

VEILLE SECTORIELLE Benelux

Une publication du SER de La Haye et du SE de Bruxelles
Octobre 2024

Le chiffre du mois

LE CHIFFRE À RETENIR

5,15%

La part des véhicules 100%
électriques dans le parc
automobile du Bénélux en
2024

Région du Benelux

- Industrie automobile
- Électromobilité
- Ferroviaire

Belgique

- Procédure d'infraction de la Commission européenne en raison de l'absence d'un plan énergie-climat flamand.
- L'augmentation des coûts de construction de l'île énergétique Princesse Élisabeth soulève des inquiétudes dans le secteur privé.
- Lancement du premier appel d'offre pour tripler sa capacité d'énergie éolienne en mer.
- Un forum économique sur le thème de la décarbonation à l'occasion de la visite d'État en France.
- Fluxys entre au capital d'Elia

Luxembourg

- SES acquiert Intelsat et s'installe en Inde.
- IA : Subvention publique pour Next Gate Tech et projet de recherche sur la consommation énergétique de la technologie.
- Le marché immobilier est en tension.
- Une facturation de l'énergie incitant à étaler la consommation

- Un ordinateur quantique européen au Luxembourg

Pays-Bas

- Les énergies renouvelables représentent plus de la moitié de la production d'électricité au S1 2024.
- La ville de La Haye interdit les publicités promouvant les énergies fossiles dans l'espace public.
- Le principal opérateur de réseau TenneT a conclu son premier contrat flexible de fourniture d'électricité.
- Le plafonnement du nombre de vols à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol souhaité par le gouvernement néerlandais est moins important que précédemment.
- Les Pays-Bas cherchent à mieux contrôler l'usage des *fatbikes* par les adolescents en raison de nombreux accidents.
- Les Français *Transdev* et *Keolis* maintiennent voire étendent leur présence dans les transports urbains néerlandais.
- Le non-respect de la directive-cadre européenne sur l'eau (contraignante à partir de 2027) pourrait constituer une nouvelle menace juridique aux Pays-Bas.
- Ordinateur quantique européen à Amsterdam.
- Rotterdam accueillera d'ici 2030 une nouvelle usine de SAF.

Pays-Bas

L'industrie automobile néerlandaise représente 885 entreprises (dont 305 de plus de 2 salariés, CBS 2024). Le secteur génère 42 500 emplois directs et indirects et ses exportations créent une plus-value de 4,42 Md€ (2022, CBS) à l'économie néerlandaise. Le principal acteur industriel dans l'automobile est *VDL Nedcar*, qui a cessé la production de Mini pour BMW en 2024 (après en avoir assemblé 1,2 M d'unités en 10 ans), signant ce faisant la fin de la production de véhicules particuliers de série aux Pays-Bas. L'industrie néerlandaise est toutefois toujours présente dans l'assemblage de poids-lourds (électriques), avec en particulier *VDL Bus & Coach* et *Ebusco*. D'une manière générale, il apparaît actuellement que le marché du travail dans l'industrie automobile est tendu : à la fin du T2 2024, le secteur compte 8 300 postes vacants et 56% des employeurs déclarent pâtir d'une pénurie de main d'œuvre (2024, CBS).

En octobre 2024, le groupe industriel VDL a reçu une commande de la société de transport régional Arriva pour la livraison de 157 bus électriques. Les bus *VDL Bus & Coach* seront mis en service pour Arriva dans l'ouest du Brabant-Septentrional à partir du début de l'année prochaine. C'est une bonne nouvelle pour le groupe qui a vu ses ventes chuter de 34 % par rapport à l'année précédente, de même que ses bénéfices (3,3 M€ en 2023 contre 42 M€ en 2022). À noter que le groupe avait annoncé début 2024 la fermeture l'usine *VDL Nedcar* de Bornm entraînant le licenciement de 4 000 personnes suite à la cessation du contrat avec BMW (cf. ci-avant)..

Toujours dans le secteur des bus, le constructeur néerlandais Ebusco (fondé en 2012 à Deurne), spécialisé dans les bus entièrement électriques avec une carrosserie composite légère, a conclu avec succès un partenariat avec le producteur chinois de batteries *Gotion* en novembre 2024. Ce partenariat intervient dans un contexte difficile, après qu'Ebusco a publié des résultats décevants au S1 2024, dont une perte nette de 65 M€ (pour un CA de 38 M€), justifiant une augmentation de capital de 36 M€. Le partenariat avec *Gotion*, en sus de l'amélioration de l'autonomie des bus, devrait aider l'entreprise à s'exporter en Asie et à étendre son offre vers le secteur fluvial et maritime.

Belgique : Vers la fermeture de l'usine Audi à Forest.

