

BRÈVES SECTORIELLES Espagne & Portugal

Une publication du SER de Madrid et du SE de Lisbonne
Mars 2024

Le chiffre

2,5 Mt/an, l'estimation de production espagnole d'H₂ à horizon 2030

D'après les conclusions de l'Appel à Manifestation d'Intérêts (AMI) pour « le développement d'un réseau d'infrastructures de transport d'hydrogène » lancé fin 2023 par Enagas (le gestionnaire du réseau de transport de gaz espagnol), dont les résultats ont été présentés le 31 janvier dernier, l'Espagne a pour ambition d'établir une puissance installée d'électrolyseur de 23 GW d'ici 2030, tandis que la demande nationale en hydrogène vert devrait atteindre, à cet horizon, environ 1 Mt/an. Pour concrétiser cet objectif ambitieux et promouvoir le transport de l'hydrogène, Enagas estime que le réseau d'infrastructures national nécessiterait un investissement brut total de 4,9 Md€ (sans compter le financement de 1 Md€ de l'hydrogénoduc BarMar). Dans cette optique, Enagas a prévu de soumettre avant fin avril au ministère espagnol de la Transition écologique un Plan décennal de développement de ses infrastructures.

Energie

Espagne : création d'un organe régulateur spécifique au secteur de l'énergie. Le Conseil des ministres du 20 février s'est prononcé en faveur de la création d'une nouvelle Commission nationale de l'énergie (CNE). Elle était, depuis 2013, intégrée à la Commission nationale des marchés et de la concurrence (CNMC) et sera désormais indépendante. Selon le ministère de la Transition écologique (MITECO), cette décision répond à l'urgence climatique et à la nécessité de mieux réguler la décarbonation du secteur de l'énergie. Dotée de fonctions de supervision et de contrôle, la CNE relèvera de ce dernier et sera soumise au contrôle du Parlement. La procédure législative visant à entériner sa mise en place prendra plusieurs mois. Les énergéticiens craignent déjà que cette initiative génère davantage d'ingérence de la part du MITECO.

Le Portugal, parmi les meilleurs acteurs européens dans les énergies renouvelables

En 2022, 61% de la consommation brute d'électricité au Portugal provenait de sources renouvelables faisant du pays, le 4^{ème} européen avec la part la plus élevée, derrière la Suède, le Danemark et l'Autriche (Eurostat). En janvier 2024, la production en électricité d'origine renouvelable a permis de couvrir 81% de la consommation d'électricité (un record) avec en tête l'hydroélectricité (47%), l'éolien (25%), la biomasse (5%) et le photovoltaïque (4%). La production d'énergie éolienne au Portugal a également atteint un nouveau pic historique le 16 janvier, avec une capacité de pointe de 4 917 MW (REN). En outre, EDP Renováveis a inauguré sa plus grande centrale solaire européenne, Cerca, située dans les communes d'Azambuja et d'Alenque. Achèvement en 2023, elle possède une puissance installée de 202 MW.

L'Espagne adopte un nouveau Plan de gestion de déchets nucléaires.

Le Gouvernement a adopté le 28 décembre dernier un nouveau Plan général de gestion des déchets radioactifs (PGRR), remplaçant celui datant de 2006. Ce plan prévoit la construction de 7 sites de stockage de déchets décentralisés (en plein air), un par réacteur nucléaire. Il s'agira d'entreposer les déchets générés jusqu'à leur enfouissement dans un site dédié (mais non encore identifié) et dont la mise en service serait prévue pour 2073. Le coût de cette construction et de la fermeture des 7 réacteurs (prévue entre 2027 et 2035) est estimé à 20,2 Md€. Le Foro Nuclear (principale association de la filière nucléaire du pays) regrette que le projet de création d'un unique site d'entreposage temporaire (initialement prévu près de Cuenca) n'ait pas été retenu et que les coûts, dont une grande partie est supportée par les énergéticiens propriétaires des centrales (via leur contribution au Fonds de gestion des déchets nucléaires), aient augmenté. Le Foro Nuclear propose désormais la prolongation de la durée de vie des centrales comme solution alternative.

