

Février 2022

### **Sommaire**

*	Une édition spéciale conflit russo-ukrainien	
0	Secteur du transport	p2
0	Impact sur le secteur de l'énergie	p5
*	Une sélection des faits saillants dans la zone	
0	Pologne	p14
0	Hongrie	p18
0	République tchèque	p20
0	Slovaquie	p23
0	Lituanie	p27
0	Estonie	p29
0	Lettonie	p32

# Conflit en Ukraine & dépendance énergétique

Alors que les tensions se faisaient de plus en plus fortes dans la région ces dernières semaines, l'invasion engagée le 24 février du territoire ukrainien bouleverse les dynamiques en cours. Les pays de la zone, à la porte du conflit ont su réagir et adapter rapidement leurs stratégies, pour accroitre leur résilience énergétique tout comme pour soutenir l'Ukraine et ses populations. Si la sortie de la dépendance des ressources énergétiques issues de Russie d'ici 2027 figure désormais en tête de l'agenda européen, certains pays de la zone pressent le pas pour s'en libérer bien plus tôt.

# Zoom - conflit russo-ukrainien

# Secteur du transport

# Des mesures pour le transport routier de marchandises pour faire face au départ des chauffeurs ukrainiens

Pour faire face au manque de main d'œuvre dans le secteur du transport routier de marchandises, la **Pologne** a pris des mesures de dérogations temporaires (du 4 mars au 2 avril) à l'application de la règlementation concernant le temps de conduite, les pauses et les périodes de repos des chauffeurs dans les transports routiers nationaux et internationaux des marchandises. Ces mesures ont été prises pour assurer la fluidité des transports de marchandises suite au départ de la Pologne d'un grand nombre des employés ukrainiens (parmi 300 000 de chauffeurs embauchés dans le secteur de transports de marchandises en Pologne il y a 110 000 de chauffeurs ukrainiens). A ce jour, environ ¼ de ces chauffeurs sont partis en Ukraine. Les dérogations sont les suivantes :

### LE CHIFFRE À RETENIR

# 60 000

CHAUFFEURS ROUTIERS
UKRAINIENS TRAVAILLANT DANS
LE SECTEUR DU TRANSPORT
ROUTIER DE MARCHANDISES SONT
REPARTIS DEFENDRE LEUR PAYS
DEPUIS LA POLOGNE ET LA
LITUANIE.

- la durée de conduite journalière ne peut pas dépasser 11 h,
- la durée de conduite hebdomadaire ne peut pas dépasser 60h,
- la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 96h,
- après la période de conduite de 5,5h, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes,
- le chauffeur, s'il le souhaite, peut avoir son repos hebdomadaire à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

Le secteur des transports lituanien risque également d'être affecté par le conflit en Ukraine. Il devrait en effet subir les conséquences du blocage du système financier russe et les difficultés de main d'œuvre ukrainienne (environ 30 000 Ukrainiens travaillant dans les transports sont mobilisés par la guerre). Il est à noter que les transports et la logistique représentent un secteur important de l'économie lituanienne (13 % du PIB).

# Aide humanitaire et mobilité des populations en fuite facilités

Suite à la guerre en Ukraine, les **autorités polonaises** au niveau national et régional ont mis en place plusieurs mesures concernant les transports. Plusieurs villes polonaises (Varsovie, Cracovie, Gdansk, Gdynia, Sopot, Szczecin) offrent par ailleurs déjà la gratuité des transports en commun pour les réfugiés Ukrainiens.

#### **Transport routier:**

 exonération de péage accordée aux véhicules de transport de l'aide humanitaire et des voitures avec les plaques d'immatriculations ukrainiennes sur les routes et autoroutes polonaises à péage (il s'agit des routes gérées par l'Etat et par les concessionnaires);  mise en place d'une procédure accélérée d'exemption d'autorisations de transit routier pour les poids lourds réalisant le transport d'aide humanitaire (cette exonération concerne également les transporteurs des pays tiers);

#### Transport ferroviaire:

- coopération de la Pologne avec les opérateurs ferroviaires européens : Deutsche Bahn, České drahy et Regio Jet qui ont mis à disposition des trains pour le transport des refugiés ukrainiens vers la Pologne et autres pays ;
- gratuité du transport ferroviaire pour les ressortissants ukrainiens offerte par les 12 opérateurs nationaux et régionaux;
- transport à titre gratuit pour les Ukrainiens dans les trains de l'opérateur national PKP Intercity depuis Varsovie, Przemyśl et Gdańsk pour Berlin et Frankfort (Oder) à partir du 9 mars jusqu'à nouvel ordre.

Par ailleurs, le **gouvernement polonais** envisage d'adopter en mars un projet de loi sur les règlementations spécifiques en matière de transports et d'économie maritime suite au conflit. Le projet prévoit, entre autres, une possibilité d'allonger le temps de travail du personnel des trains transportant les réfugiés d'Ukraine sur le territoire polonais, la levée des redevances d'accès aux voies pour les organisateurs de l'aide humanitaire et des compensations pour les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire du Fonds de l'Aide pour l'Ukraine.

Le ministre des transports tchèque a mis en place un groupe de coordination avec les transporteurs de bus et les opérateurs ferroviaires tchèques pour mieux coordonner les capacités et les besoins actuels en matière d'aide humanitaire et de transport quotidien gratuit des réfugiés depuis la frontière polono-ukrainienne ou slovaco-ukrainienne. En outre, les réfugiés ukrainiens peuvent bénéficier du transport gratuit dans quasiment toutes les régions tchèques. Les opérateurs de transport et les transporteurs individuels impliqués dans l'aide humanitaire sont également exemptés des péages et des vignettes autoroutières pendant l'état d'urgence de 30 jours, déclaré le 4 mars 2022, en République tchèque. Cette exonération s'applique également aux véhicules immatriculés en Ukraine qui utilisent le réseau autoroutier tchèque à péage pour se mettre en sécurité. Enfin, le «bureau tchèque des assureurs» CKP (association professionnelle regroupant les compagnies qui commercialisent l'assurance obligatoire RC automobile, gérant le fonds de garantie automobile) a annoncé le 1er mars l'exemption d'assurance responsabilité civile aux voitures des réfugiés ukrainiens pour une période de 2 mois à compter du passage des frontières ukrainiennes, les dommages causés par des véhicules ukrainiens sur le territoire de la République tchèque étant pris en charge par le fonds de garantie. Les réfugiés qui resteront plus longtemps en République tchèque devront demander une ré-immatriculation de leur voiture et souscrire à une assurance obligatoire tchèque.

Depuis le début de la guerre, la compagnie de bus LuxExpress a enregistré une hausse marquée du nombre de passagers ralliant l'Estonie depuis Saint-Petersbourg. En conséquence, la ligne réalise désormais 6 trajets par jour, contre 2 jusqu'ici. En parallèle, l'Estonie transporte 270 réfugiés ukrainiens de la frontière polonaise vers l'Estonie par jour. Au 11 mars, l'Estonie avait accueilli 12 000 réfugiés.

La **ville de Tallinn** s'engage auprès des réfugiés ukrainiens, fournissant de nombreux services (transports, logements, école, repas, assistance professionnelle). Un centre de réception dédié a été ouvert au cœur de Tallinn (2 Niine Street).

# Le secteur maritime est impacté

L'économie de Klaipėda, zone portuaire majeure de la Lituanie, pourrait être fortement affectée par le contexte géopolitique régional. Suite à l'interruption du fret ferroviaire des engrais chimiques produits par l'entreprise Belaruskali jusqu'au port de Klaipėda en février 2022, la société lituanienne portuaire BKT connait des difficultés et été contrainte de licencier l'ensemble de ses employés qui géraient les cargaisons des engrais biélorusses. Le port est également affecté par les mesures de

rétorsion chinoises adoptées en réponse à l'ouverture du bureau de représentation de Taiwan en Lituanie. Les difficultés cumulées pourraient entraîner, en plus de leurs conséquences directes, des effets de cascade néfastes sur les décisions d'investissement dans la zone portuaire. En **Lettonie**, le volume de fret dans le port de Riga pourrait diminuer de 45%, celui de Liepaja, d'environ 10%, tandis que le port de Ventspils pourrait perdre jusqu'à 2/3 de son activité.

Le **Parlement estonien** souhaite un embargo commercial contre la Russie, ce qui affecterait lourdement le secteur du transport routier et maritime. Le Port de Tallinn estime les pertes liées à un embargo sur les biens russes à 6 M€, mais ne juge pas cette perte inquiétante.

La Pologne soutient par ailleurs la mise en place de nouvelles sanctions portant sur la fermeture des ports européens aux navires russes.

# Le secteur aéroportuaire impacté

Wizz Air a interrompu ses vols vers l'Ukraine dès le 24 février, et vers la Russie depuis le 28 février. Aucun vol entre la Hongrie et ces deux pays n'est proposé à la vente jusqu'en juin. Lors de sa visite en Russie début février, le Premier ministre hongrois Viktor Orbán avait évoqué avec son homologue russe la possibilité d'introduire des vols directs vers Budapest depuis Ekaterinbourg et Kaliningrad. Par ailleurs, Wizz Air va fournir 100 000 billets gratuits aux réfugiés ukrainiens à utiliser sur les vols continentaux européens en provenance des pays limitrophes de l'Ukraine – en particulier la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie. En outre, Wizz Air propose des réductions spéciales pour tous les vols, si la réservation est effectuée avec un passeport ou une pièce d'identité ukrainienne.

Depuis le 24 février, le nombre de réservations pour les vols de la compagnie aérienne nationale lettonne airBaltic a diminué de 30%. La décision de quitter le marché russe aurait un impact important sur les opérations d'airBaltic à long terme, car les recettes provenant de la Russie et de l'Ukraine représentaient 9 % des recettes totales de la compagnie. Le conflit commence également à affecter le transit aérien de marchandises en provenance de Chine par l'aéroport international de Riga en Lettonie, car les grandes compagnies de transport qui desservaient Riga sont pour la plupart des opérateurs russes. Le fret des marchandes représente environ 8% des recettes de l'aéroport. En Pologne, le trafic dans les aéroports polonais a baissé de 11%. La chute dans le transit est encore plus significative et s'élève à 30%. A mesures constantes, les recettes perdues de l'Agence polonaise des services de navigation aérienne au titre des services de navigation pour ces 3 prochains mois pourraient atteindre entre 6,4 et 8,5 M€. Les vols Pologne-Russie et Pologne-Ukraine étaient très populaires : en 2021, ces destinations représentaient 7% du nombre total des passagers desservis à l'aéroport de Varsovie ; soit entre 60 000 et 70 000 de voyageurs chaque mois. Les aéroports polonais connaissent cependant un regain d'activité avec les vols destinés à l'évacuation des réfugiés fuyant l'Ukraine, en particulier à partir des aéroports régionaux.

# Le secteur ferroviaire impacté

La compagnie de chemin de fers lituanien LTG est enfin fortement affectée par les sanctions adoptées contre l'entreprise Belaruskali. Le secteur du fret ferroviaire en Pologne est également fortement impacté. 56% des marchandises importées transportées par fer provenaient en 2020 de Russie, Ukraine et Bielorussie. A la suite des multiples sanctions décidées contre la Russie, le ministre letton des transports Talis Linkaits a rencontré des responsables des principaux ports lettons ainsi que de « Latvijas Dzelzcels », la compagnie nationale des chemins de fer. Le ministre a déclaré que dans le cas du scénario le plus défavorable, le volume de transport de marchandises par rail pourrait baisser de 85%. La diminution toucherait particulièrement le charbon, le fret général et l'import des marchandises. L'opérateur public de transport de fret estonien Operail s'attend à rencontrer une perte de revenus importante du fait des sanctions contre la Russie. En conséquence, le gouvernement envisage de repousser la privatisation d'Operail, initialement prévue pour 2022

# Zoom - conflit russo-ukrainien

# Impact sur le secteur de l'énergie

# Les mesures pour faire face à la hausse des prix de l'énergie prolongées

A la mi-novembre, le **gouvernement hongrois** avait plafonné les prix de l'essence et du diesel non premium à 480 HUF (1,30 €). Cette mesure a été prorogée jusqu'au 15 mai. Depuis début mars, le plafonnement concerne aussi les ventes de pétrole par les grossistes. Sans ce plafonnement, les prix atteindraient 640 HUF (1,67 €) pour l'essence et 717 HUF pour le diesel (1,88 €). Depuis début mars, le plafonnement concerne aussi les ventes de pétrole par les grossistes. Parallèlement au plafonnement des prix de gros, le gouvernement a abaissé la taxe d'accise sur l'essence à 115 000 HUF contre 120 000 HUF pour 1 000 l et la taxe d'accise sur le diesel à 105 350 HUF contre 110 350 HUF pour 1 000 l.

En date du 11 mars, il vient de réduire à nouveau les droits d'accise à hauteur de 20 HUF (5,2 cts €) par litre. La hausse des prix de l'essence, conjugué au plafonnement des prix, met en danger les petites stations-service (environ 1 000), qui se sont organisées en une association professionnelle mi-février, afin de faire entendre leur voix. En réponse, le gouvernement a mis en place des mesures d'accompagnement des stations indépendantes et leur a assuré une subvention de 20 HUF (5,3 cts €) par litre servi pendant trois mois. Il les a également autorisées à refuser de servir les camions de plus de 3,5 t. Même les gros réseaux de distribution, tels que celui de MOL, commencent à enregistrer des pertes : MOL perd environ 34,5 HUF par litre d'essence vendu (9,1 cts €).

Face à l'augmentation des prix de l'énergie attendue dans les prochains mois, **l'Estonie** a décidé de prolonger ses mesures de soutien aux ménages et aux entreprises jusqu'en avril (minimum). Pour rappel, les frais de réseaux sont annulés pour les entreprises et des prix plafonds ont été fixés pour les ménages (0,12 € le KW/h pour l'électricité et 65 € le MW/h pour le gaz). L'Etat prend en charge la différence entre le prix réel et le prix plafond, dans la limite de 650 KW/h d'électricité par mois et de 2,75 MW/h pour le gaz.

La ministre des Finances **lituanienne** G. Skaiste a indiqué le 9 mars que le gouvernement allait privilégier les mesures coordonnées de l'UE pour lutter contre la hausse des prix de l'énergie. Début février 2022, le gouvernement a soumis au parlement un certain nombre de mesures en la matière, à l'instar d'un taux de TVA à 0 % sur le chauffage urbain, qui seront examinées par le parlement au cours de la session de printemps. La Première ministre I. Šimonytė a toutefois déclaré que le gouvernement n'envisageait pas de réduire les droits d'accise sur les carburants car selon elle, le prix du pétrole brut constituait la majeure partie du prix final des carburants. Dans un contexte où les prix de l'énergie ne cessent d'augmenter, la banque commerciale SEB estime désormais que le taux d'inflation annuelle en Lituanie devrait s'établir autour de 9 % en 2022.

