

# Synergrid Magazine



Édition 2 | Mars 2022

LEMP, une plateforme axée sur la mobilité durable

Le terminal GNL de Fluxys à Zeebrugge

Les avantages de la recharge intelligente et échelonnée

Les défis de la mobilité électrique pour la politique énergétique de demain

Les membres sous les projecteurs



Patrick Reyniers



**« Ce numéro ouvre de nouvelles perspectives fédératrices en offrant à nos membres un espace de choix dans la deuxième partie de ce magazine. »**

## Avant-propos

Le 24 septembre dernier, Synergrid a organisé un webinaire sur le thème de la mobilité, et principalement de l'électromobilité. Vous le savez, la Commission européenne souhaite réduire les émissions de CO2 de 55 % d'ici à 2030, notamment en favorisant la mobilité électrique. Le projet est ambitieux !

En réponse à cette objectif européen, nous nous sommes inscrits dans une démarche constructive en nous associant avec d'autres fédérations il y a quelques années pour créer la plateforme Low Emission Mobility Platform (LEMP). En page 5, Laurent Willaert, de la FEBIAC, vous présente cette collaboration et cet échange de connaissances entre fédérations.

Le gaz n'est pas en reste : les carburants alternatifs tels que le GNL (p. 9) sont en plein essor. Le terminal GNL de Fluxys à Zeebrugge gère l'importation et l'exportation de ce gaz naturel liquide vers l'étranger.

Au sein du secteur, nous réfléchissons proactivement à la meilleure manière de préparer les réseaux belges à l'afflux prochain de véhicules électriques comme l'ont exposé Frank Vanbrabant et David Vangulick lors de notre webinaire du 24 septembre. « Investir dans une infrastructure solide et porter nos efforts sur la répartition de la charge dans le temps comme dans l'espace : c'est ainsi que nous maintiendrons l'équilibre des réseaux. » (p. 11) Le bureau d'études Baringa (p. 15) a collaboré avec Synergrid en cette matière en alimentant par ses recherches macro-économiques les différentes options de recharge et leur impact sur le réseau électrique.

Un projet orienté vers l'avenir. Nous nous appuyons pour cela sur des investissements intelligents et sur des travaux de recherche ambitieux.

Ma mission comme nouveau Secrétaire Général de Synergrid est de mener à bien ce projet comme bien d'autres. Nous y reviendrons dans les prochains numéros de ce magazine.

Last but not least : ce numéro ouvre de nouvelles perspectives fédératrices en offrant à nos membres un espace de choix dans la deuxième partie de ce magazine.

Bonne Lecture,

Patrick Reyniers  
Secrétaire Général



## Rencontre avec la LEMP, une plateforme axée sur la mobilité durable et orientée vers l'avenir

La Low Emission Mobility Platform (LEMP) a été créée en 2020. Il s'agit d'une plate-forme coopérative multidisciplinaire dont les travaux sont consacrés au transport durable de passagers et de marchandises. Son objectif ? Permettre l'échange d'informations entre les fédérations sur les technologies vertes, afin que leur utilisation soit plus accessible pour les particuliers, les entreprises et les autorités publiques. Aujourd'hui, la LEMP joue un rôle de pionnier en matière de mobilité zéro émission et de décarbonation en Belgique. Laurent Willaert, directeur des affaires publiques de la FEBIAC, explique la mission et le fonctionnement de la plate-forme.

### Collaboration entre fédérations

La LEMP a été créée à l'initiative de la FEBIAC, la fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, en collaboration avec Synergrid, Agoria, la Confédération de la Construction, Comeos, la FEBEG, Renta et TRAXIO. L'objectif est de prendre conscience des défis respectifs et de partager les connaissances entre membres.