Le Portugal adopte une stratégie nationale pour le biométhane.

Le 22 février, le Conseil des ministres a approuvé la Stratégie nationale pour le biométhane. Il remplacera environ 9 % du gaz naturel consommé au Portugal en 2030 et près de 19 % en 2040, correspondant à une économie d'importations de 135 M€ en 2030 et de 278 M€ en 2040. La 1^{ère} phase (2024-2026) a pour objectif de développer « un marché à travers la production de biogaz déjà existant, principalement à partir de résidus urbains ». Il est également prévu « l'investissement dans les nouvelles unités de biogaz » et la « création d'un cadre d'incitations pour le biométhane, de la clarification des procédés de licences et de la gestion de l'intégration du gaz renouvelable dans le réseau de gaz naturel », la majeure partie de ces projets pouvant être mise en place d'ici fin 2024, selon le gouvernement.

Le gouvernement espagnol rétablit le taux normal de TVA de 21% sur le tarif de l'électricité.

En juin 2021, face à une forte hausse des prix de l'énergie, le Gouvernement avait pris la décision de réduire

son taux, le passant d'abord de 21% à 10% puis en 2022 à 5%. Cette mesure fiscale concernait les ménages et entreprises qui disposait d'une puissance installée inférieure à 10 kW. Pour 2024, le Gouvernement a considéré qu'elle ne s'appliquera désormais que lorsque le prix moyen sur le marché de gros était supérieur à 45 €/MWh. Or en février, ce dernier s'est établi à 42 €/MWh, obligeant le Gouvernement à rétablir le taux de TVA en vigueur avant 2021. Selon les prévisions, il devrait rester à 21 % pour les mois de mars, avril, mai et juin (avant de revenir à 10 % en juillet). En effet, les conditions météorologiques des premiers mois de l'année ont été très favorables à la production d'EnR et à une abondance d'offre d'électricité. Elles ont eu pour conséquence de faire chuter les prix.

Le ministère espagnol de la Transition écologique envisage une nouvelle enveloppe de 750 M€ de subventions pour le développement des renouvelables (EnR). Le cadre de l'appel à projets est soumis à la consultation publique jusqu'au 15 mars. Issue du Plan de relance, cette enveloppe vise à renforcer la chaîne de valeur de la filière EnR et à promouvoir le stockage de l'électricité (création de nouvelles industrielles, expansion des capacités existantes, etc.). L'Institut pour la diversification et les économies d'énergie (IDAE) sous tutelle du ministère de la Transition écologique sera chargé de l'instruction des dossiers. « Nous pensons qu'il ne suffit pas de changer la couleur des molécules ou des électrons ; les industries et les services qui se trouvent derrière sont précisément une grande opportunité de réindustrialiser et de moderniser notre tissu productif » a déclaré la ministre Teresa Ribera.

Le Gouvernement espagnol soumet à la consultation du public le projet de décret visant à encadrer la production d'énergie à partir d'éoliennes flottantes. Cette initiative, portée par le ministère de la Transition écologique s'inscrit dans le cadre de la Feuille de route pour les énergies marines renouvelables (EMR) et le Plan Energie Climat révisé qui prévoient d'ici 2030 d'atteindre jusqu'à 3 GW de capacité installée d'éoliennes flottantes et 60 MW de capacité pour ce qui concerne les autres sources d'énergies marines (énergies houlomotrices, marémotrices, etc.). Le projet de décret prévoit un processus de mise en concurrence pour l'accès aux zones de production, un régime économique adhoc ainsi que le cadre réglementaire des concessions d'utilisation du domaine public maritime et terrestre (dont une liste de critères a été établie et concernent l'occupation de l'espace, l'impact environnemental, les plans de démantèlement, la création d'emplois locaux, la participation des PME, ou encore l'incidence sur la navigation et la pêche). Pour faire face à la complexité des projets, une phase de dialogue public-privé est envisagée.