# Le stockage du gaz en jeu

Juste après l'invasion russe, l'autorité hongroise de régulation de l'énergie, la MEKH a précisé que les réserves de gaz de la Hongrie étaient suffisantes pour couvrir les besoins en chauffage pour la saison. Le volume de gaz détenu à la mi-février s'élevait à 27,8 % de la capacité (soit 1,8 Md m³), ce qui représente 50 % de la consommation annuelle des ménages. La Hongrie dispose de réserves de gaz naturel relativement élevées en Europe, qui représentent 17,3 % de sa consommation totale (en incluant les ménages et industriels). Début mars, MEKH a publié un autre point d'information afin de répondre aux inquiétudes, dont on peut retenir sont les grandes lignes suivantes : l'approvisionnement

en gaz est ininterrompu ; le point de passage du gaz à la frontière hongro-ukrainienne fonctionne normalement dans les deux sens ; la Russie prévoit de continuer à honorer le contrat qui la lie à la Hongrie (transit du gaz par la Serbie et l'Autriche) ; la capacité maximale technique d'approvisionnement du réseau hongrois (212 M m³/jour) est quatre fois supérieure à la consommation maximale journalière enregistrée en période de pointe en 2021 ; les réserves de gaz sont remplies à 25% de leurs capacités (1,59 Md m³), ce qui est un bon niveau pour la fin de l'hiver. Gergely Gulyás, directeur de cabinet du Premier Ministre, a annoncé que les réserves stratégiques de gaz permettaient un approvisionnement du pays pendant au moins trois mois.

La **Pologne** dispose également de réserves stratégiques gérées par l'Agence Gouvernementale des Réserves Stratégiques (RARS) sous tutelle du Premier Ministre. Les réserves d'intervention correspondent aux volumes nécessaires de pétrole et carburants pour fournir la Pologne en cas de problème d'approvisionnement ou de conflit, pour une durée de 90 jours. Elles se décomposent en (i) réserves obligatoires, de la responsabilité des producteurs et distributeurs, comportant les réserves pétrole et carburant (53 jours de production moyen pour leurs producteurs et vendeurs) et la réserve GPL (équivalent à 30 jours de production) et (ii) les réserves de l'agence Gouvernementale des Réserves Stratégiques (correspondant au volume restant pour maintenir une autonomie de 90 jours). La ministre du climat et de l'environnement polonais Anna Moskwa soutient le principe porté par les USA d'assouplissement du marché et des réserves, pour les mobiliser dans cette situation de crise.

La **Pologne** était également préparée à l'intensification du conflit : la Pologne n'a jamais autant accueilli de méthaniers, pour alimenter ses stocks (5 rien qu'en mars). Le groupe Orlen a recu 700 000 barils de pétrole Ural en tout début de crise (dans le cadre d'un contrat long terme antérieur), et a complété avec 5 tankers complémentaires de Aramco – en intensifiant le fonctionnement de sa raffinerie lituanienne. Orlen semble être la seule raffinerie dans cette partie de l'Europe disposant de réserves pleines dans ses sites gérés par IKS Solino.

L'Administration des réserves matérielles de l'État tchèque (SSHR - opérateur chargé des stocks stratégiques d'hydrocarbures de l'Etat en cas de situation de crise) pourrait acheter, à la demande de ses autorités de tutelle, 200 M m³ de gaz (pour environ 8,5 Md CZK soit 300 M€), ce qui correspondrait à une dizaine de jours de consommation de gaz pour certains utilisateurs critiques (hôpitaux, services publics, industrie alimentaire etc.). Le SSHR ne dispose pas jusqu'à présent de réserves stratégiques de gaz, mais seulement de pétrole et carburants. Par ailleurs, le ministre de l'industrie et du commerce, Jozef Síkela, a proposé l'introduction de réserves de gaz d'urgence au niveau européen, avec l'obligation pour les fournisseurs de détenir des stocks équivalant à 30% de l'offre pour la saison de chauffage. Le ministre a souligné que la République tchèque disposait déjà d'une règle similaire, ce qui lui permet de disposer de réserves de gaz suffisantes jusqu'à la fin de la saison de chauffage.

Le gouvernement **letton** a demandé à «Latvenergo», l'entreprise publique de production et de distribution d'énergie électrique, de constituer des réserves de gaz naturel en cas de crise de l'approvisionnement depuis la Russie. A ce stade, «Latvenergo» a signé des contrats d'approvisionnement en gaz depuis la Norvège, les Etats-Unis et le Qatar pour 2TWh. «Latvenergo» a également annoncé renoncer à conclure de nouveaux contrats gaziers avec des entreprises Russes, Biélorusses et Ukrainiennes.

# **Envol du prix des carburants**

Du 20 février au 15 mars, le prix du gazole en **Pologne** a augmenté de 33% et le prix de l'essence de 24%. Au 14 mars, ils s'élevaient à 1,51€/l pour le gazole et à 1,41€/l pour l'essence. Le 14 mars, Daniel Obajtek, PDG de PKN Orlen, propriétaire d'environ 1819 stations en Pologne (sur environ 7850) a déclaré que les prix sur les stations Orlen seront diminués de 7,2c€/l pour le gazole et de 4,2 c€/l pour l'essence. Le 16 mars il a annoncé que les prix seront diminués encore une fois de 4,2c€/l pour le gazole (prix moyen cible de 1,56€/l) et de 3,19 c€/l pour l'essence (prix moyen cible de 1,41€/l).

Depuis le début de la guerre, les prix de l'essence et du diesel ont respectivement augmenté de 20% et de 40% en **Estonie**. Néanmoins, l'Estonian Oil Association recommande de ne pas changer les habitudes de consommation et de ne pas stocker de carburant. Le palier symbolique des 2 €/l a été franchi début mars, et de nombreux opérateurs considèrent que la barre des 3 €/l pourrait être atteinte dans les prochaines semaines. Face à la hausse des prix des carburants, l'Estonie a rejoint l'initiative de l'Agence Internationale de l'Energie qui proposait aux Etats d'injecter une partie de leurs réserves de pétrole sur le marché. L'Estonie va injecter 5 000 t de pétrole (équivalent à 36 000 barils) sur le marché, soit 2% de ses réserves. L'Estonie ne craint pas de pénurie immédiate, ayant l'équivalent de 90 jours de consommation de carburant en réserve.

Il y a un an, un litre d'essence coûtait 1,27 € en **Slovaquie**. Au regard du conflit, les analystes prévoient que les prix de l'essence vont bientôt dépasser le seuil de 1,7 € / litre (1,6 € / litre pour le diesel). Pour mémoire, le prix historique de l'essence a été atteint en 2012 (1,604 € / litre). Selon le think-tank économique slovaque INESS, un Slovaque travaille en moyenne 12 minutes pour pouvoir acheter 1 litre d'essence contre 29 minutes en 2000. Si prix monte à 2 €, un Slovaque devrait travailler 6 minutes pour acheter 1 litre d'essence, soit la situation observée jusqu'à l'année 2014.

Face à la hausse des prix des carburants routiers, le **gouvernement tchèque** a annoncé le 9 mars :

- suppression de l'obligation d'ajouts d'additifs biocarburants dans les carburants routiers ;
- suppression de la taxe routière pour les véhicules utilitaires légers (cette taxe, qui représente environ 0,7% des recettes fiscales, est payée par les entreprises et professionnels utilisant des véhicules légers, en fonction de leur cylindrée et varie entre 50 et 160 € par an et par véhicule cette suppression représente un manque-à-gagner pour l'Etat estimé à 4,2 Md CZK soit 160 M€); cette mesure est présentée comme pérenne afin d'aider les PME;
- contrôle des marges des distributeurs de carburants par le gouvernement afin de détecter d'éventuels abus et d'évaluer l'opportunité de mettre en place un plafonnement des marges des disributeurs

La Hongrie, dont la Russie fournit 50% de l'approvisionnement en pétrole, n'est pas pour l'instant en difficulté d'approvisionnement en pétrole russe par l'oléoduc Droujba (Amitié). A la fin du mois de février, MOL a demandé la livraison de 50 000 tonnes de pétrole brut supplémentaire à Transneft via cet oléoduc. MOL se prépare néanmoins à toute éventualité, et a assuré disposer d'une capacité suffisante pour approvisionner ses raffineries intérieures via l'oléoduc Adriatique (Adria oil pipeline) depuis le terminal d'Omišalj en Croatie. Afin d'assurer un approvisionnement suffisant et limiter les effets d'aubaine à la frontière, MOL limitera la distribution d'essence à 100 litres pour les clients qui ne disposent pas d'une carte client MOL.

# Au-delà de NS2, maintien des interconnexions gazières russes

L'annonce d'Olaf Scholz de suspension de la certification de NordStream 2 (55Md m³/an) et les sanctions américaines, suivies de la faillite de la société suisse, mettent fin à un projet à 11 Md\$, que la **Pologne** n'avait cessé de critiquer, faisant référence au risque d'usage géopolitique de l'infrastructure.

A l'issue de sa visite en Russie début février, Viktor Orbán confirmait que le gaz russe assurait des prix de l'énergie peu élevés en **Hongrie** dans un contexte où les prix du gaz et de l'électricité pour les autres ménages européens avaient été multipliés par 2 à 3. M. Poutine se déclarait alors en faveur d'une coopération renforcée avec la Hongrie, notamment pour augmenter la quantité de gaz acheminée d'1 Md m3 par an. Pour rappel, la Hongrie a signé avec la Russie un accord-cadre en septembre dernier, qui prévoit l'approvisionnement 4,5 Mds m3 de gaz par an jusqu'en 2036. La Russie fournit actuellement 80 % de la consommation de gaz de la Hongrie.

Péter Szijjártó a défendu l'approvisionnement en gaz naturel fourni par la Russie car, sans cela, le chauffage des Hongrois, ainsi que le bon fonctionnement de l'industrie, seraient remis en cause. Il a aussi prévenu que le gaz russe permettait à ses compatriotes de bénéficier de prix de l'énergie parmi

les plus bas d'Europe, grâce à l'obligation de service universel et au plafonnement des frais généraux. C'est aussi pourquoi M. Szijjártó considère important que les sanctions ne mettent pas en danger l'approvisionnement en énergie russe. M. Gulyás a également déclaré que la Hongrie s'opposerait aux sanctions dans le domaine du gaz, mais prônerait une diversification des approvisionnements (par exemple grâce à l'Azerbaïdjan et les Etats-Unis par les bateaux méthaniers).

Lors d'une interview le 28 février, le Premier ministre hongrois a défendu les mêmes positions : la Hongrie n'approuverait pas de sanctions contre la Russie qui affecteraient sa sécurité énergétique ni ses prix réduits pour le gaz et l'électricité des ménages. Il a ajouté : « tant que je serai Premier ministre, cela ne les affectera pas ». Plus récemment, il a aussi précisé qu'en raison des sanctions, les prix de l'énergie augmentaient de 50 à 60% dans toute l'Europe. Son gouvernement souhaite défendre les ménages avec le système de tarification réglementée du gaz et de l'électricité, mais ce système sera très coûteux pour l'Etat. Il a aussi déclaré que la Hongrie n'opposerait pas son droit de veto aux sanctions européennes contre la Russie en dehors du domaine de l'énergie. Aux yeux de Viktor Orbán, « l'unité de l'UE est désormais primordiale ».

Le volume du transit du gaz russe via le gazoduc d'Eustream en **Slovaquie** maintient ses valeurs élevées observées depuis le début de l'agression russe. Pour mémoire, ce volume était de 50-60 M m³ en début de février pour baisser à la moyenne de 28 M m³ mi-février. Il était encore de 25 M m³ le 23 février pour progressivement monter à 35 M m³ le 24 février, à 59,6 M m³ le 25 févier et à 80,2 M m³ le 26 février. Depuis, le volume du flux est supérieur à 80 Mm³ (pic de volume observé le 6 mars à hauteur de 84,1 M m³). Aujourd'hui, le volume du gaz russe est similaire à celui de novembre et décembre (70-90 M m³).

Par ailleurs, la filiale de SPP chargée du transport de gaz russe à travers la Slovaquie vers l'Europe occidentale, la société Eustream (contrôle managérial du groupe tchèque EPH), considère que l'arrêt de livraison de gaz impacterait d'une manière extrêmement négative toute l'UE y compris la Slovaquie. Aussi, Eustream ne considère pas cette mesure comme adéquate. D'après la société, aujourd'hui, on ne peut pas efficacement remplacer les livraisons de gaz russes et son arrêt endommagerait plus l'UE que la Russie. Eustream rappelle que la seule alternative flexible est celle du gaz liquéfié mais ce dernier n'est pas en mesure de couvrir le manque de gaz russe. L'entreprise estime pouvoir fournir au maximum 145 M m³/jour supplémentaires mais cela ne compensera par le gaz russe. Eustream met également en exergue le fait que l'Europe manque de clés en vue d'une répartition solidaire qui garantirait l'accès aux fournitures alternatives, exprimant la crainte que les pays en bout de chaîne n'aient pas les livraisons de substitution.

# La sortie du gaz russe passe par le GNL

Consécutivement à la crise en Ukraine, la **Hongrie** souhaite développer son approvisionnement en gaz naturel liquéfié en provenance des Etats-Unis et qui transite par les ports de la Méditerranée. Une première livraison de GNL américain (90 M m³) avait eu lieu au début de l'année 2021 par la Croatie (terminal hongrois de Krk), ce qui reste embryonnaire mais devrait être développé au cours des prochaines années. Plus récemment, la Hongrie s'est dite intéressée par l'approvisionnement en GNL américain depuis le port d'Alexandroúpolis en Grèce. Le gaz transiterait par le gazoduc roumain BRUA et l'interconnexion gréco-bulgare, prévue pour fonctionner d'ici la fin de 2022. De même, pour répondre à sa forte exposition au gaz russe, l'actuelle coalition de **gouvernement tchèque** prévoit dans le contrat de gouvernement l'objectif d'acquérir un droit d'utilisation d'un terminal GNL dans un pays voisin afin de diversifier les canaux d'approvisionnement du pays en gaz.

Bien que peu dépendante du gaz russe (5,1% de la consommation totale d'énergie en Estonie), **l'Estonie** souhaite stopper ses importations de gaz russe. Le gouvernement espère pouvoir compenser en s'appuyant sur la coopération balte, notamment avec l'exploitation du terminal GNL de Klaipeda (Lituanie) voire l'ouverture d'un terminal GNL temporaire dans le port de Paldiski d'ici à l'automne 2022.

Le ministre des Affaires Economiques, Taavi Aas, estime que les réserves de la Lettonie sont suffisantes pour couvrir la consommation des pays baltes pendant 2 mois. Les prix du gaz devraient toutefois augmenter de 26% en avril.

