

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 april 2026

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de benutting  
van het vastgoed en de gronden  
van Infrabel en de NMBS voor investeringen  
die de energie-efficiëntie en het koolstofvrij  
maken van de spoorwegindustrie bevorderen**

(ingediend door de heren Serge Hiligsmann en  
Julien Matagne)

---

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

30 avril 2026

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à valoriser  
les actifs immobiliers et fonciers d'Infrabel  
et de la SNCB au profit d'investissements  
favorisant la sobriété énergétique et  
la décarbonation de l'industrie ferroviaire**

(déposée par MM. Serge Hiligsmann et  
Julien Matagne)

---

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### 1. Onzekere energetische en geopolitieke context

In een wereldwijde context van onzekerheid op energiegebied en geopolitieke spanningen, is energieautonomie een cruciaal thema geworden. De klimaatverandering en de opeenvolgende energiecrisissen (waaronder de huidige) maken duidelijk dat economieën die sterk afhankelijk zijn van de invoer van fossiele brandstoffen kwetsbaar zijn. De aanhoudende spanningen in bepaalde belangrijke regio's (met name in het Midden-Oosten) brengen voor het voetlicht dat die afhankelijkheid gepaard gaat met strategische risico's.

Op basis van klimaatoverwegingen alsook vanuit economisch oogpunt blijken investeringen in hernieuwbare energie derhalve raadzaam. Daar stevig op inzetten binnen Europa biedt een concrete kans om de afhankelijkheid van de invoer van olie en gas te verminderen en tegelijkertijd de energiezekerheid te versterken. Verwacht wordt dat die dynamiek tevens tot aanzienlijke besparingen en stabiele kosten op lange termijn zal leiden.

Daadwerkelijke energieautonomie zal echter een ingrijpende transformatie van de energiesystemen vergen. Zulks vereist enorme investeringen, een zorgvuldige strategische planning en een doeltreffende beleidscoördinatie om de technologische, economische en maatschappelijke uitdagingen naar aanleiding van die transitie het hoofd te bieden.

Op 20 november 2023 is Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad (RED III<sup>1</sup>), tot herziening van Richtlijn (EU) 2018/2001 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, in werking getreden. Die richtlijn strekt er met name toe het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in het bruto-eindverbruik van elektriciteit in de EU in 2030 op te trekken van 32 % naar 42,5 %. RED III biedt de lidstaten twee mogelijkheden om hernieuwbare energie in de vervoerssector te integreren:

1. een reductie van de broeikasgasintensiteit van ten minste 14,5 % tegen 2030; of

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

### 1. Contexte d'incertitude énergétique et géopolitique

Dans un contexte mondial marqué par l'incertitude énergétique et les tensions géopolitiques, la question de l'autonomie énergétique s'impose comme un enjeu central. Le changement climatique et les crises énergétiques successives (dont celle que nous traversons actuellement) mettent en évidence la vulnérabilité des économies fortement dépendantes des énergies fossiles importées. Les tensions persistantes dans certaines régions clés, notamment au Moyen-Orient, illustrent les risques stratégiques associés à cette dépendance.

Face à ces constats, investir dans les énergies renouvelables apparaît comme une nécessité climatique et économique. Leur développement rapide, en Europe, offre une opportunité concrète de réduire la dépendance aux importations de pétrole et de gaz, tout en renforçant la sécurité énergétique. Cette dynamique permet également de réaliser des économies substantielles et de stabiliser les coûts à long terme.

Toutefois, atteindre une véritable autonomie énergétique implique une transformation profonde des systèmes énergétiques. Cela nécessite des investissements massifs, une planification stratégique rigoureuse et une coordination politique efficace afin de surmonter les défis technologiques, économiques et sociaux liés à cette transition.

Le 20 novembre 2023, la directive 2023/2413/UE du Parlement européen et du Conseil, dite "Directive RED III"<sup>1</sup>, révisant notamment la directive 2018/2001/UE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, est entrée en vigueur. L'objectif principal de la directive est d'augmenter la part d'énergie renouvelable dans la consommation finale brute d'électricité de l'UE en 2030 de 32 à 42,5 %. La Directive RED III offre aux États membres deux options pour intégrer les énergies renouvelables dans leurs systèmes de transport:

1. réduire de 14,5 % l'intensité des gaz à effet de serre produits par les énergies renouvelables d'ici à 2030; ou

<sup>1</sup> Directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil.

2. een aandeel hernieuwbare energie in het eindverbruik van energie in de vervoerssector van ten minste 29 % in 2030<sup>2</sup>.

