dont Egis, Systra et Sud Architect font partie.

Au mois de juillet, les 7 anciens ministres des infrastructures ont adressé au Premier ministre une lettre concernant le projet CPK. Ils appellent le Premier ministre à publier toutes les informations

et tous les rapports d'experts sur le projet. Ils estiment que le projet d'aménagement du réseau ferroviaire présente de nombreuses lacunes et que les changements survenus sur le marché de l'aviation, notamment en raison de la pandémie et de la guerre en Ukraine, constituent une menace majeure pour le projet. Des manifestations ont eu lieu dans tout le pays, notamment à propos du projet de réseau ferroviaire à grande vitesse.

Fin juillet, dans le cadre de l'appel d'offres pour l'ingénieur du contrat, **la société CPK a sélectionné et signé des accords-cadres avec 20 entrepreneurs. La valeur estimée du contrat est de 2,5 Mds PLN (531 M€)**. Les sociétés sélectionnées dans le cadre de l'appel d'offres pourront concourir, en vertu de l'accord-cadre conclu, pour des sous-tâches individuelles dans la construction de 10 "rayons" ferroviaires à travers la Pologne. Les entreprises sélectionnées comprenaient entre autres, des entités de Pologne, de France et de Corée du Sud.

Le 27 juillet, le ministre des transports, de la mobilité et de l'agenda urbain **d'Espagne** et le plénipotentiaire du gouvernement de **Pologne** pour le projet CPK ont signé **une déclaration commune sur la coopération en matière d'infrastructures**. Dans le cadre de la 14ème édition des Consultations intergouvernementales polono-espagnoles a été également signé un accord de conseil entre la société CPK et la société espagnole INECO.

Mi-août, le Président Andrzej Duda, a signé **la loi concernant l'amélioration du processus d'investissement de CPK**. La loi prévoit la consolidation de l'entreprise d'État "Porty Lotnicze" (PPL) par l'apport d'actions appartenant au Trésor public à CPK. Les changements visent également à améliorer le processus d'investissement et de construction en ce qui concerne les investissements dits associés - par exemple les lignes de chemin de fer, c'est-à-dire les « rayons du CPK ». La loi prévoit également des solutions pour les habitants avant l'expropriation. Dans le cadre du programme d'achat volontaire, la société CPK peut augmenter le prix d'achat en augmentant la valeur marchande du bien - de 20 % dans le cas d'un terrain et de 40 % pour un immeuble d'habitation ou pour des locaux constituant un objet de propriété distinct.

En début de l'année, la Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) avait déclaré que des **appels d'offres pour la construction de 475 km de routes d'une valeur totale de 22,5 Md PLN (4,7 Md €) seront lancés cette année**. Cependant, jusqu'au le mois d'août, seuls 56 km avaient fait l'objet d'un appel d'offres. L'industrie craint une accumulation de commandes à compter de l'automne. Jusqu'au le mois d'août, seuls 91 km de routes sur les 345 km dont l'achèvement est prévu pour l'ensemble de l'année 2022 avaient été mis en service.

Transports

- routier

Le 15 juillet, la Commission européenne a informé qu'en matière de sécurité routière, elle demande instamment à six EM dont la **Pologne** de se **conformer à la version révisée de la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**. Ces pays n'ont pas transposé complètement la législation européenne. Toutes ces obligations devaient être transposées par les EM au plus tard le 17 décembre 2021. Les EM ont deux mois pour présenter les moyens déployés pour mettre en œuvre la directive.

La situation dans **le secteur de logistique et de transport routier de marchandises qui représente 6% du PIB polonais**, se détériore suite à la mise en place du paquet mobilité, réglementation climatique et la guerre en Ukraine. On compte en Pologne 125 000 entreprises de transport routier de marchandises, dont 38 000 titulaires d'une licence communautaire. Le secteur logistique emploie presque un million de personnes, dont le secteur de transport environ 750 000 personnes. La demande de chauffeurs croît plus rapidement que l'offre de personnel.

De plus, actuellement, le secteur des transports s'inquiète de l'absence d'environ 25% des 105 000 chauffeurs ukrainiens qui, pour la plupart, sont repartis défendre leur pays. Au total, en Pologne il manque environ 100 000 conducteurs professionnels. Ainsi, les salaires brut des chauffeurs oscillent entre 7 000 et 11 000 PLN (1 560 – 2 290 €), et peuvent atteindre 15 000 PLN (3 125 €) contre un salaire moyen brut de 6 600 PLN (1 375 €).

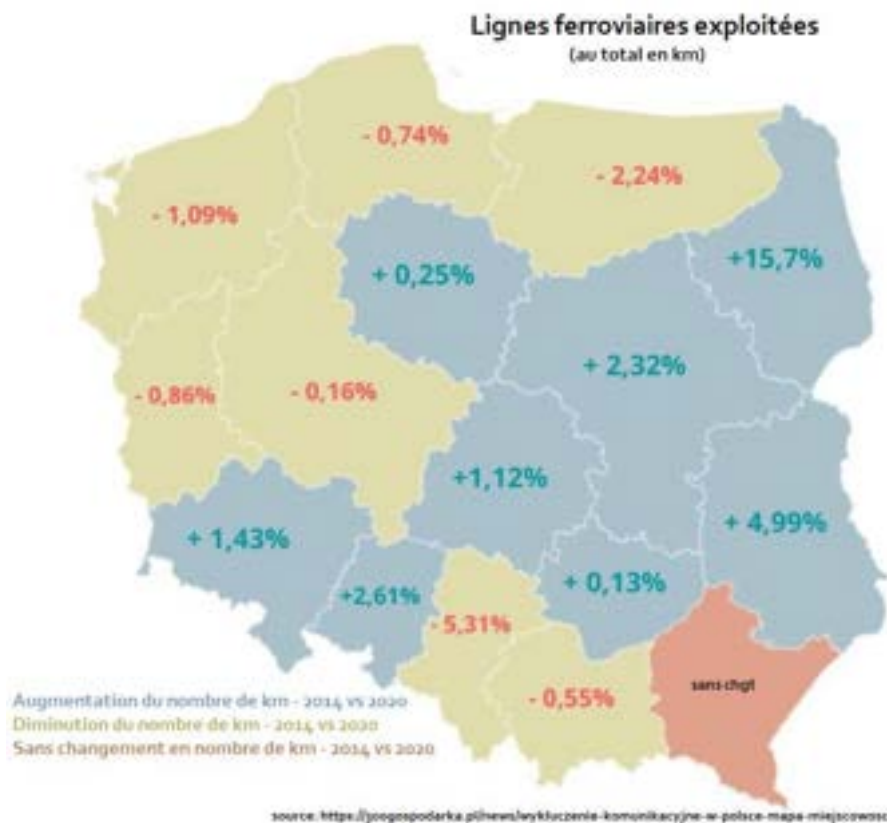
La comparaison des données concernant l'exclusion à cause du manque d'accès aux transports en Pologne de l'Office des Statistiques (GUS) 2014-2020 montre **qu'en six ans le transport en commun a régressé**. En 2014, il y avait 788 000 lignes de bus régulières contre 480 000 en 2020 ce qui représente une diminution de presque 40%. Cette situation est due avant tout à la hausse des coûts de maintenance de la flotte, du leasing et du carburant. De plus, la revalorisation des taux sur la base des contrats n'est pas toujours suffisante. Il manque aussi de chauffeurs et ceux qui travaillent, revendiquent des rémunérations très élevées. De plus, les subventions du Fonds pour le Développement du Transport en Bus (FRPA) pour les opérateurs sont trop petites : actuellement, la subvention pour un véhicule-km s'élève à 3 PLN (0,6 €), tandis que la subvention recommandée est de 4 PLN (0,83 €). La pandémie COVID a eu aussi un impact négatif sur le développement du transport en bus.



- Ferroviaire

La situation dans le transport ferroviaire est légèrement meilleure : en 2014, il y avait 19 240 km de lignes exploitées contre 19 326 km en 2021. Néanmoins, cette progression n'est pas très importante. Il faut en même temps souligner que le nombre de trains de passagers augmente ces derniers mois, car à cause du prix de l'énergie, notamment des carburants, plus de citoyens préfèrent le rail. **Ainsi, en mai 2022, le transport ferroviaire de passagers en Pologne a établi un**

nouveau record historique de 30,4 M de passagers (au cours des 10 dernières années le nombre mensuel de passagers du rail n'a dépassé le seuil de 30 M qu'une seule fois en octobre 2019). La ponctualité des trains laisse pourtant beaucoup à désirer : au deuxième trimestre 2022 seulement 68% des trains arrivaient à l'heure à la gare de destination. Vu les problèmes d'accès aux transports en commun, les Polonais utilisent avant tout leur voiture : en 2020, il y avait 0,53 voiture par habitant dans l'UE ; le taux en Pologne est l'un des plus élevés en Europe et s'élève à 0,66 voiture par habitant.



L'Office du Transport Ferroviaire (UTK) a rejeté la plupart des demandes de l'opérateur tchèque Regiojet qui voulait faire circuler ses trains sur les lignes très populaires en Pologne : Cracovie-Tricité et Varsovie-Wrocław. Selon le président de l'UTK, la validation des demandes du tchèque aurait l'impact négatif sur la rentabilité des liaisons de PKP Intercity qui sont réalisées sur la base des contrats de service public. Regiojet envisage d'introduire un recours contre la décision de l'UTK.

L'opérateur ferroviaire de passagers **PKP Intercity a déjà contracté la livraison et la modernisation du matériel roulant pour un montant de plus 6,1 Md PLN (1,25 Md€)**. Grâce à ces contrats, plus de 700 wagons ont été modernisés et 30 nouvelles locomotives électriques ont été achetées.

- Aérien

Selon les données préliminaires communiquées par la PAP (Agence de Presse Polonaise), **en 2021 la compagnie aérienne LOT a noté une perte d'1,3 Md PLN (0,27 Md€)**. En 2020, la perte s'élevait à 1,4 Md PLN (0,29 Md€). En comparaison, en 2019 LOT a enregistré un bénéfice de 68,9 M PLN (14,3 M€). En 2021, l'opérateur a transporté 4,2 M de passagers, en 2020 : 3 M contre 10 M en

2019. Pour rappel, en décembre 2020, LOT a bénéficié d'une aide d'Etat à hauteur de 2,9 Md PLN (0,6 Md€).

En juin et juillet **l'aéroport de Modlin** (situé à environ 35 km de Varsovie) **a noté un record historique** avec plus de 315 000 passagers en juin (soit une augmentation de 106,1% par rapport à 2019) et 329 527 passagers en juillet (110,9% par rapport à 2019).

- Transport urbain

La société chinoise Yutong fournira 20 bus électriques pour la ville de Białystok (voïvodie de Podlachie). Son offre s'élevait à environ 56,8 M PLN (11,8 M€). Auparavant, les bus électriques produits par Yutong ont été commandés par la commune de Bobowa, Polkowice et Bielska Podlaski.

Solaris, constructeur polonais de bus urbains racheté en 2018 par le groupe espagnol CAF a déjà contracté **2 000 bus électriques qui circulent ou vont bientôt circuler dans les 140 villes dans 21 pays européens**. Son premier bus électrique Urbino electric a été présenté en 2011. La société fabrique plus de 1 500 bus par an, dont presque la moitié sont électriques ou hybrides.

Hongrie

Energie

- Electricité

Opus Titász, filiale du groupe Opus et propriété de Lőrinc Mészáros, va conduire des investissements dans le réseau électrique pour un montant de 26,6 Mds HUF (66 M EUR) afin de permettre à son système d'intégrer l'énergie produite par les panneaux solaires et les éoliennes. Les projets seront achevés d'ici avril 2026, et permettront d'augmenter la capacité du réseau électrique de l'entreprise de 261 MW.

- Gaz

D'après le quotidien d'opposition Népszava, la Hongrie aurait payé 934 EUR par 1 000 m³ pour le gaz russe, soit sept fois plus que le prix réglementé pour les ménages [NDR : avant la hausse des frais généraux annoncé en juillet]. Le prix du gaz russe acheté par la Hongrie est notamment indexé sur la bourse du gaz néerlandaise TTF, avec un retard de deux mois.

La Serbie a acheté 500 M m³ supplémentaires de gaz naturel à la Hongrie. Le gaz acheté sera stocké en Hongrie, d'où il sera libéré à partir du 1^{er} octobre, à raison de 3 M m³/jour. L'interdiction d'exportation de gaz appliquée en Hongrie en vertu du plan énergétique d'urgence ne s'applique pas en l'espèce.

La Hongrie a réceptionné en août sa première cargaison de gaz naturel liquéfié (GNL) par camion depuis la Croatie. Le gaz est livré par bateaux méthaniers sur l'île de Krk en Croatie, puis est normalement regazéifié et envoyé par gazoduc. Dans le contexte actuel, et au vu des capacités limitées du gazoduc, certains chargements sont expédiés directement par camion sans être regazéifiés.

Discussions hongro-roumaines sur les interconnexions gazières. Péter Szijjártó s'est rendu à Bucarest pour rencontrer son homologue roumain, Bogdan Aurescu. Les discussions ont notamment porté sur les interconnexions gazières entre les deux pays. La capacité annuelle vers

la Hongrie est actuellement de 1,7 Md m³/an, et devrait être portée dans un premier temps à 2,5 Mds m³/an puis 3 Mds m³/an. Dans l'autre sens, vers la Roumanie, la capacité de gaz transportable atteint 2,6 Mds m³/an. Pour le gouvernement hongrois, les livraisons par le sud présentent l'avantage d'être stables et prévisibles et permettent de bénéficier de nouvelles sources d'approvisionnement (terminaux de GNL en Grèce, champs gaziers en Turquie et en Azerbaïdjan). C'est la raison pour laquelle le Ministre des Affaires étrangères souhaite réduire les approvisionnements de gaz russe en provenance d'Autriche, et augmenter ceux en provenance du Sud. Par ailleurs, la Roumanie pourrait offrir un itinéraire de livraison alternatif à l'Ukraine pour les combustibles nucléaires russes qui alimentent la centrale nucléaire de Paks.