# La diversification des fournisseurs est accélérée, gaz et pétrole

Le Ministre hongrois des affaires étrangères et du commerce extérieur Péter Szijjártó s'est rendu début février en Azerbaïdjan afin de développer la coopération économique et énergétique entre les deux pays. Le gouvernement souhaite que le gaz naturel azéri soit disponible sur le marché hongrois à partir de la fin 2023. L'entreprise gazière et pétrolière hongroise MOL est déjà implantée dans le pays, et devrait accroître ses activités. A l'aune des événements récents, l'Azerbaïdjan pourrait représenter une source de diversification gazière stratégique pour la Hongrie.

Le Commissaire **lituanien** V. Sinkevičius a déclaré que la Lituanie serait en mesure d'atteindre l'objectif annoncé le 8 mars par la Commission européenne dans le cadre du plan REPowerEU, qui vise à réduire la demande en gaz russe de deux-tiers d'ici un an. Dès le 3 mars, la Lituanie a suspendu l'importation de gaz russe via le terminal flottant de gaz naturel liquéfie de Klaipèda. Selon le ministre de l'énergie D. Kreivys, la Lituanie pourrait d'ores et déjà mettre fin à l'importation de gaz russe transitant par le gazoduc russo-lituanien, en mobilisant notamment le terminal de Klaipèda. A l'heure actuelle, la Lituanie importe de Russie 20 % de son électricité, près de 50% de son gaz, et 78 % de son pétrole

A. Daugnora, directeur adjoint d'Orlen Lietuva, a souligné que la société diversifiait ses sources de pétrole brut depuis 2014 et serait donc en mesure de renoncer au pétrole russe au bénéfice de l'Arabie Saoudite. A l'heure actuelle, la raffinerie de Mažeikiai, exploitée par la filiale du groupe polonais PKN Orlen et alimentée à 78% par le pétrole russe, est le principal fournisseur de carburants de la Lituanie. Cette année, Orlen Lietuva a lancé un projet d'un montant de 641 M€ pour moderniser son installation d'hydrocraquage de résidus et adapter la technologie pour traiter le pétrole provenant d'autres sources.

La **République tchèque** importe 8 Mt de pétrole chaque année, dont près de la moitié de Russie. En cas d'arrêt de livraisons du pétrole russe, la République tchèque peut utiliser ses réserves stratégiques (1 Mt). Les livraisons via l'oléoduc IKL1, pourraient également être augmentées. La raffinerie de Kralupy, qui vient d'être adaptée au pétrole dit doux et non russe livré par l'oléoduc IKL, pourrait également fonctionner. D'autres possibilités d'approvisionnement existent (via l'oléoduc TAL ou Adria notamment). Selon Ivan Souček, expert de l'industrie pétrolière et directeur de la Confédération de l'industrie chimique, « *le problème de la fermeture des robinets de pétrole russe nous menacerait davantage au second semestre. Mais cela dépendrait de la rapidité avec laquelle les contrats commerciaux peuvent être renégociés. Cela prendra au-moins trois mois».* 

Selon les déclarations du ministre des Finances **slovaque** Igor Matovic, le 9 mars, « *il est réaliste de baisser la dépendance du pays vis-à-vis du gaz et pétrole en provenance de Russie. Or, cela sera très cher et demandera du courage et des sacrifices sous la forme de l'arrêt de quelques entreprises. A moyen terme, il faut se déconnecter énergétiquement de la Russie car nous ne pouvons pas être des vassaux d'un nouvel Etat fasciste. Même s'il faut se déconnecter au plus vite, le faire tout de suite d'une manière irréfléchie coûterait des milliards et des milliards ». Par ailleurs, le premier ministre Eduard Heger a déclaré à la radio slovaque (5 mars 2022) que l'arrêt de livraison des énergies en provenance de la Russie était discuté au niveau de l'UE. Selon lui, la Slovaquie devrait gérer l'arrêt du gaz russe avec l'aide notamment de projets alternatifs qui sont prêts. Par ailleurs, ce sujet a été évoqué avec la présidente de la Commission de l'UE, en visite en Slovaquie le 3 mars.* 

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> qui proviennent principalement d'Azerbaïdjan et du Kazakhstan et qui sont utilisées à environ 50% de leur capacité, pouvant aller jusqu'à 11 Mt de pétrole par an.

Le Premier Ministre **polonais** M.Morawiecki appelle ses homologues européens à stopper l'importation de charbon russe, avec une perspective dans les prochains mois d'envisager un embargo sur le pétrole et le gaz « car c'est le moyen grâce auquel Poutine est en mesure de financer sa machine de guerre ». La Pologne serait déjà en mesure de stopper sans délai l'importation de charbon russe. En réponse, les cours en bourse des sociétés minières ont grimpé. La ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa indique pour sa part que la Pologne est en mesure de stopper tous ses approvisionnements énergétiques issus de Russie dès 2022. Le **gouvernement estonien** s'est également prononcé à plusieurs reprises en faveur d'un embargo européen sur le gaz et les carburants russes.

Le **ministre tchèque** de l'Europe, Mikuláš Bek, a indiqué que la réduction de la dépendance énergétique à l'égard de la Russie serait une priorité de la présidence tchèque de l'Union européenne au 2ème semestre 2022.

# Le nucléaire non-russe, une réponse à l'indépendance énergétique

En Hongrie, la question de la poursuite du projet de construction de deux nouveaux réacteurs nucléaires à Paks (Paks 2) par Rosatom se pose. Lors de sa visite à Moscou début février, Viktor Orbán a noté que les préparatifs du projet étaient entrés dans leur phase finale, et que lorsque les permis seraient obtenus, la prochaine phase de mise en œuvre commencerait automatiquement, permettant à la Hongrie « de franchir un pas décisif vers l'indépendance en termes d'approvisionnement en électricité, et de devenir climatiquement neutre d'ici 2030 ». Après l'invasion russe, la filiale hongroise de Rosatom a publié un communiqué précisant que « Rosatom a toujours rempli et rempli toutes ses obligations contractuelles avec précision », et que « les travaux se déroulaient comme prévu ». Le Premier ministre, le ministre des Affaires étrangères et le ministre sans portefeuille chargé de la mise en œuvre de Paks 2, János Süli, ont défendu le projet, et s'opposent catégoriquement à toute sanction qui affecterait l'expansion prévue de la centrale nucléaire de Paks. Viktor Orbán souhaite que Paks 2 soit écarté des sanctions européennes, afin de ne pas pénaliser la Hongrie. Péter Szijjártó a affirmé pour sa part que sans le projet de Paks 2, les prix de l'énergie bondiraient brutalement en Hongrie (le gouvernement avance le chiffre de 260 000 HUF - 722 € par an en moyenne). Pourtant, lors du vote d'une résolution au Parlement Européen du 1er mars qui condamnait l'agression russe, les eurodéputés de la majorité Fidesz ont voté en faveur de l'article 22 qui appelle à mettre un terme à toute collaboration avec la Russie dans le domaine nucléaire, en particulier avec Rosatom et ses filiales (ce qui aurait pour conséquence de condamner de fait le projet de Paks 2). Lors du vote final, les députés européens du Fidesz ont voté en faveur de l'ensemble de la résolution, qui reste non contraignante juridiquement. Par ailleurs, le contrat de soutien opérationnel comporte une clause de résiliation : la Hongrie pourrait l'appliquer si le Parlement votait une loi en ce sens, ce qui mettrait fin au projet, ou si l'autorité de sûreté nucléaire interrompait (ou rendait impossible) le fonctionnement des blocs. Dans ce cas, la Hongrie serait redevable à Rosatom de tous les frais engagés pour la construction des réacteurs, peu importe que les biens (ou les services) aient été livrés (ou effectués) ou non. En revanche, le contrat de prêt par une banque russe (10 Md€ sur un coût total de 12,5 Md€), n'est pas public et aucun détail n'est disponible quant à sa résiliation éventuelle.

En **République tchèque, comme en Pologne**, le développement du nucléaire est la réponse pour accroitre l'indépendance énergétique. Le ministre de l'industrie et du commerce tchèque Jozef Síkela, a rappelé que l'agression russe à l'égard de l'Ukraine démontrait l'importance du projet de construction d'un nouveau réacteur nucléaire à Dukovany, et plus largement, d'accroître la part du nucléaire dans le mix électrique. La ministre de l'environnement et du climat polonaise, Anna Moskwa a indiqué que le nucléaire est la réponse polonaise pour fournir une énergie stable et décarbonée.

Aujourd'hui, les autorités slovaques cherchent à diminuer cette dépendance vis-à-vis du combustible nucléaire russe. Le combustible nucléaire en Slovaquie provient de la société russe TVEL avec laquelle, début juin 2019, Slovenske elektrarne a signé un nouveau contrat de fourniture de combustible nucléaire pour la période 2022-2026 et qui peut être prolongé jusqu'à 2030. Le contrat est le résultat d'un AO international lancé en 2018 sous la supervision de l'Agence Euratom. Le contrat s'élèverait à 630 M USD. Westinghouse a fait preuve d'un intérêt lors d'un appel d'offres en 2019. Selon le précédent ministre de l'Economie Peter Ziga, l'offre américaine était supérieure de 150 M€, soit de 20%. Westinghouse considère que le développement et la production d'un nouveau combustible qui pourrait être utilisé dans les réacteurs VVER pourrait prendre 2 ans. En outre, il faut prévoir la problématique du fonctionnement des réacteurs avec deux combustibles de deux sociétés différentes. La cohabitation avec des barres différentes devrait alors durer 4 ans.

Ce 1<sup>er</sup> mars, l'approvisionnement en combustible nucléaire de la **Slovaquie** avait pu être réalisé, par un avion russe (type Iljushin) à l'aéroport de Bratislava. A ce stade, bien qu'elle ait fermé son espace aérien aux vols russes, la Slovaquie aurait sollicité une dérogation conformément à la réglementation en vigueur pour l'aide humanitaire et le combustible nucléaire. Le ministère slovaque de l'Economie a déclaré que cette livraison avait eu lieu en coopération avec la ministre polonaise de l'énergie, Anna Moskwa pour le survol de l'espace aérien polonais. La presse slovaque a ensuite fait état que le transport concernait du matériel stratégique pour deux unités opérationnelles de la centrale nucléaire de Mochovce, précisant notamment qu'il s'agissait de la livraison de combustible nucléaire. Aucun démenti officiel n'a été publié.

# Interconnexion électrique pour les pays baltes et pour l'Ukraine

L'opérateur d'électricité **lituanien** Litgrid a annoncé qu'il allait réduire les importations commerciales d'électricité en provenance de Russie « à un niveau purement opérationnel ». Ainsi, depuis le 3 mars, la quantité totale d'électricité importée de Russie ne peut pas dépasser 150 MW. Selon le directeur de Litgrid R. Masulis, le fonctionnement du système électrique sera assuré par la production locale en Lituanie et par les importations en provenance des pays de l'UE via des connexions avec la Suède, la Pologne et la Lettonie. Les ministres de l'énergie des pays baltes ont signé, le 2 mars, une déclaration conjointe soulignant leur intention d'accélérer la synchronisation des réseaux électriques baltes au réseau continental européen.

Les **trois pays baltes** ont également publiquement affirmé leur volonté de connecter le réseau électrique ukrainien au réseau électrique européen. La **Pologne** soutient également le raccordement rapide de l'Ukraine au réseau électro-energétique européen. A ce titre, le groupe de centrales Patnow-Adamow-Konin en **Pologne**, est prêt à engager la modernisation et le rebranchement de la ligne électrique 750 kV reliant la Pologne à l'Ukraine sur le territoire polonais, et à la distribution d'énergie vers l'Ukraine. PSE a été sollicité à cet égard. La crise a également remis au devant des discussions le projet porté par l'opérateur polonais Gaz-System d'interconnexion gazière entre la Pologne et l'Ukraine. Ce projet pourrait être financé par l'UE.

# La République tchèque parmi les plus vulnérables au gaz russe

Bien que partenaire économique relativement mineur pour la République tchèque<sup>2,</sup> la Russie représente une source de vulnérabilité pour les approvisionnements énergétiques. Selon l'AIE<sup>3,</sup> l'autosuffisance énergétique de la République tchèque était de 63 % en 2019, grâce à la production

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 6<sup>ème</sup> fournisseur et 13<sup>ème</sup> client de la République tchèque en 2021 ; les investissements croisés sont par ailleurs relativement modestes.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Energy Policy Review, Czech Republic 2021.

nationale d'énergie nucléaire et de charbon<sup>4</sup>. En 2021, le gaz était presque entièrement importé de Russie (87 % en volume), et le pétrole brut de Russie (49 %), d'Azerbaïdjan (28 %) et du Kazakhstan (13 %).

S'agissant du gaz, qui représente plus de 15% du total de l'énergie primaire consommée (cette part étant en croissance), l'industrie est la première source de consommation, suivie du chauffage résidentiel, et enfin de la production électrique. Le gaz ne représente qu'environ 10% du mix-électrique (2021) mais cette part augmente progressivement avec la fermeture ou la conversion des centrales électriques à charbon.

En cas d'arrêt de l'approvisionnement en gaz russe, la République tchèque serait donc l'un des pays les plus impactés de l'UE, avec la Hongrie et la Slovaquie. Selon Euler Hermes<sup>5,</sup> compte tenu des stocks existants, le pays ferait face à une pénurie représentant 24% de sa consommation annuelle de gaz (contre 9% pour la moyenne européenne). Le Premier ministre Petr Fiala a déclaré le 1er mars que les stocks en gaz étaient suffisants pour 30 jours. Cette vulnérabilité est toutefois tempérée par des capacités de stockage de gaz importantes (3,3 Md m³, capacités en cours de développement jusqu'à 4 Md m³, soit 50% de la consommation annuelle), et par le fait que la République tchèque est un hub de transit gazier en Europe centrale avec de multiples interconnexions.

Le gouvernement a également annoncé en début d'année la révision de la stratégie énergétique de l'Etat de long terme d'ici 2023 (la stratégie actuellement en vigueur ayant été adoptée en 2015<sup>6</sup>), afin notamment de prendre mieux en compte l'enjeu de sécurité des approvisionnements. Pour atténuer cette dépendance aux hydrocarbures russes, le gouvernement tchèque mise notamment sur le GNL et l'accroissement du stockage du gaz et, à plus long terme, sur l'accroissement de la part du nucléaire dans le mix-électrique.

# La Pologne confortée dans sa stragégie énergétique

La stratégie polonaise, appliquée ces dernières années, est clairement orientée vers la suppression de la dépendance russe, en particulier dans le secteur énergétique. Dans le secteur du gaz, la Pologne vise à diversifier ses approvisionnements, tout en en accroissant leur volume. Ainsi, les principaux investissements réalisés ont porté sur (1) la mise en place d'un terminal LNG à Świnoujście (2016) d'une capacité de 5 Md m³, qui atteindra une capacité de 7,5 Md m³ avec les investissements complémentaires en cours de réalisation (2) la construction du Baltic Pipe (2022) permettant l'approvisionnement en gaz norvégien à hauteur de 10 Md m³. Les projets de gazoducs d'interconnexion Pologne-Lituanie d'une part (mai 2022 à 80%, et pleine capacité octobre 2022), et Pologne-Slovaquie (ouverture imminente) d'autre part, renforceront la sécurité d'approvisionnement en gaz dans la région. La Pologne, important actuellement jusque 10,2 Md m³/an de Russie, prévoit ainsi de sortir totalement de la dépendance au gaz russe d'ici à la fin d'année 2022, date de finalisation du contrat de Yamal, tout en diversifiant les sources de gaz (gaz naturel, gaz liquéfié) permettant de réduire la volatilité des prix. Par ailleurs, le renforcement des tensions ces derniers mois ont permis d'accélérer la réalisation des derniers travaux sur le Baltic Pipe, en particulier sur le territoire danois : dès le 1er octobre 2022, il fonctionnera au ¼ de sa capacité.