Le 9 septembre 2023, la direction d'Audi Bruxelles a annoncé une restructuration de son usine de Forest, qui emploie 3 000 salariés et 1 000 sous-traitants. La décision fait suite à des ventes inférieures aux prévisions pour le Q8 e-tron, le seul modèle produit sur ce site. La production sera progressivement transférée vers des usines au Mexique et en Chine. Le 29 octobre 2024, la direction d'Audi Bruxelles a également annoncé que la production du Q8 e-tron cessera définitivement sur le site de Forest à partir du 28 février 2025. Engagée dans le processus d'information et de consultation avec les

représentants du personnel, la direction d'Audi a annoncé que les discussions avec les potentiels repreneurs de l'usine de Forest n'ont pas abouti. Les représentants du personnel, dénonçant un manque de transparence, envisagent des recours pour non-respect de la procédure « Renault ». Instituée par la loi du 13 février 1998 après la fermeture de l'usine Renault à Vilvorde, cette procédure encadre les licenciements collectifs. Depuis l'annonce de la restructuration de l'usine Audi à Forest, trois des cinq sous-traitants de l'usine ont à leur tour initié la première phase de la procédure « Renault ». **Cette restructuration intervient à un moment critique pour les constructeurs automobiles européens**, qui ont revu leurs prévisions à la baisse face à une demande en recul en Chine et en Europe, où les primes à l'achat de voitures électriques ont pris fin. La concurrence des constructeurs chinois accentue également la pression sur le marché européen, fragilisant davantage l'industrie locale.

Luxembourg

Au Luxembourg, le secteur automobile [revendiquait](#) en 2022 quelque 700 entreprises, représentant un CA cumulé de quelque 1,5 Md€ et 9 000 emplois, dans les différentes activités liées à la mobilité individuelle. La production industrielle de composants et pièces pour la construction automobile concernait 181 entreprises, représentées par l'association *Industrie luxembourgeoise des équipementiers de l'automobile* [ILEA](#). Fortement influencée par l'industrie dans le reste de l'Europe, l'industrie luxembourgeoise (*a fortiori* les entreprises entrant dans la chaîne de valeur de la construction automobile) a subi dans son ensemble un repli de production de 2,9% au cours des sept premiers mois de 2024, moindre que les -4% en zone euro sur la même période mais faisant suite à une baisse considérable au cours de l'année 2023 (-5,6% contre -2,1% en zone euro – [Statec](#)).

Le [baromètre de l'économie](#) publié par la chambre de commerce du Luxembourg confirme, comme dans les autres pays de la zone, l'inquiétude des entreprises quant à la pénurie de main d'œuvre et le prix de l'énergie.

Électromobilité

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, les principales aides pour les véhicules électriques vont bientôt prendre fin mais des subventions pour l'installation d'infrastructures de recharge par les entreprises sont mises en place.

(i) Les subventions à l'achat pour les voitures particulières électriques (SEPP) et pour les véhicules utilitaires sans émissions (SEBA) prendront fin le 1^{er} janvier 2025 pour les véhicules électriques neufs. (ii) À partir de 2026, les propriétaires d'un véhicule électrique léger paieront 75% de la **taxe sur les véhicules à moteur** (MRB, taxe trimestrielle dépendant du poids, de l'âge et du type de véhicule), dont ils sont actuellement exemptés. La taxe s'appliquera en intégralité à partir de 2030. Une correction de poids sera toutefois mise en place à partir de 2026 (compensant en partie le surpoids de la batterie). (iii) Enfin, la **taxe à l'achat** (BPM, taxe s'appliquant à tous les véhicules

légers neufs ou d'occasion achetés ou importés) s'appliquera à partir de 2025 aux véhicules électriques, avec un montant fixe de 200€.

Deux nouveaux régimes de subventions pour les infrastructures de recharge destinés aux entreprises ont ouvert en septembre/octobre pour subventionner l'installation d'infrastructures de recharge logistique :

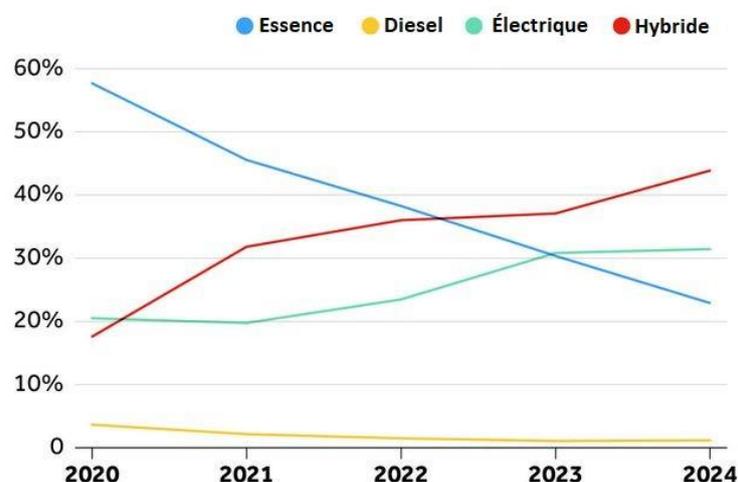
- La subvention [SPRILA](#) (*Subsidierегeling Private Laadinfractuур bij Bedrijven*, budget de 42 M€ pour 2024) concerne l'installation d'une infrastructure de recharge sur des terrains privés. Sont remboursés (i) une partie des frais d'achat et d'installation de points de recharge pour tous les types de VE, en fonction de la capacité de la borne de recharge et du type d'entreprise (à hauteur de 20% pour les grandes entreprises, de 40% pour les PME) ; (ii) jusqu'à 50% des frais de conseils externes sur la construction de points de recharge et une meilleure utilisation de l'espace sur le réseau électrique.
- La subvention [SPULA](#) (*Subsidierегeling Publieke Laadinfractuур Zwaar Vervoer*, budget de 15 M€ pour 2024) est destinée aux entrepreneurs qui engagent des coûts pour la construction ou l'expansion d'une infrastructure de recharge qui contribue à un réseau national (public) de véhicules électriques lourds.

