

BRÈVES SECTORIELLES

Espagne & Portugal

Une publication du SER de Madrid et du SE de Lisbonne

Octobre 2024

Le chiffre :

Entre janvier et septembre 2024, les énergies renouvelables (EnR) ont représenté 57,4% du mix électrique espagnol, soit une progression de +6,8% par rapport à la même période en 2023. L'éolien a été la première source de production avec 22,4% de l'électricité générée, suivi du nucléaire (19,7%), du solaire photovoltaïque (18,4%), de l'hydroélectricité (13,2%), du cycle combiné (11,5%) et de la cogénération (6%). Sur la même période, la demande d'électricité sur la péninsule a atteint 174 055 gigawatt-heure (GWh), en augmentation de +0,9% par rapport à l'année précédente.

Energie

Mise à jour du Plan National Energie-Climat espagnol 2023-2030. Le Conseil des ministres espagnol a approuvé, le 24 septembre, une mise à jour du Plan National Intégré Énergie et Climat (PNIEC). Il poursuit une réduction de 32% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990, grâce au développement des EnR, dont la part dans l'énergie finale et dans le mix électrique est respectivement portée à 48% et à 81% d'ici 2030. Il confirme la fermeture progressive des centrales nucléaires entre 2027 et 2035, avec l'arrêt de la moitié des réacteurs d'ici 2030. Il ambitionne de positionner l'Espagne en tête dans la production d'hydrogène vert, avec une capacité évaluée à 12 GW d'ici 2030. Pour atteindre ces cibles, 308 Md€ d'investissements sont prévus d'ici 2030, majoritairement financés par le secteur privé (80% du total). Toutefois, la mise en œuvre du plan fait face à des défis, tels que les délais pour l'obtention des permis de raccordement, la rentabilité des projets d'EnR en raison de la baisse des prix de l'électricité et une opposition croissante dans certaines régions aux projets éoliens.

Le Portugal a produit au cours des neuf premiers mois de cette année autant d'énergie solaire qu'en 2023. Entre janvier et septembre 2024, les énergies renouvelables ont couvert 73% de la consommation nationale portugaise, dont 10% provenant de la production solaire, selon les données du Réseau Electrique National (REN). Le Portugal a ainsi produit une quantité d'énergie solaire équivalente à celle produite durant toute l'année 2023, atteignant un nouveau pic de production dans ce type d'énergie.

En Espagne, publication, le 26 septembre dernier, d'un décret royal venant réglementer la production d'électricité à partir de sources renouvelables en mer. Le texte cible notamment deux sources d'énergie maritime renouvelable (EMR) : l'éolienne en mer et l'énergie houlomotrice. Leur développement est encouragé par l'intermédiaire d'appels d'offres (AO) dans des zones de haut potentiel, définies par les plans d'aménagement de l'espace maritime. L'Espagne avait adopté, en décembre 2021, une feuille de route dédiée aux éoliennes *offshore*. Le PNIEC révisé fixe un objectif de 3 GW d'ici 2030. Un premier appel d'offres devrait être lancé l'an prochain.

Le Portugal détient le deuxième plus grand stockage de gaz, en pourcentage, au sein de l'Union européenne. Selon les données les plus récentes de *Gas Infrastructure Europe*, le Portugal est le deuxième pays parmi 19 des pays membres à avoir le stockage le plus élevé en gaz, totalisant 97,49% de remplissage des 3,5 terawatt-heure (TWh) pouvant être stockés. Il est seulement dépassé par l'Espagne qui a atteint 100% de remplissage (35,8 TWh). Le Portugal possède la deuxième plus faible capacité de stockage de l'Union, derrière la Suède (0,10 TWh). La moyenne européenne s'établit, quant à elle, à 90,02% de remplissage. Depuis juin 2022, dans un contexte de crise énergétique accentuée par les effets de la guerre en Ukraine, les 19 pays de l'UE disposant de réserves pour le stockage de gaz ont pour objectif de les remplir à un minimum collectif de 90% au 1^{er} novembre de chaque année.

