



Nouvelles d'Espagne et du Portugal

Transports, Industrie & Tourisme

Trimestriel N°13 – Novembre 2018

- *La production automobile portugaise augmente de 80% en dix mois*
- *Le gouvernement portugais annonce une baisse de la taxe sur l'essence.*
- *Le Portugal propose un mécanisme pour aménager l'augmentation des impôts sur les véhicules.*
- *Diesel, Brexit, émergents : les alertes pour l'industrie automobile espagnole.*
- *Le diesel en chute libre en Espagne.*
- *Fortes critiques au gouvernement espagnol pour son manque de soutien aux véhicules alternatifs.*
- *Le groupe textile espagnol Inditex lance le magasin global online de Zara et couvre 202 territoires.*
- *Stratégie des constructeurs et concessionnaires espagnols : croître à l'international*
- *Le gouvernement espagnol « pour » la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs*
- *Le régulateur espagnol, CNMC, critique l'avant-projet de loi sur la libéralisation ferroviaire*
- *Le règlement espagnol sur les VTC requalifie en projet de loi*
- *La loi d'encadrement juridique des VTC au Portugal est entrée en vigueur*
- *L'état espagnol étudie un nouveau modèle pour l'utilisation des routes à grande capacité*
- *FlixBus plaide à Bruxelles pour la dérégulation du marché espagnol de transport par bus longue distance*
- *La Commission européenne poursuit le Portugal pour l'attribution des slots aériens*
- *Ryanair trouve un accord avec les pilotes espagnols*
- *La croissance du tourisme portugais ralentit fortement.*
- *Le Portugal renforce l'encadrement de l'hébergement local*
- *L'Espagne devrait perdre 700 000 touristes cette année, la première baisse depuis 2009*

Industrie

LA PRODUCTION AUTOMOBILE PORTUGAISE AUGMENTE DE 80% EN DIX MOIS

Le Portugal a produit 247 542 véhicules entre janvier et octobre 2018, en augmentation de 80% par rapport à la même période de l'année précédente. Cette forte augmentation est surtout liée à la production du nouveau modèle de Volkswagen (le T-Roc) dans l'usine Autoeuropa de Palmela (sud de Lisbonne). En 2018, cette usine devrait produire environ 250 000 véhicules. La production automobile portugaise est exportée en quasi-totalité (97%), principalement vers l'Allemagne (21%), la France (15%) et l'Italie (11%).

LE GOUVERNEMENT PORTUGAIS ANNONCE UNE BAISSÉ DE LA TAXE SUR L'ESSENCE

Le ministre des Finances, Mário Centeno, a annoncé le 29 octobre une réduction de l'impôt sur l'essence de trois centimes par litre. Cette décision fait suite à un long débat sur la fiscalité des carburants, qui a eu lieu avant l'été, au cours duquel l'opposition et les soutiens d'extrême-gauche du Gouvernement avaient demandé une réduction de quatre à cinq centimes par litre, quelle que soit la nature du carburant. Le gouvernement a finalement décidé de ne pas réduire les impôts sur le diesel (qui représente plus de 80% des ventes de carburants), ce qui a été vivement critiqué par l'opposition. Au Portugal, les impôts représentent 56% du prix du diesel et 66% de celui de l'essence.

**LE PORTUGAL PROPOSE UN MECANISME POUR AMENAGER L'AUGMENTATION DES IMPOTS SUR LES VEHICULES**

Dans le cadre du projet de budget 2019, le gouvernement portugais a proposé d'appliquer une réduction de 5% (pour les véhicules plus polluants) à 24% (pour les moins polluants) sur la valeur des émissions de CO2 prise en compte pour le calcul de l'impôt sur l'achat de véhicules (ISV) et de l'impôt annuel de circulation (IUC). Le gouvernement compte ainsi éviter une augmentation des impôts sur les véhicules homologués à partir de 2019 à la suite du remplacement du système de mesures des émissions NEDC par le WLTP, comme le demandaient les constructeurs automobiles et les associations de conducteurs. Selon les simulations du cabinet PwC, la formule retenue favorisera l'achat de voitures moins polluantes et alourdira les impôts sur les véhicules plus puissants.

