



# Nouvelles d'Espagne et du Portugal

Transports

Trimestriel N°10 – Novembre 2017

## Actualités

### LE PLAN D'INNOVATION ESPAGNOL POUR LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES 2017-2020

Le Ministre des transports et de l'équipement, Iñigo de la Serna, a présenté début novembre "**le Plan d'innovation pour le transport et les infrastructures 2017-2020**". Né avec l'objectif d'intégrer et de coordonner les activités d'innovation pour les entreprises comme pour les usagers, le plan définit 4 axes de transformation :

- **l'expérience de l'utilisateur** : élargir le concept traditionnel du voyage en offrant des services personnalisés à chaque utilisateur dans une optique de transport multimodal ;
- **les plateformes intelligentes "Smart Platforms"**: construction d'un écosystème orienté vers l'intégration et l'exploitation de toutes les données produites dans le système du transport espagnol (secteurs ferroviaire, portuaire et aéroportuaire et plateforme des villes) grâce à un usage intensif des nouvelles technologies ;
- **les routes intelligentes définies** à partir de la connexion entre véhicules, infrastructures et territoires afin d'améliorer l'efficacité et de choisir des solutions optimales ;
- **l'efficacité énergétique et la durabilité** dans le but de renforcer l'usage des énergies renouvelables ainsi que l'utilisation et la réinjection de l'énergie générée par l'infrastructure.

Ces 4 axes programmatiques se déclinent en 21 lignes stratégiques, qui se déploieront en 67 initiatives.

**Le montant des investissements prévus sur la période 2017-2020 s'élève à 50M€.**

### LE FUTUR FERROVIAIRE ESPAGNOL: LA LIBERALISATION ET LES FORTS INVESTISSEMENTS

**Deux événements majeurs vont dynamiser le secteur ferroviaire en Espagne: la libéralisation du secteur en 2020**, qui signifie la rupture du monopole de RENFE, **et les importants investissements notamment "le Corridor Méditerranée" et "le Corridor Atlantique"**. Ces autoroutes ferroviaires visent **la récupération du terrain perdu en termes du développement du fret par train en Espagne (3%, loin de la moyenne européenne)**.

Le Ministère de l'équipement espagnol considère le **Corridor Méditerranée**<sup>1</sup> comme "une priorité sociale, politique et économique" et assure disposer des **ressources financières nécessaires pour faire face aux engagements**. L'investissement total du Corridor Méditerranée en Espagne s'élève à 22Md€ dont 14Md€ déjà engagés et 715M€ cette année. Le Gouvernement a fixé la mise en service des voies de largeur internationale jusqu'à Murcie à 2020 et jusqu'à Algésiras à 2023. Aujourd'hui, le corridor s'arrête à Barcelone. Le lobby des entreprises "*Quiero Corredor*" (nous voulons le Corridor) critique la lenteur des travaux et alerte : "si les tronçons manquants ne sont pas lancés en 2018 les délais ne seront pas respectés".

Côté nord, **le Corridor Atlantique est une infrastructure stratégique** pour le Pays Basque, mais aussi pour la connexion ferroviaire avec le Portugal. Le projet ferroviaire "Y Basque", qui cumule une décennie de retard, compte désormais avec une nouvelle ligne budgétaire de 3,3Md€ jusqu'à sa finalisation prévue en 2023.

<sup>1</sup> Connexion de 3 500km en Europe, dont plus de 1 000Km en Espagne, 54% des habitants et 66% du PIB de l'EU, 10 pays –depuis Algésiras à l'Ukraine.



### LES INVESTISSEMENTS PORTUGAIS DANS LE FERROVIAIRE SERONT TOURNES VERS L'ESPAGNE EN 2018

Selon le projet de Budget 2018 du gouvernement portugais, des investissements de 364 M€ devraient être engagés dans le secteur ferroviaire l'an prochain. Ces investissements s'inscrivent dans le "Plan Ferrovia 2020" de 2,7 Md€, principalement issus de financements européens, visant à la construction de 214 km de nouvelles lignes ferroviaires mais aussi à la modernisation de 979 km de lignes existantes de 2016 à 2022. **L'accent étant mis sur le transport de fret, ce plan sera une façon d'interconnecter et d'intensifier le commerce avec l'Espagne et à terme l'Europe, notamment afin de relier le port en eaux profondes de Sines au reste du continent européen par un "couloir international sud".** Ce couloir ferroviaire représente un investissement de 626 M€ permettant d'écourter de 100 km (soit de 1h30) le trajet entre le port de Sines et la frontière espagnole. Le port de Sines pourra ainsi multiplier par 2,6 sa capacité de transport de fret par voie ferroviaire (en passant de 36 trains de 400 mètres par jour à 51 trains de 750 mètres), ce qui entraînera une réduction de 20 % les coûts de transport jusqu'à Madrid.