## **2. De energietransitie van het spoor als strategische uitdaging inzake soevereiniteit en concurrentievermogen**

De energietransitie en het koolstofvrij maken van de verschillende vervoerswijzen vormen een strategische noodzaak voor België, zowel met het oog op de Europese klimaatdoelstellingen als op het vlak van energiesoevereiniteit, economische stabiliteit en concurrentievermogen.

De spoorwegsector neemt een bijzondere strategische positie in: het is een van de meest doeltreffende hefboomen voor het koolstofvrij maken van het vervoer, terwijl het zelf voor zijn werking sterk afhankelijk is van elektriciteit. Aangezien meer dan 90 % van de treinen op elektriciteit rijdt, is de NMBS een van de grootste elektriciteitsverbruikers van het land.

Het Europese spoorverkeer is thans voor 80 % geëlektrificeerd, wat het milieuvriendelijke karakter ervan versterkt, maar het ook rechtstreeks blootstelt aan de volatiliteit en de structurele stijging van de elektriciteitsprijzen die sinds de energiecrisis van 2022 worden waargenomen, met een bijzondere druk op het gebied van tractie-elektriciteit.

Uit de sectoranalyses op Europees niveau blijkt dat die energieafhankelijkheid inmiddels een factor van economische kwetsbaarheid vormt voor de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen; een kwetsbaarheid die vraagt om strategieën voor het veiligstellen van de bevoorrading en het stabiliseren van de kosten op lange termijn, met name door gebruik te maken van financiële constructies die investeringen mogelijk maken in de productie van lokaal opgewekte hernieuwbare energie en door langlopende stroomafnameovereenkomsten.<sup>3</sup>

## **3. Het potentieel van de Belgische spoorwegondernemingen voor de productie van hernieuwbare energie**

België beschikt over belangrijke structurele troeven. Het spoorwegnet is compact, grotendeels geëlektrificeerd en beschikt over uitgestrekte, lineaire terreinen (bermen, taluds, technische zones, parkeerterreinen,

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:32023L2413>

<sup>3</sup> Community of European Railway and Infrastructure (CER), *Economic note on Energy Prices – November 2025*. Bladzijde 3 en blz. 7-8. Raadpleegbaar via: <https://www.cer.be/cer-reports/economic-note-on-energy-prices-november-2025>

2. veiller à ce qu'au moins 29 % de la consommation d'énergie dans le secteur des transports provienne des énergies renouvelables d'ici à 2030<sup>2</sup>.

## **2. La transition énergétique du rail comme enjeu stratégique de souveraineté et de compétitivité**

La transition énergétique et la décarbonation des différents modes de transport constituent un impératif stratégique pour la Belgique, tant au regard des objectifs climatiques européens que des enjeux de souveraineté énergétique, de stabilité économique et de compétitivité.

Dans ce contexte, le secteur ferroviaire occupe une position stratégique particulière: il constitue l'un des leviers les plus efficaces de décarbonation du transport, tout en étant lui-même fortement dépendant de l'électricité pour son fonctionnement. Avec plus de 90 % des trains alimentés par l'électricité, la SNCB est l'un des plus grands consommateurs d'électricité du pays.

Le trafic ferroviaire européen est aujourd'hui majoritairement électrifié à hauteur de 80 %, ce qui renforce son intérêt environnemental mais l'expose directement à la volatilité et à la hausse structurelle des prix de l'électricité observées depuis la crise énergétique de 2022, avec une pression particulière au niveau de l'électricité de traction.

Les analyses sectorielles menées au niveau européen soulignent que cette dépendance énergétique constitue désormais un facteur de vulnérabilité économique pour les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires; vulnérabilité qui appelle à des stratégies de sécurisation de l'approvisionnement et de stabilisation des coûts à long terme, notamment par le recours, d'une part, à des montages financiers permettant les investissements en vue de la production d'énergies renouvelables produites localement et, d'autre part, à des contrats d'achat d'électricité de long terme<sup>3</sup>.

## **3. Potentiel des entreprises ferroviaires belges dans la production d'énergies renouvelables**

Dans ce contexte, la Belgique dispose d'atouts structurels importants. Son réseau ferroviaire est dense, largement électrifié et doté d'emprises foncières étendues et linéaires (bermes, talus, zones techniques, parkings,

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202302413](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413)

<sup>3</sup> CER. (Novembre 2025). *Economic note on Energy Prices. Community of European Railway and Infrastructure*. Page 3 et pages 7-8. Disponible via: <https://www.cer.be/cer-reports/economic-note-on-energy-prices-november-2025>

gebouwen en spoorinfrastructuuromgevingen), die een aanzienlijk potentieel bieden voor de uitbreiding van de productiecapaciteit.