« Dans les années à venir, notre mobilité va connaître une véritable révolution, avec une augmentation des véhicules électriques sur batterie ainsi que des motorisations à hydrogène et à faibles émissions », explique Laurent Willaert. « Un sujet complexe, à propos duquel circulent de nombreuses informations erronées ou incomplètes. Pour parvenir à une mobilité sans émission de CO<sub>2</sub>, un flux d'informations correct entre les différents secteurs est crucial. La LEMP réunit les huit fédérations belges leaders dans ce domaine et permet une concertation constructive, en apportant une réponse pratique aux questions des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics. »

*« Où et comment recharger les véhicules électriques ? Comment rendre l'électrification attrayante et abordable ? La LEMP consulte, analyse et conseille les pouvoirs publics sur de multiples sujets relatifs à la mobilité à faibles émissions dans l'élaboration des politiques. »*



### Un rôle clé pour les décisions politiques

Des infrastructures de recharge intelligentes à l'électrification du transport de marchandises, les membres de la LEMP disposent d'une expertise hors du commun dans leur domaine et chaque fédération détient une pièce du puzzle. « La centralisation des connaissances est extrêmement précieuse, affirme Laurent Willaert, surtout pour les pouvoirs publics qui prennent des initiatives politiques pour développer rapidement la mobilité à émission faible voire nulle ».

« L'objectif zéro émission pose des défis majeurs aux autorités publiques. Pensez par exemple à la nécessité d'un cadre fiscal prévisible, à des options de recharge suffisantes dans les parkings souterrains ou à un réseau électrique solide. La LEMP conseille les pouvoirs publics dans la prise de décisions politiques stratégiques au sujet de l'électrification et d'autres technologies zéro émission. Les thèmes abordés sont à la fois variés et complexes : décarboner le transport de marchandises avec des infrastructures de recharge électrique, développer des stations-service à hydrogène ou encore définir les bons incitants financiers sont des défis à part entière. »

« La LEMP est un projet pionnier en Europe. En tant que plateforme de coopération orientée vers l'avenir, nous avons pour ambition de générer un flux d'informations fiable pour les particuliers, les entreprises et les autorités publiques. »



## Le terminal GNL de Fluxys à Zeebrugge, plaque tournante de l'énergie verte en Europe du Nord-Ouest

Dans la transition vers des transports à faible émission de carbone, l'hydrogène est de plus en plus cité comme le carburant de l'avenir. Malgré les perspectives offertes par cette source d'énergie durable, la production, le stockage et la distribution de l'hydrogène n'en sont encore qu'à leurs balbutiements. Une alternative accessible ? Le gaz naturel liquide, mieux connu sous le nom de GNL. Le terminal GNL de Fluxys à Zeebrugge fait figure de pionnier pour la fourniture et le stockage de ce carburant, désormais plus respectueux de l'environnement.

### Leader en matière d'approvisionnement en énergie durable

Celles et ceux qui ont suivi notre webinar ont déjà pu découvrir les atouts environnementaux du GNL pour le transport terrestre et maritime. Son avantage principal ? Ce gaz naturel liquide émet beaucoup moins de CO<sub>2</sub> et de particules fines que d'autres énergies fossiles. Il permet en outre une utilisation beaucoup plus silencieuse que celle d'un moteur diesel. En Belgique, le terminal GNL de Fluxys à Zeebrugge joue un rôle crucial dans le chargement et le déchargement des méthaniers transportant du GNL dans le nord-ouest de l'Europe.

### Des extensions en vue

Depuis 2020, Zeebrugge est le premier terminal GNL biocertifié d'Europe. Ainsi, Fluxys proposera bientôt à ses clients de nombreux services liés au bio-GNL. Une étape importante vers la décarbonation, surtout à l'heure où de plus en plus de sociétés de transport de marchandises passent au GNL. Pour faire face à cette demande croissante, Fluxys étendra d'ailleurs le terminal avec quatre nouveaux quais de chargement de camions supplémentaires d'ici 2024. Vous souhaitez découvrir ce que le GNL signifie pour le secteur des transports et la qualité de l'air ? [Cette vidéo présente le fonctionnement du terminal de Fluxys.](#)



## « Des infrastructures solides et des comportements de recharge intelligents : c'est ainsi que nous maintenons les réseaux électriques en équilibre »

Frank Vanbrabant et David Vangulick, à propos de l'impact des voitures électriques sur nos réseaux belges

Dans un monde où l'électromobilité gagne du terrain, les gestionnaires de réseau sont confrontés à un formidable défi. Frank Vanbrabant, CEO de Fluvius, et David Vangulick, président du groupe de travail « Mobilité à faible taux d'émission » de Synergrid, nous éclairent sur l'avenir de la voiture électrique.