### 226M€ SUPPLEMENTAIRES A RENFE POUR L'EXPLOITATION DES TRAINS DE BANLIEUE ET REGIONAUX

**RENFE percevra 226M€ supplémentaires de l'État espagnol en 2017 pour l'exploitation des services de trains de banlieue et régionaux, soit 45% de plus que le montant initialement prévu de 721M€.** Le Conseil des Ministres a autorisé cette opération en approuvant une modification au contrat du service public que l'État signe chaque année avec RENFE pour lui confier l'exploitation de trains ayant un caractère de service public en contrepartie d'aides financières. L'objectif de cette mesure est de permettre à RENFE de faire face au possible changement du système de péages qu'ADIF<sup>1</sup> perçoit pour l'utilisation de ses voies, ses gares et ses autres installations.

D'autre part, le gouvernement espagnol a exprimé son souhait de maintenir le monopole de **RENFE sur l'exploitation des trains de banlieue et régionaux au moins jusqu'à 2027** selon une communication du ministère de l'équipement. Le reste du **transport de voyageurs doit être libéralisé à partir de 2020**, date du quatrième paquet ferroviaire. Concernant le fret, douze ans après la libéralisation de 2005, RENFE réalise plus du 70% du trafic de marchandises.

<sup>1</sup> Administrateur des infrastructures ferroviaires du caractère public

### LA MINISTRE DE LA MER PORTUGAISE RECHERCHE DES INVESTISSEURS CHINOIS POUR LE PORT DE SINES

Bien que le gouvernement d'António Costa ait interrompu les privatisations engagées par le gouvernement précédent en 2012, il se montre très ouvert aux investissements chinois au Portugal et demeure assez réticent face à la proposition de mécanisme d'examen (screening) des investissements dans les États membres de l'UE en provenance d'États tiers. **En décembre 2016, le stock d'IDE chinois au Portugal était de 1,8 Md€, soit 1,6 % du total des IDE, alors qu'il n'était que de 9,4 M€ en décembre 2012.** Ces investissements se sont d'abord concentrés dans l'énergie puis se sont étendus à d'autres secteurs (assurances, santé, finance, infrastructures).

**Lors de son déplacement en Chine du 28 octobre au 04 novembre, la Ministre de la Mer, Ana Paula Vitorino, accompagnée par une délégation de 39 entreprises portugaises, a voulu créer une synergie entre les stratégies portugaises et chinoises de développement économique et commercial.** En effet, du côté chinois, le Président Xi Jinping a lancé le programme "One Belt, One Road" pour relier par voies maritimes et terrestres la Chine à l'Europe. En particulier, la Chine serait reliée par voie ferroviaire jusqu'à Madrid, isolant le Portugal. **La Ministre de la Mer était donc à la recherche d'investisseurs chinois, mettant en avant la voie d'accès offerte par le port de Sines aux marchés européens mais aussi africains et latino-américains.** A l'occasion de cette visite en Chine, un plan d'action a été signé pour la collaboration dans la recherche et dans des projets commerciaux ayant trait à l'économie de la mer. Ce plan d'action s'inscrit dans la continuité d'un mémorandum d'entente signé en juin 2017 entre Ana Paula Vitorino et son homologue chinois, Wang Hong.



### L'APPEL D'OFFRES POUR LA CONCESSION DU METRO DE PORTO A DE NOUVEAU ETE REMPORTE PAR BARRAQUEIRO

L'appel d'offres pour la concession du métro de Porto de sept ans à compter du 1<sup>er</sup> avril 2018 vient d'être clôturé. Ce contrat de partenariat public-privé inclut l'exploitation du métro (sécurité des passagers et service clients inclus) mais aussi les révisions du matériel roulant, la maintenance des systèmes techniques (escaliers mécaniques et ascenseurs) et la billetterie. **Le 10 octobre, le jury de l'appel d'offres a retenu la candidature de Barraqueiro pour 204,3 M€ (soit 7,5 % en dessous du prix de référence), décision qui a été validée par le Conseil d'Administration de Metro do Porto.** Pour rappel, en janvier 2016, le gouvernement d'António Costa avait décidé d'annuler la sous-concession de transport du métro de Porto d'une durée de 10 ans qui avait été remportée par Transdev sous le gouvernement précédent.

### LA REVISION DE LA DIRECTIVE SUR LES TRAVAILLEURS DETACHES: IMPACT SUR LE TRANSPORT ROUTIER

Le débat sur les travailleurs détachés a eu un **important écho médiatique**. L'Espagne, qui à l'origine exprimait une forte résistance, a évolué vers "une approche plus favorable" à condition de trouver une solution spécifique au secteur du transport. **L'Espagne voyait la révision comme un handicap de compétitivité pour ses entreprises** : "un professionnel espagnol du transport international peut traverser trois ou quatre frontières différentes dans la journée, en conséquence il n'est pas cohérent de lui appliquer une législation conçue pour des travailleurs qui développent une activité pendant des mois voire des années dans un pays d'accueil".