Le FMI a souligné qu'en cas de coupure complète de l'approvisionnement en gaz russe, l'économie hongroise pourrait connaître une profonde récession, avec une chute du PIB jusqu'à 6%. L'analyse du FMI fait ressortir la Hongrie comme le pays le plus dépendant en gaz russe, d'autant plus que ses options d'importation de GNL sont incertaines en raison de son enclavement.

- Energies fossiles

Plafonnement des prix de l'essence et ses conséquences : risques de pénuries. Le plafonnement des prix de l'essence a stimulé les ventes au cours du premier semestre 2022. Les ventes ont progressé de 32,7% sur cette période en glissement annuel, pour atteindre 2,35 Mds litres. Les ventes d'essence ont augmenté de 29 % à 847 M litres et les ventes de diesel ont grimpé de 35 % à 1,5 Md litres. En revanche, la demande de carburant super a diminué de 33 %, car ce dernier n'est pas couvert par le plafonnement des prix. La hausse de la demande générale a stimulé les droits d'accise perçus par l'Etat (de 6,7 Mds HUF – 16,9 M EUR à 263 Mds HUF – 663 M EUR), alors même que les droits d'accise ont été réduits (de 120 HUF à 95 HUF par litre d'essence et de 110,35 HUF à 85,35 HUF pour le diesel), afin de soutenir les stations-service indépendantes.

Le gouvernement a par ailleurs augmenté le montant du Fonds de subvention mis en place pour aider les petites stations-service affectées par le gel des prix. Le Fonds a été porté de 10 à 18,5 Mds HUF (24,8 M EUR à 45,9 M EUR). La supervision des petites stations-service est transférée du ministre László Palkovics à celui de la Culture et de l'Innovation, M. János Csák. Par ailleurs, 200 à 250 stations-service indépendantes ont conduit une grève de deux jours lors du week-end du 20 août afin de protester contre le paiement tardif des subventions aux petits exploitants de carburant par l'Etat. Le Président de l'Association des stations-service indépendantes (FBSZ), Gábor Egri, a avancé que la subvention du gouvernement ne couvrait qu'une petite partie des dépenses, et que les entreprises devaient puiser dans leurs réserves pour survivre.

Le PDG de MOL, Zsolt Hernádi, a de nouveau déclaré que le plafonnement des prix de l'essence à 480 HUF (1,22 EUR) était intenable au regard des conditions actuelles de marché. Le pays ne peut compter que sur sa production domestique⁵, elle-même réduite. Le PDG a souligné le risque élevé de pénuries massives auquel la Hongrie est confrontée, prise en tenaille entre une demande soutenue, entretenue par les prix plafonnés, et un accès impossible aux marchés internationaux, car le prix de vente hongrois est trop bas face aux moyennes régionales et internationales. Le Président du comité économique du Parlement, Erik Bánki, a répondu au PDG de MOL que si l'intervention étatique devait être maintenue pour empêcher l'inflation d'atteindre 15 ou même 20 %, alors elle le serait, jusqu'à la fin de l'année si nécessaire. A ce jour, elle est prévue jusqu'au 1^{er} octobre 2022.

Outre les mesures de plafonnement des prix, les tensions sur l'offre d'essence en Hongrie proviennent en partie de la fermeture partielle de la raffinerie MOL de Százhalombatta pendant

⁵ Comprenant la production de la raffinerie de MOL en Slovaquie.

l'été en raison de travaux de maintenance, initialement prévus au printemps, mais différés suite à la hausse de la demande. Ces travaux, dont le coût atteint 8 Mds HUF (19,8 M EUR), ne pouvaient plus être reportés. La capacité de production est réduite de 65% pendant cette période, ce qui oblige MOL à faire appel à sa raffinerie de Bratislava en Slovaquie, ainsi qu'à puiser dans les réserves stratégiques. Le PDG de MOL a souligné que, même sans cette diminution de la production, la demande actuelle excède la production habituelle de diesel de la raffinerie. Par ailleurs, l'environnement régional apporte des tensions supplémentaires : - L'Europe tente de réduire les importations de diesel russe ; - l'Ukraine cherche à s'approvisionner en pétrole par n'importe quel moyen ; - en Autriche, la raffinerie OMV à Schwechat ne fonctionne plus depuis le mois de mai, et ne devrait redémarrer qu'à l'automne ; - en Tchéquie, l'une des deux raffineries du pays est également fermée. Dans ce contexte, **le gouvernement a annoncé la libération du quart des réserves stratégiques de diesel** (184 M de litres). Le gouvernement a également décidé de ne faire bénéficier du plafonnement qu'aux seuls détenteurs de véhicules particuliers, de machines agricoles et de taxis [NDR : pour mémoire, les véhicules immatriculés à l'étranger sont déjà exclus du dispositif]. Selon les experts, les effets de cette mesure seront limités, puisque 7 % du parc automobile hongrois est constitué de véhicules professionnels (hors machines agricoles et taxis). Des contentieux juridiques risquent par ailleurs d'apparaître en raison de l'opacité de cette mesure, puisqu'il n'est pas clair si elle s'applique à l'exploitant ou au propriétaire du véhicule, et il arrive fréquemment que des flottes professionnelles soient mises à disposition de particuliers pour des besoins privés (avantage aux salariés par exemple).

Un nombre important de stations-service ont reporté des pénuries d'approvisionnement pendant l'été, et ont dû fermer. Les grands réseaux de distribution, OMV, Shell et MOL ont instauré des limites de ventes ces derniers mois (un plein maximal de 50 L/jour pour MOL).

Double tarification du prix de l'essence selon le pays d'immatriculation du véhicule : la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre la Hongrie en juillet. En effet pour limiter le tourisme pétrolier, les véhicules immatriculés à l'étranger payent les prix de marché⁶ depuis mai dernier, tandis que les véhicules hongrois sont protégés par le plafond de l'essence fixé à 480 HUF (1,22 EUR). La Commission soutient que cette mesure est contraire aux règles du marché intérieur sur la libre circulation des biens et des services, entre autres.

Imposition des surprofits : le gouvernement a relevé le taux d'imposition des « surprofits » réalisés dans le secteur pétrolier (par MOL principalement) de 25 à 40 %. Cette taxe, instaurée en juin, vise à taxer la marge de MOL sur le spread Oural-Brent (cf. veilles de mai et juin pour les détails du mécanisme).

MOL a enregistré des bénéfices historiques au deuxième trimestre de cette année. L'entreprise tire plein profit des prix élevés, ainsi que de l'écart entre Oural et Brent. Les marges de raffinage ont atteint environ 50 USD par baril (+35 USD). MOL a ainsi largement compensé les conséquences du plafonnement des prix de l'essence. Le profit net de l'entreprise a augmenté de 40 % en g.a. au deuxième trimestre 2022 pour atteindre 240 Mds HUF (594,5 M EUR), sur un chiffre d'affaires de 2 500 Mds HUF (6,2 Mds EUR), en hausse de 76 %. L'EBITDA a bondi de 96 % en g.a. et de 78 % par rapport au T1 2022.

Dans le cadre du conflit qui oppose la compagnie pétrolière hongroise MOL à la Croatie (cf. veilles des mois précédents), MOL vient de remporter un procès devant la Cour d'arbitrage de la Banque mondiale à Washington (Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements). La procédure avait été engagée par MOL en 2013, qui reprochait au gouvernement croate de ne pas avoir rempli certaines obligations contractuelles. MOL pourrait

⁶ Actuellement fixés à 823,9 HUF (2,05 EUR) par litre pour le diesel et 686,9 HUF (1,71 EUR) par litre pour le super sans plomb 95.

obtenir environ 236 M USD de dommages et intérêts, ce qui est largement inférieur au 1 Md USD réclamé par le groupe. La Cour a également rejeté les accusations croates selon lesquelles MOL aurait acquis le contrôle de la société pétrolière croate INA par le biais de pots-de-vin. L'ancien Premier ministre croate et le PDG hongrois de MOL, ont été respectivement condamnés en Croatie à six et deux ans de prison (par contumace dans le cas de M. Hernadi, qui fait l'objet d'un mandat d'arrêt européen). Le Premier ministre croate, Andrej Plenković, a déclaré que la Croatie n'en resterait pas là : « Nous avons hérité de cette affaire, et nous prendrons la seule voie possible à partir d'ici : poursuivre l'affaire et soutenir la position croate ». La Croatie tente en vain de racheter les 49% que MOL détient dans INA (qui lui en donnent le contrôle effectif), mais les deux parties n'ont pas réussi à trouver d'accord sur le prix de vente.

Dans le cadre du rachat de Lotos par PKN Orlen en Pologne, **la Commission européenne a approuvé la vente de Lotos Paliwa à MOL**. Lotos Paliwa exploite 80 % des stations-service du groupe Lotos.

La Commission européenne a suspendu son enquête ouverte en juin sur le droit de la concurrence dans le cadre du rachat par MOL d'un réseau de stations-service d'OMV en Slovaquie. La transaction porte sur 120 stations en Slovaquie pour 300 M EUR. Les autorités européennes ont déclaré qu'elles n'avaient pas reçu tous les éléments nécessaires pour être en mesure d'approuver la transaction, ce qui suspend de fait le rachat jusqu'à la fin d'année au plus tôt.

- Nucléaire

L'Office national de l'énergie atomique (OAH) a délivré le 26 août le permis de construire de deux nouveaux réacteurs de la centrale nucléaire de Paks (projet Paks II). Il s'agit du permis le « plus crucial » du projet, d'après Péter Szijjártó, qui a récemment repris ce dossier dans son portefeuille ministériel. Celui-ci a réaffirmé que l'objectif de mise en service des deux nouveaux blocs d'ici 2030 restait réaliste. Ce permis était attendu en septembre 2021, mais l'Autorité avait relevé des lacunes dans les plans présentés, et retardait depuis près d'un an l'octroi du permis. OAH a également délivré le permis de construire pour le bâtiment d'un des deux nouveaux réacteurs. D'autres permis partiels sont cependant toujours en attente d'octroi, et seront nécessaires pour la bonne exploitation de la future centrale. Pour rappel, le projet Paks II consiste en la construction de deux réacteurs Rosatom VVER-1200 d'une capacité individuelle de 1,2 GW. Le coût du projet s'élève à 12,5 Mds EUR financé à 80% par un prêt russe.

Dans le cadre du projet de construction de Paks II, le gouvernement a assoupli les règles d'octroi de permis de travail pour les citoyens non européens, et en particulier pour les pays limitrophes de la Hongrie. Ainsi, les travailleurs serbes et ukrainiens pourront entrer sur le marché du travail hongrois plus facilement.

Lors d'une visite à Vienne en juillet, le Premier ministre a déclaré qu'il ne voyait aucune position commune possible avec l'Autriche dans le domaine nucléaire, car « *la Hongrie n'a pas de fleuves ni de possibilités, contrairement à l'Autriche, de se passer du nucléaire* ». Il a ajouté que ce différend prévaudrait, mais que la Hongrie chercherait à coopérer, et à fournir des garanties de sécurité mutuelles.

- ENR

Le Ministère des Technologies et de l'Industrie a annoncé l'ouverture d'un appel d'offres de 33 Mds HUF (83,6 M EUR) pour les entreprises énergétiques afin de **soutenir les investissements de stockage d'énergie intégrés au réseau**. L'opérateur du réseau électrique national Mavir allouera les subventions aux distributeurs d'électricité afin d'installer au moins 33 MW de capacité de stockage d'ici 2025. Il s'agit de stocker l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables intermittentes. Le programme est financé par le Fonds de modernisation de l'UE.

L'énergie solaire a représenté 11,1 % du mix électrique hongrois en 2021, ce qui représente la proportion la plus élevée au sein de l'UE. En revanche, si l'on prend les énergies renouvelables dans leur ensemble, la Hongrie est mal classée en raison de capacités de production éolienne et hydro-électrique négligeables. Grâce au nucléaire, 64 % du mix électrique hongrois est décarboné, ce qui est supérieur à la moyenne européenne.

Dans l'objectif de réduire sa dépendance au gaz naturel, la Hongrie serait ainsi prête à prendre des mesures inédites. En effet, selon son ministre des Technologies et de l'Industrie, la Hongrie pourrait revoir sa position sur l'interdiction d'implantation des éoliennes. Il est interdit depuis 2016 d'implanter des éoliennes en Hongrie à moins de 12 kilomètres de zones habitées, ce qui rend impossible ipso facto l'implantation d'éoliennes sur le territoire. Le Ministre a précisé que 16 Mds EUR pourraient être investis dans les énergies géothermique et éolienne au cours de la prochaine décennie.

MVM Green Generation va construire un nouveau parc solaire de 28,8 MW à Debrecen pour un montant de 11,5 Mds HUF (28,6 M EUR), dont 4,3 Mds HUF (10,7 M EUR) proviennent de financements européens. La production devrait commencer en octobre et couvrira les besoins électriques de 15 000 foyers. MVM Green Generation va également mettre en concession pour quinze ans l'exploitation de son parc solaire situé à Pécs. Le parc s'étend sur 22 ha.

Dans la semaine qui a suivi les annonces sur le plan d'urgence énergétique, l'intérêt des consommateurs résidentiels pour les panneaux solaires a brusquement augmenté. Les demandes de devis et de renseignements ont été multipliés par 80 en l'espace d'une semaine. Il est probable que les délais d'approvisionnement vont continuer à s'allonger, puisque seulement un dixième de la demande peut être traitée rapidement à l'heure actuelle.