Een dergelijk energiebeleid is uitdrukkelijk opgenomen in het Performantiecontract 2023-2032 tussen de Belgische Staat en Infrabel.<sup>4</sup> De spoorinfrastructuurbeheerder bepaalt zijn doelstellingen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Het performantiecontract bevat een niet-limitatieve lijst van de door Infrabel vastgestelde doelstellingen, waaronder de vermindering van de koolstofvoetafdruk (-10 % in 2027 en -15 % in 2032), alsook de verhoging van zijn energie-efficiëntie, met name dankzij hernieuwbare energie.

De MVO-strategie van Infrabel houdt rekening met de vijf duurzame-ontwikkelingspijlers: People, Planet, Prosperity, Peace en Partnerships. De Planet-pijler staat centraal, met een klimaatstrategie die gericht is op de volgende punten:

- de negatieve impact op het milieu en het klimaat verminderen;
- het gebruik van grondstoffen beperken;
- hernieuwbare energie aanmoedigen;
- samenwerken met de stakeholders;
- innovatie voor de spoorwegsector aanmoedigen.

In de Partnerships-pijler staat het belang van samenwerking centraal; Infrabel investeert in partnerschappen om zijn rol in duurzame mobiliteit te vergroten.

Infrabel wil tegen 2050 koolstofneutraal zijn, een doelstelling die voor zijn gebouwen al tegen 2040 moet worden gehaald. Die verbintenissen sluiten aan bij het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP). In artikel 69 van het Performantiecontract (Energie, klimaat en luchtkwaliteit) verbindt Infrabel zich ertoe zijn energieverbruik en impact op het klimaat te verminderen via technische maatregelen inzake energie-efficiëntie, groene energie en een maximale vermindering van het verbruik van fossiele brandstoffen in het algemeen.<sup>5</sup> Bovendien beoogt de klimaatstrategie van Infrabel een evolutie naar hernieuwbare energiebevoorrading, dankzij de eigen hernieuwbare energieproductie en de ontwikkeling van samenwerkingsverbanden.

<sup>4</sup> Performantiecontract Infrabel 2023-2032.

<sup>5</sup> Performantiecontract 2023-2032 tussen de Belgische Staat en Infrabel. Artikel 69, blz. 43-44.

bâtiments et abords d'infrastructures) qui constituent un potentiel significatif pour le développement de capacités de production.

Cette orientation en matière énergétique est explicitement inscrite dans le Contrat de performance 2023-2032 conclu entre l'État belge et Infrabel<sup>4</sup>. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire définit ses objectifs de *Corporate Social Responsibility* (RSE). Le contrat de performance dresse une liste non-exhaustive des objectifs fixés par Infrabel, parmi lesquels la réduction de son empreinte carbone (-10 % en 2027 et -15 % en 2032) ainsi que l'augmentation de son efficacité énergétique, notamment grâce aux énergies renouvelables.

La stratégie RSE d'Infrabel prend en compte les cinq piliers du développement durable: People, Planet, Prosperity, Peace et Partnerships; dans ce cadre, le pilier Planet occupe une place centrale avec une stratégie climatique axée sur les points suivants:

- réduire l'impact négatif sur l'environnement et le climat;
- limiter l'utilisation des matières premières;
- favoriser les énergies renouvelables;
- collaborer avec les parties prenantes;
- encourager l'innovation pour le secteur ferroviaire.

Par ailleurs, le pilier Partnerships souligne l'importance des collaborations, Infrabel s'investissant dans le développement de partenariats afin de renforcer son rôle dans la mobilité durable.

Infrabel s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, et 2040 pour ses bâtiments. Ces engagements s'inscrivent dans le cadre du Plan national Énergie-Climat (PNEC). Le contrat de performance précise également, dans l'article 69 "Énergie, climat et qualité de l'air", qu'Infrabel vise à réduire ses consommations énergétiques et son impact climatique via des mesures techniques en matière d'efficacité énergétique, d'énergie verte et de réduction maximale de la consommation de produits fossiles en général<sup>5</sup>. En outre, sa stratégie climatique vise une évolution vers un approvisionnement en énergie renouvelable, grâce à sa propre production d'énergie renouvelable et au développement de partenariats.

<sup>4</sup> Contrat de performance Infrabel 2023-2032

<sup>5</sup> Contrat de performance 2023-2032 entre l'État et Infrabel. Article 69, p. 40-42.