**Bonjour Frank. Parallèlement à l'augmentation de l'électromobilité, le Bureau du Plan prévoit une hausse de la consommation électrique. À quel avenir Fluvius se prépare-t-elle ?**

Frank : « Il est effectivement vrai que notre mobilité est de plus en plus liée à l'électricité. Tant au niveau fédéral que flamand, les ambitions ont été revues à la hausse cette année. En tant que gestionnaire de réseau, nous veillons à ce que nos réseaux offrent une capacité suffisante pour supporter le nombre de véhicules électriques. Bien que nous disposons encore aujourd'hui d'une capacité de réserve, nous nous préparons déjà à l'avenir en renforçant progressivement les réseaux ».

**Un vrai défi ! Comment faites-vous cela concrètement ?**

Frank : « Nous nous penchons actuellement sur un plan d'investissement pour les années à venir, en prévoyant des ressources suffisantes pour faire face au nombre croissant de voitures électriques. Outre ce processus d'investissement, il est essentiel d'adopter un comportement intelligent en matière de rechargement. Si nous voulons maîtriser les pics de consommation et le montant des investissements qui en découlent, nous devons encourager les utilisateurs de véhicules électriques à recharger leur voiture au bon moment et de la bonne manière. Nous recommandons, par exemple, que le rechargement à domicile se fasse en dehors des heures de pointe du soir, et lentement ».

**David, Synergrid a également mené des études sur l'électromobilité. Ces chiffres corroborent-ils les recherches du Bureau du Plan ?**

David : « Oui. À cet égard, nous tenons compte de différents scénarios, tant en termes de comportement de conduite que d'utilisation. L'augmentation du télétravail, par exemple, permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus, et donc la consommation d'énergie. D'autre part, comme Frank vient de le

Frank Vanbrabant, CEO Fluvius

« Préparer les réseaux électriques à l'essor de l'électromobilité est une problématique à deux niveaux : outre investir dans une solide infrastructure, nous devons nous concentrer sur la charge échelonnée, à la fois dans le temps et dans l'espace. »

David Vangulick, Président groupe de travail LEM Synergrid

« La plupart des gens parcourent moins de 50 kilomètres en voiture chaque jour. Une borne de rechargement de 3,6 kW fournit alors une capacité suffisante ».



mentionner, le comportement en matière de rechargement a un effet énorme. Si nous rechargeons tous nos voitures électriques à 18 heures, l'impact sera plus important que si nous répartissons ce rechargement. Selon nos estimations, les réseaux actuels peuvent supporter jusqu'à un million et demi de voitures électriques. Si l'on répartit les possibilités de rechargement, ce nombre pourrait atteindre 4 millions ».

**Une différence significative. Un comportement intelligent en matière de rechargement est donc essentiel pour maintenir les réseaux électriques en équilibre. L'utilisateur peut-il également bénéficier de cela ? Quels modèles de marché sont ouverts ?**

Frank : « Une voiture électrique n'est pas seulement faite pour vous conduire facilement d'un point A à un point B, c'est aussi une batterie qui roule. Cela offre des perspectives pour l'avenir. Le conducteur peut ainsi renvoyer la capacité restante de la batterie de sa voiture vers le réseau (vehicle-to-grid), ou même l'injecter directement dans sa maison (vehicle-to-home). Cela présente un double avantage : d'une part, les particuliers peuvent mettre sur le marché les excédents ou les utiliser pour leur propre consommation, d'autre part, le gestionnaire de réseau peut utiliser cette capacité flexible comme solution alternative à des investissements coûteux. Une situation dans laquelle tout le monde est gagnant ! ».