L'investisseur chinois Contemporary Amperex Technology (CATL) a annoncé son intention d'investir **7,3 Mds EUR en Hongrie et d'ouvrir à Debrecen une usine de batteries pour véhicules électriques**. Il s'agira du plus gros investissement direct à l'étranger greenfield jamais conduit en Hongrie. L'usine occupera une surface de 221 ha, et devrait créer plus de 9 000 emplois. Le site de production sera situé à proximité d'autres usines automobiles (Daimler, BMW, Stellantis et Volkswagen), et devrait créer un important écosystème local. Cet investissement a été classé comme « investissement prioritaire pour l'économie nationale », ce qui facilitera ses autorisations administratives, et permettra de limiter les informations publiques à son sujet.

Infrastructure

- ferroviaire

Un tronçon de 13 kilomètres de voies ferrées a été posé entre Százhalombatta et Ercsi dans le cadre du renouvellement de la voie Százhalombatta-Pusztaszabolcs. La construction a été entreprise par Mészáros és Mészáros et Vasútépítők, et les équipements fournis par Siemens Mobility. Cette nouvelle voie permettra de dissocier les trains de marchandises à destination de la raffinerie de MOL des trains de voyageurs.

Le ministre des Technologies et de l'Industrie, László Palkovics, a qualifié la rénovation de la ligne Budapest-Belgrade de « projet modèle ». Ce projet, qui s'inscrit dans l'initiative des nouvelles routes de la Soie, réduira le temps de transport entre Budapest et Belgrade de 8 à 3,5 heures. Il permettra surtout aux marchandises chinoises d'être plus facilement acheminées vers l'Europe. Le consortium hongro-chinois RM International, détenu en parti par Lőrinc Mészáros, a déjà achevé la modernisation d'une partie de la ligne, qui devrait être finalisée en 2025.

- routier

Les fonds de capital-investissement détenus par Lőrinc Mészáros et László Szíjj vont créer une co-entreprise pour exploiter, entretenir et construire les autoroutes de l'Etat au cours des 35 prochaines années dans le cadre de la concession autoroutière (cf. veille de mai). L'eurodéputé hongrois de l'opposition, Sándor Rónai, a annoncé que la Commission européenne avait ouvert une enquête sur la concession gouvernementale autoroutière accordée pour 35 ans à Lőrinc Mészáros.

La société hongroise d'entretien des routes publiques Magyar Közút prévoit de rénover plus de 1 000 km de routes d'ici la fin de cette année. 523 kilomètres de routes secondaires ont déjà été rénovées, et un peu moins de 500 doivent encore l'être prochainement. L'entreprise a obtenu un budget national et européen pour financer les travaux.

Transport

- aérien

Le trafic presque à son niveau pré-covid. Après la levée des restrictions de voyage le trafic devrait atteindre cet été plus de 90 % du niveau affiché avant la pandémie. C'est une reprise plus importante que celle anticipée et ce malgré les grèves répétées du personnel et le manque de main d'œuvre. Cependant, à long terme, la pénurie de personnel pourrait freiner le rattrapage du secteur du transport aérien. Dans ce contexte de reprise dynamique du trafic et alors que l'aéroport de Budapest a été relativement épargné par les perturbations, 1,2 M passagers ont transité en juin, soit 82% du niveau pré-pandémique de juin 2019. Alors que l'on assiste à la baisse des volumes mondiaux de fret aérien depuis avril, le volume de fret à l'aéroport de Budapest en juin est en légère baisse à 14 500 t (-4,6% en g.a. mais + 34,7 % par rapport à juin 2019). Au cours des six premiers mois de l'année 2022, l'aéroport a traité 98 500 t de fret aérien. Si cette tendance se poursuit, l'aéroport de Budapest espère atteindre un volume annuel de 200 000 t.

Pour répondre à la hausse des passagers, le Centre des transports publics de Budapest (BKK) a élargi les horaires nocturnes de fonctionnement de son service de navette, ainsi que sa fréquence.

Malgré un T2 déficitaire, Wizz Air se montre optimiste. Wizz Air a subi une perte de 452 M EUR au T2, bien supérieure à celle de 114 M EUR enregistrée un an plus tôt. Le déficit s'explique en grande partie par des pertes de change liées à la baisse du forint, et par l'envolée du prix du carburant. Dans une moindre mesure, les annulations de vols et les retards dus aux pénuries de main-d'œuvre, les grèves dans les aéroports ont eu un impact négatif. Pour limiter le coût des perturbations, la compagnie a assoupli ses horaires et réduit l'utilisation de sa flotte (-5%) pendant la période de pointe estivale par rapport aux plans initiaux. Au cours du trimestre, Wizz Air a atteint un niveau proche de son niveau pré-covid⁷ après avoir rétabli ses capacités sur les marchés principaux. La reprise de l'activité a permis au groupe de quadrupler ses recettes en g.a. (de 199 M EUR à 809 M EUR) alors même que les recettes unitaires ont chuté de 10% sur cette même période. Au cours des 12 derniers mois, la compagnie a continué d'étendre son réseau et propose désormais 200 destinations. La compagnie prévoit un bénéfice significatif au T3 en

⁷ Avec 12,2 M de passagers, le taux d'occupation des sièges s'est élevé à 85 %, loin des 94 % enregistrés avant la pandémie mais bien au-dessus des 64 % de taux d'occupation de l'année dernière. En juin, Wizz Air a enregistré un record mensuel de 4,3 M de passagers.

raison de la forte reprise de trafic aérien, de l'atténuation des difficultés aux aéroports mais aussi des meilleures conditions tarifaires. Le taux d'occupation des sièges devrait se rapprocher du niveau pré-covid alors que le prix des billets est à la hausse.

Le bras de fer se poursuit entre Ryanair et les autorités hongroises. Ryanair s'est vu infliger une amende de 300 M HUF (755 000 EUR) par l'autorité de protection des consommateurs pour avoir répercuté la taxe sur les bénéfices exceptionnels à ses clients. Ryanair conteste l'amende et fera appel de cette décision devant les tribunaux de l'UE. L'entreprise soutient que le droit européen permet aux compagnies aériennes de fixer librement leurs tarifs sans interférence des gouvernements nationaux ou des agences de protection des consommateurs; elle appuiera aussi sa demande sur un point du droit communautaire qui interdirait au gouvernement d'introduire des taxes rétroactives sur les voyages. En rétorsion de la taxe imposée par la Hongrie sur les bénéfices exceptionnels, Ryanair va supprimer huit lignes aériennes au départ de Budapest: Bordeaux, Bournemouth, Cologne, Kaunas, Cracovie, Lappeenranta, Riga et Turin. Sept autres destinations verront leur fréquence réduite: Amman, Bristol, Pise, Prague, Sofia, Tel-Aviv et Varsovie. Le PDG de Ryanair a déclaré à ce sujet: « Nous redirigeons ces vols et ces routes vers des pays moins chers et voisins tels que la Slovaquie, l'Autriche, la Croatie et la Roumanie, dont aucun n'a imposé de taxe idiote sur les bénéfices supplémentaires aux compagnies aériennes déficitaires ».

Une procédure de protection des consommateurs a été engagée contre Wizz Air en raison de la hausse des plaintes déposées auprès de l'Agence hongroise de protection des consommateurs. Il est reproché à la compagnie de ne pas avoir donné suffisamment d'informations et d'assistance lors de retards et d'annulations de vol, de ne pas avoir fourni d'hébergement, ni proposé de réacheminement. Wizz Air a également échoué à traiter les plaintes dans un délai de 30 jours, et exploite un service client téléphonique à tarif majoré.

Une nouvelle compagnie aérienne roumaine, Air Connect va lancer des vols à destination de Budapest depuis Bucarest et Cluj-Napoca à partir de mi-octobre à raison de deux fois par semaine.

- ferroviaire

Le ministre des Technologies et de l'Industrie, László Palkovics, a participé à une réunion de travail avec la Bulgarie, la Serbie et la Turquie à Istanbul afin de discuter du **potentiel du transport ferroviaire de marchandises comme alternative au transport maritime**. La réunion s'est concentrée sur l'infrastructure à développer par les quatre pays. Pour la Hongrie, cette réunion s'inscrit dans la continuité du tronçon de la ligne ferroviaire Budapest-Belgrade qui reliera l'Europe centrale à la Chine. Le Ministre a souligné que si l'expédition de marchandises d'Europe vers la Chine prend 45 jours par voie maritime, l'expédition par rail ne prendrait que 12 jours.

Lors d'un événement dédié au ferroviaire, László Palkovics a déclaré que le gouvernement s'efforçait de faire de la Hongrie une plaque tournante du transport de marchandises en Europe centrale. Il mise pour cela sur la ligne Budapest-Belgrade et sur la nouvelle ligne de marchandises V0 qui permettrait aux marchandises traversant le pays d'est en ouest de contourner la capitale. **La Hongrie s'est lancée dans un programme de développement de terminaux à conteneurs intermodaux. Le gouvernement souhaite doubler les performances du secteur du transport ferroviaire.** Cette annonce s'inscrit dans un contexte très difficile pour le secteur, en raison de prix de traction plus élevés que dans les autres pays de la région, ce qui a notamment entraîné une baisse de 13 points de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises.

Alstom va produire dans son usine de Mátranovák des bogies spécifiquement dédiés à son train roulant à l'hydrogène, le Coradia iLint, produit en Allemagne.

MAV-Start a lancé une étude de marché en vue d'acquérir des trains à hydrogène. L'entreprise réfléchirait à un contrat-cadre pour 18 trains, avec l'achat initial de six trains, puis d'achats par blocs de trois. La vitesse maximale des trains pourrait être de 140-160 km/h, avec une capacité de 120, 180 ou 200 passagers. Une décision pourrait être prise d'ici la fin de cette année. Le coût d'achat des trains serait couvert par les revenus du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

- urbain

Le Centre national des transports (BKK) a reçu une subvention de 1,2 Mds HUF (2,8 M EUR) provenant du fonds de Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) de l'UE. Cette aide financera le projet de développement de la gare de Nyugati à Budapest, par laquelle transitent les liaisons ferroviaires les plus importantes entre les parties orientale et occidentale du pays. Parallèlement, le projet qui vise à constituer un anneau ferroviaire dans le sud de Budapest à travers la construction de nouvelles gares a été jugé "excellent" par la Commission européenne. Toutefois, comme le permis d'environnement du projet a été révoqué au début de l'année, la décision de son financement par l'UE a été reportée jusqu'à l'obtention d'un nouveau permis. En outre, le MIE financera cinq projets en Hongrie pour un montant total de plus de 11 Mds HUF (27 M EUR). Quatre projets portent sur la diffusion de l'utilisation des voitures électriques, dont l'installation d'une station de recharge interne à l'aéroport de Budapest.

Volánbusz a acheté 100 autobus à Kravtex pour un montant total de 6,5 Mds HUF (16 M EUR) ainsi que 40 bus à Omnibus Hungária pour 2,7 Mds HUF (6,9 M EUR). Cependant, la compagnie a lancé un appel d'offre public pour l'achat de 20 bus longue distance mais celui-ci a été annulé car l'offre la plus basse dépassait toujours le budget disponible de 1,7 Mds HUF (4,2 M EUR). Malgré le contexte économique difficile, le BKK souhaite moderniser son parc automobile. Ainsi, une flotte de 150 nouveaux autobus, qui seront exploités par ArrivaBus, sera mise en service à Budapest à partir de mai 2023 (75 véhicules standards MAN Lion's City 12C d'une valeur de 84,8 Mds HUF (214 M EUR) et 75 articulés MAN Lion's City 18C estimés à 97,8 Mds HUF (247 M EUR)). Dans le même temps, ArrivaBus a remporté deux appels d'offres lancés par le BKK pour l'exploitation pendant dix ans de deux lignes de bus à Budapest.

Le système de vélos en libre-service Mol Bubi de Budapest, étend sa flotte de 190 vélos supplémentaires. C'est le fabricant hongrois de bicyclettes Csepel qui avait remporté l'appel d'offre alors que les vélos sont maintenant en cours de déploiement dans les stations d'accueil. Le nombre de trajets quotidiens en « Bubi » a dépassé les 12 000 en juin.

La Société nationale de développement des infrastructures (NIF) a annoncé l'achèvement de la piste cyclable BUDA. Cette piste longue de 108 km fait partie du réseau EuroVelo 14 entre le lac de Constance à Debrecen et a coûté plus de 5 Mds HUF (12,6 M EUR). Depuis 2018, le gouvernement hongrois a dépensé chaque année 10 à 12 Mds HUF (25 à 30 M EUR), en plus des financements de l'Union européenne, pour l'aménagement de pistes cyclables.

Environnement

MOL a remporté la concession de gestion des déchets municipaux pour 35 ans, en tant que seul et unique soumissionnaire. La concession entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2023 et prévoit la collecte de 4,5 à 5 M t/an de déchets municipaux dans l'ensemble du pays, sur un total de 20 M t de déchets générés en Hongrie chaque année. MOL investira 185 Mds HUF (465,3 M EUR) dans les infrastructures de gestion des déchets au cours des cinq premières années, et paiera une redevance de 100 Mds HUF (251,6 M EUR) par an à l'Etat. Le groupe construira également une usine capable de convertir en énergie au moins 100 000 t de déchets solides municipaux par an.

Mészáros és Mészáros a remporté le contrat de renouvellement d'un réseau d'adduction d'eau sur la rive nord du lac Balaton pour un montant net de 4,9 Mds HUF (12,3 M EUR), financé à l'aide de fonds européens. Les concurrents de l'appel d'offres étaient Bonex et Terra Épker Hungária.