DIESEL, BREXIT, EMERGENTS : LES ALERTES POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ESPAGNOLE

L'incertitude politique espagnole, la crise du diesel, l'entrée en vigueur du protocole d'émissions WLTP, les problèmes de devises des pays émergents ainsi que les risques liés au Brexit sont à l'origine de la baisse de la production automobile en Espagne. La fabrication a chuté en septembre de 23%, le pire mois de septembre depuis 2013. L'usine PSA de Vigo est en arrêt pendant 11 jours ce mois de novembre en raison de l'affaissement de la demande du C-Elysée et de la Peugeot 301, destinés principalement à la Turquie où la dévaluation de la livre a pénalisé le pouvoir d'achat. De nouveaux arrêts de production à l'avenir ne sont pas exclus. Toutefois, en cumul annuel, 2,16M de véhicules ont été fabriqués en Espagne en 2018, soit une croissance de 1,7% par rapport à la même période de l'année précédente.

LE DIESEL EN CHUTE LIBRE EN ESPAGNE

La vente de véhicules diesel en Espagne a chuté au cours des dernières années et l'annonce de l'alignement des prix du carburant diesel a accentué le phénomène : le taux d'immatriculations de voitures diesel est passé de près de 69% en 2012 à seulement 37% en août de cette année. Inversement, le taux d'immatriculations de véhicules à essence est passé de 30% en 2012 à 56% actuellement. En ce qui concerne les véhicules à carburants alternatifs, leurs immatriculations ont doublé passant de 3,1% en 2016 à 7,2% aujourd'hui. Néanmoins, les ventes espagnoles sont très faibles: les hybrides n'ont représenté que 4,4% des ventes totales en 2017 et le quota des voitures électriques est à peine de 0,7%. Ces chiffres s'expliquent notamment par les faibles aides à l'achat de voitures alternatives, parmi les plus basses en Europe et par le nombre restreint de points de recharge.

FORTES CRITIQUES AU GOUVERNEMENT ESPAGNOL POUR SON MANQUE DE SOUTIEN AUX VEHICULES ALTERNATIFS

L'association des constructeurs automobiles (ANFAC) réclame au gouvernement espagnol un plan structurel, doté de 300M€ sur les deux prochaines années afin d'encourager l'achat de véhicules alternatifs (électriques, hybrides ou GLP). Cette année, aucune mesure n'a été mise en place. L'Espagne n'a alloué que 74M€ pour soutenir les alternatives au diesel en 2017. Les constructeurs espagnols demandent également au gouvernement d'appuyer la proposition de réduction de la TVA pour les véhicules alternatifs, d'améliorer les infrastructures actuelles ainsi que de mettre en place une réglementation homogène (aujourd'hui très fragmentée au sein des régions, voire des municipalités). Le manque actuel de soutien à la voiture alternative contraste avec la pression exercée par les différentes administrations publiques sur le diesel. A titre d'exemple, les conseils municipaux de Madrid et de Barcelone ont introduit d'importants plans de limitation au trafic ; de plus le gouvernement central a annoncé l'augmentation progressive de la fiscalité sur le diesel afin de l'aligner sur celle de l'essence (mesure qui rapportera 600M€ en 2019) et le ministère pour la transition écologique a proposé d'interdire la vente de véhicules légers propulsés par carburants fossiles à partir de 2040.

LE GROUPE ESPAGNOL INDITEX LANCE LE MAGASIN GLOBAL ONLINE DE ZARA ET COUVRE 202 TERRITOIRES

Le géant textile espagnol, Inditex, a ouvert sa nouvelle plateforme online début novembre permettant ainsi au groupe d'assurer sa présence dans 202 territoires (pas exactement 202 pays car on distingue par exemple la Chine de Hong-Kong). L'initiative est la première étape du plan annoncé par le Président d'Inditex pour rendre disponibles, avant 2020, toutes les marques du groupe sur l'ensemble de la planète (notamment sur les marchés africains, caribéens et en Océanie). L'option choisie est un portail web unique pour tous les marchés où le groupe n'a pas de présence locale, et un modèle de distribution centralisé, grâce au système de stock intégré à partir de son entrepôt espagnol de Guadalajara. Le frein principal – à savoir la rentabilité pour les petits volumes envoyés vers certains marchés - est surmonté en faisant payer au consommateur les coûts de transport et de douane. Les prix de la nouvelle plateforme sont 10% à 44% plus chers que ceux de la boutique online espagnole.