Het performantiecontract preciseert ook dat een eventuele overproductie van groene energie ten opzichte van de effectieve afname door Infrabel enkel kan indien externe partners – zoals spoorwegondernemingen of andere actoren – de geproduceerde groene energie afnemen, na analyse van de technische, juridische en financiële haalbaarheid.

Daarnaast zal Infrabel inzetten op een duurzame waardeketen:

— door circulair materialengebruik aan te moedigen en de totale levenscycluskosten te integreren;

— door duurzame criteria te integreren in zijn aankoopbeleid, desgevallend in samenwerking met zijn leveranciers en aannemers (zie Artikel 74. Duurzame aankopen en circulaire economie).

De strategie van Infrabel op het vlak van hernieuwbare energie past dus in een omvattende aanpak waarin klimaatdoelstellingen, de integratie van het voormelde MVO-beleid, de ontwikkeling van hernieuwbare energie en de uitvoering van concrete acties met betrekking tot zijn infrastructuur en waardeketen worden gecombineerd.

Van haar kant engageert de NMBS zich in haar beheerscontract 2023-2032 tot de uitbreiding van de productie van groene stroom, door de plaatsing van zonnepanelen op de eigen gebouwen, parkings en andere terreinen. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om partnerschappen aan te gaan met het oog op de uitbreiding van de productie van groene energie, met de ambitie om tot 20 % van de totale energiebehoefte (exclusief tractie-energie) van de NMBS te dekken. Na de federale overheid is de NMBS de op een na grootste grondeigenaar van het land, met talrijke gebouwen, parkeerterreinen en terreinen langs de spoorwegen die voor gebruik in aanmerking komen.

#### **4. Verdeling van bevoegdheden tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen**

Het Belgische spoorwegsysteem is gebaseerd op een institutionele en functionele scheiding tussen enerzijds de beheerder van de spoorweginfrastructuur, Infrabel, en anderzijds de spoorwegondernemingen die belast zijn met de exploitatie van de vervoersdiensten, met in de eerste plaats de NMBS voor de dienstverlening aan de reizigers.

Die scheiding vloeit voort uit de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, de wet van 30 augustus

Le contrat de performance précise également que toute production excédant les besoins propres d'Infrabel ne peut être envisagée que si l'électricité produite est effectivement achetée par des partenaires externes, tels que les entreprises ferroviaires ou d'autres acteurs, après analyse de la faisabilité technique, juridique et financière.

Enfin, Infrabel s'efforce de mettre en place une chaîne de valeur durable:

— en encourageant l'utilisation de matériaux s'inscrivant dans des circuits de type circulaire, en intégrant notamment l'ensemble des coûts générés durant la totalité du cycle de vie;

— en déterminant des critères de durabilité dans sa politique d'achat, le cas échéant en collaboration avec ses fournisseurs et entrepreneurs (Cfr Article 74. Achats durables et économie circulaire).

Ainsi, la stratégie d'Infrabel en matière d'énergies renouvelables s'inscrit dans une approche globale combinant les objectifs climatiques, l'intégration dans la RSE précitée, le développement des énergies renouvelables et la mise en œuvre d'actions concrètes sur ses infrastructures et sa chaîne de valeur.

De son côté, la SNCB s'engage, dans son contrat de gestion 2023-2032, à augmenter sa production d'électricité verte par l'installation de panneaux solaires sur ses propres bâtiments, parkings et autres sites. La SNCB examine la possibilité de conclure des partenariats en vue d'étendre la production d'énergie verte avec comme ambition de couvrir jusqu'à 20 % du total de ses besoins en énergie (hors énergie de traction). Derrière l'État fédéral, la SNCB est le second propriétaire foncier du pays, disposant de nombreux bâtiments, parkings et terrains aux abords des voies utilisables.

#### **4. Répartition des compétences entre Infrabel et les entreprises ferroviaires**

Le système ferroviaire belge repose sur une séparation institutionnelle et fonctionnelle entre, d'une part, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire: Infrabel et, d'autre part, les entreprises ferroviaires chargées de l'exploitation des services de transport, au premier rang desquelles la SNCB pour les services aux voyageurs.

Cette séparation découle de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, de la loi du 30 août 2013 portant le Code

2013 houdende de Spoorcodex, alsook de omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte<sup>6</sup>.

In dat kader is Infrabel bevoegd voor het beheer, het onderhoud, de vernieuwing en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het spoorwegstroomnet, de bovenleidingen, de tractieonderstations en de tractie-energievoorziening.<sup>7</sup> Infrabel fungeert tevens als aankoopcentrale voor tractiestroom, die zij onder transparante en niet-discriminerende voorwaarden ter beschikking stelt aan de spoorwegondernemingen.