Fonds européens

Le porte-parole du gouvernement a annoncé qu'il souhaitait mettre en place un système « plus strict et transparent » pour l'utilisation des fonds européens, et le contrôle de l'attribution des marchés publics. Cette déclaration s'inscrit dans le contexte de négociations entre le gouvernement et la Commission pour la validation du plan de relance européen.

La Commission européenne a donné son accord au versement d'une aide de 500 M EUR aux PME hongroises qui subissent les conséquences de la guerre en Ukraine. Le soutien pourra prendre la forme de garanties de prêt jusqu'à 80 % du prêt total. Il est pour le moment prévu jusqu'à la fin d'année.

République Tchèque

Energie

Face à la hausse des coûts de l'énergie, **le gouvernement a annoncé un plan de soutien pour les ménages et les entreprises** dont le détail et le coût ne sont pas encore complètement déterminés et qui devrait être adopté par le parlement dans la semaine du 19 septembre (suivre veille mensuelle septembre). A ce stade, ce plan prévoit en particulier (i) l'exonération jusqu'à fin 2023 de la taxe sur l'énergie pour le financement des énergies renouvelables, (ii) un tarif dit « d'austérité » qui consistera en une réduction automatique et transparente de la facture d'énergie des ménages (électricité, gaz et chauffage) et sera applicable à partir du mois d'octobre, (iii) des aides en faveur des entreprises à haute intensité énergétique. En outre, le gouvernement a décidé le plafonnement des prix de vente au détail (TVA comprise) de l'électricité à 6 CZK/KWh (0,24€) et du gaz à 3 CZK/kWh (0,12€), appliqué dès novembre aux ménages, commerçants individuels, entrepreneurs et prestataires de services publics.

Concernant les économies d'énergie, le ministère de l'Industrie a préparé en août un décret encore en consultation interministérielle, établissant **des règles spéciales pour l'approvisionnement en chauffage et en eau chaude, ajustant à la baisse les températures minimales par secteur, en cas d'alerte préalable à un état d'urgence ou un état d'urgence thermique**. Il ne s'agirait pas de températures fixées en temps normal. A titre d'exemple, la température plancher prévue dans les écoles (salles de classe) passeraient de 20 à 19°, les hôpitaux passent de 22 à 20° dans les chambres, les cabinets médicaux de 24 à 20°, les hôtels et restaurants de 20 à 18°, les bureaux de 20 à 18°. Les températures plancher s'appliquent également aux logements privés qui passent de 20 à 18°. Les logements privés dotés de leur propre source d'énergie ne seraient pas concernés par ces restrictions, tout comme tout bâtiment recourant à au moins 80% d'énergie d'origine renouvelable. Ces règles restent encore en discussion.

Selon Energostat, sur les sept premiers mois de l'année, **le charbon continue de représenter la principale source de production d'électricité en République tchèque** (à 38,4%), suivi en seconde place du nucléaire (36,7%). En 2021, pour une production brute d'électricité de 84,9 TWh, le charbon était déjà la première source de production, à 41% (34,2 TWh), suivi du nucléaire à 36%

(30,7 TWh), des énergies renouvelables à 13% (10,5 TWh) et du gaz naturel à 8% (7 TWh), selon un rapport de l'Office de régulation de l'énergie (ERU).

L'énergéticien national CEZ a réalisé un bénéfice net record de 33,6 Mds CZK/13,7 Md EUR au premier semestre 2022, soit une augmentation de 197 % en g.a. Son bénéfice net pour l'ensemble de l'année est estimé à 60-65 Mds CZK / 2,4-2,6 Md EUR (contre 22,3 Mds CZK/9 Md EUR l'année dernière).

- Gaz

La perspective d'une connexion directe entre les réseaux de gazoducs tchèques et autrichiens est incertaine à moyen-terme, du fait de l'absence de soumissionnaires lors des enchères annuelles pour des capacités supplémentaires organisées par les gestionnaires de réseau de transport tchèque et autrichien (NET4GAS en République tchèque et Gas Connect Austria en Autriche) qui se sont achevées le 4 juillet. Evoqué depuis 2010, ce projet d'interconnexion de 61 kilomètres entre Břeclav et Reintal consisterait à connecter le principal gazoduc de transit en République tchèque avec le centre commercial et de stockage autrichien de Baumgarten. En 2018, sous pression du gouvernement slovaque, l'Office de régulation de l'énergie avait pris la décision controversée de retirer le projet du plan d'investissement décennal de NET4GAS avant de changer d'avis en octobre dernier. Le désintérêt du marché pour ce projet est à mettre en parallèle avec l'attention beaucoup plus marquée des négociants de gaz à la construction d'une interconnexion avec le réseau polonais (projet STORK II), qui offrirait davantage d'opportunités d'approvisionnement en gaz (gaz norvégien ou GNL) que la connexion à l'Autriche, et qui fait toujours l'objet de discussions entre les autorités tchèques et polonaises.

Infrastructures

- Ferroviaire

Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires SŽ a lancé un **appel d'offres pour l'élaboration d'une étude de faisabilité qui visera à évaluer la pertinence et l'avantage du modèle PPP** pour la construction d'un tronçon ferroviaire de 17 km sur le corridor IV de Ševětín à Nemanice-České Budějovice en Bohême de Sud. La valeur estimée du marché est de 6 M CZK/244 M EUR, la date limite de soumission des offres est le 12 septembre. Le coût de la construction de ce tronçon qui comprendra deux tunnels d'une longueur de 4 775 m et de 3 120 m et qui achèvera l'ensemble de la modernisation du corridor IV, est estimé à 25 Md CZK (1 Md EUR). La construction est prévue entre juin 2023 et mars 2031. Le deuxième projet, où le modèle PPP est envisagé, est la construction de la ligne ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport de Prague.

La **société Egis Rail**, en consortium avec Metroprojekt Praha, Valbek et Mott MacDonald a gagné l'appel d'offres pour **l'élaboration de la documentation relative au permis d'aménagement et au processus d'EIE concernant le tronçon « Podřipsko » (Prague-Lovosice) de la future LGV Prague-Dresde**. La valeur du contrat est de 152,2 M CZK (6,23 M EUR). Ce tronçon est prévu pour une vitesse de 320 km/h et ne servira pas au transport de marchandises. Le lancement de la construction de cette ligne est prévu pour 2027, l'achèvement pour 2030.

La **mairie de Prague souhaiterait construire une nouvelle gare TGV** dans le nord de la ville sur la ligne LGV Prague-Dresde et commande en coopération avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires SŽ une étude qui examinera la position appropriée de la gare, les avantages et les inconvénients de la construction, la possibilité de relier la gare aux transports en commun et le développement possible des zones environnantes. L'étude devrait être achevée au 2^{ème} trimestre 2023.

- Routier

Le gouvernement a approuvé le projet de financement sous forme PPP d'un tronçon de 35 km de l'autoroute D35 entre Opatov et Mohelnice, projet routier attendu et complexe à réaliser. Il s'agira de la seconde infrastructure de transport construite en PPP après la section de l'autoroute D4 entre Písek et Příbram (dont l'achèvement est conduit par le consortium Via Salis des sociétés françaises Vinci Highways et Meridiam).

METROSTAV INFRASTRUCTURE, filiale de Metrostav - première entreprise de construction et de travaux publics en République tchèque, qui s'est vue interdire de participer aux marchés publics pendant trois ans dans le cadre d'une affaire de corruption, manipulation d'appels d'offres publics et détournement de fonds **européens a créé une nouvelle société METROSTAV INFRASTRUCTURE ROADS** dont l'objectif est d'opérer dans la construction d'infrastructures routières sur le marché tchèque. Certains médias relèvent que le groupe répète un scénario passé similaire (fondation de Metrostav Infrastructure après l'interdiction pour Metrostav de soumissionner aux marchés publics), afin de continuer d'accéder aux marchés publics.

Eurovia CS a remporté le marché pour la construction de la rocade /contournement de Mošnov permettant de relier l'aéroport international d'Ostrava à la zone industrielle de Mošnov. La valeur du contrat s'élève à 368,5 M CZK (15 M EUR). La construction devrait commencer en octobre pour être achevée en 2024. Eurovia CS assurera également une réparation majeure de l'autoroute principale du pays D1 près de Prague (18,9 M EUR), pour laquelle Metrostav Infrastructure a perdu le contrat en raison de son interdiction de participation aux marchés publics.

Selon le ministre des Transports, Martin Kupka, **l'autoroute D11 (Prague – Hradec Králové – PL) sera complètement achevée jusqu'à la frontière polonaise en 2027**. Du côté tchèque, deux tronçons inachevés d'une longueur totale de 40,8 km entre Jaroměř- Trutnov et la frontière polonaise reste à compléter. Du côté polonais, le dernier tronçon de l'autoroute (S3) qui mène jusqu'au nord de la Pologne jusqu'à Szczecin, sera ouvert à la circulation en 2024.

Transport

L'usine Iveco Bus de Vysoké Mýto en République tchèque, **premier site de fabrication de bus en Europe**, s'est fixée comme objectif de franchir de nouvelles étapes vers la mobilité durable et lancera en automne la fabrication de nouveaux modèles à émissions faibles et nulles (bus purement électriques). Contrairement à ceux déjà produits par le groupe en France et destinés au transport urbain, le nouveau véhicule électrique produit par l'usine tchèque sera conçu pour le transport suburbain. Le Crossway Low Entry Electric utilisera des batteries lithium-ion conçues par la société américaine Microvast. Les batteries seront fabriquées par la société italienne sœur FTP Industrial

Škoda Electric et sa société sœur Temsa (Turquie) ont remporté le contrat de fourniture de 80 autobus électriques pour Budapest. Škoda Electric a proposé le modèle Škoda 36 BB (E'CITY) avec une carrosserie de Temsa. Il s'agit d'un contrat cadre avec le prix de 532 816 EUR pour un véhicule.

L'entreprise des transports publics de Prague DPP a lancé un appel d'offres pour le prestataire de services de contrôle de l'exécution des activités de surveillance technique de l'investisseur pendant la construction du métro D de Pankrác à Libuš. L'objectif est d'assurer que le chantier avancera conformément au permis de construire, au calendrier et conformément à la législation.

- Aérien

Selon le service de contrôle du trafic aérien (ŘLP), la circulation aérienne a augmenté de 96% en glissement annuel au cours du premier semestre 2022. Le nombre de vols s'est établi au cours des six premiers mois à 268 977 contre 136 673 l'année dernière. Cependant, le trafic est encore nettement en deçà du niveau qu'il atteignait avant la pandémie de coronavirus (**62% du niveau des six premiers mois de 2019**).

Environnement

Selon Solární Asociace, association professionnelle d'entrepreneurs en énergie solaire, les entreprises et les ménages tchèques ont installé 9 354 systèmes d'énergie solaire au cours du premier semestre 2022, soit davantage que le total des installations de l'année précédente. La capacité de ces nouvelles installations, de 74,8 MW (+200% g.a), porte la capacité totale de l'ensemble des centrales solaires de République tchèque à 2 260 MW. Ces bons chiffres se traduisent par un niveau élevé de demandes de subvention au titre de New Green Deals, programme de subventions européennes finançant entre autres les installations photovoltaïques, et qui totalise déjà près de 6,7 Mds CZK (230 M EUR) de demandes sur un total de 10 Mds CZK (407 M EUR) alloués au programme. La ministre de l'Environnement a assuré que toutes les demandes pourront être satisfaites grâce aux financements prévus par le Fonds de modernisation, mais une partie des ménages recevra la subvention avec délais.

Le groupe Skoda Auto, qui affiche de grandes ambitions en matière d'électromobilité, **s'est fixé l'objectif de porter sa production de voitures électriques à 70% d'ici 2030**. En outre, l'entreprise participe à la mise en œuvre d'infrastructures de recharges en conseillant les parties prenantes (Etat, stations-services, producteurs d'électricités) sur l'emplacement et la quantité nécessaire de bornes. Skoda envisage également la vente en supermarché de power pass qui permettront de recharger les modèles électriques dans 210 000 bornes en Europe.

Fonds européens

Le 19 juillet, dans une lettre adressée à la représentation permanente de la République tchèque auprès de l'UE, **la Commission européenne a indiqué qu'elle clôturait la procédure d'audit sur le conflit d'intérêt impliquant l'ancien Premier Ministre Andrej Babis**. La mise en conformité de la réglementation tchèque en matière de conflits d'intérêt sur le droit de l'UE, condition préalable aux décaissements futurs du PNRR tchèque, a été accueillie favorablement par la Commission, de même que les actions de restitution de subventions indues engagées par les ministères tchèques.

Slovaquie

Energie

- Electricité

Selon le rapport sur la sécurité d'approvisionnement en électricité du ministère de l'Economie, **la consommation d'électricité a atteint 30 867 GWh en 2021, en hausse de 5,3%** en glissement annuel. La hausse de la consommation reflète la reprise de l'économie après l'année pandémique de 2020. Concernant la production, celle-ci a atteint 30 093 GWh en 2021, en

hausse de 3,7 %. La consommation a ainsi dépassé la production de 774 GWh en 2021 après un déficit de production de 318 GWh en 2020.