Transports et Infrastructures

STRATEGIE DES CONSTRUCTEURS ET CONCESSIONNAIRES ESPAGNOLS : CROITRE A L'INTERNATIONAL

Les entreprises de construction et les concessionnaires espagnols, tels que Ferrovial, Acciona, ACS et FCC, se développent prioritairement à l'international grâce à une croissance des dépenses en infrastructures et à des tendances de long terme comme l'urbanisation et l'augmentation de la population. En 2017, le chiffre d'affaires cumulé des 11 plus grands constructeurs espagnols a atteint près de 60Md€ (50% de plus que les entreprises françaises ou américaines). Seuls les constructeurs chinois, avec 100Md€ de chiffre d'affaires, ont réalisé plus d'activités à l'étranger. Les groupes espagnols déclarent qu'il est de plus en plus difficile de rivaliser efficacement avec les asiatiques en raison du manque de soutien gouvernemental et de la difficulté d'accès au crédit.

LE GOUVERNEMENT ESPAGNOL « POUR » LA LIBERALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Le ministre du Fomento a confirmé l'engagement du gouvernement de Pedro Sánchez en faveur de la libéralisation du secteur ferroviaire. M. Abalos a rappelé sa stratégie ferroviaire à horizon 2020, bâtie autour de 3 axes : « améliorer la rentabilité sociale de l'investissement public et augmenter son utilisation, contribuer à l'intégration du réseau espagnol au réseau ferroviaire européen et soutenir l'expansion de l'industrie espagnole ». Le ministre a confirmé que l'Espagne continuera à respecter les échéances européennes. Concernant Renfe, M. Abalos, a fait référence à l'important travail de préparation réalisé par l'entreprise : « Renfe peut rivaliser sans complexe dans le domaine national ou international, avec l'objectif de dominer aussi bien le marché national que l'international ». Le ministre a appelé à un pacte d'Etat avec les différents groupes politiques, les administrations, les entreprises et la société civile pour soutenir le secteur ferroviaire espagnol. Cet accord aurait notamment pour objectif de faire avancer les interconnexions, en particulier avec la France et le Portugal.

LE REGULATEUR ESPAGNOL, CNMC, CRITIQUE L'AVANT-PROJET DE LOI SUR LA LIBERALISATION FERROVIAIRE

Cet avis a été demandé par le Fomento, conformément aux attributions de la Commission Nationale des Marchés et de la Concurrence (CNMC) dans l'élaboration des normes affectant les secteurs sous sa supervision. Le texte évalué modifie essentiellement les dispositions suivantes de la loi 38/2015 : les interactions de la libéralisation avec les obligations de service public (OSP) existantes ; l'indépendance et l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure, les installations et services ferroviaires fournis, les obligations du groupe RENFE et divers aspects relatifs à la sécurité ferroviaire.

En termes généraux, bien que les dispositions relatives à la libéralisation complète du secteur soient transposées de manière adéquate, la CNMC estime qu'il existe des éléments qui sont contraires aux dispositions européennes ou pourraient entraver le niveau réel de concurrence :

- La capacité de refuser l'accès à une société entrante, au motif d'une OSP : Cette compétence doit incomber exclusivement à l'organisme de régulation indépendant et non au Fomento, qui n'est pas en mesure d'établir les critères économiques d'une OSP contrairement à ce qui est indiqué dans l'avant-projet de loi ;
- La location et la maintenance du matériel roulant imposées au groupe Renfe : le projet de loi abroge les obligations de Renfe pour donner accès aux compagnies ferroviaires dans des conditions réglementées. La CNMC estime que ce cadre doit être maintenu et que sa suppression reviendrait à conférer à Renfe un avantage hérité de l'époque du monopole. Pour y remédier, la CNMC propose un dispositif de loyer temporaire soumis à un engagement d'achat de matériel roulant.

LE REGLEMENT ESPAGNOL SUR LES VTC REQUALIFIE EN PROJET DE LOI

Le Congrès des députés a validé, en octobre dernier, le décret-loi 12/2018 sur les VTC modifiant la Loi d'organisation des transports terrestres en Espagne (LOTT). Ce texte prévoyait de transférer aux régions et aux municipalités la compétence sur l'octroi des licences. Il a été requalifié en projet de loi, ouvrant ainsi la voie à des amendements. Le gouvernement souhaitait garantir le ratio de 1 VTC pour 30 taxis, ratio qui en réalité est plutôt de 1/5,4 en Espagne. La proposition dispose qu'après une période transitoire de 4 ans, extensible à 6, les autorisations de VTC ne seront délivrées que pour du transport interurbain. Les administrations régionales et locales auront par la suite la responsabilité d'octroyer des licences valables uniquement sur leur circonscription.