En outre, si la capacité du réseau est insuffisante, il est possible de demander une subvention supplémentaire pour une batterie stationnaire par lieu de recharge (subvention alors tirée du budget de SPRILA et/ou SPULA).

La voiture hybride gagne davantage de parts de marché que la voiture électrique. C'est ce que révèle la BOVAG, l'association de l'industrie automobile, qui soutient que certains constructeurs ont besoin de véhicules hybrides pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.

La voiture hybride gagne des parts de marché

Pourcentage de voitures particulières vendues par type de motorisation



bron: BOVAG

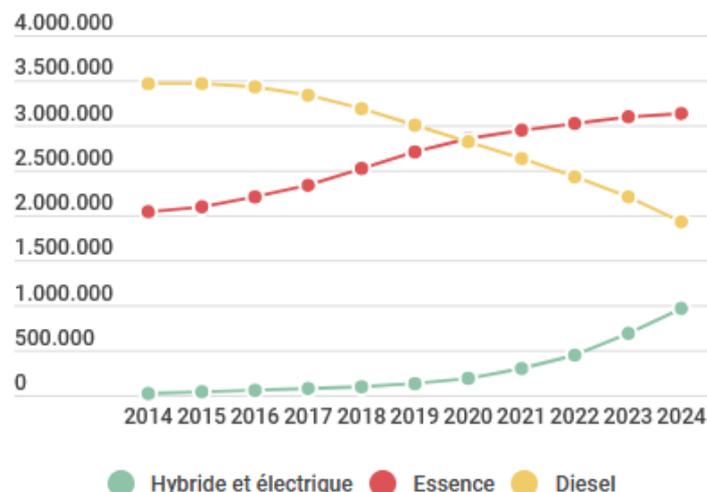
Toutefois, il faut rappeler que les véhicules électriques représentent 5,7% et les hybrides 3,8% du parc automobile néerlandais en septembre 2024.

Belgique

Le verdissement du parc automobile belge est tiré par la dynamique des véhicules de sociétés.

Selon Statbel, l'institut national de statistique, le nombre de voitures entièrement électriques a augmenté de 83,2 % pour atteindre 254 240 en 2024, tandis que les véhicules hybrides ont progressé de 32,1 %, s'élevant à 710 687. En revanche, le nombre de voitures thermiques a enregistré une baisse de 4,4 % par rapport à 2023, avec une légère hausse de 1,2 % pour les voitures à essence, mais un fort recul de 12,1 % pour celles au diesel. Avec une moyenne d'une voiture pour 1,9 habitant, le parc automobile belge compte près de 6 millions de voitures particulières, dont plus d'un million de véhicules de société. Les véhicules électrifiés représentent 48,3% des véhicules de sociétés, dont la moitié 100% électrique.

Évolution du nombre de voitures particulières selon le carburant 2014-2024 :



Source : Statbel

L'électrification du parc automobile belge s'est accompagné d'une accélération du déploiement des points de recharge. Selon l'Observatoire européen des carburants alternatifs, au troisième trimestre 2024, la Belgique comptait 63 353 bornes de charge lente (AC) et 3 982 bornes de charge rapide (DC), ce qui représente une augmentation respective de 71 % et 110 % par rapport à 2023. Cependant, la répartition des bornes sur le territoire montre des disparités significatives entre le Nord et le Sud du pays, avec environ 76 % des bornes situées en Flandre, contre 13 % en Wallonie et 10 % dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Luxembourg

En octobre 2024 est entré en vigueur le nouveau régime de subventionnement [Klimabonus Mobilité](#) pour l'achat de véhicules électriques. La prime à l'achat de **voitures électriques neuves** est porté à 6 000€ (contre 8 000€ auparavant) et soumis à des conditions de puissance et de durée de détention par le bénéficiaire de la subvention (36 mois contre 12 auparavant); et une prime pour

l'achat de **voitures électriques d'occasion** de plus de trois s'élevant à 1 500€ est introduite. Pour les **autres formes d'électromobilité**, la prime de l'État s'élève à 50% du prix d'achat hors TVA, avec des plafonds fixés à 600€ pour les vélos électriques et 1 000€ pour les cyclomoteurs (et assimilés) électriques.

Le parc automobile luxembourgeois comptait 38 000 véhicules électriques ou hybrides fin 2023, représentant 8,5% du parc automobile (5,13% électriques et 3,39% hybrides rechargeables – [Statec](#)). Comme dans les autres pays de la zone, les immatriculations de véhicules 100% électriques sont le fait de véhicules de société, puisqu'elles sont à 76,5% le fait de personnes morales au T3 2023 ([Chambre de commerce](#)).

Ferroviaire

Pays-Bas/Belgique : Les compagnies ferroviaires NS et SNCB/NMBS développent un service plus rapide entre les Pays-Bas et la Belgique.