La puissance installée des centrales slovaques est passée de 7,71 GW en 2020 à 7,78 GW en 2021. Il s'agit avant tout des centrales hydrauliques (2 545 MW soit 32,7 % de la puissance installée totale) suivies par les centrales thermiques (2 328 MW soit 29,9 %), les centrales nucléaires (2 003 MW soit 25,7 %), les centrales photovoltaïques (532 MW soit 6,8) et autres énergies renouvelables (353 MW soit 4,5 %). En termes de production, les centrales nucléaires arrivent en tête du classement ; elles ont assuré une production de 15 730 GWh soit 52,3 % de la production totale d'électricité. Par rapport à la période précédente, leur production a augmenté de 286 GWh soit de 1,9 %. La production des centrales thermiques s'est établie à 7 274 GWh soit 24,2 % de la production totale (+1 023 GWh soit +16,4 %). Les centrales hydrauliques ont produit 4 604 GWh d'électricité soit 15,3 % du total (- 267 GWh soit -5,5 %). Les énergies renouvelables ont produit 1 764 GWh d'électricité (5,9 % du total) tandis que les centrales photovoltaïques 615 GWh (2 % du total).

Du fait de sa position en Europe centrale, la Slovaquie fait l'objet de nombreux flux transfrontaliers de transit électrique non planifiés ce qui met sous pression l'opérateur du réseau SEPS pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau. En 2021, le volume des flux d'importation s'est établi à 13 110 GWh notamment en provenance de la Tchéquie (8 884 GWh) et de la Pologne (4 627 GWh). Le volume des flux d'exportation s'est établi à 13 884 GWh en particulier vers la Hongrie (10 723 GWh) et l'Ukraine (1 983 GWh).

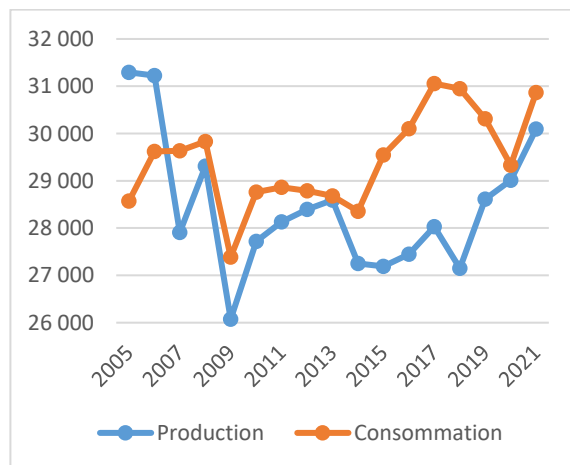
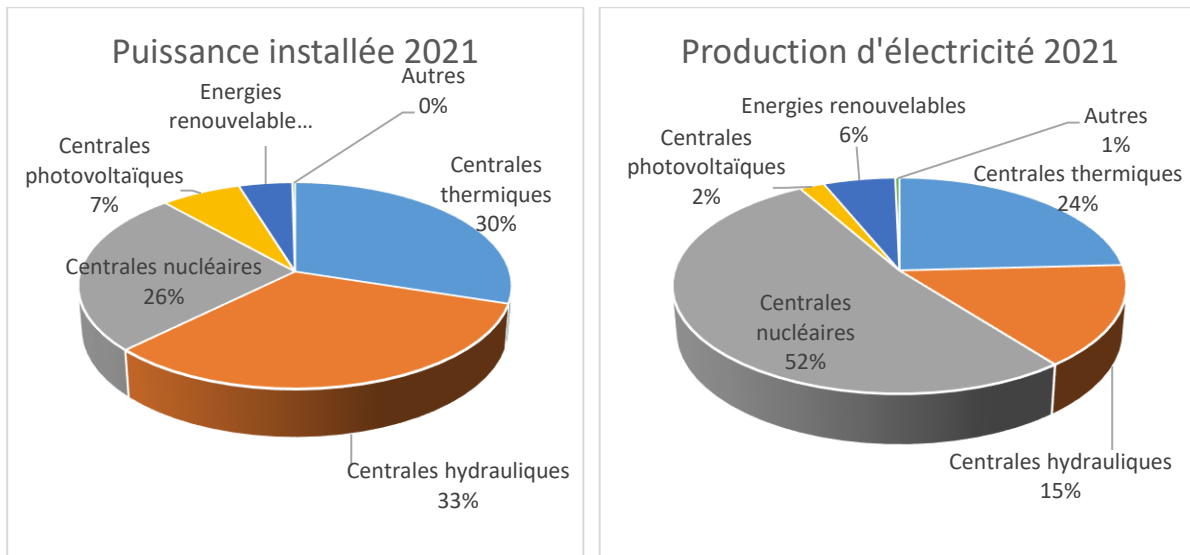
Le rapport fait état du début en 2021 de l'exploitation commerciale de la nouvelle connexion électrique avec la Hongrie (lignes 2 x 400 kV Gabčíkovo (SK) - Gönyű (HU) - Veľký Ďúr (SK) et 1 x 400 kV Rimavska Sobota (SK) - Sajoivánka (HU)). Par ailleurs, les nouvelles autorisations pour des centrales à énergie renouvelable s'élèvent à 407 MW en 2021 et à 170 MW en 2022.

A l'horizon de cinq prochaines années, le ministère prévoit le maintien du mix énergétique actuel avec le renforcement de la part des centrales nucléaires compte tenu du raccordement de deux tranches en construction à Mochovec (unités 3&4, 2x471 MW avec perspective d'augmentation progressive suite à des travaux de modernisation de la puissance installée jusqu'à 530 MW). Le ministère de l'Economie table sur la prolongation d'exploitation de la centrale nucléaire V2 à Jaslovské Bohunice (2x500 MW) jusqu'à 2044-2045 (60 ans d'exploitation). En mai 2021, l'autorisation pour la construction de la nouvelle centrale nucléaire sur le site de Jaslovské Bohunice a été prolongée par le ministère de l'Economie. Ce projet envisage l'exploitation commerciale d'une nouvelle centrale nucléaire en 2040 (puissance installée prévue de 1 200 MW).

Après l'année 2023, les autorités slovaques ne prévoient pas le maintien de la centrale thermique de Novaky (2x110 MW) puisque la subvention à l'utilisation du lignite domestique s'achève à cette date-là. Le projet initial d'arrêter la centrale thermique à Vojany (2x110 MW) à cause de sa non rentabilité est réévalué. En effet, l'électricien Slovenske elektrarne teste actuellement l'incinération de certains déchets et de la biomasse à Vojany. Si les tests sont évalués positivement, la centrale pourrait fonctionner jusqu'à 2027.

Selon le scénario de base, la consommation d'électricité devrait passer à 32,4 TWh en 2026, puis 34,9 TWh en 2031 et 37,2 TWh en 2036. Le scénario d'une consommation plus prononcée issue de la hausse de l'électromobilité, du développement démographique plus positif, du transit vers la production de chaleur décentralisée, des nouveaux investissements dans l'industrie énergétiquement intense, de la décarbonation de l'industrie et de la croissance économique plus optimiste pourrait conduire à une consommation de 33,7 TWh en 2026, de 36,5 TWh en 2031 et de 39,6 TWh en 2036. La production devrait être excédentaire tout au long de cette période (de 20 % approximativement). La part de l'énergie nucléaire devrait atteindre 73,2 % en

2026 pour baisser progressivement à 65,5 % en 2036. La part des centrales hydrauliques et aux énergies renouvelables devrait progresser de 26,1 % en 2026 à 34,6 % en 2036 tandis que les centrales fossiles demeurent stables (20,3 % du total).



- Gaz

En juillet 2022, le ministère de l'Economie a publié le rapport sur la sécurité d'approvisionnement en gaz. Selon le rapport, **la consommation de gaz a atteint 5,6 Md m³ en 2021, en croissance de 7,7 % en glissement annuel**. Il s'agit de la consommation la plus élevée depuis 2010 (5,7 Md m³). Pour mémoire, la consommation s'est établie à 6,6 Md m³ en 2006 pour baisser progressivement à 4,3 Md m³ en 2014. Pour les cinq prochaines années, le ministère de l'Economie prévoit une consommation à hauteur de 5 Md m³. Le rapport rappelle que la consommation est à 98 % assurée par les importations (l'extraction domestique n'était que de 66 M m³ en 2021).

Concernant les livraisons, en 2008, un contrat à long terme a été signé entre Gazprom Export et eustream (filiale de SPP contrôlée par le groupe tchèque EPH). Ce contrat est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et est valide pendant la période de 20 ans. Le rapport rappelle que le marché

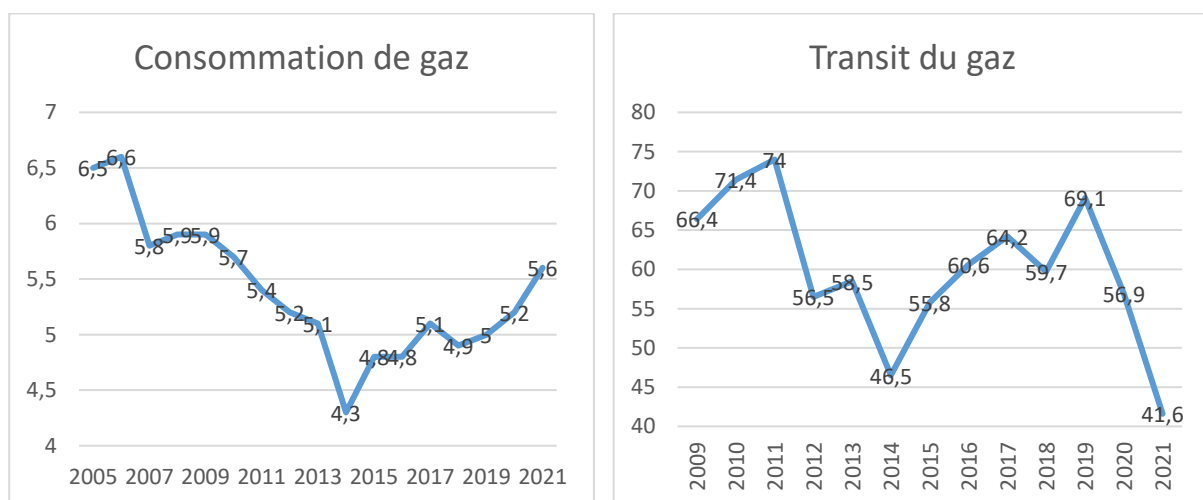
est libéralisé depuis 2009 pour les consommateurs industriels et depuis 2011 pour les ménages. Le rapport mentionne que Slovensky plynarensky priemysel (SPP) demeure le plus grand acteur sur le marché avec une part de marché de 59,4 % (2021).

Concernant le réseau gazier de transit, au 1^{er} janvier 2021, il est formé de 2 270 km de gazoducs et de 5 stations de compression (la dernière a été mise en opération le 1^{er} janvier 2020). La capacité du transit du gaz russe vers l'Europe occidentale est de 90 Md m³/an. En 2021, le transit a atteint seulement 41,6 Md m³, en chute de 26,9 % en glissement annuel, la valeur historiquement la plus basse. Pour mémoire, le transit était de 74 Md m³ en 2011 pour baisser à 46,5 Md m³ en 2014 et a retrouvé la croissance jusqu'à 69,1 Md m³ en 2019.

Quant au réseau de distribution, au 31 juillet 2021, les gazoducs à haute pression représentaient 6 274 km, les gazoducs à moyenne et faible tension 27 062 km. Il y a aujourd'hui 2 233 municipalités gazéifiées (77 % du nombre total des municipalités) ce qui couvre les besoins de 94 % de la population slovaque.

La crise du gaz en 2009 est à l'origine de la diversification d'approvisionnement. Ainsi, après des ajustements techniques, les interconnexions avec la Tchéquie et l'Autriche sont capables de réaliser le flux inversé du gaz. Le flux inversé est possible également vers l'Ukraine. Le 1^{er} juillet 2015, la nouvelle interconnexion entre la Slovaquie et la Hongrie a été mise en opération. Le rapport rappelle la construction de l'interconnexion avec la Pologne (gazoduc de 164 km dont 103 km sur le territoire slovaque, d'une capacité de 4,7 Md m³ vers la Slovaquie et de 5,7 Md m³ vers la Pologne, mis en opération en août 2022).

Enfin, la capacité de stockage de gaz sur le territoire slovaque s'est établie à 3,65 Md m³ en 2021 (la capacité était de 4,01 Md m³ en 2020, le rapport n'explique pas cette baisse). Les réservoirs sont gérés et exploités respectivement par les sociétés semi-publiques Nafta et Pozagas. Le rapport évoque aussi que la société SPP Storage gère quant à elle un réservoir de 0,65 Md m³ situé en République tchèque.



Le 26 août, les premiers ministres slovaques et polonais ont officiellement ouvert l'interconnexion gazière entre la Pologne et la Slovaquie. Cette interconnexion permettra à la Slovaquie de diversifier ses fournitures du gaz. Pendant l'inauguration, les deux premiers ministres ont souligné le caractère sécuritaire du gazoduc car il permettra la baisse de la dépendance de l'Europe centrale au gaz russe. Pour mémoire, le gazoduc entre les deux pays a

une longueur de 164 km dont 103 km sur le territoire slovaque (jusqu'à la station de compression à Velke Kapusany à l'est du pays). La capacité de ce gazoduc est de 4,7 Md m³ en direction vers la Slovaquie et de 5,7 Md m³ vers la Pologne et il est dimensionné également pour le transport du gaz mélangé avec de l'hydrogène.

Mi-août, le sixième tanker, depuis le début de l'année, a accosté en Croatie pour fournir du GNL à la Slovaquie. Le volume de cette livraison était de 80 M m³, au total, jusqu'à présent, la Slovaquie s'est approvisionnée en GNL à hauteur de 450 M m³.