Pour le secteur du chauffage, la Pologne dispose de réserves charbonnières ; les particuliers disposent de leurs propres réserves de charbon, tandis que les centrales de production de chaleur ont l'obligation de disposer d'un stock de carburant permettant de tenir 30 jours. Ainsi, en l'absence d'importations charbonnières de Russie, la Pologne pourrait aisément finir la saison de chauffe sans situation critique.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Les approvisionnements en charbon -le charbon assurant 40% du mix électrique - sont d'origine domestique à 95%.

<sup>5 «</sup> Can Europe do without Russian gas ? », Euler Hermes, 3 mars 2022.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Concernant l'approvisionnement en gaz, la stratégie de 2015 stipule que « la République tchèque a déjà pris et prend un certain nombre de mesures pour garantir la sécurité du gaz. Une partie importante de l'approvisionnement en gaz est importée sur la base de contrats à long terme, provenant de sources diversifiées, avec itinéraires de transport diversifiés, y compris concernant l'approvisionnement en gaz naturel de Russie. »

En revanche, l'enjeu pour la Pologne est de prévoir la prochaine saison de chauffe et donc d'être préparée à l'hiver prochain.

Le secteur de l'électricité est majoritairement porté par le charbon de production nationale. Face à l'enjeu de décarbonation, c'est par des sources stables – dont l'énergie nucléaire, que la Pologne souhaite remplacer le charbon pour la production d'énergie électrique, en complément d'énergies renouvelables, toutefois limitées dans le mix final visé.

Enfin, cela fait plus de 20 ans que la Pologne travaille à réduire la place de la Russie dans ses importations de pétrole. Provenant à 93% de Russie en 2000, le pétrole, essentiellement exploité dans le secteur du transport (70%) provient désormais à 65% de Russie, et cette part continue de réduire, au profit de l'Arabie Saoudite, les USA et de la Norvège.

La Pologne a engagé l'actualisation de sa politique énergétique pour l'adapter aux évolutions récentes.

# **Autres faits saillants**

# **Pologne**

#### **Nominations**

La ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa a révoqué Maciej Chorowski du poste de président du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau. L'intérim est assuré par Paweł Mirowski, ancien vice-président du Fonds.

Le ministre du développement et des technologies Piotr Nowak a nommé Dariusz Budrowski au poste de président de l'Agence pour le développement de l'entrepreneuriat.

Le ministre de l'éducation et de l'enseignement Przemysław Czarnek a nommé Remigiusz Kopoczek au poste de Directeur du Centre National des Recherches et du Développement par intérim.

# **Energie**

### efficacité énergétique des bâtiments

Début février, le gouvernement a adopté la Stratégie à long terme (d'ici 2050) de la modernisation thermique des bâtiments (DSR). La Pologne a été le dernier pays UE à transmettre ce document à la CE, à défaut de quoi la Pologne risquait de perdre plus d'1,6 Md€ du Fonds de Cohésion et du Fonds européen de développement régional dédiés à l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le parc immobilier en Pologne (public et privé) compte presque 14,1 M de bâtiments dont une grande partie a un taux d'efficacité énergétique faible.

# 7,5 MILLIONS

PROJETS ATTENDUS POUR RENOVER

LE PARC BATI POLONAIS

Parc immobilier en Pologne par type, état au 01/01/2020

Catégorie	Nombre de bâtiments (en milliers)
Logements multifamiliaux	553
Logements individuels	5 604
Locaux d'habitation collectifs	3,9
Bâtiments publics	420
Bâtiments de production, d'exploitation et entrepôts	5 116
Autres bâtiments inoccupés	2 491
Total	14 189

La DSR prévoit la modernisation thermique de 236 000 bâtiments par an dans les années 2020-2030, 271 000 bâtiments par an dans la période 2030-2040 et 244 000 bâtiments par an dans les années 2040-2050. Dans l'ensemble, la Stratégie prévoit environ 7,5 M projets d'investissements dans la modernisation thermique d'ici 2050. Le document vise un taux annuel de modernisation thermique de 3,8% environ en supposant que d'ici 2050, 65% des bâtiments atteindront l'indicateur de Performance Energétique (IPE) inférieur ou égal à 50 kWh/m² par an.

#### nucléaire

Le 14 février, lors de la visite aux Etats Unis de Jacek Sasin, ministre des actif publics a été signé l'accord pour la construction en Pologne de petits réacteurs nucléaires dasn la technologie SMR. L'accord a été signé entre KGHM Polska Miedź et la société américaine NuScale Power leader mondial parmi les fabricants de réacteurs nucléaires utilisant la technologie SMR. L'accord prévoit la conception et la construction de six réacteurs nucléaires modulaires utilisant la technologie SMR, avec une option d'extension à 12, d'une apacité installée est d'environ 1 GW. Étant l'un des plus gros consommateurs d'énergie du pays, KGHM les construit principalement pour ses propres besoins, mais avec la possibilité d'une utilisation commerciale. « Le premier petit réacteur nucléaire en Pologne devrait être opérationnel dans sept ans seulement »- a déclaré J. Sasin. Il a souligné que la construction de "petits" réacteurs nucléaires complète les plans d'investissement dans le nucléaire dit "grand".

#### charbon

Le 3 février, les gouvernements de la Pologne et de la République tchèque ont signé un accord sur les mesures visant à compenser l'impact de la mine à ciel ouvert de Turow sur les zones frontalières du côté tchèque. La condition du retrait de la plainte auprès de la Cour de justice de l'Union européenne est le paiement par le gouvernement polonais à la partie tchèque de la compensation de 35 M€, tandis que 10 M€ supplémentaires doivent être transférés à la région de Liberec par la Fondation PGE. L'accord avec la Pologne sur l'exploitation de la mine de Turów prévoit, entre autres, l'achèvement d'un écran anti-filtration - une barrière empêchant l'écoulement des eaux souterraines -, d'une digue en terre, le suivi environnemental et la création d'un micro-fonds pour des projets locaux. Malgré l'accord et le retrait de la plainte tchèque auprès de la CJUE, les pénalités accumulées jusqu'à présent pour ne pas avoir arrêté la production de la mine de Turów restent en place. Le 8 février, la Commission européenne a déclaré qu'elle déduirait la créance (la Pologne n'a pas payé les pénalités) des fonds européens versés à Varsovie. Tout d'abord, elle entend déduire les pénalités pour la période du 20 septembre au 19 octobre de l'année dernière, soit un total de 15 M€ plus les intérêts. Au total, entre le moment où les sanctions ont été ordonnées et le moment où la République tchèque a retiré sa plainte auprès de la CJUE, 68,5 M€ ont été accumulés, qui seront successivement augmentés par les intérêts pénaux si la Pologne continue à tarder à remplir ses obligations.

Début février, le président Andrzej Duda a signé la loi établissant un système de soutien public à l'industrie minière de la houille pour les dix prochaines années d'une valeur de 6,2 Md€. Le principal bénéficiaire de l'aide publique sera le Groupe minier polonais (PGG). Selon les données fournies lors des travaux parlementaires sur le projet de loi, au cours des années 2022-31, l'entreprise doit recevoir un total de 4,5 Md€ de subventions pour la réduction des capacités, dont plus de 1,08 Md€ cette année. La modification de la loi sur le fonctionnement de l'industrie minière de la houille, signé par le Président, précise, entre autres, les règles d'octroi des aides publiques sous forme de subventions pour la réduction des capacités de production des mines. La mise en œuvre des solutions proposées dans la modification nécessite la notification de la Commission Européenne. Cependant, le 11 février, le gouvernement a transféré 84 M€ (400 M PLN) d'aide d'État sur le compte du PGG. Si la CE n'accepte finalement pas le programme de transformation minière polonais, les sociétés minières devront rembourser les aides qui leur ont été accordées.

Le 1er mars, le gouvernement a adopté le programme de transformation du secteur de l'électricité et de séparation des actifs houillers des groupes énergétiques. Cela signifie que les centrales électriques au charbon seront regroupées dans une entité distincte détenue à 100% par l'État (NABE). La séparation des actifs liés au charbon permettra aux groupes énergétiques de se concentrer sur l'accélération des investissements dans les sources d'énergie à faible et zéro émission de carbone et dans les

infrastructures de transport. NABE doit fonctionner sous la forme d'une holding qui sera créée autour de la société PGE GIEK. Il est prévu que NABE soit créée dans le courant de l'année.

### électricité/chaleur

Du 24 janvier au 28 février est mené le projet, coordonné par l'Association économique des centrales électriques polonaises, TGPE, (qui compte parmi ses membres PGE, Tauron, Enea et Energa) ayant pour l'objectif d'informer le public sur la structure des coûts de l'électricité en Pologne. Dans le cadre du projet, la campagne d'affichage affirme que la politique climatique de l'UE est responsable de 60 % des coûts de production de l'électricité. Selon les experts, cette façon de présenter les informations - sans explication - est trompeuse pour le consommateur, car suggère qu'il s'agit du prix de l'énergie. Cependant le think tank Forum Energii a indiqué que si l'on tient compte de tous les éléments de la facture énergétique, le coût du CO2 pour un ménage dans le tarif le plus répandu pourra atteindre 23 % de la facture en 2022. « En aucun cas, la campagne ne communique sur le fait que 60 % du coût de production de l'énergie résultant du coût des quotas d'émission se traduit par 60 % du montant de la facture de l'utilisateur final, qui, outre le coût de l'énergie, comprend également le coût de la distribution de l'énergie et d'autres charges. De cette manière, le TGPE se réfère uniquement aux domaines d'activité des producteurs d'électricité qui vendent de l'électricité sur le marché de gros. La distribution d'électricité est prise en charge par d'autres entités » déclare TGPE. La manière dont l'impact de la politique climatique de l'UE sur les coûts énergétiques a été présenté a rencontré l'opposition de la Fondation Frank Bold, qui a envoyé un avis à l'Office de la concurrence et de la protection des consommateurs (UOKiK) concernant Tauron, soupçonné d'utiliser des pratiques qui trompent les clients. En effet, Tauron a communiqué sur la structure des coûts moyens affectant le prix de l'énergie, où 59% sont les prix d'achat des quotas d'émission de CO2. « La façon dont il l'a fait, à notre avis, est trompeuse pour le client. Ce n'est pas parce qu'une information peut être vraie qu'elle ne peut pas être trompeuse », explique le directeur de l'association en Pologne. Frank Bold n'exclut pas des interventions concernant d'autres entreprises énergétiques qui ont communiqué de la même manière sur les raisons des augmentations des prix de l'électricité.

Fin janvier, l'Office de régulation de l'énergie URE a annoncé que la compensation pour les industries à forte consommation d'énergie résultant des prix élevés de l'énergie en 2021, atteindra près de 1,767 Md PLN (384 M€). C'est presque 1 milliard de plus qu'un an auparavant. Une telle différence est le résultat de la hausse rapide des prix de l'énergie et de l'augmentation des coûts que doivent supporter les entreprises dont la consommation d'électricité est la plus élevée. Certaines entreprises font remarquer qu'une augmentation aussi importante de la rémunération est de toute façon déconnectée des réalités du marché. « Les compensations versées à l'automne 2022 seront calculées sur la base des prix des quotas d'émission de CO₂ de 2020 s'élevant à plus de 20 € par tonne, et ne refléteront donc pas la hausse des prix de 2021, atteignant même  $90 \in \mathbb{R}$  souligne l'un des représentants du secteur. Dans les années suivantes, les compensations seront encore plus élevées. C'est l'effet des nouvelles lignes directrices de la Commission européenne, qui, entre autres, permettent de couvrir la totalité de la consommation d'électricité, indépendamment de sa source, ou donnent la possibilité d'accorder des compensations supplémentaires dans des cas justifiés. Le 18 février, le Président a signé une modification de la loi sur le système de compensations pour les secteurs et sous-secteurs à forte intensité énergétique. En conséquence, la limite des fonds alloués aux compensations pour les années 2022-2031 s'élèvera à plus de 9,49 Md€, soit une augmentation de 6,5 Md€ par rapport à la loi précédente.

### gaz et pétrole

La société PGNiG extrait de plus en plus de pétrole et de gaz. Au quatrième trimestre 2021, la société a extrait 1,8 Md m³ de gaz et 437,5 kt de pétrole à partir de ses propres gisements. Ainsi, en glissement annuel, l'extraction de gaz a augmenté de 48 % et de pétrole de 21 %. À la fin décembre, les stocks de gaz du groupe PGNiG s'élevaient à 3 Md m³. Il s'agissait de gaz riche en méthane et en azote stocké en Pologne et à l'étranger, ainsi que de GNL dans les terminaux. Selon les données de Gas Storage Poland, une filiale de PGNiG opérateur des entrepôts du pays, ceux-ci étaient remplis à 84 % fin décembre.

#### **Environnement**

Les ONG évaluent négativement le projet de loi sur les parcs nationaux présenté par le ministère du climat et de l'environnement. D'après le ministère, ce projet aurait pour l'objectif de systématiser l'activité des parcs nationaux et d'améliorer le financement de leur activité. Il prévoit, entre autres, la mise en place d'une nouvelle entité juridique – Polskie Parki Narodowe (Parcs Nationaux Polonais) au lieu des 23 parcs existants. Les ONG estiment que ces modifications prolongeraient la stagnation persistante de l'extension et de la création des nouveaux parcs nationaux en Pologne. Pour rappel, aucun nouveau parc n'a été créé en Pologne depuis vingt ans et les parcs existants couvrent seulement 1% de la surface du pays. Les ONG indiquent que la nouvelle règlementation affaiblirait considérablement la protection des parcs nationaux en permettant notamment l'élargissement de la liste d'investissements publics pour lesquels il sera possible d'accorder les dérogations aux interdictions applicables dans les parcs nationaux.

#### déchets

A partir du 22 février le système de surveillance du transport routier et ferroviaire des marchandises et des combustibles marchands appelé SENT géré par le ministère des finances, couvre aussi les solvants et diluants du code CN 3814 et les déchets transportés vers la Pologne ou en transit en Pologne d'un Etat Membre vers un autre Etat Membre UE ainsi que les déchets transportés sur la base du Règlement européen 1013/2006 relatif aux transferts transfrontaliers de déchets.