**L'augmentation du nombre de voitures électriques nécessite un élargissement de l'infrastructure de rechargement. Le gouvernement flamand prévoit pas moins de 30.000 points de rechargement supplémentaires entre 2020 et 2025. Quel rôle joue Fluvius dans tout cela ?**

Frank : « Fluvius appuie le gouvernement flamand dans ce plan. Nous fournissons ainsi des informations sur la capacité disponible du réseau sur les sites d'implantation potentiels. Pour répondre à la demande croissante, nous avons besoin d'une combinaison d'infrastructures de rechargement : domicile, travail, rechargement long dans des lieux publics et privés et rechargement rapide le long des grands axes de transport ».

**Les particuliers investiront également dans une borne de rechargement domestique dans les années à venir. Avec un marché très étendu, faire le bon choix est tout sauf facile. Quelle borne de rechargement conseillez-vous aux utilisateurs ?**

David : « Cela varie bien sûr en fonction du mode de vie. Les déplacements domicile/travail, les courses au supermarché, les petits voyages du week-end... Statistiquement parlant, rares sont les personnes qui parcourent plus de 50 ou 100 kilomètres par jour. En général, une borne de rechargement de 3,6 kW fournit alors une capacité suffisante. Je roule moi-même avec une voiture hybride que je recharge en 5,5 heures seulement à l'aide de ma station de rechargement domestique de 3,6 kW. Pour mon travail, c'est parfait ! ».

Merci, Frank et David. Nous vous souhaitons bonne chance dans l'élaboration d'une politique électrique tournée vers l'avenir !



## Les défis de la mobilité électrique pour la politique énergétique de demain

L'électromobilité est en plein essor. Une évolution durable qui soulève cependant de nombreuses questions pratiques, puisqu'un accroissement des transports électriques se traduira inévitablement par une hausse de la consommation d'énergie. Comment préparer les réseaux à l'afflux prochain de véhicules électriques ? Comment éviter les pics de demande et une éventuelle surcharge du réseau ? Plus que jamais, il faudra recharger intelligemment et de façon étalée.

### L'impact de l'électromobilité sur le réseau électrique

Pour que l'électromobilité soit praticable à grande échelle, il faut réfléchir à des options de recharge intelligentes, qui éviteront la surcharge des réseaux. À cette fin, Synergrid a contacté, dès 2018, le bureau d'études Baringa qui a mesuré l'impact attendu de cette évolution sur nos réseaux. Plusieurs scénarios ont été établis, dans la mesure notamment où la recharge lente à domicile n'a pas le même effet que sur le lieu de travail ou dans des stations de rechargement rapide installées en voiries publiques.

### Répartir la recharge

Baringa a comparé les différentes situations au niveau mondial et a analysé les conséquences induites par la recharge électrique sur les réseaux en basse et moyenne tension. La conclusion de cette étude macro-économique ? Le réseau électrique belge est parfaitement capable de supporter la recharge d'un grand nombre de véhicules électriques, à condition que celle-ci soit répartie dans le temps et dans l'espace. Il faut noter que la qualité de nos réseaux et l'importance des investissements réalisés ont été soulignées dans l'étude.

L'essor de la conduite électrique va se traduire par plus de consommation d'électricité qui devra aussi devenir plus flexible : en cours de journée, les véhicules sont majoritairement à l'arrêt et l'utilisation intelligente de ces moments de repos, combinée à un maximum de recharges en dehors des pics du matin et du soir, permettra de garantir l'équilibre des réseaux électriques.