Environnement

Espagne : 300 M€ mobilisés dans l'amélioration de l'efficacité des systèmes urbains de gestion de l'eau. Le ministère de la transition écologique et du défi démographique (MITECO) a annoncé, le 4 octobre dernier, les résultats du deuxième appel d'offre (AO) pris dans le cadre du programme « Digitalisation du Cycle de l'Eau ». 50 projets portés par des opérateurs de services d'approvisionnement, d'assainissement et de traitement ont été sélectionnés, bénéficiant ainsi de subventions allant de 675 000 € à 10 M€, qui représentent en moyenne 80% du montant total du projet. Au total, le programme a mobilisé plus de 950 M€ répartis entre les opérateurs du cycle urbain (500 M€), les utilisateurs d'irrigation (100 M€), les communautés autonomes (200 M€) et les confédérations hydrographiques (150 M€).

Portugal : utilisation record des bornes de recharge pour véhicules électriques, en mai. Mobi.E, l'entité publique gestionnaire du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, affirme que son infrastructure a permis d'éviter le rejet de plus de 34 000 tonnes de CO² dans l'atmosphère au cours

des cinq premiers mois de l'année 2024. Le réseau de recharge de véhicules électriques a atteint un nouveau record d'utilisation en mai, avec plus de 487 500 recharges réalisées, soit une augmentation de 70% par rapport à mai 2023, faisant du mois de mai le meilleur mois jamais enregistré pour le réseau. En outre, la consommation d'énergie a atteint près de 10 GWh, soit une augmentation de 88% par rapport à la même période de l'année dernière.

Espagne : expérience pilote du MITECO pour la gestion de l'algue invasive *Rugulopteryx okamurae* à Ceuta. Le MITECO a conclu, en septembre dernier, une expérience pilote visant à contrôler l'algue invasive *Rugulopteryx okamurae*. Ce projet a été mené dans le site d'Importance Communautaire de la zone maritime-terrestre du Mont Hacho à Ceuta, ville autonome espagnole en Afrique du Nord, où cette algue est apparue en 2015. Originaire d'Asie, cette algue invasive a connu une forte expansion dans les eaux espagnoles depuis sa première apparition à Ceuta. Au cours des quatre interventions menées par les chercheurs sur une période de 12 mois, un total de 308,67 kg de *Rugulopteryx okamurae* a été retiré de la zone intertidale.

Accord historique entre l'Espagne et le Portugal sur le régime des débits du fleuve Guadiana. Lors de la 25^{ème} réunion plénière de la Commission pour l'Application et le Développement de la Convention d'Albufeira tenue le 27 septembre à Madrid, l'Espagne et le Portugal sont convenus, après plusieurs années de négociation, d'instaurer un régime de débits mensuels pour le tronçon final du Guadiana, à Pomarão (Portugal). Cet accord constitue une avancée décisive dans la préservation de l'état écologique de l'estuaire du Guadiana. Il répartit équitablement les débits entre les deux pays, en reconnaissant les prises de Pomarão et de Bocachanza. La ratification de cet accord est prévue lors du 35^{ème} sommet hispano-lusitanien, qui se tiendra le 23 octobre prochain au Portugal.

Industrie

L'Espagne, dépendante des matières premières utilisées dans la production de biodiesel. Bien que les huiles et graisses traitées thermochimiquement à l'hydrogène (HVO) constituent le biocarburant le plus utilisé dans le transport routier et ont vu leur vente multipliée par 4 entre 2022 et 2023, l'Espagne dépend de nombreux pays. Ainsi, la Chine, l'Indonésie ou la Malaisie fournissent respectivement 75% et 86,4% des matières premières utilisées dans la production de biodiesel et d'HVO. De même, l'Ukraine, le Brésil et la Roumanie fournissent quant à eux 55,4% des matières premières du bioéthanol. Enfin, le

pourcentage d'HVO produit en Espagne a diminué entre 2022 et 2023, quand celui produit par la Chine augmentait de 8% à 13% sur la même période.

57 045 623 tonnes de combustibles fossiles ont été consommées en Espagne, en 2023 tandis qu'la production espagnole de biocarburants est estimée à 3 850 000 tonnes par an, montrant **un écart très important entre la faible offre de ces biocarburants et la forte demande de carburants**. A cela s'ajoutent une concurrence entre différents secteurs, dont celui de l'industrie, et la question du traitement des déchets générés dans cette production.