- Nucléaire

L'énergie nucléaire monte en popularité auprès de la population slovaque. Le cercle de réflexion « Slovak Foreign Policy Agency » en coopération avec le principal électricien du pays Slovenske elektrarne ont commandé une enquête sur les différentes ressources énergétiques. Tout d'abord, 38 % des Slovaques choisiraient les centrales solaires pour baisser les émissions. Les centrales solaires sont suivies par les centrales nucléaires (17 %), les centrales éoliennes (16 %) et les centrales hydrauliques (16 %). Les citoyens dans le périmètre de 20 km des deux centrales nucléaires ont choisi surtout les centrales nucléaires dans la lutte contre le changement climatique (43 %) suivies par les centrales solaires (24 %). 61 % des Slovaques sont d'avis que les centrales nucléaires sont sûres ou plutôt sûres, contre 45 % en 2015. En outre, en 2015, un Slovaque sur trois voulait arrêter les centrales nucléaires (6,1 % tout de suite, 29,7 % à la fin du cycle de vie), aujourd'hui, sept Slovaques sur dix sont persuadés qu'il y a un besoin de centrales nucléaires.

Le 25 août, l'Autorité de sûreté nucléaire a rendu l'autorisation de deuxième niveau pour le troisième bloc nucléaire de Mochovce. Après la mise en vigueur de cette autorisation, c'est-à-dire dans un délai de 15 jours, le combustible nucléaire pourra être introduit dans le réacteur. Suivra ensuite la phase du démarrage qui consiste en la montée en puissance du réacteur qui devrait atteindre sa performance maximale après approximativement 18 semaines. Le nouveau réacteur dispose d'une puissance installée à hauteur de 471 MW ce qui permettra de couvrir 13 % de la consommation d'électricité. Grâce au troisième bloc, la part du nucléaire dans la production d'électricité passera de 52 % à 65 %. Quant au quatrième réacteur, il devrait entrer en opération dans 21 mois c'est-à-dire au printemps 2024.

Le 2 août, un avion en provenance de Russie a atterri à l'aéroport de Bratislava avec une nouvelle livraison du combustible nucléaire par l'entreprise russe TVEL.

- ENR

Au mois de mai, le ministère de l'Economie a lancé pour la première fois le système d'enchères pour les énergies renouvelables. Jusqu'à présent, le ministère a reçu 120 demandes totalisant une demande totale de subventions à hauteur de 57 M EUR. Or, le ministère pendant ce premier tour d'enchères ne peut soutenir des projets qu'à hauteur 18 M EUR. Le système d'enchères a été axé notamment pour les centrales solaires. En effet, **94 % des demandes pour la subvention concernent des centrales solaires, 3 % concernent la biomasse et 2,5 % les éoliennes.** Si les demandeurs réussissent, il y aura l'augmentation de la puissance installée des centrales solaires de 70 MW (aujourd'hui, la puissance installée totale des centrales solaires est de 500 MW). Vu les délais imposés quant à l'étude d'impact sur l'environnement, seront privilégiés les petites centrales locales sur les toits pour lesquels les études d'impact sont délivrées dans des délais imposés.

- Hydrogène

La **société semi-publique Nafta** contrôlée par le groupe tchèque EPH et spécialisée dans le stockage, l'exploration et l'extraction de gaz a vu son projet H2I-S&D retenu par la Commission européenne. Mi-juillet, la Commission a sélectionné ce projet parmi les projets importants d'intérêt européen commun (**PIIEC**). Par ce projet, Nafta cherche à identifier un « gisement » adéquat pour le stockage d'hydrogène mélangé avec le gaz et à déterminer la concentration maximale possible pour le stockage dans un gisement ad hoc. Pendant la première phase, Nafta veut identifier les structures géologiques adéquates pour le stockage de l'hydrogène mélangé avec le gaz en définissant par une étude la concentration maximale possible d'hydrogène. Pendant la deuxième phase, Nafta construira des installations pilotes pour tester physiquement ces structures géologiques.

En août 2022, la société semi-publique de distribution de gaz, **SPP distribucia**, a lancé un projet pilote de mélange de gaz naturel et d'hydrogène dans le réseau de distribution de la municipalité **Blatna na Ostrove** (900 habitants, à 40 km de la capitale). Avec ce projet, SPP distribucia veut tester l'impact du mélange de gaz naturel et d'hydrogène (dont la part est de 10 %) sur l'opération et le fonctionnement du réseau de distribution. Ce projet s'achèvera en septembre et les prochaines étapes suivront après l'étude des impacts.

- Chaleur

La hausse des prix du gaz entraîne aussi la hausse des prix du bois. Selon l'Association des producteurs de chaleur, *la situation sur le marché du bois est très tendue*. En effet, on observe un recours au bois de plus en plus prononcé chez les ménages qui cherchent par ce biais à remplacer le gaz trop cher. Du côté des producteurs de chaleur, 1/5 des centrales utilise la biomasse et selon l'Association, le chauffage de 350 000 citoyens est menacé. C'est pourquoi, début août, l'Association a réitéré auprès du premier ministre et ministres de l'Agriculture, de l'Environnement et de l'Economie sa **demande de réguler les exportations du bois énergétique**. Le ministre de l'Environnement, chargé de la protection des forêts et de la gestion des forêts dans les zones protégées (2,5 % de la superficie de toutes les forêts) endosse la régulation des exportations. Quant au ministère de l'Agriculture chargé de la gestion des forêts, il argumente par le fait que la société publique chargée des forêts, Lesy SR, n'exporte pas de bois de chauffage à l'étranger. Dans le même temps, il faut noter que cette société publique est chargée de la gestion seulement d'une moitié des forêts slovaques. Les sociétés privées, les commerçants et les intermédiaires peuvent exporter le bois sans restriction. En outre, d'après le ministère de l'Agriculture, les exportations de bois de chauffage ont baissé ces derniers temps en passant de 220 000 t en 2020 à 170 000 t en 2021. Le ministère souligne aussi l'appartenance à l'UE et les principes du marché libre. Ainsi, la pénurie du bois résulte principalement de la demande en hausse et de la baisse de l'extraction – à titre d'exemple, la société Lesy SR exploitant la moitié des forêts slovaques, prévoit l'extraction à hauteur de 3,5 M m³ cette année à la place de 4 M m³ habituels. En 2020, l'extraction totale a atteint seulement 7,5 M m³, le volume le plus faible depuis 2005. Quant à la demande domestique, pendant les sept premiers mois de l'année, Lesy SR a vendu un volume du bois de chauffage en hausse de 37 %. Le prix a également augmenté : +30 % pour le bois classique et 60 % pour le bois de conifères.

- électricité

Le 22 juillet, la société municipale chargée du transport à Bratislava, **DPB**, a annoncé qu'elle deviendrait le **premier transporteur slovaque à utiliser une flotte de bus à hydrogène**. En effet, le ministère des Investissements, du développement régional et de l'informatisation a approuvé le projet et la subvention à l'achat de 4 bus à hydrogène à déployer à Bratislava à l'automne 2023. Pour mémoire, ce marché a été remporté en décembre 2021 par la société polonaise

Solaris qui avait proposé ses bus Solaris Urbino 12 hydrogen. L'accord cadre a été signé entre DPB et Solaris pour 40 bus au total. L'offre de Solaris s'élève à 24,4 M EUR. Le bus Solaris Urbino 12 hydrogen a la capacité de 41 passagers assis et une autonomie de 350 km.

Transports

- routier

Pendant le premier semestre 2022, la Société nationale des autoroutes a vendu 2 240 237 vignettes autoroutières, en hausse de 29,6 % en glissement annuel. Les recettes tirées des vignettes se sont établies à 50,9 M EUR, en hausse de 10,8 %. Les chauffeurs slovaques ont acheté 1,3 M de vignettes, le reste provient des chauffeurs étrangers.

Pendant le premier semestre 2022, les recettes tirées du péage électronique appliqué aux poids lourds et bus sur les autoroutes et les routes nationales ont atteint 122,3 M EUR, en hausse de 7,3 % en glissement annuel et de 11 % par rapport à la même période de l'année 2019.

Début août 2022, l'Autorité des marchés publics (UVO) a demandé à la Société nationale des autoroutes (NDS) de réévaluer le marché public du système informatique du péage électronique. NDS avait attribué ce marché à la société tchèque CzechToll du groupe PPF. CzechToll avait proposé une offre à 13,8 M EUR alors que la valeur estimée de ce marché était de 42 M EUR. La deuxième offre, présentée par Vendeka Groupe, composé des sociétés tchèque (Optokon), philippine (Vendeka Information Technologies Trade) et turque (Vendeka Bilgi Teknolojileri Anonim Sirketi) s'élevait à 15,8 MEUR et la troisième offre de la société slovaque, Data System Soft 2, créée l'année dernière, s'élevait à 38 M EUR. Cette dernière a également contesté le résultat de ce marché. En conséquence, UVO demande à NDS de réévaluer le prix proposé par les deux premiers participants, de réévaluer les demandes sur ce marché auprès de la société gagnante et de réévaluer les conditions de participation de la société gagnante en matière de sa position particulière auprès des fournisseurs. En effet, la société SkyToll qui assure le service du péage électronique actuel est l'un des fournisseurs de SkyToll. SkyToll doit assurer, entre autres, la fourniture du système européen de péage EETS qui doit interconnecter les différents systèmes de péage nationaux. Ainsi, une seule unité de bord (OBU : On Bord Unit) serait nécessaire à travers les différents EM. UVO a constaté quelques irrégularités également dans la définition des droits et des licences de la solution technique proposée. La définition trop large a découragé les grands acteurs européens. NDS doit réévaluer la procédure dans le délai d'un mois. Enfin, mi-août, la fondation « Arrêtons la corruption » et l'ONG Slovensko.Digital ont demandé à l'Autorité de contrôle suprême de vérifier si NDS ne paie pas plusieurs fois pour le même système.

Fin juillet, l'Autorité de concurrence a approuvé l'acquisition de la société SkyToll, chargée du péage électronique appliqué aux poids lourds et aux bus par le groupe tchèque PPF et par l'entrepreneur slovaque et directeur de SkyToll, M. Matej Okali. PPF appartient à la famille tchèque Kellner et gère aussi la société CzechToll chargée du péage en République tchèque.

Début juillet, le ministre des Transports a dévoilé les résultats de l'AO sur le carrefour entre les autoroutes D1 et D4 au nord de Bratislava. Ce carrefour permettra de relier la principale l'autoroute du pays D1 avec le contournement de la capitale D4/R7. Selon le ministre, ce marché public a été remporté par la société polonaise Budimex. La valeur estimée de ce marché a été évaluée à 127 M EUR.

Le 15 juillet, la **Commission européenne a informé qu'en matière de sécurité routière, elle demande instamment à six EM dont la Slovaquie de se conformer à la version révisée de la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.** Ces pays n'ont pas

transposé complètement la législation européenne. Toutes ces obligations devaient être transposées par les EM au plus tard le 17 décembre 2021.

- Ferroviaire

La mairie de Bratislava et le consortium assurant la construction de 4 km de ligne de tramway à Bratislava ont trouvé en août un compromis sur la hausse des prix des matières premières. La mairie a accepté de prendre en charge les prix en hausse et de ré-évaluer les prix tous les trois mois. Les travaux pratiquement arrêtés depuis quelques semaines devaient reprendre mi-août. Pour mémoire, le consortium gagnant a remporté ce marché public pour 74,58 M EUR et le contrat a été signé en novembre 2021. La mairie a créé sa propre méthodologie pour évaluer les prix. Aujourd'hui, la mairie constate une hausse de 20,37 % mais, dans l'avenir, la formule permet d'augmenter mais aussi de baisser les prix selon la situation sur le marché. Le nouveau calendrier des travaux sera présenté en septembre puisque les travaux ont pris un retard considérable. L'objectif de la mairie est de cibler le 31 décembre 2023, fin de la campagne des fonds européens 2014-2020. La mairie a prévu de réaliser la construction en plusieurs phases si la date limite ne peut pas être tenue afin de réallouer les fonds européens vers des projets réalisables avant la fin de l'année 2023 dont la construction de quatre lignes de trolleybus ou la modernisation d'une ligne dans un quartier de Bratislava (Kramare). Ces travaux sont évalués à 181 M EUR. Par ailleurs, le consortium gagnant a changé sa composition. Désormais, les travaux doivent être finalisés uniquement par le partenaire principal du consortium – Aldesa Polska avec sa maison mère espagnole devenue chinoise en 2020 (entrée capitalistique de la société ferroviaire chinoise CRCC). Les autres membres, à savoir les entreprises CEDIS et Hant ne sont plus membres du consortium.

Le nouvel AO en matière d'ouvrages ferroviaires a été publié le 3 août dans le journal officiel de l'UE. La société publique chargée des infrastructures ferroviaires Železnice Slovenskej republiky (ZSR), prévoit la modernisation des rails entre Zilina (nord du pays) et Kosice (est; approximativement 250 km). Pour mémoire, des travaux de modernisation ont été réalisés entre Bratislava et Zilina (200 km). L'AO actuel concerne le secteur Poprad Tatry – Vydriak. La valeur estimée de ce marché est évaluée à 221 M EUR. La date limite pour la réception des offres est fixée au 26 septembre. Les travaux de construction devraient durer approximativement 33 mois.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:424941-2022:TEXT:FR:HTML&src=0>

Le 2 août, le nouvel AO en matière d'ouvrages ferroviaires a été publié dans le journal officiel de l'UE. La société ZSR prévoit l'électrification de la ligne à l'est du pays entre Humenne et Banovce nad Ondavou (une voie) d'une longueur de 33 kilomètres. La valeur estimée de ce marché est de 170,6 M EUR. Les intéressés peuvent envoyer leurs offres jusqu'au 7 octobre.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:421937-2022:TEXT:FR:HTML&src=0>

La société municipale chargée du transport public à Kosice a annulé le marché public sur l'achat de 30 tramways. L'AO a été lancé en février 2021 mais la procédure de sélection et les objections portées par le consortium écarté (société polonaise PESA dont l'offre était la plus basse à hauteur de 64,5 M EUR par rapport à la sélection de Skoda Transportation de 21 % plus chère) ont prolongé ce marché public de sorte que sa réalisation ne serait pas possible avant la date butoir fin 2023.