## Sibelga Bruxelles accélère le déploiement de l'infrastructure de recharge

Nous optons collectivement de plus en plus régulièrement pour des alternatives de mobilité durables. En plus de la popularité du vélo électrique, les voitures électriques gagnent également de plus en plus terrain. Cette tendance positive soulève diverses questions en matière d'infrastructure, surtout dans un contexte urbain avec une forte densité de construction. La Région de Bruxelles-Capitale mise sur une infrastructure de recharge puissante et efficace en termes d'espace dans notre capitale : les personnes qui ne peuvent pas se procurer une borne de recharge parce qu'elles ne disposent, par exemple, pas d'un emplacement de stationnement fixe pourront bientôt accéder à davantage de points de recharge publics.

### Une borne de recharge dans un rayon de 250 mètres

Le Gouvernement bruxellois s'engage à installer, d'ici moins de dix ans, près de 11 000 bornes de recharge publiques dans notre capitale. Concrètement, qu'est-ce que cela signifie ? À l'initiative du Ministre de l'Environnement Alain MARON, la Région a chargé le gestionnaire de réseau Sibelga de doubler le nombre de bornes de recharge sur la route en coordonnant un marché public visant l'installation, en 2022, d'une première série de 250 bornes sur la voie publique. Une trentaine de ces bornes de recharge seront exclusivement réservées aux voitures partagées. Les Bruxellois bénéficieront donc déjà d'ici 2022 d'une solution de recharge publique dans un rayon maximum de 250 mètres.

Les capitales ou grandes villes affichent généralement une forte densité de construction, ce qui rend le déploiement d'une infrastructure de mobilité complémentaire particulièrement compliqué. La Région de Bruxelles-Capitale mise sur un aménagement intelligent de l'espace public en installant, par exemple, des points de recharge sur des parkings de supermarché privés ou en les intégrant dans des poteaux d'éclairage déjà présents dans la ville.

### 75 % d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins d'ici 2030

De nombreuses métropoles sont confrontées à un problème de pollution atmosphérique et Bruxelles ne déroge pas à cette règle. Pour cette raison, le Gouvernement bruxellois s'engage à réduire de 75 % les émissions de CO<sub>2</sub> générées par la mobilité. Ce projet ambitieux prévoit la suppression progressive des voitures diesel d'ici 2030. Les voitures qui roulent à l'essence, au LPG et au CNG connaîtront un sort identique d'ici 2035. Ce projet est bénéfique pour le climat, la qualité de l'air et la santé générale, il permettrait d'éviter chaque année 110 décès prématurés dus aux émissions nocives.



fluvius.

## Fluvius 115.000 familles flamandes suivent leur consommation énergétique en ligne

Les familles qui disposent de compteurs d'énergie numériques sont de plus en plus nombreuses à utiliser activement le portail client en ligne [mijn.fluvius.be](http://mijn.fluvius.be). Celui-ci leur permet de consulter gratuitement les informations relatives à leur consommation par voie numérique.

### « Plus économique, plus intelligent et plus écologique »

Pour réaliser la transition énergétique en Région flamande, nous devons tous adopter une approche plus économique, plus intelligente et plus écologique de notre consommation énergétique. C'est également le message clé qui sous-tend la vaste campagne de communication « Mee met de stroom » lancée par le gouvernement flamand avec la collaboration de Fluvius. Lors de la deuxième phase de la campagne, nous mettrons l'accent sur les différentes possibilités que les compteurs numériques proposent au consommateur.

Quelques chiffres : environ 20 % des familles flamandes possèdent déjà des compteurs d'énergie numériques, ce qui signifie que 1.263.000 comp-

teurs numériques avaient été installés fin 2021. Les compteurs numériques constituent, à tous niveaux, un outil primordial pour la transition énergétique. Ils permettent aux familles de suivre leur consommation énergétique de près : la première étape pour commencer.

Et c'est ce que font les pionniers de l'énergie numérique ! Fin 2021, 393.000 demandes concernant les différents types d'informations avaient été introduites par 115.000 familles.

En regroupant toutes les informations anonymes, Fluvius en a tiré sept conclusions intéressantes concernant le profil des pionniers de l'énergie numérique. Lisez tout cela dans notre communiqué de presse du 10 janvier.