À partir du 15/12/24, le nombre de trains entre les Pays-Bas et la Belgique doublera, passant de 16 à 32 par jour, avec le lancement d'une nouvelle ligne plus rapide. **Les trains de la nouvelle ligne Eurocity Direct** circuleront 16 fois/jour (soit 1 train/heure à partir de 6h) entre Amsterdam Zuid et Bruxelles Midi, avec des arrêts à Schiphol, Rotterdam et Anvers. La ligne sera également prolongée jusqu'à Lelystad. Elle sera opérée par la NS avec des trains ICNG et des tarifs à partir de 25€. **La ligne Intercity actuelle** entre Amsterdam Centraal et Bruxelles Midi est raccourcie et renommée **Eurocity** ; les trains circuleront 16 fois/jour entre Rotterdam et Bruxelles Midi. Elle sera opérée par la SNCB, avec des tarifs à partir de 13,10€.

La ligne Eurocity Direct permettra ainsi de réaliser le trajet Bruxelles-Amsterdam en un peu plus de 2h (réduisant le temps de trajet de $\frac{3}{4}$ d'heure par rapport à l'offre NS actuelle).



Source : [NS International](#)

Luxembourg

Le 15 octobre 2024 s'est tenu un Comité régional des services de transport (Corest) Sillon Lorrain Nord, occasion pour les usagers, la région Grand est, la SNCF et les CFL (chemins de fer luxembourgeois) d'échanger sur la vie de la ligne. Cette [réunion](#) a été l'occasion d'annoncer la mise en place de vélos « Fluo » en libre service dans quatre gares de l'axe Metz-Luxembourg et de présenter l'état d'avancement des travaux en cours.

Belgique

Procédure d'infraction de la Commission européenne en raison de l'absence d'un plan énergie-climat flamand.

La Commission européenne a initié une procédure d'infraction contre la Belgique en raison de la non-soumission du plan national énergie-climat (PNEC) avant la date limite du 30 juin 2024.

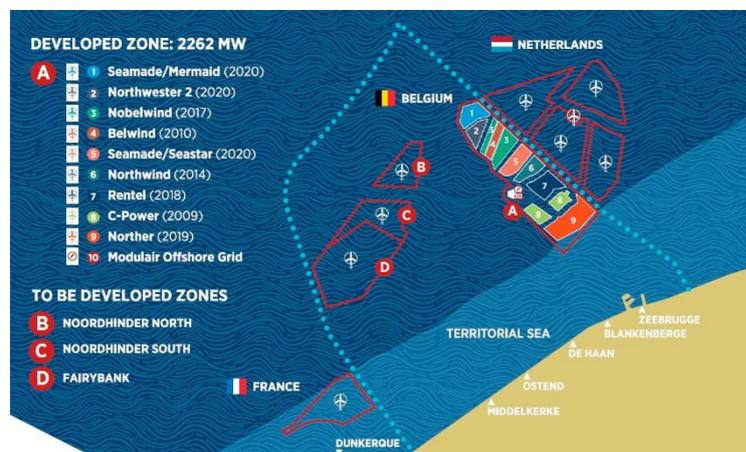
L'augmentation des coûts de construction de l'île énergétique Princesse Élisabeth soulève des inquiétudes dans le secteur privé.

Le 25 octobre 2024, *Elia*, gestionnaire belge du réseau de transport d'électricité, a signé avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) une ligne de crédit 650 M€ destinée à financer la construction de l'île énergétique artificielle Princesse Élisabeth, située en mer du Nord belge. Ce projet d'un coût total initialement estimé à 2,2 Md€, dont la réalisation a démarré en mars 2024 pour une livraison prévue en août 2026, se situe à environ 45 km des côtes belges dans une zone dédiée à l'éolien en mer et vise à construire une plateforme de connexion pour de futurs parcs éoliens d'une capacité totale de 3,5 GW. Malgré ce partenariat, des inquiétudes se font jour quant à des estimations nouvelles du coût total de l'île, ce qu'*Elia* peut répercuter sur les usagers. Ainsi, *Febielec*, l'association des grands consommateurs d'électricité en Belgique, évoque un montant de 8 Md€ et s'inquiète de l'impact sur la compétitivité des industries belges si les tarifs liés à la haute tension venaient à augmenter en conséquence. Pour rappel, la construction de l'île Princesse Élisabeth a été confiée au consortium *TM Edison*, composé des entreprises belges *DEME* et *Jan De Nul*, pour un investissement de 600 M€. *Elia* a par ailleurs attribué, en juin 2024, trois contrats pour un montant total de 1,45 Md€ : deux pour l'installation de 330 km de câbles pour le courant alternatif HVAC (répartis entre *DEME / Hellenic Cables* et *Jan De Nul / LS Cable System*); et un contrat pour l'installation des sous-stations HVAC (confié au consortium *HSI* regroupant : *Lemants*, filiale d'Eiffage Métal, *HSM Offshore Energy* et *IV Offshore & Energy*). L'attribution du contrat pour l'interconnexion hybride en courant continu (HVDC) reste encore à finaliser.

Lancement du premier appel d'offre pour tripler sa capacité d'énergie éolienne en mer.