**Finalement, le ministère du travail espagnol a partagé "sa satisfaction" quant à l'accord obtenu : "d'abord pour être parvenu à un consensus, ensuite parce que la directive ne s'applique pas au secteur du transport et troisièmement, même sans unanimité, l'accord n'a pas divisé l'Europe en deux blocs"**. L'accord prévoit un délai d'entrée en vigueur différé de 4 ans. La ministre espagnole du travail a assuré que **"l'Espagne a l'intention de l'appliquer immédiatement après son approbation"**.

Par ailleurs, l'accord est considéré comme une première victoire européenne pour le Président Macron pour qui "la lutte contre le dumping social international est devenue l'un des axes de sa politique européenne".

### L'OPA SUR LE CONCESSIONNAIRE D'AUTOROUTES ESPAGNOL ABERTIS : ACS ET ATLANTIA

**Le feuilleton de la plus importante opération de fusion-acquisition en Espagne depuis 10 ans continue** : Atlantia, gestionnaire italien d'autoroutes et ACS, géant espagnol de la construction convoient depuis plusieurs mois **Abertis** (propriétaire à 100% de la Société des autoroutes du nord de la France-Sanef : 1760 km, 22% du parc autoroutier français), **gestionnaire espagnol d'autoroutes et d'infrastructures de télécommunications**. Rendu public depuis le printemps 2017, ce **dossier est très suivi par le gouvernement espagnol, inquiet de voir ses actifs stratégiques de télécommunications (Hispasat, filiale d'Abertis) et autoroutiers tomber en main italiennes**.

Après une offre d'Atlantia à 16,5€ par action, ACS a renchéri avec une proposition à 18,76€. Cette dernière doit encore être validée par l'autorité espagnole des marchés financiers (CNMV).

Les deux prétendants pour le contrôle d'Abertis partagent une même vision ambitieuse pour **devenir un acteur mondial du secteur des autoroutes et des infrastructures, capable de concurrencer le Français Vinci**. Leur modèle stratégique et économique est toutefois différent : pendant qu'Atlantia veut confirmer sa spécialisation dans la gestion des autoroutes (avec un réseau de 14000 km et un important potentiel d'investissement sur des projets à forte rentabilité), ACS souhaite élargir son spectre d'activités pour offrir des solutions intégrées: conception, construction, exploitation.

**Sur le plan juridique**, Abertis resterait une filiale d'Atlantia cotée à Madrid et conserverait son siège en Espagne. Pour ACS, Abertis doit être absorbée par sa filiale allemande Hochtief, en vue de créer un "groupe combiné des deux activités sous une seule société Holding, cotée à Francfort".

Atlantia a annoncé être prête à améliorer son offre si la CNMV valide la proposition d'ACS, d'autant que le projet industriel italien recueille la préférence de l'actionnariat d'Abertis. Criteria, la maison-mère de CaixaBank et actionnaire principal d'Abertis (21,7% actuel face au 22,37% en avril 2017), ménage l'avenir tout en favorisant discrètement la montée des enchères. Rappelons qu'avec la Caixa, ACS a fait partie des membres fondateurs d'Abertis, jusqu'à sa sortie du capital en 2012. **La prise de position de Criteria devrait être décisive dans ce dossier**.



### LA CNMC<sup>1</sup> OUVRE UNE ENQUETE SUR L'ACCORD DE LIBERALISATION DU SECTEUR PORTUAIRE

La CNMC a ouvert une enquête, début novembre, contre les syndicats et les employeurs de manutention portuaire "estibadores" car elle estime que **l'accord de libéralisation du secteur, conclu en juillet dernier, pourrait restreindre la concurrence dans le recrutement**. L'accord avait mis fin à cinq mois de conflits dans les ports espagnols suite à la volonté du Gouvernement de réformer le statut du personnel de manutention. La procédure d'enquête pourrait durer jusqu'à 18 mois.

<sup>1</sup> CNMC : Commission Nationale du Marché de la Concurrence

### LE SAUVETAGE DES AUTOROUTES DEFICITAIRES ESPAGNOLES VA COUTER 2Md€

**Le gouvernement espagnol estime à plus de 2Md€ la facture du sauvetage des 9 autoroutes à péage**. Ce sauvetage, effectif en janvier prochain quand toutes les autoroutes seront en liquidation, vise à **confier leur exploitation à de nouvelles entreprises** amenées à couvrir une partie du montant du sauvetage.