Le Portugal sous-performe dans l'atteinte des objectifs de développement durable. Selon le 5^{ème} rapport du *Sustainable Development Network Solutions*, le Portugal se classe 20^{ème} pays européen (sur 34) en termes de qualité de mise en œuvre de l'Agenda 2030 des Nations-Unies, avec un indice de 69,95 points sur 100, contre une moyenne de 72 points pour l'ensemble des pays étudiés. En dépit de la trajectoire positive de certains objectifs – comme la lutte contre la pauvreté, la réduction des inégalités et l'accès à l'eau potable, aucun des 17 objectifs de l'Agenda 2030 n'a été atteint. En outre, la Commission européenne a ouvert trois procédures d'infraction contre le Portugal concernant (i) la gestion des déchets, (ii) la conservation des sites Natura 2000 et (iii) la révision des plans de gestion de bassin fluvial.

Plan d'urgence contre la sécheresse en Catalogne. En réponse à la sécheresse sévère qui sévit en Catalogne depuis plusieurs mois, les autorités régionales ont déclaré début février l'état d'urgence, phase la plus grave prévue par le Plan spécial sécheresse (PES). Elle concerne désormais 237 municipalités, parmi lesquelles Barcelone, Gérone et Tarragone (où elle était déjà en vigueur), et 6 millions de personnes (75% de la population catalane). Elles ont conçu ce dispositif en 3 sous-phases. Dans la sous-phase actuelle, il est interdit de consommer plus de 200 litres d'eau par habitant et par jour, seuil qui sera ramené à 180 litres puis à 160 litres, selon l'évolution de la situation (même si dans les faits la population catalane, déjà sensibilisée, consomme en moyenne bien moins de 200 litres par jour). Outre les mesures relatives à la consommation humaine, l'agriculture devra limiter l'utilisation de l'eau pour l'irrigation de 80%, l'élevage de 50% et l'industrie de 25% (les nouveaux projets d'exploitation, urbanistiques ou touristiques ne seront pas autorisés). Plusieurs restrictions d'usage ont par ailleurs été prises. Il est notamment interdit de nettoyer les rues avec de l'eau potable ou encore de remplir totalement ou partiellement les piscines, privées ou collectives (y compris celles des hôtels). Au 5 mars, les bassins hydrographiques internes de Catalogne sont toujours remplis à moins de 15% de leur capacité. Face à l'enjeu, le ministère de la Transition écologique s'est engagé à financer la construction de nouvelles centrales de dessalement et à co-organiser, le cas échéant d'ici juin, le transport par voie maritime d'eau potable depuis l'usine de dessalement de Sagonte (province de Valence).

Un premier appel à projets pour le développement de la géothermie profonde en Espagne. Le 15 février dernier, Teresa Ribera, ministre de la Transition écologique, a dévoilé les lauréats du premier appel à projets dédiés à la géothermie profonde. Il inclue le financement des études de faisabilité et les premiers forages profonds (d'au moins 1 000 mètres). Parmi les 11 projets sélectionnés, 10 se trouvent dans les îles Canaries, bénéficiant ainsi de 90 % des 120 M€ alloués à cette technologie dans le cadre du Plan de relance. Grâce à leur nature volcanique, les îles Canaries possèdent la plus grande

ressource géothermique du pays, capable théoriquement de contribuer à couvrir une grande partie de leur demande électrique.

Le ministère espagnol de la Transition écologique attribue 165,5 M€ à 102 projets visant à stimuler l'économie circulaire dans les entreprises. Le ministère a reçu début mars 351 dossiers de candidature. Les subventions qui seront octroyées aux 102 projets (dont 52% ont été déposés par des PME) iront de 150 000 € à 10 M€ et le cofinancement varie entre 15 % et 60 %, en fonction du type d'action et de la taille de l'organisation. Le montant total des investissements s'élèvera à 415,6 M€. La catégorie qui compte le plus grand nombre de projets concerne la gestion des déchets (49 projets et 80,3 M€ de subventions). Cette initiative s'inscrit dans le cadre du Plan de relance et plus particulièrement via le Projet stratégique de collaboration publique privée relatif à l'économie circulaire (PERTE Economia circular). Elle s'inscrit par ailleurs dans la continuité d'un autre appel à projets lancé en février qui concerne les secteurs du textile et de la mode ainsi que les déchets plastiques et qui bénéficie d'une enveloppe de subventions publiques de 195 M€. Ces initiatives interviennent alors que l'Espagne affiche un taux de réutilisation toujours 10 points en dessous de la moyenne européenne et que la part des matières premières issues du recyclage est passée de 11,5 % à 7,1 % en 12 ans (depuis 2010).