Le gouvernement portugais approuve une prime de 4 000 euros pour les véhicules électriques, assortie d'une obligation de mise à la casse. Début octobre, le gouvernement a approuvé une aide de 4 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique léger jusqu'à 38 500 euros, avec l'obligation de mettre au rebut le véhicule actuel. La mesure fait partie d'un paquet de mobilité verte composé de 13 mesures présentées vendredi 18 octobre lors de la réunion du Conseil des ministres à Entroncamento, en vue d'améliorer la mobilité des passagers et des marchandises. Plus de six millions de véhicules légers de tourisme circulent au Portugal avec un âge moyen de plus de 13 ans, l'un des plus élevés de l'Union européenne, ce qui constitue « une menace pour les objectifs européens de durabilité et un facteur de risque énorme pour la sécurité routière », selon l'ACP.

Vers une entrée du groupe sidérurgique espagnol Sidenor dans le constructeur ferroviaire Talgo ? Après le refus par le gouvernement espagnol d'autoriser l'acquisition de Talgo par le groupe hongrois Ganz-Mavag, le groupe sidérurgique basque Sidenor pourrait entrer au capital de Talgo, dont l'actionnaire de référence Trilantic Capital Partners souhaite céder sa participation de 30%.) Une telle prise de participation aurait pour effet de conserver cette entreprise sous contrôle espagnol, de maintenir le siège en Espagne et de soutenir le plan de charge des usines de Rivabellosa (Álava) et de Las Matas (Madrid).

Stellantis lance la première ligne de fabrication de voitures 100% électriques du Portugal, alors que la production automobile nationale se trouve en légère baisse. Selon l'Association des Constructeurs automobiles portugais (ACAP), 209 804 véhicules ont été produits au Portugal de janvier à août 2024, marquant une baisse de 5,3% par rapport à la même période de l'année précédente. La diminution (-5,3%) des exportations de véhicules (auxquelles sont destinés les 97,9% de la production nationale) est moins forte que celle de la demande intérieure (-9,2%). Au début du mois d'octobre, l'usine de Stellantis à Mangualde a démarré la production d'une série de véhicules 100% électriques. 6 unités de la marque Peugeot étaient déjà sorties du site durant l'été. Le reste de la production reste cependant très largement tourné vers le thermique (essence : 77,7% des véhicules fabriqués entre janvier et août 2024 ; diesel : 22,3%).

Transport

Iberia renonce au rachat d'AirEuropa, évoquant des exigences imposées par Bruxelles au regard de la concurrence. La cession jusqu'à 52% des routes n'est « pas dans l'intérêt des actionnaires » et a en conséquence été rejetée par la société mère, IAG. Cette dernière, qui détient 20% du capital d'AirEuropa depuis août 2022, versera une indemnité de 50 M€ au groupe Globalia, qui détient AirEuropa.

Le premier tronçon de la LGV entre Porto et Lisbonne est attribué au consortium Lusolav. Le partenariat public-privé (30 ans) pour la construction et le développement du tronçon entre Porto et Oíã a finalement été attribué au consortium Lusolav (pilote par Mota-Engil). Le coût des travaux pourrait représenter au maximum 2,14 Md€. Une partie pourra être financée par les fonds européens, le Portugal recevant 813,1 M€ de la Commission européenne pour la première phase du projet (Porto-Soure), incluant le premier tronçon. La proposition du consortium Lusolav était la seule « proposition ferme » présentée pour l'appel d'offres, selon les informations récupérées par le journal ECO. Malgré l'intérêt de nombreux acteurs, peu de consortiums se sont positionnés. En effet, le nombre de propositions présentées n'a pas répondu aux attentes initiales, qui envisageaient cinq ou six consortiums. L'une des raisons était le « prix serré » qu'Infraestruturas de Portugal avait fixé pour l'appel d'offres public. Les délais de candidatures avaient même été étendus à début juillet, au lieu de la mi-juin. Le premier tronçon représente une distance de 71 km. Il est considéré comme le plus complexe, comprenant 11,6 km de tunnel, 20,2 km de ponts et viaducs, la modernisation de la gare de Campanhã, la construction d'une nouvelle gare à Vila Nova de Gaia et d'un nouveau passage rail-route sur le Douro.