### L' AUTOROUTE AP-7 : L'OBSESSION DES SECESSIONNISTES CATALANS

Malgré le peu de suivi de la grève générale du 8-N en Catalogne, **les piquets ont réussi à provoquer le désordre dans les principales routes du territoire, notamment sur l'autoroute AP-7** à sa frontière avec la France et avec la Communauté Valencienne. "L'AP-7 continuera d'être notre cible lors de futures grèves en Catalogne. Nous ferons de notre mieux pour rendre inutilisable **une route capable de bloquer un pays presque tout entier**" a déclaré une source sécessionniste.

### LE MINISTRE PROMeut LE SAVOIR-FAIRE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ESPAGNOLES

**Au cours d'une présentation de la *Marca España*<sup>1</sup>**, le ministre espagnol des transports et de l'équipement, Iñigo de la Serna, a souligné **le leadership des entreprises espagnoles d'infrastructures sur la scène internationale** qui génère près de 90% du total de leur activité.

Concernant le secteur ferroviaire, il a rappelé que **l'Espagne figure aujourd'hui parmi les leaders mondiaux en matière de conception, génie civil, signalisation, gestion du trafic ferroviaire, fourniture de matériel roulant, exploitation et maintenance**. L'Espagne possède l'une des flottes de trains les plus importantes et modernes d'Europe et le second réseau à grande vitesse au monde (3 248 km, 5 fois plus de km qu'en 2005), juste derrière la Chine. Les entreprises espagnoles sont actuellement présentes sur une cinquantaine de projets (ex : la ligne à grande vitesse Médine-La Mecque en Arabie Saoudite, la ligne à grande vitesse en Californie, les métros de Dubaï et de Medellin ou les tramways de Sidney et de Dublin) et gèrent environ 40% des principales concessions de transports dans le monde. **Le ministre a annoncé que l'internationalisation et la promotion de l'activité extérieure constituent des lignes stratégiques de la politique du ministère des infrastructures et de l'équipement** avec trois objectifs principaux : l'identification des marchés prioritaires, l'harmonisation des tendances globales du secteur du transport et la recherche de synergies entre le secteur public et le secteur privé. Pour finir, le Ministre a également évoqué l'ouverture en 2018 d'un centre technologique dédié à la grande vitesse espagnole, qui sera hébergé au sein de l'actuel Musée ferroviaire de Madrid.

<sup>1</sup> *La Marca España* est une stratégie à long terme du gouvernement de l'Espagne : lancée en 2012, cette initiative cherche la promotion de l'image extérieure de l'Espagne notamment sur les domaines économique, culturel, social, scientifique et technologique.



## LA CRISE CATALANE ET SON IMPACT DANS L'INDUSTRIE ET LE TRANSPORT

Les usines de SEAT et de NISSAN en Catalogne (500 000 véhicules sur les 2,8M produits en Espagne, soit 20% du total de la production) **soulignent que la situation en Catalogne est "surveillée de près"**. L'industrie automobile est l'une des plus importantes dans la région: 90 000 salariés et 7% du PIB catalan. Dans ce contexte, le président de SEAT, Luca De Meo, a évoqué un possible transfert de son siège en cas d'insécurité judiciaire certaine.

En parallèle, au cours du mois d'octobre, **les commandes de voitures ont chuté d'environ 25% en Catalogne et l'immatriculation des voitures a progressé trois fois moins vite que dans l'ensemble du territoire espagnol** (4,6% en Catalogne versus 13,7% au niveau national)

La situation du secteur automobile a également des répercussions sur l'un des moteurs de l'économie catalane: le port de Barcelone. Les premiers trains chargés de voitures de l'usine PSA de Saragosse ont commencé à arriver à Valence au lieu de Barcelone.

Enfin, dans le secteur aérien, **le trafic de l'aéroport de Barcelone "El Prat" a ralenti sa croissance**: passant du 11% interannuelle en octobre 2016 au 3,9% interannuelle ce mois d'octobre. Ces chiffres confirment le mauvais mois d'un autre secteur clé de l'économie catalane: **le tourisme (12% du PIB catalan). L'occupation hôtelière à Barcelone a chuté en octobre de 7,5% (14% dans les hôtels 5 étoiles)**. Pour le moment, cette baisse reste concentrée sur Barcelone, les autres villes catalanes semblent épargnées.

Responsable de la publication : Hervé Le Roy

Ambassade de France en Espagne  
Service Économique Régional  
C/ Marqués de la Enseñada, 10  
28004 Madrid

Rédigé par : Léa Autier, Sandra de Gregorio

Internet : [www.tresor.economie.gouv.fr/pays/espagne](http://www.tresor.economie.gouv.fr/pays/espagne)

Suivez-nous sur Twitter : @FR\_Eco\_Iberica



*Copyright :*

*Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional de Madrid*

*Clause de non-responsabilité :*

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