Industrie

Au Portugal, l'industrie automobile a le vent en poupe. En janvier 2024, la production automobile a progressé de 46% en glissement annuel, atteignant une production de 30 000 véhicules avec près de 80% de voitures particulières (+77,5% de croissance par rapport à janvier 2023), selon l'Association portugaise des automobiles (ACAP). 99,3% des véhicules fabriqués au Portugal sont destinés à l'exportation, l'Europe constituant le 1^{er} client du Portugal avec 75,4% des exportations – particulièrement vers l'Allemagne (20%), l'Italie (12,8%), l'Espagne (8,6%) et la France (7,3%) – suivi de l'Afrique (16,1%) et de l'Asie (5,5%). Dans un but de modernisation de l'industrie automobile, le projet DIH 4 Global Automotive, un hub d'innovation numérique, a été lancé par un consortium mené par Mobinov, pour une valeur de 6 M€ (dont 4,55 M€ accordés par le PNRR), dont l'intention est d'« impliquer plus de 400 entreprises au cours des deux prochaines années ».

Le Portugal se dote d'une Stratégie nationale pour les semi-conducteurs. Début janvier, le Portugal a été le premier pays à présenter une stratégie nationale pour les semi-conducteurs suite à l'approbation du règlement de l'Union européenne sur les circuits intégrés (« Chips Act »), adopté en septembre 2023. Par cette initiative, le gouvernement souhaite investir 121 M€ dans la microélectronique d'ici 2027 (avec 207 M€ supplémentaires de fonds européens prévus), créer un pôle de compétences et accroître son poids dans l'enseignement et la recherche scientifique.

L'Espagne, 2^{ème} producteur européen d'automobiles, est toujours en retard sur la fabrication de véhicules 100% électriques (7 sur 100 unités construites). En 2023, les usines espagnoles ont produit 2,45 millions d'unités, soit +10,4% par rapport à 2022 (-15% par rapport à 2019). Sur ce volume, seuls 157 751 véhicules ont été 100 % électriques (BEV), pour autant en hausse de 24,2 % par rapport à 2022. Par ailleurs, les véhicules électrifiés (incluant les hybrides) n'ont représenté que 11,9% du total des ventes sur l'année 2023 (5,4% pour les seuls véhicules 100% électriques). A ce titre, l'Espagne se trouve en avant-dernière position au niveau européen, juste devant la Grèce (contre 26 % en France, 31% au Portugal, 25% en Allemagne ou encore 90 % en Norvège). Ce retard concerne également le développement des points de recharge électrique. A la fin du 3^{ème} trimestre 2023, l'Espagne comptait 27 240 points de charge (+27% par rapport T3 2022), soit 285 bornes par million d'habitants (contre 583 en UE, 604 en Allemagne, 480 en France) et leur utilisation reste faible (estimée en moyenne à 6 %). L'Espagne est ainsi loin d'atteindre les ambitions fixées dans le cadre de son Plan Energie Climat, qui prévoit 5 millions de véhicules de tourisme électrifiés (voitures, camionnettes, motos et buses) en 2030 et 340 000 bornes de recharge à travers le pays.

Le ministère espagnol de l'Industrie annonce le lancement d'ici la fin de l'année d'un 3^{ème} appel à projets dédié aux véhicules électriques. Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre du Plan de relance et notamment du projet stratégique de collaboration publique-privée relatif aux véhicules électriques et aux batteries (PERTE VEC). Les deux précédents appel à projets ont mobilisé 877 M€ et 1,4 Md€ d'aides publiques (subventions directes et prêts confondus). Celui annoncé pour cette année devrait tabler sur un minimum de 1,2 Md€ d'aides.