Voulez-vous en savoir plus concernant les compteurs numériques et les raisons pour lesquelles ils sont tellement importants pour la transition énergétique ? Rendez-vous sur [www.meemetdestroom.be](http://www.meemetdestroom.be) ou sur [www.fluvius.be/mee-met-de-stroom](http://www.fluvius.be/mee-met-de-stroom).

## LES MEMBRES SOUS LES PROJECTEURS



ORES 

## ORES veut combiner transition énergétique et inclusion sociale

Avec la hausse importante des prix de l'électricité et du gaz que nous connaissons actuellement, la précarité énergétique augmente chaque jour un peu plus en Wallonie. En tant que gestionnaire de réseau au service d'1,3 million de ménages, ORES veut faire face à cette problématique, tout comme elle veut participer activement à la lutte contre le réchauffement climatique, en facilitant la transition énergétique.

Ces derniers mois, bon nombre de citoyens ont été surpris par le montant de leur facture d'électricité ou de gaz. Détenteurs ou non d'un compteur à prépaiement, ils nous consultent pour comprendre d'où vient cette hausse et nous demandent de l'aide pour faire face à cette surcharge énergétique qui a de lourdes conséquences sur leur budget du quotidien.

### Informer les clients des aides existantes

Si nous leur expliquons bien sûr le contexte du marché international et son impact sur la hausse des prix, nous voulons aussi guider ces ménages vers les aides mises en place par les pouvoirs publics. Par exemple, le tarif social est une aide proposée par le Gouvernement pour aider les plus vulnérables à payer leur facture d'énergie. Elle permet aux clients protégés, c'est-à-dire les personnes dont la situation finan-

cière est telle que la législation leur octroie un statut de protection, de bénéficier du tarif social, tarif le plus bas du marché, pour l'électricité et le gaz. Les personnes qui ont vu leur situation professionnelle se dégrader lors de la crise de la COVID-19, ou leur habitation être endommagée par les inondations de l'été 2021, peuvent également bénéficier de ce tarif en demandant le statut de client protégé « conjoncturel ».

### Les communautés d'énergie renouvelable comme piste de solution

Certains citoyens font par ailleurs le lien entre le développement des énergies renouvelables et la hausse du montant de leur facture. Si nous sommes convaincus que les investissements en faveur de la transition énergétique sont indispensables pour notre avenir et nous estimons chez ORES qu'ils doivent se faire au bénéfice de tous. Ainsi, nous étudions aujourd'hui des projets de « communautés d'énergie renouvelable » permettant aux habitants d'un même

quartier de se partager une énergie renouvelable locale - par exemple, produite par les panneaux solaires du toit d'un bâtiment public - et d'être ainsi partiellement protégés de la volatilité des prix sur les marchés de l'énergie. Très concrètement, nous menons actuellement en collaboration avec une société de logements sociaux de la région de Verviers un projet pilote pour que leurs allocataires puissent profiter d'un tel système.

Consciente de l'impact de la hausse des prix dans la vie de ses clients, ORES s'engage à lutter contre la précarité énergétique tout en restant déterminée à aider la Wallonie à réussir le défi de la transition énergétique.

## LES MEMBRES SOUS LES PROJECTEURS



RESA

## RESA va construire trois champs photovoltaïques pour produire son énergie 100% verte !

Plutôt que d'acheter son énergie via des contrats classiques auprès d'un fournisseur et afin de réduire son empreinte carbone, RESA a décidé de produire sa propre énergie, garantie 100% verte puisqu'issue d'une production photovoltaïque propre. L'entreprise publique complète de cette façon son catalogue d'initiatives éco-responsables.

RESA va assainir trois sites actuellement en friche situés à Saive, Braives et Flémalle, sur une surface totale de 12 hectares et y installer des unités de production photovoltaïques. « Au-delà de l'assainissement de ces différentes zones, nous souhaitons y développer une approche agri-voltaïque, c'est-à-dire que nous n'allons pas simplement construire une unité photovoltaïque, mais nous tenons à conserver le lien avec le sol et la nature en combinant agriculture et production énergétique ! C'est cette combinaison de service à la collectivité et d'agriculture qui rend ce projet très innovant », s'enthousiasme [Gil Simon, Directeur général de RESA](#).