Leo express devient opérateur de la ligne ferroviaire Bratislava et Komarno. Le ministère des Transports a annoncé le choix de cet opérateur de cette première ligne libéralisée de Slovaquie et de 100 km le 17 août. Pendant les années 2012-2020, cette ligne était exploitée par la société tchèque RegioJet et a vu le nombre de passagers augmenter de 0,8 M à 4 M (2019). A partir de décembre 2020, la ligne a été opérée par la société publique ZSSK car l'AO sur cette ligne a été trop long et complexe. Au départ, il y avait sept opérateurs intéressés par le projet mais le

ministère a reçu les offres définitives de trois sociétés : société tchèque Leo Express, société publique slovaque ZSSK et société privée slovaque Yosaria Trains. RegioJet ne voulait pas se représenter à ce marché public vu ses relations compliquées avec les autorités slovaques. Selon le ministère des Transports, le contrat a été remporté par la société tchèque Leo Express. Leo Express devrait gérer la ligne à partir du 10 décembre 2023 jusqu'au 9 décembre 2032, c'est-à-dire pendant neuf ans mais le ministère proposera à Leo Express la gestion de la ligne à partir de décembre 2022. Pendant la procédure de sélection, le prix n'était pas le seul facteur. Il s'agissait aussi de proposer une capacité de 60 % places assises, des voitures climatisées à hauteur de 30 % pendant les deux premières années puis 80 % pendant les 7 années restantes. Leo Express opère d'ores et déjà sur la ligne Prague – Kosice (sans subvention). La société a été créée par l'entrepreneur tchèque Leos Novotny qui contrôle aujourd'hui 44 % des actions. La moitié est détenue par la société ferroviaire publique espagnole Renfe, les 5 % restants par la société suédoise EuroMaint.

Le 24 août, le ministre des Transports a présenté en conseil des ministres **le plan de libéralisation des lignes ferroviaires**. A l'heure actuelle, une seule ligne a été libéralisée : celle de Bratislava – Komarno, d'autres projets ont échoué. Le ministère a prévu la libéralisation d'une vingtaine de lignes avec des AO prévus à partir de 2023 jusqu'à 2027. Pour une quinzaine de lignes, le ministère doit encore définir le calendrier. Fin octobre 2022, le ministère publiera la première annonce dans le journal officiel de l'UE pour trois lignes : la ligne Bratislava – Kosice (5,5 M de train.km), les trains de nuits Bratislava – Humenne (0,4 M de train.km) et la ligne Bratislava – Prievidza (0,9 M de train.km). Le cahier de charges pour ces trois lignes sera rédigé d'ici mai (trains de nuit) – juillet (Bratislava – Kosice ; Bratislava – Prievidza) 2023 et les AO devraient être lancés le 15 novembre 2022.

Le projet de rails à écartement large à travers la Slovaquie est abandonné. En effet, en 2008, les sociétés ferroviaires publiques slovaque, autrichienne, ukrainienne et russe avaient créé une entité commune Breitspur Planungsgesellschaft (BPG) où trois partenaires détenaient une part de 27,74 % (le partenaire ukrainien seulement 16,78 %). Depuis, avaient été rédigées une étude de faisabilité préalable (2011), l'analyse des prévisions de transport (2016), les modèles commerciaux et l'analyse économique (2018). Les dernières démarches entreprises étaient la déclaration sommaire (2021) et la présentation du rapport environnemental en Slovaquie (janvier 2022). Sous l'effet de l'agression russe en Ukraine, la société autrichienne OBB, a suspendu toutes les activités dès fin février. En outre, en avril, OBB a pris la décision de céder sa part de 27,74 %. Fin juillet, l'Office du gouvernement a confirmé que du côté slovaque, la société BPG devrait être liquidée au 31 décembre 2022.

- Aérien

Le 15 juillet, la Commission européenne a informé sur sa saisie de la Cour de Justice d'un recours contre trois pays dont la Slovaquie pour non-respect des règles de l'UE relatives à la fourniture et à l'exploitation de services de liaison de données pour tous les exploitants d'aéronefs dans le cadre du ciel unique européen. La Commission a déjà ouvert une procédure d'infraction en mai 2020 et elle a également envoyé des avis motivés en juillet 2021. Aujourd'hui, elle constate, que les EM concernés ne respectent toujours pas le règlement applicable et donc elle a pris la décision de saisir la Cour de justice.

Pendant le premier semestre 2022, l'aéroport de Bratislava a été utilisé par 496 977 passagers. Pour mémoire, en 2021, le nombre de passagers de l'année complète a atteint 480 152. Le nombre de vols s'est établi à 11 266.

Environnement

La sécheresse impacte la performance des centrales hydrauliques slovaques. **La plus grande centrale hydraulique à Gabčíkovo** située sur le Danube (720 MW) a vu au premier semestre 2022 sa **production être inférieure de 30 % à la moyenne des dix dernières années**. En été, la situation a été encore dégradée avec une performance limitée à 50 %. Etant donné que l'année 2021 avait été également impactée par la sécheresse, en glissement annuel, la baisse n'est que de 15 %.

La centrale de chauffage public à Zvolen (Slovaquie centrale, 43 000 habitants) reçoit une la modernisation importante : tout d'abord, un investissement à hauteur de 30 M EUR a été réalisé tout récemment visant l'installation de deux chaudières à biomasse chacune de 20 MW et deux chaudières à gaz avec une puissance totale de 25 MW. Ainsi, la centrale n'utilise plus le charbon pour le chauffage. En 2023, le recours à la biomasse sera quasi-total (97 % contre 3 % pour le gaz) et la centrale est capable d'assurer le chauffage uniquement avec la biomasse et donc son fonctionnement n'est pas menacé par la crise du gaz. En outre, un autre investissement de 13 M EUR est en cours. Grâce à cet investissement, le fluide caloporteur a changé - l'eau chaude a remplacé la vapeur - et les tuyaux sont modernisés. En effet, avec les anciennes infrastructures, uniquement en été, les pertes de chaleur étaient de 50 %, maintenant, les pertes devraient diminuer à 10 % sur toute l'année. Pour l'instant, 1/3 des 21 km de tuyaux ont été modernisés, le reste devrait être finalisé dans les deux-trois prochaines années.

Lituanie

Environnement

D'après les services météorologiques lituaniens, le pays a traversé à la mi-août sa deuxième vague de chaleur de l'été, la première ayant eu lieu à la fin du mois de juin. Une vague de chaleur est définie comme une situation où les températures maximales journalières excèdent les 30°C sur plus d'un tiers du territoire pendant au moins trois jours. Ces deux critères ont été largement dépassés.

Énergie

- *Electricité*

Sévère déficit de production d'électricité en Lituanie. Depuis la fermeture en 2009 de la centrale nucléaire d'Ignalina, la Lituanie consomme environ trois fois plus d'électricité qu'elle n'en produit. C'est l'un des déficits de production d'électricité les plus importants d'Europe, et un facteur clef de l'augmentation actuelle des prix.

En outre, dans un contexte de forte hausse et de forte volatilité des prix de l'électricité, **le marché NordPool**, qui détermine ces prix, **commence à être critiqué** en Lituanie comme dans les autres États baltes. **Le retrait de ce marché est envisagé par ces États**, qui rejoindraient éventuellement le marché polonais TGE, bien que cette possibilité demeure pour le moment théorique.

Dans le contexte énergétique actuel, et à l'heure où toutes les sources d'énergie sont bonnes à prendre, **la possibilité d'une énergie nucléaire est de nouveau envisagée en Lituanie**. La vice-ministre de l'énergie Inga Ziliene a indiqué que le gouvernement pourrait lancer un nouveau

projet de centrale, notamment de réacteurs à faible capacité, même si aucune annonce concrète n'a été formulée pour le moment.

Une tempête politico-médiatique s'est déclenchée en Lituanie à la suite de la **décision de Perlas Energija**, fournisseur d'électricité indépendant, **de supprimer tous ses contrats à taux fixe** pour les faire passer à taux variables, y compris les contrats en cours. Le Ministère de l'énergie a été prompt à dénoncer cette décision, considérée comme injuste, et jugée illégale par le Conseil national de régulation de l'énergie (VERT en lituanien). Si l'entreprise est désormais tenue d'annuler cette décision, sous peine d'amendes voire de perte de son droit d'opérer sur le marché, cette tentative de coup de force soulève de nombreuses interrogations. En particulier, la libéralisation de ce marché, en cours mais encore inachevée, commence à être pointée du doigt : insuffisamment concurrentiel, le marché peut avoir tendance à faire peser ses risques sur les consommateurs, ce qui n'était pas l'objectif initial. En conséquence, la troisième phase de cette libéralisation, qui concerne les ménages qui consomment le moins, devait intervenir avant la fin de l'année mais va probablement être repoussée, le temps que davantage de concurrents pénètrent sur le marché.

- gaz

La flambée des prix du gaz a forcé le grand fabricant d'engrais Achema à un arrêt temporaire de production à partir du 1^{er} septembre. Pour ce fabricant d'engrais azotés le prix du gaz est déterminant car il pèse pour près de 80 % de ses coûts de production.

Transport

La Lituanie poursuit son rapprochement avec Taiwan. La visite de Mme Pelosi a été chaleureusement saluée par le Ministère des Affaires étrangères lituanien. Quelques jours plus tard, une délégation lituanienne, composée entre autres de la vice-ministre des transports, s'est rendue sur l'île pour renforcer la coopération sur le plan économique. En réaction, la Chine a mis fin à toute coopération avec la Lituanie en matière de transports.

Lettonie

Energie

Un plan d'aides financières aux ménages qui comprend de nombreuses mesures concrètes destinées à compenser la forte hausse des prix entraînée par la crise énergétique en Europe, a été adopté par le parlement letton (Saeima) le 11 août 2022. Le plan comporte deux volets : **meilleure protection sociale sous la forme d'une réévaluation de l'allocation de logement**, elle-même élargie à un plus grand nombre de ménages, **et la prise en charge de la moitié de la hausse des prix de l'énergie pour tous les ménages**. L'aide sera axée sur les ménages utilisant les moyens de chauffage suivants : chauffage collectif urbain, gaz naturel, électricité, pellets de bois, briquettes ou bois de chauffage. Il a été décidé que le soutien de l'Etat concernera finalement la totalité de la période entre 1^{er} mai 2022 et le 30 avril 2023. Le montant du budget nécessaire pour financer ce paquet de soutien prolongé dans le temps par rapport aux prévisions initiales est estimé à 442,25 M EUR (réparti sur les exercices 2022 et 2023).

De nouvelles mesures de soutien aux entreprises afin de compenser partiellement la hausse des prix de l'électricité, ont été adoptées par le parlement letton (Saeima) le 30 août. Une

compensation de la hausse des prix de l'énergie pour les entreprises énergivores sous forme de subventions est prévue pour la totalité de la période entre le 1er février 2022 et le 31 décembre 2022. Le montant du budget consacré à cette mesure de soutien représente 50M EUR. Selon les estimations du ministère de l'Economie, cette mesure concernera environ 250 entreprises dont les dépenses pour les ressources énergétiques représentent au moins 10% des dépenses totales. Il est prévu également de prendre en charge à 100% des dépenses pour les coûts de transport et de distribution de l'électricité (y compris la TVA) pour les entreprises pour la période entre le 1er octobre 2022 et le 30 avril 2023. Cette mesure de soutien, qui devrait coûter 123,58M EUR (53M EUR sur l'exercice 2022 et 70,6M EUR en 2023), serait automatiquement déduite de la facture des entreprises.

Le 30 août 2022, le gouvernement a décidé la suppression définitive de la composante obligatoire d'achat (OIK), écotaxe comprise dans le prix de l'électricité. Le coût de cette mesure, dont le montant n'est pas encore défini, pourrait être financé des dividendes perçus par l'entreprise énergétique "Latvenergo".

Infrastructures

Appel d'offres sur la construction de la ligne principale de Rail Baltica en Lettonie. Cinq groupements d'entreprises de sept pays ont été sélectionnés pour participer à la deuxième étape de l'appel d'offres lancé le 12 novembre par l'entreprise « Eiropas Dzelzceļa līnijas », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica. Parmi les candidats retenus figurent les groupements d'entreprises Webuild NGE-TSO JV (France, Italie), OHLA-GULERMAK Rail Baltica JV (Espagne, Turquie, Pologne), R.B. Rail Baltica JV (France (Eiffage), Pologne, Italie), Aldesa Construcciones /China Civil Engineering construction Corporation (Espagne, Chine, Lettonie), ainsi que le groupement des entreprises turques IC ICTAS et DOGUS. Il est prévu d'attribuer le contrat après la deuxième étape de passation de marché à la fin de 2022 et de commencer les travaux de construction au cours du premier semestre de 2023. Les travaux de construction prioritaires seront réalisés depuis l'aéroport de Riga jusqu'à la frontière Lettonie - Lituanie et le terminal intermodal de fret de Salaspils.

Choix du shadow operator pour la totalité de la ligne Rail Baltica. Le 30 août 2022, la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a signé un contrat avec le groupement d'entreprises DB Engineering & Consulting GmbH, RENFE – Operadora Entidad Pública Empresarial (RENFE) un Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E M.P. S.A (INECO), portant sur la prestation de services de Shadow Operator pour la totalité de la ligne Rail Baltica. Il s'agit de services de conseil en ingénierie ferroviaire, présentation d'une évaluation indépendante concernant l'exploitation et la maintenance des chemins de fer dans le cadre du projet Rail Baltica, et la proposition de recommandations pour la création des modèles organisationnels, opérationnels et commerciaux d'infrastructures et d'installations ferroviaires.