Le 28 octobre 2024, le gouvernement belge lancera le premier appel d'offres pour une tranche de 700 MW dans la Zone Princesse Élisabeth, dédiée au développement de l'éolien offshore. Deux autres lots de 1 400 MW chacun, seront attribués entre 2026 et 2028. Ces initiatives visent à tripler la capacité éolienne en mer de la Belgique pour atteindre 5,8 GW d'ici 2030, soit environ un quart de la capacité de production électrique nationale. Le **coût de ce premier lot** est estimé à 2 Md€, pour un investissement total des trois lots (3,3 GW) estimé à 10 Md€. À partir du 28 octobre, les soumissionnaires disposeront de neuf mois pour constituer les dossiers et trois mois pour l'évaluation par la Direction Générale de l'Énergie. Ils seront évalués selon trois critères principaux : technique, prix et environnement. Les offres seront notées en fonction du prix de l'électricité proposé, avec un plafond fixé à 95 €/MWh. Par ailleurs, la participation citoyenne, qu'elle soit directe ou indirecte, sera un

critère déterminant dans l'évaluation des propositions. Les soumissionnaires devront rendre le parc éolien opérationnel dans les 48 mois suivant l'annonce de l'offre retenue. Les parcs seront reliés à l'île artificielle « **Princesse Élisabeth** » susmentionnée. Selon le baromètre éolien 2024 d'EurObserv'ER, la Belgique se classe parmi les cinq premiers pays européens pour la capacité éolienne offshore installée. De 2003 à 2011, neuf concessions ont été attribuées dans la mer du Nord belge. **En 2023, ces parcs ont enregistré une production record de 8 TWh, représentant 10,5 % du mix électrique du pays.**



Source : Belgian Offshore Platform⁵

Un forum économique sur le thème de la décarbonation à l'occasion de la visite d'État en France.

Lors de la visite d'État en France du couple royal belge, un forum économique sur le thème « **La décarbonation des entreprises : quelles collaborations franco-belges pour le futur ?** » s'est tenu le 15 octobre 2024 aux Salons Hoche à Paris. Cet événement a rassemblé des entreprises françaises et belges venues partager leurs solutions pour réduire l'empreinte carbone de l'industrie. Parmi les interventions marquantes, *Jan De Nul*, en partenariat avec *EDF Renewables*, a présenté le projet de construction du parc éolien offshore de Saint-Nazaire, le premier parc éolien en mer installé en France et mis en service en novembre 2022. Le groupe John Cockerill, associé à *Technip Energies*, a dévoilé leur coentreprise, *Rely Solutions*, dédiée à la fourniture d'unités clés en main pour la production d'hydrogène sur site. Un autre tandem, formé de *D-Carbonize*, expert en comptabilisation carbone, et de *Backliz*, spécialisé dans la location de véhicules électriques reconditionnés, a proposé des véhicules électriques d'occasion, accompagnés d'une mesure précise de leur impact écologique. **En marge du forum, le Conseil de l'Hydrogène belge (BHC) et France Hydrogène ont signé un mémorandum d'entente pour promouvoir la collaboration franco-belge dans le domaine de l'hydrogène.** Cet accord vise à recenser et présenter les projets commerciaux en cours entre entreprises françaises et belges, et à identifier les complémentarités entre les acteurs des deux pays afin de favoriser des coopérations tout au long de la chaîne de valeur.

Fluxys entre au capital d'Elia.

Le 25 octobre 2024, *Fluxys*, gestionnaire du réseau gazier belge, a signé un accord de principe avec *Publi-T*, actionnaire majoritaire (44,8 %) d'*Elia Group*, gestionnaire du réseau de transport d'électricité en Belgique. Dans le cadre de cet accord, ***Fluxys* deviendra actionnaire minoritaire d'*Elia*** afin de soutenir son plan d'investissement de 30 Md€ prévu pour 2024-2028, nécessitant une levée de fonds d'environ 4,5 Md€. Concrètement, *Publi-T* et *Fluxys* créeront une structure commune dans laquelle *Publi-T* versera sa participation de 44,8 % dans *Elia Group*. Cet accord permettra à *Publi-T* et *Fluxys* d'apporter des capitaux supplémentaires au fil du temps, pour répondre aux futurs besoins de financement d'*Elia Group*. ***Publi-T* est un holding public** détenu par les communes flamandes (60 %), les communes bruxelloises (10 %) et les communes wallonnes via la Socofe (30 %). La Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPIM) envisagerait également d'investir dans *Publi-T*. ***Fluxys SA* est pour sa part détenue à 77,4 % par Publigaz, un autre holding communal** énergétique partageant en grande partie le même actionnariat que *Publi-T*.

Luxembourg

SES acquiert Intelsat et s'installe en Inde.

L'entreprise luxembourgeoise **SES**, leader mondial des **télécommunications par satellite**, a acquis l'Américain *Intelsat* pour quelque 2,8 Md€ au printemps 2024, permettant d'envisager le développement de services d'Internet par satellite aux navires et aéronefs, y compris dans le secteur de la Défense, secteur très concurrentiel dans lequel sont déjà actives *Starlink* et *Kuiper*. Les deux entreprises comptent autour de 2 000 salariés (dont 50 au Luxembourg pour *Intelsat* et 680 pour *SES*) chacune dans le monde et font donc partie des PME. Dans la foulée de cette annonce, **SES a indiqué prévoir de se développer en Inde** en précisant en octobre 2024, en réponse à des inquiétudes du principal syndicat de salariés, que ce développement serait sans préjudice de la localisation au Luxembourg de son siège social, principal lieu d'activité de l'entreprise.

IA : Subvention publique pour *Next Gate Tech* et projet de recherche sur la consommation énergétique de la technologie.