L'Espagne et la France s'accordent sur un remboursement quasi-intégral des frais de péage au tunnel du Perthus pour encourager le fret ferroviaire. Cette mesure, réclamée depuis longtemps par le secteur ferroviaire, sera appliquée le 15 décembre prochain et a vocation à être maintenue « à moyen et long terme, avec des révisions annuelles ». La réduction des droits de péage à hauteur de 90 % sera financée par des subventions versées par les ministères des transports des deux pays. D'autres mesures incitatives, comme la remise au trafic nocturne, seront maintenues.

L'activité du fret présente diminué au cours de l'année 2024. Sur la même période en 2023, les tonnes nettes ont diminué de 1% et les trains-Km de 3%.

En Espagne, une première autoroute maritime-ferroviaire reliant l'Espagne et l'Italie. Financée par Trans Italia, Tramesa et le Gouvernement espagnol, ce nouveau service de transport permettra de retirer 10 000 camions à l'année. Le gouvernement espagnol s'est fixé pour objectif d'augmenter le fret ferroviaire de 6 points, de 4% actuellement à 10% en 2030.

Conséquences de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire à grande vitesse de passagers en Espagne. Au premier semestre 2024, la grande vitesse espagnole a enregistré près de 19 millions de passagers, soit 24% de plus qu'au cours de la même période de l'année 2023. Les prix des billets ont quant à eux diminué de 24 à 28% sur les lignes où il n'y avait pas de concurrence.

Parts de marché dans le transport ferroviaire de voyageurs : l'opérateur historique espagnol, Renfe Viajeros, reste le principal opérateur sur tous les corridors, avec des parts entre 46 et 73% du marché. Iryo atteint entre 24 et 28%, sauf sur la ligne Madrid-Alicante. Enfin, Ouigo affiche environ 25% sur les corridors vers Levante et 17% sur la ligne Madrid-Barcelone.

Depuis 2023, le trafic de passagers augmente sur les lignes ouvertes à la concurrence :

+62% sur Madrid-Alicante ; +50% sur Madrid-Séville/Málaga/Granada ; +7,4% sur Madrid-Barcelone et +23,9% sur Madrid-Valence.

Les prix baissent sur les lignes où il n'y avait pas de concurrence : -24% sur Madrid-Séville ; -28% sur Madrid-Malaga ; -26 % sur Madrid-Alicante et -6% sur Madrid-Valence.

* Prix récupérés dans les sites web des opérateurs, à partir de 40 jours avant la date du voyage

Tourisme

Le secteur touristique espagnol atteint de nouveaux records. Représentant près de 200 Md€ de revenus touristiques et contribuant au PIB à hauteur de 13,4%, le secteur s'est caractérisé par de nombreuses créations d'emplois, qui s'ajoutent aux 2,7 millions de salariés du secteur, soit 12,6% de la population active. Les salaires ont également augmenté de 4,4%. 75% des emplois se situent parmi les principales destinations touristiques (Catalogne, Baléares, Canaries, Andalousie, Communautés de Valence et de Madrid). La Banque d'Espagne évalue la contribution du tourisme à l'économie réelle à près de 71%.

Des coupures dans l'approvisionnement en eau de logements touristiques illégaux à Séville confirmées par décision de justice. Le conseil municipal avait, au cours de l'année précédente, coupé l'alimentation de six habitations illégales. Trois propriétaires avaient contesté cette décision en faisant appel. Le juge, tenant compte des plaintes des voisins concernant le bruit, a accepté l'ar-