Lors d'une réunion consacrée à la consultation du projet d'amendement de la loi sur la gestion des emballages et des déchets d'emballages introduisant le système de consigne, le vice-ministre Jacek Ozdoba a informé que le ministère du climat et de l'environnement envisageait de couvrir par le système de consigne également les emballages jetables en verre ce qui n'était pas prévu dans le projet initial.

#### électromobilité

Fin janvier en Pologne il y avait 39 328 véhicules électriques, soit 88% de plus par rapport à l'année précédente. Les voitures entièrement électriques (BEV-battery electric vehicles) en constituaient 49% contre 51% des véhicules hybrides type plug-in. Le parc des bus électriques a progressé de 655 unités. La flotte de camions légers et de camions lourds électriques s'élevait à 1738, soit une hausse de 145% en g.a. En janvier 60 stations de recharge ont été mises en service. Actuellement, en Pologne il y en a 1992 au total.

LE CHIFFRE À RETENIR

1992

C'EST LE NOMBRE DE STATIONS DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES EN POLOGNE

### Infrastructures de transport

La spirale de l'inflation, la flambée des prix des matériaux de construction et l'augmentation des coûts d'exploitation menacent la rentabilité de la construction routière. Bien que le ministère des infrastructures ait relevé le seuil de valorisation actuel de 5 à 10 % au début du mois de février, il couvrira les contrats signés dans le système « conçois et de construis » en 2022. Les contrats de l'année dernière et ceux d'il y a deux ans ne sont pas concernés, même si la plupart d'entre eux ne sont qu'au stade de la conception. Le secteur de la construction prévient qu'en raison de l'augmentation sans précédent des coûts de construction, ces projets ne seront plus rentables. Selon l'association polonaise des employeurs du secteur de la construction (PZPB), en 2021, l'acier est devenu de 50 à 150 % plus cher, les carburants de 30 à 40 % et l'asphalte de plus de 50 %. « La limite de valorisation de 5 % applicable à ces contrats est sur le point d'être épuisée, avant même que les entreprises aient donné les premiers coups de pelle sur le chantier. Une fois cette limite dépassée, les entrepreneurs seront pleinement exposés au risque de nouvelles augmentations de coûts au cours des prochains trimestres », prévient PZPB. La Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) affirme toutefois que les inquiétudes concernant le manque de rentabilité des contrats sont exagérées, car les étapes les plus coûteuses des contrats signés en 2021 et 2020 seront mises en œuvre en 2023-2025, et d'ici là, les prix sur les marchés pourraient se stabiliser.

Des groupes français ont candidaté à l'appel d'offres lancé par CPK sur le suivi de la construction projet (Egis, Systra). 20 des 22 sociétés candidates devraient être retenues, pour accéder au marché évalué à 2,5 Md PLN / 532 M€ pour les 8 prochaines années. Début 2022, un AO relatif au marché des travaux préparatoires projet avait été lancé. Le marché était évalué à 362 M€. (19 offres dont Warbud).

# Hongrie

# Infrastructures et transports ferroviaires

Suite à sa visite en Russie début février, Viktor Orbán avait annoncé que la Russie pourrait accorder un prêt de développement ferroviaire de 2 Md USD pour financer la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer (V0) de Záhony (frontière ukrainienne) à Györ (ouest de la Hongrie), tout en contournant Budapest. Ce projet n'a plus fait l'objet de commentaires depuis l'invasion russe en Ukraine.

La semaine précédant l'invasion russe, le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó, annonçait que la co-entreprise ferroviaire russo-austro-hongroise pourrait être lancée au printemps afin de permettre chaque année à 1 000 trains de marchandises chinois de transiter par la Hongrie vers l'Europe occidentale. Le projet devait associer notamment les chemins de fer russes (RZSD), cf. veille de janvier.

# **Energie**

#### gaz

Avant même l'invasion russe, l'autorité hongroise chargée de la statistique (KSH) indiquait que la hausse des coûts de l'énergie alimentait la hausse des prix industriels. Ainsi, en décembre, les prix à la production industrielle ont augmenté de 22,3% en glissement annuel. Les prix de vente intérieurs ont grimpé de 31,4 %, tandis que les prix à l'exportation ont augmenté de 17,6 %. L'impact direct des prix de l'énergie continue d'être la principale cause de la hausse de l'inflation des prix à la production industrielle.

La hausse des prix de l'énergie pèse sur l'entreprise publique MVM, qui a fait l'objet d'une recapitalisation le mois dernier. Comme précisé dans la veille de janvier, l'obligation de service universel et le plafonnement des frais généraux (gaz et électricité) coûte entre 400 et 450 Md HUF par an à MVM

(entre 1,1 Md€ et 1,3 Md€), mais ce coût pourrait s'élever cette année entre 500 et 2 000 Md HUF (1,4 Md€ et 5,5 Md€) d'après le directeur de cabinet du Premier ministre, Gergely Gulyás.

Le prix du gaz livré par la Russie à la Hongrie dans le cadre de l'accord-cadre signé en septembre n'est pas public, mais d'après la presse spécialisée, il serait indexé sur le cours du marché TTF (basé aux Pays-Bas), avec deux mois de retard. Ce dernier a augmenté de 130 % entre le 24 février et le 9 mars (date de rédaction). D'après les analystes, certains mécanismes de lissage sont prévus en cas de variation brutale du prix (à la hausse ou à la baisse), mais toutes les variations du cours sont finalement incorporées dans le prix payé par la Hongrie. Les conséquences financières pour la Hongrie seront donc importantes d'ici à fin avril. A l'heure actuelle, le coût d'approvisionnement en gaz pour l'Etat apparait plus de cinq fois supérieur que le prix qu'il peut répercuter sur des consommateurs protégés par le service universel. Outre la hausse des prix du gaz, la forte dépréciation du forint va aggraver le coût pour les finances publiques, et la différence entre le coût d'achat et le prix de vente pourrait atteindre un facteur 9 ou 10 (prix d'achat au m³ de 2,10€, pour un prix de vente moyen de 22c€).

L'importateur gazier russo-hongrois Panrusgaz a mis fin à ses activités en janvier dernier. La société était bénéficiaire des contrats gaziers hongro-russes à long terme jusqu'à celui signé en septembre 2021. Panrusgaz avait été fondé en 1994 par MOL et Gazprom pour livrer le gaz russe à la Hongrie. Le milliardaire russe qui réside en Hongrie, M. Rahimkulov, a longtemps dirigé Panrusgaz et ses fils détiennent 7 % de la principale banque du pays, OTP. Le négociant en gaz MVM CEEnergy, connu sous le nom de Magyar Földgázkereskedo, est désormais responsable des livraisons de gaz depuis la Russie.

#### électricité

La consommation d'électricité a atteint 4 471 GWh en janvier, sa valeur mensuelle la plus élevée jamais enregistrée. Le précédent record de consommation avait été atteint en janvier 2020, à un niveau de 4 345 GWh. Le record de charge du système électrique a également été battu en janvier, avec une charge brute du système de 7 396 MW enregistrée le 25 janvier, dépassant le précédent record de 7 361 MW mesuré le 9 décembre de l'année dernière.

La société énergétique publique MVM a annoncé un accord pour acquérir d'ici l'été la totalité d'E.ON Áramszolgáltató, filiale du groupe allemand E.ON. E.ON Áramszolgáltató dessert 2,5 M de clients en électricité et en gaz dans l'est et l'ouest de la Hongrie, et était déjà détenu à hauteur de 25 % par MVM. A l'issue du rachat, MVM fournira 10 M de clients à la fois en Hongrie et à l'étranger, avec le monopole de fourniture d'énergie aux clients protégés par l'obligation de service universel (prix du gaz et de l'électricité plafonnés). E.ON Hungária restera présent en Hongrie comme distributeur d'énergie sur les marchés dérégulés (qui concernent surtout les grandes entreprises).

#### nucléaire

Avant même l'invasion russe, la presse hongroise rapportait que la construction de deux nouveaux réacteurs nucléaires à Paks (Paks 2) par Rosatom pourrait enregistrer de nouveaux retards et ne pourrait commencer au plus tôt qu'en mai car les autorités n'avaient pas encore soumis les documents nécessaires. Début février, le Ministre des affaires étrangères hongrois disait espérer que Rosatom soumettrait tous les permis par l'intermédiaire du concessionnaire d'État hongrois d'ici mars, un objectif qui semble inatteignable aujourd'hui. Lors de son audition annuelle devant la commission parlementaire en novembre dernier, le commissaire du gouvernement chargé du projet, Janos Süli, avait promis de commencer les travaux de terrassement de « pré-construction » dès janvier 2022.

La presse rapportait début février un conflit entre le Ministre chargé du projet Paks 2, Janos Süli, et le Ministre de l'Innovation et des Technologies, László Palkovics. Ce conflit aurait aggravé les retards pour la délivrance des permis de construction des deux nouveaux réacteurs par l'autorité nucléaire

hongroise (OAH), toujours attendus. Le directeur par intérim de l'OAH jusqu'en septembre, Szabolcs Hullán aurait prévenu László Palkovics que le dossier fourni par Rosatom n'était pas recevable et présentait plusieurs lacunes, parmi lesquelles :

- Certaines données dans différentes parties du fichier ne correspondaient pas.
- Certaines informations techniques ont été incomplètement présentées par les auteurs.
- Pas de listing de certaines normes.
- Les exigences de sûreté nucléaire étaient discutées de manière trop générale.
- La durée d'exploitation annoncée des réacteurs était de 50 ans au lieu des 60 ans prévus.
- Certains calculs des ingénieurs russes étaient impossibles à vérifier ou à reproduire.

En conséquence, László Palkovics n'a pas soutenu la délivrance du permis de construire, et s'est heurté à cette occasion à Janos Süli, qui plaidait en faveur d'un octroi rapide du permis. En septembre dernier, la secrétaire d'État adjointe à la politique énergétique, Andrea Beatrix Kádár a été nommée directrice de l'OAH, ce qui aurait constitué un revers pour Janos Süli, dans la mesure où elle aurait été nommée parce qu'elle avait l'appui du gouvernement pour repousser l'octroi du permis.

#### fossiles

Afin d'assurer un approvisionnement suffisant et de limiter le tourisme pétrolier, le gouvernement a introduit les mesures suivantes en date du 11 mars : les camions de plus de 7,5 t, et les véhicules immatriculés à l'étranger de plus de 3,5 t ne bénéficieront plus du plafonnement des prix.

# République tchèque

### Energie

L'appel d'offres pour la construction du réacteur de Dukovany 5 a officiellement été lancé le 17 mars par le Premier ministre tchèque Petr Fiala, lors d'un déplacement sur le site de la centrale nucléaire. Le Premier ministre était accompagné du ministre des finances Z. Stanjura, du ministre de l'industrie et du commerce Jozef Sikela et du CEO de l'électricien national CEZ Daniel Benes. Les premiers documents relatifs à l'appel d'offres ont officiellement été envoyés le même jour aux 3 candidats : EDF, Westinghouse et KHNP. La date de remise des offres initiales est fixée au 30 novembre 2022, pour une signature finale programmée fin 2024 avec le soumissionnaire qui sera retenu. Le lancement de la construction reste prévu en 2029 pour une mise en fonction en 2036 et le Premier ministre a également rappelé sa volonté d'avancer sur les autres projets envisagés pour Temelin 3 & 4 et Dukovany 6.

# Transports et infrastructures

Le PLF pour 2022 a été révisé en février par le nouveau gouvernement. Dans le secteur des transports et infrastructures, il table sur près de 128 Md CZK (5,2 Md€) alloués à la SFDI, l'autorité de financement des projets d'infrastructures du ministère des Transports. Au total 2,4 Md€ seront destinés à la construction et à la rénovation des infrastructures routières, 2,17 Md€ aux infrastructures ferroviaires (rénovation, mise en place du système de signalisation ETCS, passages à niveau, etc.) et 65 M€ aux voies navigables. Le reste des moyens (549 M€) servira à la réparation et la maintenance des systèmes de transport. Le budget 2022 de la SFDI est supérieur de 122 M€ à celui de 2021 et atteint un niveau record. L'augmentation du budget annuel devrait se poursuivre dans les prochaines années.

#### ferroviaire

En 2021, les chemins de fer tchèques (ČD – opérateur ferroviaire) ont transporté un total de 120,7 M de passagers, en hausse de 3% par rapport à l'année 2020, mais toujours inférieur d'un tiers au niveau

d'avant crise. L'opérateur a également amélioré ses performances de transport à 5,4 Md de kilomètres-passagers, un chiffre en hausse de 5 % par rapport à l'année précédente. La distance moyenne de transport par passager a augmenté de 1,3 km pour atteindre 44,8 km. Selon le transporteur tchèque, le retour des passagers est lent, en particulier dans le transport à longue distance, dans lequel l'opérateur a transporté 2,25 M de passagers (+400 000 passagers par rapport à 2020).

Le président du Conseil de surveillance et directeur général des Chemins de fer tchèques (ČD), Ivan Bednárik, a démissionné de ses fonctions, ainsi que deux autres membres du conseil, le 28 février 2022. La direction de l'opérateur national sera temporairement assurée par Michal Kraus, vice-président du conseil de surveillance, jusqu'à la nomination du nouveau PDG, issu d'un concours lancé le 18 février. M. Bednárik, en fonction depuis décembre 2020, a justifié sa démission par les différends avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, Správa železnic (SŽ), concernant notamment les paiements pour les terrains sous les rails, appartenant à l'opérateur national mais utilisés par la SŽ. Les ČD ont envoyé à SŽ une facture, pour la location des terrains depuis 2017, d'un montant de 130 M€ mais le nouveau ministre des transports n'a pas autorisé le paiement. Il a déclaré que la vente des terrains à la SŽ sera la priorité pour la nouvelle direction de ČD.

ČD Cargo, premier opérateur ferroviaire de fret, a enregistré en 2021 une hausse de 2% des volumes de marchandises transportées, pour un total de 60,2 Mt. Les matériaux mécaniques et de construction, le fer, l'acier ou les combustibles solides sont les catégories de marchandises ayant enregistré les plus fortes hausses. En revanche, les plus grands volumes ont connu, quant à eux, une diminution dans le transport combiné. La part des filiales de ČD Cargo à l'étranger représente dorénavant un dixième du volume total du groupe ČD Cargo, avec plus de 8 Mt. L'année dernière, ČD Cargo a ouvert une nouvelle filiale en Croatie

Le groupe PPF a procédé à un remaniement de la direction de Škoda Transportation en nommant à sa tête M. Didier Pfleger, issu du groupe Alstom, en remplacement de Petr Brzezina, PDG depuis 2018. Les activités commerciales du groupe sont désormais dirigées par Mike Niebling, ancien de Bombardier, et les activités de production et de logistique par Radoslaw Banach, précédemment responsable des activités de production d'Alstom en Pologne.