Transport

Malgré la guerre déclenchée en Ukraine, **la dynamique de fret portuaire a été positive au 1er semestre 2022.** Le volume des marchandises traitées par les ports lettons lors des six premiers mois 2022 a représenté 23,6 M t, en hausse de 15,2% par rapport à janvier-juin 2021. **Les cargaisons en vrac, qui constituent plus de 50% des volumes transbordés, ont progressé de presque 32%.** Lors des six premiers mois de l'année 2022, **le trafic de charbon a augmenté plus de 20 fois** et a atteint 4,44M t (contre 215 400 t au 1er semestre 2021). Le volume des céréales et de copeaux de bois a légèrement baissé de 0,1% (2,8 M t) et 0,8% (1,07 M t) respectivement, tandis que le trafic des produits chimiques a fortement diminué de 46% et n'a représenté que

512 700 t. Au 1^{er} semestre 2022, les produits pétroliers ont représenté 90% du volume total des cargaisons liquides (3,8M t), en diminution de 16% par rapport à la même période en 2021. En revanche, le fret général a progressé de 12,5% (7,7 M t), dont le transport RO-RO de 17,5%, le transport de containers de 16,6% et celui des produits de la filière bois, de 6,4%. Le résultat positif de l'activité des ports lettons s'explique en grande partie par le fait que **la Lettonie continue à traiter les marchandises russes et biélorusses non soumises aux sanctions** tandis que la Lituanie a décidé de se dissocier de tout lien avec la Russie.

Malgré les prévisions peu encourageantes annoncées en février par le ministère des Transports, le volume de marchandises transporté par le rail lors du 1^{er} semestre 2022 a progressé de 17,6% par rapport à la même période en 2021 et a atteint 12,23 M t. Le volume de fret international a représenté 11,6M t, dont presque 90% des marchandises passant en transit, en augmentation de 25,6% par rapport à janvier-juin 2021. Le fret domestique quant à lui a atteint 641 000 t, en baisse de 10,7% par rapport à la même période de l'année précédente. Globalement, lors des six premiers mois 2022, **les acheminements de fret ferroviaire via les ports lettons ont augmenté de 49,6 % (9,1 M t).**

Lors des sept premiers mois de l'année 2022, l'aéroport international de Riga a accueilli un total de 2,8 millions de passagers, soit une hausse de 302% par rapport à la même période de l'année précédente. En juillet, le nombre de passagers a atteint 606 000, ce qui représente 72% du niveau d'avant crise en 2019. Les voyageurs en transit ont représenté 23% de tous les passagers desservis par l'aéroport de Riga en janvier-juillet 2022. 54% des vols accueillis par l'aéroport de Riga ont été assurés par la compagnie aérienne nationale airBaltic, tandis que 28%, par la compagnie irlandaise Ryanair.

Deux entreprises, "Solaris Bus & Coach Sp. z o.o." et "Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.S, ont été sélectionnées pour participer à la deuxième étape de l'appel d'offres lancé par l'opérateur de transport en commun de la ville de Riga, « Rigas Satiksme », et portant sur l'achat de 52 autocars électriques et de pièces de rechange. Le contrat, dont le montant total s'élève à 34,3M EUR, sera conclu pour une période de cinq ans et sera cofinancé par le fonds européen de cohésion pour les 35 premiers autocars et par le fonds de la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR), pour les 17 autocars électriques supplémentaires.

Estonie

Energie

- Energies renouvelables

La nouvelle coalition gouvernementale, en place depuis le 18 juillet, **a fixé un objectif ambitieux** en matière d'énergie renouvelable puisqu'elle souhaite que l'Estonie puisse couvrir **l'intégralité de sa consommation énergétique annuelle avec sa production d'énergie renouvelable d'ici à 2030**. La principale source d'énergie ciblée est l'énergie éolienne, particulièrement offshore. Le gouvernement estonien a signé la déclaration de Marienborg, qui fixe l'objectif de multiplier par 7 la production d'énergie éolienne offshore dans la région baltique d'ici 2030 (de 2,8 GW à 19,6 GW). L'Estonie vise à développer au moins 1 GW d'ici à 2030, en s'appuyant sur le potentiel de 8 GW présent sur ses côtes. En parallèle, les acteurs privés et publics continuent de s'emparer de cette thématique. La ville de Tartu s'est récemment engagée dans un projet visant à développer la chaîne de valeur hydrogène pour le secteur du transport letton et estonien, financé par le programme Horizon Europe. Alexela continue de développer ses activités dans le solaire, et a

notamment construit un parc solaire d'une capacité de 1,4MW sur le toit de la grande brasserie Saku Ollehetas. Il s'agit du plus grand parc solaire construit sur un toit en Estonie, qui permettra à Saku d'économiser environ 17 000 EUR/an.

Eesti Energia a présenté des résultats historiques lors du deuxième trimestre 2022 (profit de 33,3M EUR et chiffre d'affaires de 416,6M EUR sur le trimestre, soit 3 fois plus qu'au 2^{ème} trimestre 2021) et s'appuie dessus pour investir davantage dans les énergies renouvelables. L'entreprise souhaite investir 1,5 Mds EUR d'ici à 2027 afin de favoriser le développement des parcs éoliens et solaires. Ce financement va permettre d'accélérer sur le développement de certains projets (parc éolien de Tootsi, d'une capacité estimée de 74 MW) et d'en développer de nouveaux.

Enfin, lors du mois de juin, Elering a versé 7,9M EUR de subventions aux énergies renouvelables, principalement pour le solaire (3,7M EUR) et la biomasse (2,7M EUR). Le dispositif est plébiscité par les consommateurs en raison de son immédiate disponibilité.

- Gaz et biogaz

Eesti Gaas, entreprise privée, prévoit d'augmenter de nouveau ses tarifs au 1er octobre, fixant le prix du m3 de gaz à 4,10 EUR. A titre de comparaison, le prix était de 0,48 EUR début 2021. Néanmoins, Eesti Gaas a précisé que ce prix pourrait être revu à la baisse si le prix du gaz venait à diminuer sur le marché européen dans les semaines à venir.

A.Le Coq, principale brasserie du pays, diversifie ses activités et a récemment ouvert une usine de biogaz alimentée par les déchets aquatiques de l'entreprise. L'investissement s'élève à 3,5M EUR et va permettre à l'entreprise de gâcher moins d'eau et de réduire sa consommation de gaz naturel d'environ 10%.

- Nucléaire

Kantar EMOR a réalisé un nouveau sondage d'opinion autour de l'acceptabilité du nucléaire par les Estoniens. Le résultat est très positif : 69% des personnes interrogées y sont favorables (38% oui, 31% plutôt oui, contre 9% non, 11% plutôt non et 11% NSPP). La guerre en Ukraine a toutefois eu une influence marginale (16% des personnes interrogées se disent davantage convaincues de la nécessité de développer une structure nucléaire du fait de la guerre).

Transports

- Mobilités douces

L'entreprise Taisto Liinid, opérateur des lignes de bus reliant Tallinn à Parnu, Paide, Viljandi et Valga, a cessé une grande partie de son activité le 22 août. Cet arrêt est motivé par la hausse des coûts. Seules les deux lignes les plus rentables, reliant Võru à Tartu et Võru à Tallinn vont continuer de fonctionner. Une telle situation est à prévoir pour les petits opérateurs de bus.

L'entreprise Elmo, qui développe des voitures pilotées à distance, a passé un test en conditions réelles dans le trafic tallinnais. Ce test a été concluant, ce qui va permettre à l'entreprise de proposer officiellement ses services en Estonie. Il s'agit d'un moment important pour l'entreprise, qui vise particulièrement le marché français. La technologie d'Elmo se base pour l'instant sur les Nissan Leaf mais sera prochainement appliquée aux Renault Zoé.

Suite à deux appels d'offres, Merko et KMG vont concevoir et construire la nouvelle ligne de tram reliant le vieux port de Tallinn au futur terminal ferroviaire d'Ülemiste d'ici 2025. Le coût total est de 46M EUR, dont 26M EUR tirés du plan NextGeneration EU.

- Ferroviaire

L'Estonie poursuit ses travaux pour aligner son écartement ferroviaire sur le standard européen. Une étude d'Estonian Railways estime que le passage de l'écartement russe (1,520mm) à l'écartement européen (1,435mm) coûtera 8,7 Mds EUR. Ce coût intègre le remplacement du matériel roulant.

Sur le plan commercial, les chemins de fer estoniens observent **une baisse du fret ferroviaire** (10,5M t de biens de janvier à juillet 2022, soit près de 30% de moins que sur la même période l'an passé) **mais une hausse du transport de passager** (4,1M de passagers, soit une hausse de 28%). La baisse du fret est consécutive aux sanctions contre les engrais et produits pétroliers Russes, là où la hausse du transport de passager s'explique par la levée des restrictions sanitaires. Eesti Raudtee, principal opérateur du fret ferroviaire, prévoit une perte de 20M EUR en 2022 puis de 25M EUR en 2023, principalement du fait de la perte du marché russe.

Elron, principal transporteur de passagers en Estonie, va être équipé de seize nouveaux trains, produits par Skoda. Une première vague de six trains sera livrée en décembre 2024, visant principalement à desservir la ligne entre Tallinn et Tartu. Une seconde vague de dix trains sera livrée entre 2026 et 2027, principalement afin de desservir les lignes Tallinn – Tapa et Tallinn – Narva. Le coût total est de 90,7M EUR et sera principalement supporté par le fonds de modernisation. Afin d'accueillir ces nouveaux trains, un nouveau dépôt sera construit en 2026 à Soodevahe (banlieue de Tallinn) et à proximité du futur dépôt Rail Baltica.

Plusieurs stations supplémentaires vont être construites sur les lignes Tallinn – Tartu et Tapa – Narva, pour un coût total de 289,5M EUR. Ces stations devront être construites d'ici 2025.

- Maritime

Tallink confirme son regain d'activité, ayant enregistré 603 284 passagers sur le mois d'août. Cela représente une hausse de 54,8% par rapport au mois d'août 2021. Cette hausse s'explique notamment par le dynamisme de la ligne Tallinn – Helsinki (+67,2% de passagers), lourdement affectée par la crise sanitaire.

- Aérien

Au mois d'août, l'aéroport de Tallinn a connu sa plus forte affluence depuis la crise du COVID, en accueillant 286 627 passagers (+61% en glissement annuel). Depuis le début de l'année, 1,8 M de passagers ont utilisé l'aéroport de Tallinn – soit 3 fois plus que sur la même période en 2021. Ces passagers se sont répartis sur 35 lignes à travers l'Europe, dont les plus populaires étaient celles reliant Tallinn à Riga, Stockholm, Helsinki (hubs régionaux) et Antalya (destination estivale populaire). Les deux principales compagnies opérant en Estonie sont Air Baltic et Ryanair.

Air Baltic va opérer sur 11 lignes depuis Tallinn pour la saison hivernale (à partir du 31 octobre). La ligne vers Paris est maintenue, contrairement à la ligne vers Nice. Cette dernière sera réactivée l'été prochain.

Infrastructures

- Rail Baltica

L'appel d'offre pour la construction du terminal estonien de Rail Baltica a échoué. Une seule candidature a été déposée, par l'italien Rizzani de Eccher, et celle-ci présente un budget prévisionnel de 346M EUR alors que l'appel d'offre tablait sur un contrat de 177M EUR. Cet échec risque d'entraîner de nouveaux retards sur la partie estonienne de Rail Baltica. Cette situation

s'explique principalement par l'incertitude du secteur aujourd'hui, notamment du fait de l'inflation des matières premières.

- Aménagement urbain

En dépit d'une demande toujours aussi forte, le secteur de la construction a observé une baisse de sa production (en volume) lors du deuxième trimestre 2022 (-1,8% en glissement annuel). Cette baisse est particulièrement marquée pour la construction de bâtiments, en baisse de 8% et d'une valeur totale de 697M EUR. A l'inverse, les travaux d'ingénierie civile ont progressé (+14%, 382M EUR). La baisse du volume de bâtiments construits s'explique principalement par la hausse du prix des matériaux, de la main d'œuvre et par des ralentissements sur les chaînes d'approvisionnement.

Le ralentissement se ressent également dans les transactions immobilières, en baisse lors du mois de juillet (-17% par rapport à juillet 2021 et -15% par rapport à juin 2022 ; soit seulement 3900 transactions lors du mois). Le ralentissement s'explique également par la hausse des prix : à Tallinn, le prix moyen du m² atteint désormais 2935 EUR (+24% en glissement annuel). Des hausses similaires sont observées à Tartu (2291 EUR, +21%) et à Parnü (2071 EUR, +29%).

La ville de Tallinn a pris la décision, contestée, de ne pas réduire l'éclairage public cet hiver. Cette décision est motivée par la volonté de maintenir le sentiment de sécurité de la population. En revanche, la ville souhaite accroître l'usage de lampes LED et va y consacrer 5,5M EUR cette année.

Environnement

- Forêt

La Cour Européenne de Justice étudie actuellement une saisie de la Cour Administrative de Tallinn, afin de savoir quel doit être le degré de publicité des statistiques forestières. Les associations environnementales souhaitent une transparence absolue, là où l'Agence estonienne de l'Environnement refuse afin d'éviter les manipulations statistiques des propriétaires forestiers.

Le Ministère de l'Environnement a lancé un appel à consultation en vue d'amender le projet de plan de développement forestier 2030. 14 organisations et individus ont répondu à cet appel et ont déposé plus de 160 propositions. Le sujet principal est le quota de coupes autorisées dans les prochaines années, certains considérant le plan actuel trop généreux ou trop peu restrictif.

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