En 2023, les constructeurs automobiles asiatiques triplent leurs ventes de voitures en Espagne. La composition du marché automobile espagnol évolue avec l'arrivée de nouveaux modèles asiatiques. Il y a quelques années, les premières places étaient occupées par Seat, Renault et Citroën. En 2022 et 2023, Toyota et Kia ont été les marques les plus vendues en Espagne. En l'espace de trois ans, les marques asiatiques ont quadruplé leur présence. Les modèles hybrides de Toyota ont particulièrement attiré les consommateurs espagnols avec 79 883 unités achetées en 2023 (contre 66 245 pour Kia, 63 871 pour Volkswagen, 58 874 pour Hyundai, 58 586 pour Seat et 58 488 pour Peugeot). Outre les constructeurs susmentionnés, le groupe chinois MG commence à prendre progressivement des parts de marché (30 000 unités vendues en 2023).

Transport

2,4 Md€ pour l'agrandissement de l'aéroport de Madrid-Barajas, qui pourra accueillir jusqu'à 90 millions de passagers d'ici 2031 (soit 28 % de plus que la capacité actuelle). Le président du gouvernement espagnol a annoncé au salon international du tourisme de Madrid, Fitur 2024, le lancement du projet d'agrandissement de

l'aéroport de Madrid-Barajas, avec un investissement de 2,4 Md€. « le plus important de la dernière décennie en matière d'infrastructures aéroportuaires » a-t-il déclaré. Barajas deviendrait un hub puissant renforçant les flux avec l'Amérique latine et l'Asie. Cependant, l'Association des compagnies aériennes (ALA) - dont fait partie Iberia - a préféré prendre cette annonce avec prudence, compte tenu de l'impact qu'elle pourrait avoir sur les redevances aéroportuaires, dont l'augmentation de 4,09 % proposée pour 2024 a déjà suscité de vives interrogations parmi ses membres.

ANA, Aéroports de Portugal-concession de Vinci- conteste l'élimination de Montijo pour les choix du 2^{ème} aéroport de Lisbonne. La Commission technique indépendante (CTI) a finalement rejeté les options de Montijo et de Santarém pour la localisation du deuxième aéroport de Lisbonne, en ayant identifié Alcochete et Vendas Novas comme les deux options viables.

Cette décision a été critiquée par ANA – Aeroportos de Portugal (concession de Vinci pendant 50 ans) qui défend Montijo comme une option complémentaire à Lisbonne et « voit avec une grande inquiétude les hypothèses formulées par la CTI en ce qui concerne les projections de trafic à moyen et long terme, les délais pour la construction des options stratégiques et la méthodologie utilisée pour l'évaluation économique » de chaque solution. En outre, après une demande effectuée par ANA en décembre, l'Agence portugaise de l'environnement (APA) a refusé de renouveler la déclaration d'impact environnemental de Montijo, après un avis négatif de l'Institut pour la conservation de la nature et des forêts (ICNF). Toutefois, ANA considère que les arguments invoqués par l'APA ne justifient pas la décision d'invalidité et pourrait faire appel pour se défendre.

Le PDG de Ryanair, dont l'objectif est d'ouvrir 14 nouvelles liaisons pour l'été, a exigé au gouvernement portugais d'ouvrir « immédiatement » l'aéroport de Montijo « pour mettre un terme au monopole d'ANA sur les tarifs élevés à Lisbonne ».

Lancement des appels d'offres pour la ligne de TGV Lisbonne-Porto. Le 12 janvier 2024, le gouvernement portugais a lancé le premier appel d'offres international (dont les candidatures prendront fin au 13 juin 2024, 17h), relatif au premier tronçon de la première phase (Porto-Oiã) de la ligne à grande vitesse qui reliera Lisbonne et Porto en 1h15. L'appel d'offres pour le deuxième tronçon de la première phase (Oiã-Soure) est en préparation et devrait être lancé au mois de juin prochain. Le premier tronçon (70 km) fonctionnera en régime de partenariat public-privé (PPP), avec une concession de 30 ans (5 ans de construction et 25 ans de gestion opérationnelle) pour l'entreprise ou le consortium vainqueur, et ce, pour un coût d'environ 4,3 Md€ jusqu'en 2055. Plusieurs consortiums ont commencé à se former – majoritairement composés d'entreprises espagnoles, les français NGE et TSO ayant rejoint le consortium composé de OHLA (espagnol) et de Comsa (catalan). Infraestruturas de Portugal espère pouvoir finaliser les procédures d'appel d'offres pour le premier PPP à la mi-2025.