Après l'achat de 18 locomotives électriques Traxx MS3 de Bombarbier, l'opérateur ferroviaire privé tchèque, RegioJet, a passé une commande de 12 locomotives électriques pour renforcer sa flotte. Les locomotives sont multi-systèmes, conçues pour s'adapter aux différents systèmes d'électrification rencontrés en Europe et sont destinées aux 10 nouvelles liaisons internationales prévues vers l'Allemagne, la Pologne ou la Roumanie. L'opérateur a également annoncé vouloir renforcer la capacité des trains vers la Croatie de 40%.

#### électromobilité

Le conseil des ministres a approuvé le projet de loi visant à promouvoir les véhicules à faibles émissions, en application de la directive européenne sur la promotion de véhicules routiers propres et économes en énergie. Conformément à la législation européenne, le projet de loi prévoit l'obligation d'atteindre les parts minimales de véhicules à faibles et zéro émission dans les marchés publics et dans les services publics de transport de passagers. Les parts fixées de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules nouvellement acquis sont jusqu'à décembre 2025 de 29,7% pour les véhicules particuliers et les VUL, de 41% pour les bus et de 9% pour les camions.

La filiale du groupe logistique Gefco à Kolín, spécialisée dans le stockage de voitures neuves et d'occasion, a remplacé la flotte des véhicules thermiques desservant l'entrepôt par des véhicules électriques Peugeot Traveller. Cet investissement permettrait à l'entreprise de réduire sa production de CO<sub>2</sub> d'au moins 5 t/an. Des bornes de recharge ont été aussi installées dans la filiale l'année dernière.

Cette démarche fait partie de la stratégie globale de développement durable de GEFCO, pour laquelle l'entreprise a remporté le prix EcoVadis Gold Award en 2021.

### transport aérien et spatial

Le plan de réorganisation de la compagnie aérienne ČSA en redressement judiciaire compte sur l'aide financière des propriétaires de Smartwings, MM Jiří Šimáně et Roman VIk. Ces derniers ont fondé en janvier l'entreprise Prague City Air, qui sera le nouvel investisseur de ČSA en fournissant un prêt « de règlement » de 5 M€ pour rembourser les créanciers et un prêt d'exploitation de 0,6M€. L'ensemble des parts des actionnaires actuels de ČSA seront dissoutes. Le seul avion détenu en propre par CSA (un Airbus A319) sera hypothéqué. Le plan prévoit que les créances seront satisfaites à hauteur : (i) de 50% pour les créances garanties de deux créanciers (Quiver Beta avec 2,23 M€ et Lufthansa Technik avec 0,121 M€) et (ii) de 4,6% pour les autres créanciers.

Les vols entre Ostrava et Varsovie opérés par la compagnie LOT Polish Airlines reprendront avec une fréquence de cinq vols par semaine à partir du 28 mars. La liaison a été suspendue en octobre 2020 en raison de la pandémie de Covid-19. L'exploitation de cette liaison est subventionnée par la région de Moravie-Silésie.

### transport fluvial et maritime

Le ministère des Transports a préparé un projet de directive établissant des règles pour négocier les accords d'échange sur les zones portuaires tchèques à Hambourg. La République tchèque gère trois zones portuaires à Hambourg : Peutehafen (8 000 m²) appartient à l'État tchèque, tandis que Moldauhafen (3 000 m²) et Saalehafen (21 000 m²) sont louées. Les accords d'échanges concernent ainsi les deux zones louées (de facto des friches industrielles inutilisables pour le trafic maritime en raison de ponts trop bas). L'Etat tchèque souhaite les échanger contre une nouvelle emprise de même taille au terminal de Kuhwerder longue d'environ 200 m, où les navires de mer peuvent accoster jusqu'à un tirant d'eau de 12 mètres. La durée du bail de la nouvelle emprise doit être d'au moins 50 ans. L'État tchèque envisage l'utilisation de l'espace acquis «aux fins du transport maritime, de la navigation intérieure et du transport multimodal (transbordement pour le transport ferroviaire et routier)». Pour cela, un investissement de 102 M € est nécessaire.

### transport urbain

Suite à des consultations préalables du marché, l'Entreprise des transports de Prague (DPP) lancera, dans le courant du premier semestre 2022, un appel d'offres portant sur la deuxième étape de la construction de la nouvelle ligne de métro D à Prague. L'objet du marché, de 27,6M€, porte sur les prestations de suivi de la construction et les passeports des bâtiments qui pourraient être touchés par la construction. Pour le creusement des tunnels de la deuxième section de la ligne de métro (Olbrachtova – Nové Dvory), DPP a décidé d'utiliser la méthode TBM (Tunnel Boring Machine) plus efficace, plus rapide et présentant l'avantage de limiter les perturbations au niveau des sols voisins et de produire une paroi de tunnel lisse (réduisant considérablement le coût du revêtement du tunnel par rapport au dynamitage).

#### **Environnement**

Le PLF 2022 prévoit de réduire les subventions aux sources d'énergie renouvelables à 772 M€ (-30% par rapport à 2020). Le soutien aux sources renouvelables (environ 1,62 Md€) est financé par les consommateurs et par le budget de l'État. Cette baisse des subventions de l'Etat pourrait donc entraîner une augmentation des cotisations versées par les consommateurs.

Avec le conflit russo-ukrainien, l'opinion publique et les médias tchèques s'inquiètent de la mise en oeuvre des objectifs du Green Deal européen. Dans ce contexte, le ministère de l'environnement a publié un communiqué le 26 février déclarant qu'il ne fallait pas « fermer les yeux sur la crise climatique » et que les objectifs de décarbonation doivent être atteints. Il rappelle que le gaz est simplement une solution transitoire et qu'actuellement la Russie mène des actions de désinformation contre le Green Deal, puisque celui-ci conduira à terme à réduire fortement les approvisionnements d'hydrocarbures en provenance de Russie.

# Fonds européens

Les députés tchèques ont levé le 3 mars l'immunité parlementaire de l'ancien Premier ministre Andrej Babis, dans le contexte des accusations de fraude aux subventions européennes portées contre lui (près de 1,85 M€ sont concernés). Au total, 111 des 176 membres présents de la chambre basse de 200 sièges ont voté en faveur de cette mesure.

# Slovaquie

### Energie

#### électricité

Les autorités slovaques ont finalement abandonné l'idée de l'imposition extraordinaire sur les bénéfices des ventes d'électricité produite par les centrales nucléaires (l'imposition des revenus exceptionnels du fait de la hausse des prix de l'énergie avec un taux de 50 %). Les recettes fiscales issues de cet impôt devaient financer l'augmentation des compensations des prix de l'énergie. Après la forte contestation de la part du principal électricien du pays Slovenske elektrarne, seul opérateur des centrales nucléaires dans le pays, les autorités slovaques et Slovenske elektrarne ont signé le 16 février un mémorandum fixant le prix de l'électricité appliqué aux ménages à 61 € / MWh pour les années 2022-2024. Le coût estimé de cette mesure varie de 850 M € (selon Slovenske elektrarne) à 1 000 M € (selon le gouvernement). En contrepartie, les autorités slovaques qui ont donc abandonné l'idée de l'imposition extraordinaire, ont promis de ne pas augmenter les différents prélévements et taxes jusqu'à 2025. Cela représente une garantie importante auprès des banques car Slovenske elektrarne rembourse une dette de presque 4 Md€ qui proviennent du renchérissement des travaux de construction de deux blocs nucléaires. Dans le même temps, le gouvernement s'est engagé à ne pas freiner le lancement de production du troisième bloc nucléaire à Mochovce.

#### gaz

Mi-février, le ministre de l'Economie Richard Sulik a présenté le projet de l'aide aux logements dotés d'une chaudière individuelle dont la consommation de gaz dépasse 100 MWh/an et dont le prix du gaz a augmenté de 50 % par rapport au prix régulé. En effet, ces logements ne font plus partie du segment des prix régulés et ils font face à la hausse du prix du gaz. Selon le projet du ministre, ces logements peuvent bénéficier de la principale entreprise publique de gaz SPP d'un prix fixé à 89 €/MWh (contrat d'un an, y compris les taxes, la TVA et les paiements liés à la distribution), à 79 €/MWh (contrat de deux ans) ou à 69 €/MWh (contrat de trois ans). Selon l'Agence slovaque énergétique et d'innovation, il y aurait 2 236 chaudières avec une consommation de gaz supérieure à 100 MWh/an dont 1 100 fournissent la chaleur aux ménages. En outre, pour faire face à la hausse des prix ; le gouvernement a décidé d'allouer une aide financière de 30 M€ aux écoles primaires et lycées, 12 M€ aux hôpitaux et 10 M€ aux établissements des services sociaux.

La principale entreprise de gaz SPP a conclu fin février le premier contrat historique relatif à l'achat du gaz liquéfié. Le volume s'élève à 80 M m³ et SPP devrait en avoir la possession en début de mars via le terminal croate basé à Krk. Selon SPP, cette livraison est l'une des mesures prises par SPP pour renforcer la sécurité de livraison du gaz.

#### **Transports**

Le 21 février, lors du Conseil informel des ministres des Transports à Le Bourget, le ministre Jean-Baptiste Djebbari a signé le programme de coopération avec son homologue slovaque Andrej Dolezal. Les deux parties souhaitent renforcer la coopération bilatérale notamment dans les domaines des infrastructures, des transports, du bâtiment, du logement, du tourisme, des services postaux et des communications électroniques.

#### routier

Le 18 février, la première station à hydrogène a été inaugurée en Slovaquie. Il s'agit d'un projet privé pilote entre la raffinerie Slovnaft et la société Messer – société allemande spécialisée en gaz industriel, spécialisé ou médical. Cette station est située à proximité du site de Slovnaft et permet le remplissage à la pression maximale de 200 bars. L'hydrogène provient de Slovnaft. Il est par la suite techniquement traité par la société Messer. La station devrait également servir au transport public car la municipalité de Bratislava a d'ores et déjà annoncé l'achat de 40 bus à hydrogène de Solaris pour un prix de 24,4 M€ (veille novembre).

Quelques jours plus tard, le 21 février, le ministre de l'Economie Richard Sulik a participé à l'ouverture d'unestation à hydrogène sur le site de la compagnie de bus Arriva à Trnava. La station servira notamment aux deux véhicules à hydrogène de l'Agence slovaque d'innovation et énergétique. La station est le résultat d'un appel d'offres public remporté par la société Air Products Slovakia. La station fonctionnera avec une pression de 350 bars.

Enfin, le ministre de l'Economie Richard Sulik a fait état de la prochaine publication du Plan d'action hydrogène dont les objectifs devraient être ambitieux. Selon la presse, les autorités slovaques prévoient d'investir 1 Md€ dans les technologies hydrogènes dont ¼ pour la seule production d'hydrogène. Les ressources financières devraient être obtenues notamment via le PNRR ou le Fonds européen de transition juste (restructuration des régions minières). Le secteur privé devrait contribuer à hauteur de 1,5 Md€ à cet effort. La presse évoque des objectifs assez ambitieux tels que 9 000 véhicules particuliers, 260 bus, 650 véhicules utilitaires légers, 550 poids lourds et 12 trains à l'échéance de huit ans. D'ici 2030, la Slovaquie devrait être dotée de 25 stations à hydrogène. Le Plan d'action prévoit tout d'abord la location des trains, puis ensuite leur production soit par l'intermédiaire de la modernisation des trains diesel soit par le développement de trains construits en Slovaquie.

Il y a dix ans, la Slovaquie s'est fixé l'objectif d'avoir 10 % de la population se déplaçant au travail à vélo. En 2020, cet objectif est encore éloigné car la part n'était que de 5 %. Afin de rendre le déplacement à vélo plus attractif, le ministère des Transports prévoit deux grands investissements dans les pistes cyclables. Tout d'abord, le Plan de relance et de résilience national (PNRR) envisage un investissement cumulé à hauteur de 100 M€. Le premier AO devrait être lancé d'ici fin mars pour des projets totalisant 30 M€. Ce financement est dédié aux municipalités ayant au moins 20 000 habitants (40 municipalités en Slovaquie). Avec des coûts estimés à 500 000 € / 1 km de piste cyclable, le PNRR table sur la construction de 200 km de routes au total.

Les municipalités se préparent au premier AO. La mairie de la capitale prépare les projets afin de créer un réseau intégral d'une longueur de 28 km. La région de Bratislava aimerait aussi relier différentes municipalités avec la capitale. D'autres villes ont des projets assez avancés telles que Trnava, Presov ou Nitra. Par ailleurs, , le ministère des Transports prévoit un second investissement à hauteur de 100 M€ issu de la nouvelle programmation européenne. Ce financement concernera également le reste du pays, y compris les pistes cyclables touristiques.

Début février, les conseillers municipaux à Trencin (56 000 habitants, ouest du pays) ont approuvé le contrat avec la société Transdev qui a remporté l'AO sur le transport municipal. Transdev a présenté une offre à hauteur de 4,6 M€ pour une période de dix ans et son offre était inférieure de 0,8 M€ par rapport à l'offre déposée par Slovenska autobusova doprava Trencin – prestataire actuel. Pour mémoire, Transdev est déjà présent dans la municipalité de Nitra (78 000 habitants, sud-ouest du pays).

Début février, par l'intermédiaire de l'amendement de « la loi sur les mesures extraordinaires exceptionnelles dans la préparation de certaines constructions autoroutières et routières pour les véhicules » le parlement slovaque a approuvé la loi dite « lex D1/D4 » (voir la veille octobre 2021) pour accélérer la construction des autoroutes. En effet les deux autoroutes D1 et D4 (la nouvelle autoroute qui assure lecontournement de Bratislava) ne sont pas aujourd'hui reliées par un échangeur. Selon le ministère des Transports qui redoute des temps de conception trop longs, il s'agit d'une avancée importante qui pourrait accélérer le processus de construction des autoroutes.

L'entreprise tchèque CzechToll confirme avoir remis l'offre la moins chère pour la construction et la gestion pendant cinq ans du nouveau système de péage. Néanmoins, elle ne veut pas encore communiquer le montant de son offre. Selon son porte-parole, elle a proposé la même solution technique qu'elle avait déployée en 2019 en Tchéquie. Dans le même temps, CzechToll a également confirmé que la société slovaque SkyToll est l'un de ses fournisseurs. Pour autant, CzechToll a présenté l'offre en son nom et n'a pas formé de consortium avec SkyToll. Pour mémoire, SkyToll a développé et opère le système de péage en Slovaquie depuis 2010.

La région de Banska Bystrica (Slovaquie centrale) a réalisé un AO international pour le transport public en bus. Les offres les plus basses pour l'exploitation des lignes régionales pendant dix ans ont été proposées par deux entreprises locales SAD Zvolen et SAD Lucenec. Au total, neuf entreprises étaient intéressées. SAD Zvolen opérera dans sept zones pour un prix moyen de 1,24 € / km, SAD Lucenec dans les trois qui restent pour un prix moyen de 1,32 € / km. D'après la région, si les deux sociétés signent le contrat, la région va économiser 6 M€ / an.