En effet, les panneaux photovoltaïques seront posés sur des tables suffisamment espacées afin de limiter l'effet d'ombrage, de faciliter la circulation et surtout, de permettre la végétalisation au sol. Une partie du terrain sera donc couverte par des panneaux et le reste du sol consacré à l'herbage (qui s'étendra également sous les tables). L'espace pourra alors soit être pâturé par des moutons (le point bas des structures est situé à plus de 50 cm afin de leur laisser libre circulation), soit fané afin d'en nourrir l'élevage. La possibilité de réaliser des activités maraîchères est également une option. En outre, RESA prévoit la plantation de haies d'espèces indigènes bordurant les sites pour favoriser la production mellifère avec l'objectif de pouvoir accueillir des ruches d'abeilles.

Une fois opérationnelles, ces trois installations permettront la production d'environ 12 MWh (Mégawatt-crête), soit l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 3.600 foyers, de quoi permettre au GRD de couvrir une partie de ses besoins propres en énergie (pertes réseau et fourniture des clients sociaux).

LES MEMBRES SOUS LES PROJECTEURS



## Elia lance le 6<sup>e</sup> Open Innovation Challenge sous le signe de la durabilité

Pour cette édition, nous serons à la recherche de solutions innovantes pour rendre nos activités plus durables.

Chaque année, l'Open Innovation Challenge (OIC) organisé par le groupe Elia offre une plateforme aux start-up du monde entier qui souhaitent avoir un réel impact dans le secteur de l'énergie grâce à leurs idées innovantes. L'année dernière, l'accent était mis sur l'intégration de l'énergie éolienne offshore. Cette édition avait été remportée par la start-up brésilienne TideWise. Étant donné notre rôle prépondérant dans la décarbonisation du secteur de l'électricité, nous avons décidé de nous concentrer cette année sur la thématique de la durabilité.

### La durabilité au centre du Challenge

Le groupe Elia croit aux solutions à long terme ayant un impact sur l'environnement. Cette 6<sup>e</sup> édition de l'OIC sera donc totalement placée sous le signe de la durabilité. Les start-up du monde entier qui ont des idées innovantes contribuant aux différents objectifs en matière de durabilité peuvent introduire leurs propositions du 11 février au 31 mars inclus. Ces idées seront réparties en quatre catégories : efficacité, circularité, résilience et solutions « outside the box ». La start-up qui remportera le challenge se verra octroyer un chèque de 20 000 € pour développer son projet avec le soutien du groupe Elia. Le lauréat sera désigné à Bruxelles le 10 juin prochain.

Pour plus d'informations sur l'Open Innovation Challenge, vous pouvez visionner la vidéo suivante :





## Membres de Synergrid

AIEG sc | Association Intercommunale d'Etude et d'Exploitation d'Electricité et de Gaz  
AIESH sc | Association Intercommunale d'Electricité du Sud du Hainaut  
ELIA nv | Gestionnaire du réseau de transport d'électricité  
FLUVIUS | Gestionnaire de réseaux de distribution (électricité, gaz naturel, égouts, câble)  
FLUXYS Belgium sa | Gestionnaire de réseau de transport de gaz naturel  
ORES | Opérateur de réseaux de gaz et d'électricité  
REW | Regie de l'électricité de la ville de Wavre  
RESA | Association Liégeoise d'Electricité & Gaz  
SIBELGA scl | Gestionnaire de réseaux d'électricité et de gaz pour la Région de Bruxelles-Capitale

L'éditeur responsable de ce magazine est Synergrid.  
Galerie Ravenstein 4, boîte 2  
1000 Bruxelles  
[www.synergrid.be](http://www.synergrid.be) | [info@synergrid.be](mailto:info@synergrid.be)