Le gouvernement a envoyé une demande de financement de 729 M€ dans le cadre du programme Connecting Europe Facility for Transport 2 et considère d'autres financements (par la BEI et par les fonds publics). Le coût des travaux du premier tronçon s'élèverait à 1,95 Md€ et le coût

total estimé pour la première phase (Porto-Soure) s'élèverait à 3,55 Md€, soit 20% de plus que les estimations de septembre 2022.

En 2023, l'opérateur public Renfe Mercancias a enregistré une baisse de son trafic de 20%. Celui-ci a atteint 4,4 M tonnes/km entre janvier et novembre 2023. La baisse a touché à la fois le trafic intermodal, qui a totalisé 1,79 M tonnes/km (- 21,7 % au cours de cette période), et le trafic de wagons complets, qui a atteint 2,3 M tonnes/km (- 19,9 %). En 2006, l'entreprise publique avait atteint un volume de trafic de 11,5 M tonnes/km, si bien qu'en deux décennies, elle a perdu plus de la moitié de son trafic ferroviaire. Ces chiffres sont publiés alors que Renfe Mercancias est en train de conclure une alliance avec Medlog, l'opérateur logistique du groupe MSC et propriétaire de Medway. Alliance qui pourrait déboucher sur la privatisation partielle de l'entreprise publique espagnole. Avec l'entrée de la compagnie maritime suisse, Renfe souhaite transformer sa division fret en un opérateur logistique intégré, dans le but ultime d'améliorer ses résultats et d'accroître ses activités tant en Espagne qu'à l'échelle internationale.

97%

des entreprises espagnoles de produits de grande consommation estiment que le secteur ferroviaire actuel ne répond pas à leurs besoins de transport.

Renfe Viajeros, opérateur ferroviaire espagnol de transport de voyageurs, débarque en Italie pour concurrencer l'entreprise publique Trenitalia. Renfe Voyageurs poursuit son plan d'expansion à l'international et s'intéresse aux marchés français, anglais, tchèque (Leo Express), portugais et italien. En Italie, le marché est dominé par l'entreprise publique italienne Trenitalia, également présent en Espagne au travers de sa filiale Iryo. La stratégie de Renfe serait différente de celle d'Iryo en Espagne. Au lieu de se lancer sur le segment italien de la grande vitesse (libéralisé depuis 2012 et avec deux opérateurs : renitalia et Italo), le groupe espagnol souhaite profiter des opportunités offertes par le marché ferroviaire régional, couvert par des obligations de service public (OSP). Renfe négocie avec un partenaire local (Longitude, une société italienne dirigée par la famille Arena) pour exploiter deux premières lignes situées dans le Piémont : les liaisons entre Cuneo-Saluzzo-Savigliano et Ceva-Ormea. Trenitalia a stoppé son offre de service sur ces lignes en 2012. Le gouvernement régional a l'intention de les réactiver. Renfe et son partenaire envisageraient un service avec une fourchette de 10 à 20 trains par jour, selon le couloir et la période de l'année, à partir de 2025. Pour lancer le projet, les promoteurs demandent au gouvernement piémontais une subvention annuelle d'environ 3,5 M€ afin d'offrir un « tarif journalier attractif ».