Fin février, l'Administration slovaque des routes (SSC) chargée des routes nationales a signé le contrat avec la société de construction SMS, filiale du groupe Vinci, spécialisée dans la construction des ponts. SMS ôtera la chaussée au béton altéré pour la remplacer par une surface résineuse. Le projet comprend aussi la reconstruction de six carrefours et de sept ponts. La modernisation concernera 7,5 km de routes nationales. Les travaux doivent être finalisés d'ici la fin de l'année 2023. La valeur de ce contrat s'élève à 16,5 M€ et il sera financé par l'intermédiaire du programme opérationnel européen Infrastructure intégrée.

La Société nationale des autoroutes a lancé un AO portant pour la deuxième étape du contournement de Presov (est du pays). La valeur estimée de ce marché est de 263 M€. Les intéressés peuvent envoyer leurs offres jusqu'au 25 mai. La partie nord du contournement a une longueur de 10,2 km. https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:107933-2022:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=0

Mi-février, SSC a publié un AO portant sur le contournement de la ville de Sabinov (est du pays, 13 000 habitants). Il s'agit d'un contournement de 9,8 km. La route actuelle est utilisée par 11 000 véhicules dont 20 % poids lourds qui passent par le centre-ville. Les travaux sont évalués à 61,2 M€ et les intéressés peuvent répondre à cet AO jusqu'au 30 mars.

https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:86465-2022:TEXT:EN:HTML&src=0

#### ferroviaire

Le 9 février, la Commission européenne a approuvé le schéma slovaque de soutien à hauteur de 151 M€ à la société ferroviaire publique chargée du transport de passagers ZSSK. Cette aide concerne la construction de deux ateliers d'entretien léger pour les trains de voyageurs à Kosice et Zilina. L'entretien léger couvre l'entretien quotidien/fréquent qui ne nécessite pas la mise hors service du véhicule, comme le nettoyage des véhicules, le remplissage de l'alimentation en eau ou les petits travaux de réparation. La Commission a évalué la mesure au regard des règles de l'UE en matière d'aides d'État, en particulier l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) relatif à la coordination des transports. La Commission a confirmé que cet investissement est adéquat et nécessaire pour soutenir le transfert du transport routier vers le transport ferroviaire. En outre, cet investissement a, selon la Commission, un effet de stimulation. La Slovaquie s'est engagée à ce que la concurrence ait également l'accès à ce marché de l'entretien léger. Enfin, après la première phase de construction, la propriété des ateliers sera transférée à une société spécifique créée par le ministère des Transports. Au départ, la gestion des ateliers sera sous responsabilité de ZSSK, puis sous responsabilité de la société ferroviaire.

Après avoir retiré le plan d'investissement dans les infrastructures ferroviaires de l'ordre du jour du Conseil des ministres le 1er décembre 2021 (veille novembre 2021), le gouvernement a finalement approuvé ce plan le 16 février. Le plan confirme le principe de base selon lequel, à la place de la hausse de la vitesse à 160 km/h à travers le pays jugée onéreuse, la société publique chargée des infrastructures ferroviaires Zeleznice Slovenskej republiky se concentrera sur la reconstruction des rails qui ont été longtemps délaissés. Pour autant, les autorités finaliseront les projets conformes à la précédente stratégie, soit commencés soit dans un stade d'élaboration assez avancé. Grâce à l'approbation de ce calendrier des travaux, la Slovaquie est désormais dotée d'un plan précis sur ce qu'il faut construire, où, quand et avec quel coût.

#### aérien

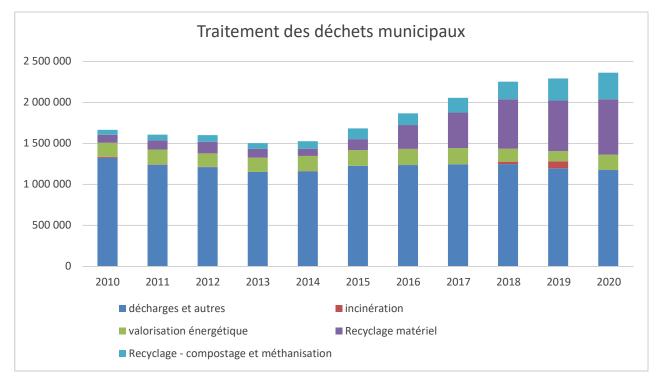
D'après les statistiques de la société publique chargée de la gestion du trafic aérien Letove prevadzkove sluzby (LTS), en 2021, 265 421 avions ont survolé l'espace aérien slovaque. Par rapport à l'année 2020, on observe une croissance de 35% mais par rapport à l'année 2019 il s'agit d'une chute de 51 %. Plus précisément, il y a eu 9 729 atterrissages et départs, 1 692 vols domestiques et 254 000 avions ont seulement survolé l'espace aérien. C'est l'aéroport de Bratislava qui a connu l'activité la plus forte (24 362 mouvements d'avion) suivi par l'aéroport de Kosice (23 718). L'espace aérien a été notamment utilisé par les compagnies Emirates, Wizz Air et Turkish airlines. Le mois d'août a été le mois le plus actif (38 004) tandis que le mois de février a connu le nombre de survols le plus bas (8 696).

#### **Environnement**

Le ministère de l'Environnement prépare l'amendement de la loi sur l'échange des quotas d'émission. Cet amendement devrait rendre la compensation allouée aux plus grands consommateurs d'électricité plus stable. En effet, les recettes tirées de l'échange des quotas d'émission alimente le Fonds environnemental. Par la suite, ce fonds finance le verdissement de l'économie slovaque mais aussi les compensations accordées aux plus grands consommateurs industriels d'électricité. Selon l'énoncé de la loi actuelle, le fonds alloue 7,5 % issus des recettes tirées de l'échange des quotas aux industriels à forte intensité énergétique (approximativement dix entreprises). Or, jusqu'à présent, la loi donnait au ministre de l'Environnement la compétence, dans des cas dûment justifiés, d'attribuer des allocations à d'autres domaines environnementaux.. A titre d'exemple, en 2019, les recettes de l'échange des quotas ont atteint 244 M€, mais le ministère avait décidé d'allouer aux entreprises seulement 4 M€ (à la place de 18 M€). L'amendement fixe l'allocation à hauteur de 6,25% et supprime la dérogation du

ministre. Pour mémoire, en 2022, le ministère des Finances prévoit des recettes tirées de l'échange des quotas d'émission à hauteur de 357 M€.

En 2020, la Slovaquie a produit 2,4 Mt de déchets municipaux, en hausse de 2,9 % en glissement annuel. Lors des dix dernières années, la production a connu une croissance annuelle moyenne de 3,3 % tandis qu'elle n'était que de 0,2 % dans l'UE. Exprimé en kg par personne, la production a atteint 433 kg/personne en 2020 ce qui reste bien inférieur à la moyenne européenne de 505 kg/personne. Mais les tendances sont différentes : en 2000, la production était de 513 kg/personne en moyenne en Europe et elle a baissé de 1,6 % tandis que dans le cas slovaque, elle est passée de 254 kg/personne à 433 kg/personne soit une hausse de 70,5 %. Quant au traitement, la mise en décharge demeure toujours importante avec un part de 49,7 % en 2020. Pour autant, elle était de 79,5 % en 2010. En ce qui concerne le tri/recyclage, il a progressé de 5,9 % en 2010 à 28,6 % en 2020.



#### source: Eurostat

# Lituanie

#### **Environnement**

Les aéroports de Lituanie (Lietuvos Oro Uostai) ont signé la déclaration de Toulouse. Celle-ci prétend pousser les acteurs de l'aviation à décarboner le secteur et permettre à l'UE d'atteindre la neutralité carbone.

Green Genius a investi plus de 100 M€ dans le projet de parc éolien en mer baltique, ce qui représente l'acquisition des droits de 85 MW de production électrique, soit environ 13% du portofolio éolien de Lituanie.

L'entreprise publique d'énergie Ignitis, qui avait investi par le biais d'une de ses filiales dans 170 MW de panneaux solaires en Pologne pour un montant de 3,8 M€, a résilié son contrat par accord mutuel entre les parties. L'argent qui avait été transféré en avance lui a été retourné sans frais ni astreinte.

### **Energie**

# suivi des prix de l'énergie

Après avoir connu une augmentation constante depuis octobre 2021, les prix de l'électricité ont décru depuis la mi-janvier. Alors que le prix moyen de l'électricité sur la semaine du 10-16 janvier s'élevait à 172,38 €/MWh, celui-ci a été divisé par plus de deux en cinq semaines et s'est établi à 75,51 €/MWh en moyenne la troisième semaine de février. Cette baisse est liée en partie à la hausse de la production domestique d'électricité lituanienne grâce à des conditions climatiques favorables. Selon la Première ministre, la hausse des prix de l'énergie représente deux tiers de l'inflation générale en Lituanie.

### gaz naturel

GET Baltic, la filiale commerciale de gaz naturel d'Amber Grid, est sur le point d'être privatisée. Un appel d'offres public a été lancé le 1<sup>er</sup> février pour trouver un partenaire stratégique à l'entreprise publique lituanienne pour la commercialisation du gaz naturel européen dans les pays baltes et en Finlande, suite à l'achèvement de la connexion gazière polono-lituanienne GIPL. Ce partenariat aura pour but d'assurer la compétitivité des prix du marché, une croissance plus rapide des liquidités dans le commerce gazier. L'entreprise qui remportera l'appel d'offre devrait acquérir 66% des parts de GET Baltic avec une option d'achat des 34% restants. Pour rappel, Amber Grid est détenu à 96,6% par EPSO-G, l'entreprise publique entièrement détenue du ministère lituanien de l'Energie.

Amber Grid a signé un contrat avec MT Group qui prévoit de doubler les capacités d'échange de gaz naturel entre la Lituanie et la Lettonie (projet ELLI). Le contrat de 2,8 M€ couvre la modernisation de la station gazière de Kiemėnai à la frontière lituano-lettonne et le projet ELLI dont la fin des travaux est respectivement prévue au deuxième semestre 2023 et en 2024. Les capacités d'échange à la frontière seraient alors de 130,5 GWh par jour en direction de la Lettonie et de 119,5 GWh en sens inverse.

#### électricité

LitGrid, l'opérateur des systèmes de transmission d'énergie, également filiale d'EPSO-G, a réussi son essai de connexion d'une batterie de 1 MW au réseau de transmission électrique lituanien qui servira de base au LitPol-Link. Quelques ajustements nécessaires à mener ont été détectés sur cette batterie avant le déploiement de quatre grands centres de stockage d'électricité de 50 MW dont la mise en place dispersée sur le territoire lituanien sera assurée par Energy cells, une autre filiale de EPSO-G.

# hydrogène vert

L'opérateur lituanien des systèmes de transmission de gaz Amber Grid a rejoint la plus grande initiative européenne en matière d'hydrogène, European Hydrogen Backbone. Cette initiative regroupe 29 exploitants d'infrastructures énergétiques localisés dans 27 pays européens et vise au développement du marché des énergies renouvelables, vertes, et à basse intensité carbone.

#### Infrastructures

### réseau transeuropéen de transport

La vice-ministre lituanienne des Transports et des Communications a rencontré son homologue finlandais pour coordonner la transition verte des réseaux de transport dans la région. Elle a au cours de cette réunion rappelé l'envie de la Lituanie d'inscrire Klaipèda au réseau de transport transeuropéen

et a rappelé la politique d'aménagement du cadre législatif lituanien (sandbox) pour tester de nouvelles innovations dans le secteur des transports.

#### ferroviaire

Les difficultés financières de LTG pourraient affecter le versement du financement européen à la Lituanie pour la construction du Rail Baltica. La passation de l'appel d'offres pour la construction d'un pont à Jonava a déjà fait l'objet de plusieurs retards. Ce pont de 1,5 km passant au-dessus de la Neris est la condition sine qua non pour le projet Rail Baltica puisqu'il permet d'acheminer le réseau de chemin de fer lituanien jusqu'à la Lettonie. Ces retards, provoqués par des litiges juridiques, causent actuellement une perte de 70 M€ dans le financement du projet. Compte-tenu des difficultés de rentabilité que connaît LTG, il n'est pas certain que le contrat pour ce pont puisse être passé à temps. Pourtant, l'utilisation des fonds du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est corrélée à la construction de ce pont avant 2024. Si ces travaux ne sont pas achevés avant cette date, c'est l'ensemble du financement européen qui devrait être remboursé sur le budget de l'Etat lituanien.

Le gouvernement a approuvé début février le plan de développement des lignes Vilnius-Klaipèda et Klaipèda-Gare Draugystès. L'électrification des voies est au programme, ce qui permettra la réduction de l'empreinte néfaste de ces lignes sur l'environnement (150 000 t CO₂ rejeté en moins par an). Ce projet financé à 50% par l'UE s'élève à 398 M€.

# **Estonie**

### **Energie**

Elektrilevi, opérateur électrique, a annoncé une extension des heures creuses pour 2022. Les tarifs seront réduits de 22h00 à 7h00 (contre 22h00 à 6h00 précédemment).

Eesti Energia a enregistré un profit de 111 M€ sur l'année 2021, notamment grâce à un record de vente de 1,31 Md€ - porté par son développement hors d'Estonie (Finlande, Pologne et voisins baltes). L'entreprise a vendu l'équivalent de 8,6 TWh d'électricité, dont 4,2 TWh en Estonie.

69 000 ménages ont sollicité l'aide financière prévue pour aider les ménages les moins favorisés à faire face à la hausse des prix de l'électricité. Au 23 février, 47 000 de ces demandes ont été traitées et 7 M€ ont déjà été versés.

Le Parlement a amendé la loi sur le marché électrique, principalement pour offrir davantage de flexibilité aux consommateurs disposant d'un contrat fixe et de long terme. Les consommateurs pourront renégocier ces tarifs selon leur consommation personnelle et selon l'évolution du prix du marché.

# énergies renouvelables

Eesti Energia a produit 2,1 TWh d'énergies renouvelables en 2021 (1,65TWh d'électricité, 0,45TWh de chauffage), soit une hausse de 12% par rapport à 2020. 2/3 de cette production provient de l'énergie éolienne.

En janvier 2022, le gestionnaire de réseau de transport (GRT) Elering a versé 7,4 M€ pour financer les énergies renouvelables. 3,5 M€ ont été consacrés à la biomasse, 3,3 M€ à l'énergie éolienne, 264 800 € à l'énergie solaire et 33 300 € à l'énergie hydrogène.

Le parc éolien d'Enefit basé à Purtse (5 éoliennes) sera construit par le danois Vestas. Les travaux de construction vont commencer début 2023, et permettront de faire émerger un parc éolien disposant d'une production annuelle estimée à 46 GWh.

Suite à l'investissement du gouvernement pour des radars militaires plus performants, le Ministère de la Défense a annoncé la «libération » d'une partie du territoire pour potentiellement implanter des parcs éoliens. Près de 20% du territoire estonien est concerné. Cette mesure sera effective dès 2024, et offre la possibilité à l'Estonie de développer un parc éolien national pouvant produire jusqu'à 3 TWh par an.