Le gouvernement luxembourgeois investit à hauteur de **2,48 M€** dans le projet **NGT Intelligence** de l'entreprise **Next Gate Tech**, d'un total de 5,5 M€. L'entreprise *Next Gate Tech*, qui fournit des solutions technologiques pour le secteur des fonds d'investissement, entend par ce projet améliorer le traitement des données financières traitées par les applications actuelles de l'entreprise, en vue de mettre en œuvre des technologies d'intelligence artificielle.

L'institut luxembourgeois des sciences et technologies LIST mène en partenariat avec Intel un [programme de recherche](#) afin de réduire considérablement la consommation énergétique de l'Intelligence artificielle (IA).

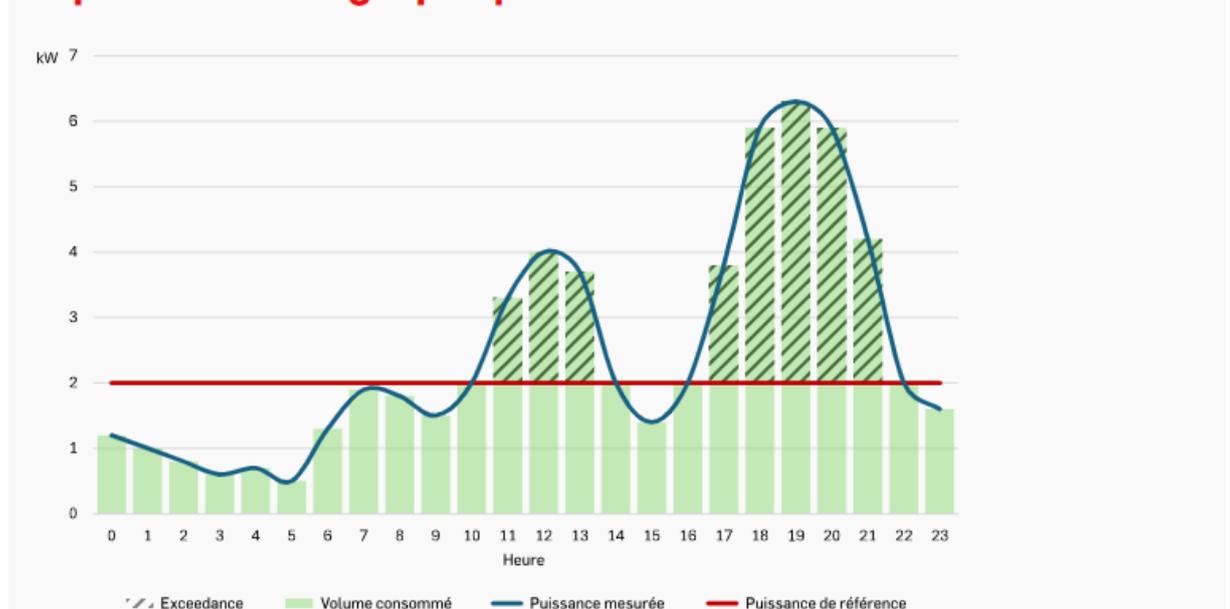
Le marché immobilier est en tension.

Plusieurs études mettent en évidence l'extrême tension sur le marché de l'immobilier luxembourgeois. L'institut statistique [Statec](#) affirme ainsi que « la dégradation dans la construction est bien plus prononcée au Luxembourg que dans la zone euro, avec un recul de la valeur ajoutée brute de 16% depuis 2022 », expliquant possiblement la hausse des prix jusque dans les villes limitrophes de France et d'Allemagne (comme souligné par [l'Observatoire de l'habitat](#)). La région française du *Grand est* est d'ailleurs une des régions françaises où l'immobilier est le plus cher selon [l'Insee](#).

Une facturation de l'énergie incitant à étaler la consommation

À compter de 2025, le tarif d'utilisation du réseau électrique incitera le consommateur à étaler sa puissance, avec pour avantage de réduire les pics de puissance. L'IRL (institut luxembourgeois de régulation), qui approuve ce tarif tel qu'appliqué par les gestionnaires de réseau, a publié la nouvelle « [structure tarifaire](#) », dans laquelle les consommateurs se voient attribuer une puissance de référence (en rouge dans le diagramme ci-après) et se verront facturer le volume d'énergie consommée avec un niveau de puissance supérieur à cette référence à un prix supérieur (partie hachurée du diagramme ci-dessous).

Représentation graphique de la nouvelle structure tarifaire



Source : [ILR](#) (illustration de la structure tarifaire de l'utilisation du réseau électrique pour un exemple de profil de consommation-type au cours d'une période de 24h)

Un ordinateur quantique européen au Luxembourg

Le 7^e ordinateur quantique européen revient au Luxembourg; dénommé MeluXina-Q, il sera hébergé par LuxProvide, le centre de compétences qui gère le supercalculateur actuel MeluXina. Le projet,

d'un montant total de 17 M€, est cofinancé par EuroHPC JU et le gouvernement luxembourgeois. Il devrait doter le Luxembourg dès le T1 2026 d'une unité de traitement quantique de 10 qubits, qui auront vocation à évoluer rapidement vers une capacité de 80 qubits.

Pays-Bas

Les énergies renouvelables représentent plus de la moitié de la production d'électricité au S1 2024.