LA LOI D'ENCADREMENT JURIDIQUE DES VTC AU PORTUGAL EST ENTREE EN VIGUEUR

La loi d'encadrement juridique des voitures de transports avec chauffeur est entrée en vigueur le 1^{er} novembre. Elle prévoit que les plateformes électroniques payent une taxe de 5% sur leurs marges et proposent des services de transport pour les passagers à mobilité réduite. Les véhicules concernés doivent avoir moins de sept ans d'ancienneté et être identifiées comme VTC. Contrairement aux taxis, les VTC n'ont ni obligation ni avantage de service public et ne peuvent marauder ni utiliser les couloirs « bus ». Les conducteurs de VTC ne peuvent conduire plus de dix heures par jour et doivent suivre une formation obligatoire de 50 heures. Les VTC sont présents au Portugal depuis l'arrivée d'Uber à Lisbonne en 2014, suivie de l'entreprise Espagnole Cabify en 2016 et de l'Estonienne Taxify en 2018, mais exerçaient jusqu'à présent sans encadrement juridique. Le service français de VTC, Chauffeur privé, opère à Lisbonne depuis septembre et revendique déjà 2 000 chauffeurs dédiés et 50 000 utilisateurs.

L'ETAT ESPAGNOL ETUDIE UN NOUVEAU MODELE POUR L'UTILISATION DES ROUTES A GRANDE CAPACITE

Le gouvernement projette de présenter, avant la fin de cette législature (en juin 2020), un nouveau modèle de redevance pour l'utilisation de certaines autoroutes, gratuites à ce jour, afin d'assurer leur entretien. Ce modèle voulu comme « efficace, équilibré et homogène pour l'ensemble du pays » aura pour objectif d'assurer la durabilité et l'autosuffisance du réseau routier espagnol, en majorité gratuit mais dont le coût d'entretien (11Md€ par an) ne cesse de croître.

FLIXBUS PLAIDE A BRUXELLES POUR LA DEREGULATION DU MARCHE ESPAGNOL DE TRANSPORT PAR BUS LONGUE DISTANCE

La multinationale allemande de transport en car, FlixBus, joue une partie de sa future activité européenne à Bruxelles. La société, très agressive en matière de prix, veut en finir avec le système de concessions espagnol et soutient la proposition de la Commission Européenne de libéralisation des services de bus pour les distances supérieures à 100km. Le texte est actuellement en discussion au Parlement européen. Le modèle commercial de FlixBus -basé sur des contrats de 3 à 5 ans avec des entreprises locales fournissant les véhicules, le personnel et les installations, auxquelles FlixBus apporte sa plate-forme technologique, son service commercial et son marketing-, menace le leadership d'Alsa et d'Avanza. Madrid considère que le modèle actuel est très efficace en termes de prix, de qualité de services, sans surcoût pour l'utilisateur ni subvention publique pour les trajets déficitaires. Le groupe FlixBus, établi en Espagne depuis un an, a enregistré une forte croissance à l'international, en proposant des tarifs moyens vers la France ou vers le Portugal entre 10€ et 20€ par trajet.

LA COMMISSION EUROPEENNE POURSUIT LE PORTUGAL POUR L'ATTRIBUTION DES SLOTS AERIENS

La Commission européenne a annoncé avoir saisi la Cour de Justice de l'Union Européenne contre le Portugal, lui réclamant une amende de 1,85M€ (assortie d'une pénalité pour chaque jour de retard) pour ne pas s'être conformé aux règles d'attribution des créneaux horaires de vols (slots). Depuis janvier 2013, la Commission avait demandé aux autorités portugaises de rendre l'organisme chargé de l'attribution des slots indépendant de l'entreprise opérant les principaux aéroports du pays (ANA, appartenant au groupe français Vinci). Bien que la Cour de justice ait tranché en faveur de la Commission en 2016, le Portugal n'avait pas revu son système d'attribution des slots. Le 8 novembre, le Conseil des ministres portugais a approuvé la révision de ce système, avec la création d'un nouvel organisme indépendant, sous la supervision de l'Autorité Nationale de l'Aviation civile, en régime de concession de service public et financé par la taxe versée par les opérateurs aériens pour le service d'attribution des slots.