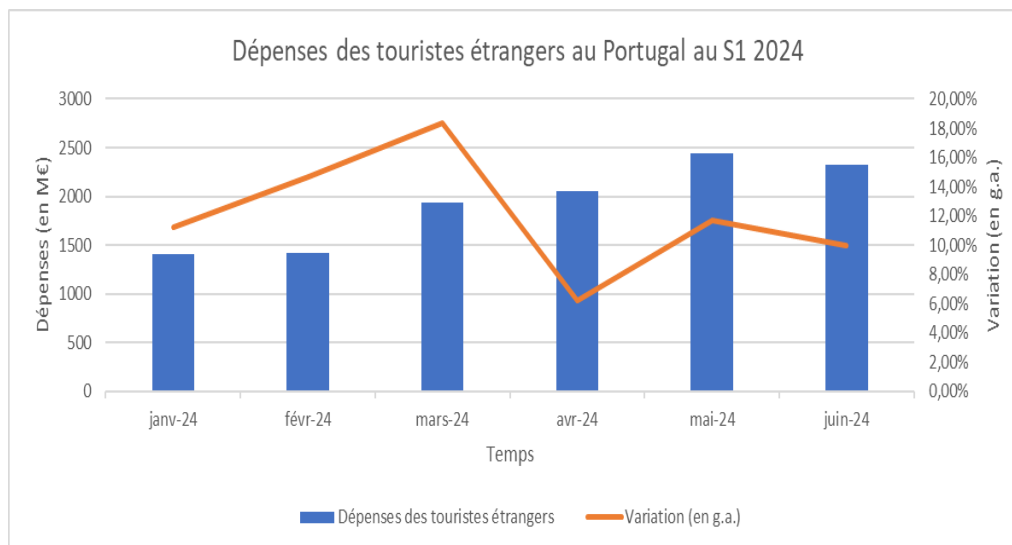
-gument du conseil municipal selon lequel les logements n'étaient pas les résidences des propriétaires. A Séville, le conseil municipal évalue le nombre de logements illégaux à 5 000, qui s'ajoute aux 10 000 déjà autorisés. Depuis la fin

de la pandémie, Séville (700 000 habitants) reçoit environ 3,5 millions de visiteurs par an, la plupart au sein du centre historique.

D'autres villes touristiques, parmi lesquelles Madrid, Barcelone, Valence, Saint-Jacques-de-Compostelle ou Alicante **rejetent une telle mesure de coupure d'eau**. Cadix propose de prélever une **taxe supplémentaire sur l'eau** quand Malaga suggère une **nouvelle taxe sur les appartements touristiques**, afin d'augmenter les services sociaux et d'aider les familles vulnérables touchées par la hausse des prix des loyers.

Une croissance limitée du tourisme au Portugal, tirée par la demande nord-américaine

Dépenses des voyageurs étrangers au Portugal entre janvier et juin 2024



Source : Banque du Portugal

Le secteur touristique continue de croître au Portugal, malgré une tendance à une plus forte stabilisation. Durant les six premiers mois de 2024, les dépenses des voyageurs étrangers dans le pays dépassent les 11,5 Md€, marquant une hausse de 11,7% par rapport au premier semestre 2023.

Les touristes britanniques constituent toujours la nationalité dépensant le plus au Portugal (1,8 Md€ ; 15,2% du total), suivis par les Allemands (1,3 Md€ ; 11,6%). Néanmoins, pour la première fois, les dépenses des voyageurs américains (1,3 Md€ ; 10,9%) dépassent celles des Français (1,2 Md€ ; 10%). Au cours des derniers mois, le Portugal a en effet vu sa popularité en tant que destination touristique considérablement croître auprès du public nord-américain. Ce mouvement s'accompagne notamment d'un renfort des liaisons aériennes transatlantiques, comme en témoigne les premiers vols commerciaux directs lancés récemment par United Airlines entre Faro et Newark et par Azores Airlines entre Funchal et Boston et Toronto, ainsi que la hausse du nombre de vols opérés par la TAP vers les États-Unis depuis l'aéroport de Porto. De surcroît, le pays entend renforcer son attractivité touristique auprès d'autres

marchés extra-européens, aux premiers rangs desquels australien, mexicain et sud-coréen.

Dépenses des touristes (par pays) au Portugal au premier semestre 2024

Pays	Dépenses	Part	Variation (en g.a.)
Total	11595,7		11,7%
Royaume-Uni	1760,28	15,2%	9,4%
Allemagne	1343,18	11,6%	11,1%
Etats-Unis	1264,05	10,9%	18,4%
France	1157,8	10,0%	2,0%
Espagne	1100,03	9,5%	1,1%
Brésil	566,03	4,9%	17,7%
Irlande	511,13	4,4%	13,0%
Pays-Bas	466,53	4,0%	14,3%
Suisse	361,59	3,1%	12,5%
Italie	272,66	2,4%	2,3%
Angola	211,47	1,8%	14,8%
Belgique	205,59	1,8%	6,0%
Luxembourg	114,04	1,0%	6,2%

Source : Banque du Portugal