Au premier semestre 2024, pour la première fois aux Pays-Bas, plus de la moitié de l'électricité du pays a été produite à partir de sources renouvelables (53%, CBS). La production a augmenté de 1% pour atteindre 60,5 Md de kWh. Dans le détail, les énergies éolienne (17,4 Md de kWh, +34% en ga avec la mise en service de plusieurs parcs éoliens offshore), solaire (11,7 Md de kWh, +7,3% en ga) et la biomasse (3,0 Md de kWh, -15,7% en ga) représentent respectivement 29%, 19% et 5% de la production d'électricité. Le gaz naturel (21,3 Md de kWh, -5,9% en ga) reste la principale source de production d'électricité, tandis que l'usage du charbon a décliné (3,9 Md de kWh, -34,5% en ga) en raison d'une électricité éolienne et solaire moins chère rendant le charbon peu compétitif ; le gaz et le charbon représentent respectivement 35% et 7% de la production d'électricité du pays. Le reste de l'électricité est produit à partir d'énergie nucléaire (3%), de produits pétroliers (1%) et autres combustibles non renouvelables (1%). À noter que la consommation d'électricité a augmenté de 5% pour atteindre 55,8 Md de kWh. Les Pays-Bas restent exportateurs d'électricité, même si les importations d'électricité ont augmenté de 4% et les exportations (notamment vers la Belgique et l'Allemagne) ont diminué de 10%.

La ville de La Haye interdit les publicités promouvant les énergies fossiles dans l'espace public.

La ville de La Haye est la première ville du monde à interdire la publicité pour les énergies fossiles dans l'espace public. Le 12/09/24, le Conseil municipal de La Haye a adopté une loi interdisant la publicité pour les énergies fossiles (voyages en avion, voitures thermiques, contrats d'énergie polluants...) dans l'espace public à partir du 1er janvier 2025, suite à une proposition du Parti pour les animaux (PvdD). Cette interdiction a été relayée par la presse internationale qui pointe que cette mesure s'inscrit dans la politique de la ville de devenir neutre en carbone à horizon 2030.

Le principal opérateur de réseau TenneT a conclu son premier contrat flexible de fourniture d'électricité.

Le 26/08/24, l'opérateur TenneT a conclu le premier contrat d'énergie comportant des clauses selon lesquelles l'abonné est tenu à des plages horaires pour prélever ou fournir de l'électricité au réseau. Il s'agit de Giga Storage, entreprise de stockage d'énergie avec un projet de batterie de 1,2 GWh à Delfzijl (au nord du pays). Le contrat stipule que l'entreprise peut utiliser le raccordement à haute

tension 85% du temps, ce qui permet à l'entreprise de diviser ses frais de raccordement par deux et, surtout, de ne pas avoir à attendre pour un raccordement. Cette forme de contrat a été autorisée par le régulateur ACM pour lutter contre les problèmes de saturation du réseau électrique qui caractérisent le système énergétique néerlandais, avec des listes d'attente pour un raccordement électrique qui ne cessent de croître (environ 10 000 entreprises à octobre 2024).

Le plafonnement du nombre de vols à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol souhaité par le gouvernement néerlandais est moins important que précédemment.

Le gouvernement néerlandais a annoncé le 04/09/24 à la Chambre basse du Parlement viser un plafonnement des vols de 475 à 485 000 vols par an à partir de novembre 2025 (contre 440 000 dans le plan initial de 2022 et 500 000 actuellement) et une limitation des vols de nuit à 27 000/an (contre 32 000 actuellement). À noter qu'en 2023, Schiphol a accueilli environ 442 000 vols. Avec ce plan de plafonnement bien moins ambitieux, le bruit serait réduit de 17%. Le ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau M. Barry Madlener s'est dit fier de ce plan et du bon équilibre trouvé entre intérêts de l'environnement et de l'aviation, les engagements du secteur permettant ce rehaussement du plafond : KLM s'est engagé à déployer des avions plus silencieux la nuit, KLM et Transavia à renouveler rapidement leur flotte et Schiphol à facturer des tarifs plus élevés aux compagnies aériennes qui utilisent des avions bruyants.

Ce plan (destiné à être précisé) a été envoyé pour évaluation à la Commission européenne pour une réponse d'ici mai 2025 et une mise en place visée pour novembre 2025.

« L'engagement envers l'aviation se concentre sur la protection juridique des résidents locaux (niveaux de bruit) et sur la réglementation, tout en maintenant la qualité du réseau de Schiphol. Nous sommes fiers de Schiphol et de ses connexions avec le reste du monde. La poursuite de la croissance de Schiphol est possible à long terme avec des avions plus silencieux et plus propres. » Accord de coalition, 13/09/24

Les Pays-Bas cherchent à mieux contrôler l'usage des fatbikes par les adolescents en raison de nombreux accidents.