En Espagne, à la fin du mois de février, plus de 2 millions de cartes gratuites de transport pour les trains de banlieue et de titres à 50 % pour les lignes de moyenne distance ont été émis par Renfe. Ces titres sont valables jusqu'au 30 avril

Logement

La ministre espagnole du Logement présente l'indice de référence des prix, qui fonctionne dans toute l'Espagne comme un autre instrument de contrôle de l'augmentation des prix des loyers. Le secrétaire d'État au logement et à l'urbanisme, David Lucas, a précisé que le ministère « a fait un grand effort pour homogénéiser le système afin qu'il serve à l'ensemble du territoire espagnol, en sauvegardant les caractéristiques de chacune des zones par rapport aux différences résidentielles qui existent dans les régions autonomes et les villes espagnoles ». « En cas de hausse des prix, les régions autonomes seront appelées à réagir et à s'expliquer devant leurs citoyens » a-t-il ajouté. Cette nouvelle application permet de connaître la fourchette des valeurs locatives d'un logement et servira de base pour la fixation de certains loyers. Dans les zones tendues, identifiées par les régions autonomes (conformément à la loi 12/2023 du 24 mai sur le droit au logement), la valeur supérieure de la fourchette fixera la limite du loyer pour les nouveaux contrats de location passés par les « grands propriétaires » (propriétaires de plusieurs biens), ainsi que pour les contrats associés à des logements qui n'ont pas été loués au cours des 5 dernières années.

Tourisme

2023, meilleure année pour le tourisme portugais. Avec une hausse du prix des séjours de 30%, le Portugal a clôturé la « meilleure année de son histoire » dans le secteur touristique, avec un chiffre d'affaires de 25 Md€ en 2023 (+37,5% par rapport à 2019). D'après l'INE, les aéroports portugais ont accueilli 67,5 millions de passagers (+19% par rapport à 2022), surpassant le record prépandémique (de 12%), et les recettes touristiques ont atteint 6 Md€ (+20,1% par rapport à 2022 et +40,2% par rapport à 2019). En termes de marchés, le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne demeurent les principaux émetteurs. L'année 2023 a, néanmoins, vu « une croissance exceptionnelle » de la demande provenant des États-Unis, souligne le secrétaire d'État au Tourisme, au Commerce et au Services, Nuno Fazenda.

En 2023, l'activité touristique en Espagne s'est pleinement rétablie, avec des revenus et un nombre de visiteurs supérieurs à ceux de 2019. Le tourisme est à nouveau l'un des principaux moteurs

économiques du pays représentant 12,8% du PIB. De plus, les prévisions pour 2024 sont optimistes. Cependant, le maintien du leadership mondial et de la compétitivité nécessite une série d'efforts et d'engagements, selon l'étude "Forces, défis et objectifs pour consolider le leadership" réalisée par le groupe « *Mesa del turismo* » (groupe de rencontres, de dialogue et de formation d'opinion composé d'une centaine de personnalités, d'entreprises et de professionnels du secteur touristique privé espagnol). Parmi les principales revendications: l'homogénéisation de la politique touristique sur l'ensemble du territoire national; la création d'un ministère exclusif du tourisme; une plus grande participation au processus décisionnel des agents du secteur; davantage de fonds dans le budget national pour le tourisme; un nouveau système de formation et d'attraction des talents et la définition d'un plan national des ressources en eau.

Les Paradores : un investissement record pour leur rénovation.

Fondée en 1928, l'entreprise publiques *Paradores de Turismo de España* est propriétaire d'un certain nombre de sites hôteliers, à forte valeur patrimoniale, répartis dans tout le pays (châteaux, forteresses, couvents, monastères et d'autres édifices historiques). Turespaña, l'organisme public chargé de la promotion du tourisme en Espagne (rattaché au ministère de l'Industrie et du Tourisme) prévoit un investissement de 80 M€ pour la rénovation de 39 Paradores déclarés « Bien de Intérêt Culturel ». Cette enveloppe s'inscrit dans le cadre du Plan de relance. En outre, un appel d'offres de 11 M€ a été lancé pour l'élaboration, avant 2026, de plans directeurs de conservation de 53 bâtiments historiques du réseau.

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques. Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique régional de Madrid, Service économique de Lisbonne
espagne@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Madrid et SE de Lisbonne :

Emmanuel Cros, Alvaro Espino, Sandra de Gregorio, Nicolas Séjour, Sara Garcia

Abonnez-vous : espagne@dgtresor.gouv.fr