La ville de Tallinn envisage d'installer des panneaux solaires sur les bâtiments appartenant à la municipalité, et a lancé un appel d'offre pour réaliser une étude de faisabilité.

Eesti Energia a présenté son plan de transformation d'une exploitation agricole de Järvamaa (centre du pays), par l'installation d'un système de captation de l'énergie solaire. Selon ces plans, la ferme pourra collecter 348 KW d'électricité et une batterie Rolls Royce permettra de stocker 150 KWh. Cette ferme sera connectée au réseau électrique national, permettant à la ferme de vendre l'électricité dont elle n'a pas besoin. L'activité laitière ne sera pas affectée.

# rénovation énergétique

Le Ministère des Affaires Economiques, Taavi Aas, a annoncé un grand programme de rénovation en Estonie, avec pour objectif de rénover 14 000 immeubles d'ici 2050. L'Etat va soutenir ce programme avec différentes mesures financières : 366 M€ d'aide à la rénovation énergétique de logements répartis sur 5 ans (fonds européens), 5 M€ pour l'installation de panneaux solaires et pour la rénovation de toits des immeubles, 16 M€ pour développer la rénovation à base d'éléments préfabriqués en usine et enfin des prêts publics à taux réduits pour les ménages souhaitant rénover leur logement.

En parallèle, l'Estonie a lancé LIFE IP BuildEST, un programme de recherche & développement autour du secteur de l'efficacité énergétique des bâtiments.

### **Transports**

#### mobilités douces & VTC

Les villes de Tallinn, Tartu et Helsinki ont développé une plateforme commune de billetterie pour leurs transports en commun, via l'application Pilet.ee 2020 (développée par AS Ridango).

L'entreprise Tulika Takso, spécialisée dans les taxis SUV, va ajouter 75 véhicules à sa flotte en 2022. L'entreprise compte aujourd'hui 180 taxis à travers l'Estonie et espère en avoir 300 en 2023. En revanche, dans le cadre des sanctions imposées à la Russie, l'opérateur de VTC russe Yandex Taxi devrait être interdit en Estonie dans les prochains jours.

La ville de Tartu, l'Université de Tartu et trois entreprises (Modern Mobility, Traffest, Bercman Technologies) ont trouvé un accord pour expérimenter des véhicules autonomes à la demande. Les habitants de Tartu pourront réserver un trajet en véhicule autonome et voyager gratuitement au sein de la ville.

Depuis le 20 février, la ville de Tallinn expérimente un bus électrique Irizar ieTrame. Il s'agit d'une des solutions testées dans le cadre de l'appel d'offres lancé en janvier pour doter la ville de Tallinn de 15 bus électriques – les premiers étant attendus dès 2023.

Le Ministère des Finances a lancé un appel à projet pour la construction de voies piétonnes et cyclables à travers le pays, financé par le PNRR. Le montant total disponible est de 5 M€, uniquement utilisables pour financer les travaux de construction. Seules les municipalités peuvent répondre à cet appel, pouvant demander un soutien entre 50 000 et 500 000 €.

#### ferroviaire

Le Ministère des Affaires Economiques a entamé une réflexion quant à la possibilité de racheter l'opérateur ferroviaire Edelarautee, seul acteur privé du secteur. Edelaraudtee gère 223,8 km ferroviaire, dont la ligne Tallinn – Pärnu.

En janvier 2022, le fret ferroviaire s'élevait à 2,1 Mt (-1,6% en glissement annuel). Le nombre de passagers a atteint 468 000, soit 8,1% de plus qu'en janvier 2021 mais 35,1% de moins qu'en janvier 2020.

Des négociations sont en cours entre l'Estonie et la Lettonie pour développer une ligne Riga – Tartu, évoquée depuis longtemps mais sans avancée concrète pour l'heure. La ville de Tartu souhaite inaugurer cette ligne en 2024, lorsqu'elle sera ville européenne de la culture.

#### maritime

Espérant une accélération des activités maritimes lors de l'été, Tallinnk Grupp va employer 500 nouvelles personnes, pour couvrir tout type de postes (électriciens, marins, serveurs, support client...). Tallinnk Grupp a également réouvert sa ligne reliant quotidiennement Tallinn et Stockholm, suite à la levée des restrictions sanitaires en Suède.

TS Laevad, opérateur public proposant les voyages entre le territoire métropolitain et les différentes îles estoniennes, a transporté 104 179 passagers et 56 795 véhicules en janvier, respectivement en hausse de 10% et 6% en glissement annuel. Surtout, l'opérateur constate un retour des bus (+25%), ce qui laisse penser que la demande pour les activités touristiques augmente.

#### aérien

Une ligne reliant Bastia et Tallinn va ouvrir pendant les vacances de Pâques, à l'initiative de l'opérateur de voyage FlyMeAway. Pour l'été, des vols vers Dubrovnik, Seville, Valence et le Cap Vert sont planifiés.

En février 2022, les aéroports régionaux de Kuressaare, Kardla, Pärnu et Ruhnu ont accueilli 2 863 passagers, légèrement plus qu'en février 2021. Ces aéroports sont essentiellement utilisés pour voyager en Estonie.

Nyxair a ouvert une ligne entre Pärnu et Helsinki, opérant deux fois par semaine (jeudi et dimanche) à partir du 5 mai. Il s'agit de l'unique ligne internationale de l'aéroport de Pärnu.

Sunexpress va ouvrir une ligne reliant Tallinn et Antalya à partir d'avril, avec plusieurs vols par semaine (jusqu'à 7 par semaine au cœur de l'été).

#### Rail Baltica

Une étude universitaire soutenue par le Ministère des Affaires Economiques affirme que Rail Baltica permettra d'attirer une partie significative du fret ferroviaire transporté entre la Pologne et la côte Adriatique, ainsi que celui transporté entre les pays baltes et l'Allemagne. L'étude estime un apport de 5,3 à 7,5 M de fret ferroviaire annuel dans les années 2040.

Une étude menée par Rail Baltic AS montre un soutien relatif de la population estonienne au projet Rail Baltica : seulement 47% des interrogés soutiennent le projet. C'est le score le plus bas des pays baltes (70% en Lituanie et 66% en Lettonie).

Rail Baltic Estonia a signé un contrat de 488 650 € avec Novarc Group pour la conception des 13 arrêts de train prévus sur la ligne estonienne.

#### Infrastructures

### logements et bâtiments

14 605 transactions immobilières ont été réalisées lors du second trimestre 2021, soit 17% de plus que sur le second trimestre 2020. L'ensemble de ces transactions représentent 1,33 Md€, record absolu du pays.

Le prix du mètre carré a augmenté de 12% en un an, atteignant 1 706 €. A Tallinn, le prix moyen s'élève à 2 659 € (+20% en glissement annuel). Ce prix est porté par la construction de nouveaux logements, ces derniers représentant 18% des transactions.

Le nombre de bâtiments construits par les entreprises estoniennes a augmenté de 10% entre 2020 et 2021, représentant un montant record de 3,6 Md€ de construction.

#### **Environnement**

#### économie circulaire

L'entreprise Ringo Eco a lancé un appel d'offre pour construire un centre de nettoyage des emballages alimentaires à Tallinn. Ce centre sera le plus grand d'Europe du Nord, avec une capacité de nettoyage de 1 M d'emballages par mois.

En 2020, les déchets municipaux représentaient environ 383 kg par personne en Estonie. C'est largement mieux que la moyenne européenne (505 kg).

# Coopération internationale et fonds européens

L'Estonie a lancé son initiative « Data for the Environment Aliance » (DEAL) lors de l'Assemblée Environnement de l'ONU. Cette initiative vise à favoriser la coopération numérique, par le biais d'une plateforme commune, afin de collecter des données environnementales communes et ainsi promouvoir la coopération internationale en matière climatique.

La ville de Pärnu, 4ème plus grande ville estonienne, a déposé sa candidature pour le programme « Top 100 villes européennes climatiquement neutres », afin de financer ses activités futures de lutte pour la neutralité climatique.

L'Estonian Environmental Investment Center a réalisé un appel à projets environnementaux, disposant d'un budget de 10,5 M€. Sur la totalité de ce budget, 5,2 M€ seront dédiés à l'amélioration du réseau d'eau et 1,4 M€ à l'économie circulaire. Tous les secteurs environnementaux (fôret, mer, air, prévention) sont bienvenus.

# Lettonie

# **Energie**

Le ministère de l'Environnement et du développement régional a élaboré un programme d'aide pour le remplacement des équipements de chauffage à combustible fossile (gaz naturel) par des appareils à énergie renouvelable (appareils de chauffage à granulés de bois de biomasse, pompes à chaleur, panneaux solaires) ou le raccordement au système de chauffage centralisé, ainsi que la production d'énergie à partir de ressources renouvelables (panneaux solaires, éoliennes) pour les besoins des ménages. Un financement total de 20 M€ est disponible pour ce programme de soutien. Le ministère prévoit que la subvention sera fournie sous la forme d'un paiement unique après l'achat et l'installation du nouvel équipement de chauffage à hauteur de 70% du coût d'achat et pour un montant maximum de 20 000 € par ménage.

En 2021, l'opérateur intégré de transport et de stockage de gaz naturel en Lettonie AS Conexus Baltic Grid (Conexus), a investi plus de 6,6 M€ dans la modernisation de l'infrastructure gazière. Le financement a été utilisé principalement pour le renouvellement de la protection anticorrosion des 4,647 km de gazoduc Izborsk - réservoir souterrain de stockage de gaz à Incukalns et de 1,66 km de gazoduc Riga – Panevėžys.

Lors d'une déclaration le 22 février 2022, le ministre de l'économie letton Janis Vitenbergs a annoncé la création d'une coentreprise entre «Latvijas Valsts Mezi», entreprise publique gestionnaire des forêts publiques, et «Latvenergo», entreprise publique responsable de la production électrique en Lettonie. Le but de cette coentreprise est de rendre possible la construction de nouveaux champs éoliens d'ici à 2027. Le cabinet des ministres a donné son accord au projet, et doit se prononcer d'ici au 1<sup>er</sup> avril sur un allègement des contraintes imposées au développement de l'énergie éolienne dans le pays. Le ministre a précisé que le projet devait être rentable sans dépendre de subventions publiques, et que les entreprises actionnaires comptaient le financer grâce à des financements privés, avec par exemple l'émission d'obligations vertes.

En raison de la situation géopolitique et de son impact significatif sur le marché européen du gaz, le prix du gaz naturel en avril devrait se situer entre 250 et 300 €/MWh, prévient l'entreprise « Latvijas Gaze » dans une déclaration au Nasdaq Riga le 7 mars. Selon les informations figurant sur le site Web de l'opérateur de distribution de gaz « Gaso », le prix de gros du gaz naturel en mars a représenté 81,22 €/MWh. Déjà avant la crise, les prix de l'énergie avaient fortement augmenté, avec une hausse de 32,7% des prix de l'électricité et de 40,2% de ceux du gaz en glissement annuel en décembre 2021.

#### Infrastructures

L'aéroport international de Riga prévoit d'investir plus de 247 M€ dans son développement d'ici 2027, afin d'atteindre neuf millions de passagers transportés, et a décidé d'émettre des obligations, selon la nouvelle stratégie opérationnelle de l'aéroport appelée Runway 2027. La stratégie renforce l'importance des principes de durabilité et de bonne gestion, et met à jour les plans de développement et les projets selon de nouvelles projections du nombre de voyageurs. Le plan d'investissement « Runway 2027 » fixe des priorités d'investissement à long terme : 155 M€ pour l'expansion du terminal passagers, y compris le financement nécessaire à l'introduction d'un système de tri automatique des bagages, ainsi que la construction de routes, de viaducs et de parkings. 58 M€ ont été prévus pour les investissements dans l'infrastructure des pistes, qui comprend la reconstruction et la rénovation des aires de trafic et des voies de circulation des avions, ainsi que le remplacement des machines de transport de l'aérodrome, la transition complète de l'éclairage de l'aire de trafic vers des luminaires LED, ainsi que d'autres investissements nécessaires. La stratégie de l'aéroport prévoit également le développement du concept de ville aéroportuaire, qui offre non seulement des services d'aviation, mais crée également des écosystèmes commerciaux, assure des connexions intermodales et offre de nouvelles opportunités tant pour les résidents que pour le développement d'entreprises qui ne sont pas directement liées au secteur de l'aviation. Le futur de l'aéroport de Riga comprendra un nouveau terminal passagers de l'aéroport, d'une superficie de 30 000 m² et pouvant accueillir jusqu'à 12 M de passagers par an, relié à la gare ferroviaire Rail Baltica pour former un centre de transport unifié et multimodal. Un quartier d'affaires sera développé autour de l'aéroport, offrant des services hôteliers, des bureaux, des entrepôts de logistique et de e-commerce.

Le 22 février 2022, le conseil de surveillance de la coentreprise balte RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, a pris la décision de procéder à de nouveaux changements au sein du conseil d'administration. Mark Loader, qui occupe actuellement le poste de directeur de la gestion des programmes, quitte son poste pour des raisons personnelles, tandis qu'Ignas Degutis, chef du

personnel de RB Rail AS, a été nommé nouveau membre du conseil d'administration et directeur financier. Ignas Degutis est un professionnel de l'économie doté d'une vaste expérience en gestion financière et titulaire d'une licence et d'un master en économie financière de l'ISM University of Management and Economics de Vilnius, en Lituanie. Il a rejoint RB Rail AS en juin 2017 et a occupé les postes de directeur financier et de membre du conseil d'administration pendant la période 2017 - 2021, puis a continué à occuper les postes de directeur du soutien aux entreprises et de chef du personnel chez RB Rail AS. Les changements prévus seront effectifs à partir du 14 mars 2022.

En 2021, le volume de construction a baissé de 6,2% par rapport à 2020 et a atteint 2,436 Md€. Le volume de construction de bâtiments a diminué de 10,5% (surtout dans le segment de bâtiments non résidentiels), des infrastructures de 5%, tandis que celui des travaux de construction spécialisés, de 2,7%. Le nombre de permis de construire de bâtiments résidentiels délivrés en 2021 a progressé de 3,2% par rapport à l'année précédente.

#### **Transport**

Cinq entreprises lettones et étrangères ont manifesté leur intérêt à participer à l'appel d'offres lancé par le ministère letton des Transports portant sur l'élaboration des spécifications techniques de la commande de trains à batterie. D'ici 2021, il est prévu de s'approvisionner de neuf trains électriques à batterie de 200 à 240 places pour un montant total d'environ 75 M€ (uniquement pour le matériel roulant). L'achat de trains à batterie est réalisé dans le cadre du projet de verdissement du système de transport de l'agglomération de Riga financé par le fonds européen « Facilité pour la reprise et la résilience ».

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 : <a href="https://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international">www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international</a>



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

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