Le 23/09/24, une majorité de députés à la chambre basse a finalement voté en faveur du port obligatoire du casque et d'un âge minimum de 14 ans pour l'usage de fatbikes (vélos électriques aux pneus très larges, adaptés à un usage tout terrain). Le ministre chargé des Transports, M. Madlener, s'était jusqu'à présent opposé à une limite d'âge, arguant du fait qu'une telle restriction pourrait dissuader les adolescents de se rendre à l'école à vélo. **Ces débats**

interviennent dans un contexte marqué par la hausse des accidents et des nuisances causés par les vélos en question (140 accidents lors du premier semestre 2024, soit presque deux fois plus que sur l'ensemble de l'année 2023, avec 47% des victimes âgées entre 12 et 15 ans). Des exigences en matière d'homologation des véhicules ont été introduites pour en améliorer le contrôle et la qualité. Une inspection au cours de l'été a permis de saisir près de 16 500 *fatbikes* illégaux (et débridés) en provenance de Chine lors d'actions principalement conduites dans le port de Rotterdam. **Des premières conséquences économiques sont apparues** : *Urban Mobility*, l'entreprise à l'origine des *fatbikes Doppio*, a été déclarée en faillite par le tribunal d'Amsterdam début octobre. La décision des assureurs de ne plus assurer les *fatbikes* contre le vol a conduit les sociétés de leasing à cesser de proposer les produits de l'entreprise, accélérant sa déperdition. **Des tentatives de contournement** du nouveau dispositif législatif émergent, à l'instar du développement du *skinny bike* qui substitue au modèle controversé une version quasi-identique mais avec des roues plus fines et une selle plus courte et réglable en hauteur. Les fabricants de *fatbikes* plaident pour des obligations identiques pour tous les vélos électriques.

Les Français *Transdev* et *Keolis* maintiennent voire étendent leur présence dans les transports urbains néerlandais.

***Transdev* a remporté après appel d'offres le marché des transports urbains de l'agglomération d'Utrecht pour un montant d'1,7 Md€ sur une durée totale de dix ans à partir de 2025** (anciennement opéré par Qbuzz). *Transdev* exploitera un réseau constitué de 50 lignes de bus et trois lignes de tramway et a prévu d'investir 350 M€ pour renouveler la flotte de bus qui doit être intégralement électrifiée d'ici 2028. ***Keolis* a renouvelé son contrat (effectif depuis 2016) avec Utrecht pour le réseau de bus en périphérie de la ville.** Ce contrat, d'une durée de dix ans à partir de décembre 2025 également, prévoit l'exploitation et la maintenance du réseau de bus de la banlieue d'Utrecht, pour un montant total de 750 M€. Le renouvellement de son contrat était important pour *Keolis*, pour lui permettre de maintenir une présence aux Pays-Bas. Il s'agit des plus grandes concessions de transport des Pays-Bas qui font l'objet d'appels d'offres publics. *Keolis* et *Transdev* ont convenu de proposer des transports en commun sous le nom commun U-OV.

Le non-respect de la directive-cadre européenne sur l'eau (contraignante à partir de 2027) pourrait constituer une nouvelle menace juridique aux Pays-Bas.

D'après un rapport du PBL (office néerlandais de planification écologique) publié le 20/09/24, la qualité dégradée des masses d'eau pourrait entraver les programmes de construction d'infrastructures (logements, parcs d'activités, routes) à moyen terme. La qualité des eaux de surface néerlandaises ne répond pas dans l'état actuel aux exigences formulées par la directive-cadre sur l'eau (DCE) dont

l'objectif contraignant est d'atteindre un bon état chimique à partir de 2027. Les projets de développement urbain pourraient être contrariés (en particulier l'obtention de l'autorisation environnementale) si la situation ne s'améliore pas d'ici cette date. **Le cabinet de conseil Witteveen+Bos a évalué le coût socio-économique potentiel du non-respect de la DCE à près de 17,5 Md€ par an.** Près d'un tiers des projets de construction pourraient être compromis par une mauvaise qualité de l'eau.

Un ordinateur quantique européen à Amsterdam.

L'entreprise commune *JU EuroHPC* a [annoncé](#) le 22 octobre 2024, avoir sélectionné le consortium SSQ-HPC et le site SURF pour héberger et exploiter aux Pays-Bas un ordinateur quantique EuroHPC. Cet ordinateur quantique, dans sa phase initiale, offrira au moins 16 qubits physiques et devrait entrer en service à l'été 2026. Il emploiera la technologie encore inédite des qubits de spin à semi-conducteurs, qui offre un grand potentiel pour le traitement de l'information quantique à grande échelle. Le projet est cofinancé à 50% (et dans la limite de 10 M€) par l'entreprise commune *JU EuroHPC* provenant du programme européen *Digital Europe* et par les contributions des États participants. Parmi les entreprises néerlandaises potentiellement impliquées (et qui ont vocation à être précisées dans une « convention d'hébergement » en cours de négociation), la start-up [Groove Quantum](#) est pressentie pour fournir l'ordinateur ; plusieurs de ses fournisseurs se trouvent à Delft.

Rotterdam accueillera d'ici 2030 une nouvelle usine de SAF.

Les entreprises *Power2X* (producteur d'hydrogène vert) et *Advario* (constructeur de réservoirs de stockage) investissent conjointement **1,5 Md€ dans une usine de carburants durables pour l'aviation (SAF).** D'une capacité de 250 000 tonnes de carburant (~7 000 vols entre Amsterdam et New York), produira du carburant dit « eSAF », fabriqué à partir de méthanol obtenu via de l'hydrogène décarboné, réduisant ainsi l'empreinte carbone. *Power2X* et *Advario* ambitionnent d'approvisionner 40 % des besoins européens en SAF.

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 : Services Économiques de La Haye et Bruxelles
aude.robin-mitreviski@dgtresor.gouv.fr, arnaud.boulanger@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de de La Haye et SE de Bruxelles

Abonnez-vous : lahaye@dgtresor.gouv.fr