RYANAIR TROUVE UN ACCORD AVEC LES PILOTES ESPAGNOLS

Le syndicat espagnol des pilotes de lignes aériennes (Sepla) et la direction de Ryanair ont signé, ce fin octobre, un accord par lequel la compagnie aérienne irlandaise s'engage à appliquer, avant le 31 janvier 2019, la législation du travail espagnole à tous les pilotes travaillant en Espagne. En retour, Sepla abandonnera son recours en justice et sera le seul syndicat reconnu pour négocier la première convention collective de Ryanair. La régularisation des pilotes, selon Sepla, entraînerait un coût de 1,3Md€ pour la compagnie. Cet accord pourrait aussi être étendu aux 1800 auxiliaires de cabine travaillant en Espagne et qui réclament également des contrats de travail espagnols à la place des contrats actuels encadrés par le droit irlandais.



Tourisme

LA CROISSANCE DU TOURISME PORTUGAIS RALENTIT FORTEMENT.

La croissance du tourisme portugais a fortement ralenti entre janvier et septembre 2018. Le nombre de touristes a augmenté de 1,3% en glissement annuel (contre 8,6% sur la même période en 2017) et celui des nuitées a baissé de 0,5% (contre 7,2% en 2017). Les chiffres de l'Institut national de statistique (INE) sont particulièrement négatifs concernant les touristes étrangers : leur nombre n'a progressé que de 0,1% et leurs nuitées ont baissé de 2,5%. Pour autant, les recettes de l'hôtellerie ont augmenté de 6,3 % pour atteindre 2,9Md€ et le prix moyen par chambre s'est établi à 57€ (+5,2 % en glissement annuel). Jusqu'au mois de septembre, le Portugal a enregistré une baisse du nombre de touristes britanniques (- 9,7%), allemands (-4,1%) et français (-2,2%). A l'inverse, le nombre de touristes originaires des États-Unis (+20,6%), du Canada (+16,8%) et du Brésil (+11,0%) a fortement augmenté.

LE PORTUGAL RENFORCE L'ENCADREMENT DE L'HEBERGEMENT LOCAL

Une nouvelle loi d'encadrement de l'hébergement local, conférant aux copropriétés et aux autorités locales davantage de pouvoir, est entrée en vigueur le 22 octobre. Les autorités locales peuvent désormais limiter les locations de courte durée dans les quartiers historiques. Ainsi, la mairie de Lisbonne a suspendu pendant 6 mois les autorisations de nouveaux hébergements dans quelques quartiers touristiques, en attendant la préparation d'un nouveau règlement municipal. La nouvelle loi dispose aussi qu'une même personne physique ou morale ne peut jouir de plus de sept hébergements locaux et doit souscrire à une assurance contre les dommages dans les parties communes. Ces hébergements doivent être clairement identifiés et disposer d'un livre d'information dans au moins quatre langues. L'hébergement local est devenu un véritable enjeu public, principalement à Lisbonne et Porto, où l'augmentation de l'offre destinée aux touristes a contribué à la hausse des prix de l'immobilier. Ainsi, au 2^{ème} trimestre 2018, le prix à l'achat du m² a augmenté de 23,4% à Porto et de 24,3% à Lisbonne en glissement annuel.

L'ESPAGNE DEVRAIT PERDRE 700 000 TOURISTES CETTE ANNEE, LA PREMIERE BAISSE DEPUIS 2009


Le gouvernement prévoit que l'Espagne clôturera l'année avec 81,2M de visiteurs, en deçà du record historique de 81,9M enregistré en 2017, qui avait fait de l'Espagne le 2^{ème} pays au monde le plus visité après la France. Cette chute de 0,8%, selon les prévisions du Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme, est due à une "tendance de stabilisation des flux" également motivée par la reprise des marchés touristiques de l'arc méditerranéen. Les plus importantes réductions s'affichent en Catalogne, aux Baléares et aux Canaries. Au ralentissement du nombre de touristes, s'ajoute aussi une diminution dans la croissance des dépenses, 89,4Md€ en 2018, soit 2,8% de plus qu'en 2017 qui contraste avec la croissance de 12,2% de l'année dernière. L'augmentation des dépenses des touristes, en dépit de la réduction des arrivées, est interprétée par le ministère comme une amélioration de la qualité de la destination : entre janvier et août, la dépense quotidienne moyenne par touriste a été de 145€, 6,5% de plus qu'en 2017. Les principaux pays d'origine sont le Royaume-Uni, 15M de touristes, la France avec 9,4M et l'Allemagne avec 9,1M. Les pays affichant les plus forts taux de croissance sont les Etats-Unis, le Portugal et la Russie (8,7% ; 8,6% et 5,3% respectivement).

Responsable de la publication : Hervé Le Roy

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

Rédigé par : Christopher Marques, Yasser Abdoulhoussein
et Sandra de Gregorio

Internet : 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.