De spoorwegondernemingen, en met name de NMBS, zijn dan weer verantwoordelijk voor de exploitatie van de treinen, de organisatie van de vervoersdiensten en de beschikbaarheid van de voor de tractie benodigde elektriciteit, zonder dat zij eigenaar of beheerder zijn van de stroominfrastructuur.

De Europese wetgeving bevestigt die rolverdeling. De voornoemde Richtlijn 2012/34/EU omschrijft tractiestroom als een “aanvullende dienst”, die losstaat van de toegang tot de infrastructuur en die afzonderlijk aan spoorwegondernemingen kan worden geleverd en gefactureerd.<sup>8</sup>

Door die kwalificatie kan worden voorzien in contractuele mechanismen waarbij spoorwegondernemingen elektriciteit opgewekt uit hernieuwbare bronnen, waaronder fotovoltaïsche energie, kunnen aankopen zonder afbreuk te doen aan de beginselen van neutraliteit, transparantie en non-discriminatie die de toegang tot het net regelen.

Het is dan ook van belang te verduidelijken dat de aanleg van zonnepaneelinstallaties langs spoorlijnen niet tot doel heeft spoorwegondernemingen om te vormen tot energieproducenten, noch de institutionele scheiding binnen de sector te verstoren. Vrijwel alle geproduceerde energie kan worden verbruikt door de spoorwegonderneming zelf en door de gebruikers van het spoor- en elektriciteitsnet op eigen terrein.

ferroviaire, ainsi que de la transposition en droit belge de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen<sup>6</sup>.

Dans ce cadre, Infrabel est compétent pour la gestion, l'entretien, le renouvellement et le développement de l'infrastructure ferroviaire, y compris le réseau électrique ferroviaire, les caténaires, les sous-stations et l'alimentation en électricité de traction<sup>7</sup>. Il agit également comme centrale d'achat de l'électricité de traction, qu'il met à disposition des entreprises ferroviaires dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Les entreprises ferroviaires, quant à elles, et notamment la SNCB, sont responsables de l'exploitation des trains, de l'organisation des services de transport et de pouvoir disposer de l'électricité nécessaire à la traction, sans être propriétaires ni gestionnaires des infrastructures électriques.

Le droit européen confirme cette répartition des rôles. La directive 2012/34/UE précitée qualifie l'électricité de traction de “service additionnel”, distinct de l'accès à l'infrastructure, pouvant être fourni et facturé séparément aux entreprises ferroviaires<sup>8</sup>.

Cette qualification permet d'envisager des mécanismes contractuels dans lesquels l'électricité produite à partir de sources renouvelables, y compris photovoltaïques, peut être achetée par les entreprises ferroviaires sans remettre en cause les principes de neutralité, de transparence et de non-discrimination qui régissent l'accès au réseau.

Il est dès lors essentiel de préciser que le développement d'installations photovoltaïques le long des lignes ferroviaires ne vise ni à transformer les entreprises ferroviaires en producteurs d'énergie, ni à brouiller les cartes au niveau de la séparation institutionnelle du secteur. La quasi-totalité de l'énergie produite peut être consommée par l'entreprise elle-même et les utilisateurs de son réseau ferroviaire et de son réseau électrique sur site propre.

<sup>6</sup> Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking), omgezet in Belgisch recht door de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex.

<sup>7</sup> De strategie 5hif 2024-2032, blz. 7.

<sup>8</sup> Punt 3 van bijlage II (Aan de spoorwegondernemingen te verlenen diensten) zoals bedoeld in artikel 13 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte (herschikking) Beschikbaar via: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02012L0034-20.190.101>

<sup>6</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), transposée en droit belge par la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

<sup>7</sup> Stratégie 5hif 2024-2032, p. 7.

<sup>8</sup> Point 3 de l'Annexe II (Services à fournir aux entreprises ferroviaires) tels que visés à l'article 13 de Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. Disponible via: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02012L0034-20.190.101>

Deze ontwikkeling moet volledig passen binnen de bevoegdheden van Infrabel als infrastructuurbeheerder en centrale speler op het gebied van spoorwegenergie, terwijl de NMBS en de potentiële nieuwe spoorwegondernemingen mogelijke gebruikers en afnemers van de geproduceerde elektriciteit blijven, binnen een contractueel kader dat in overeenstemming is met het Belgische en Europese recht.

### 5. Voorbeelden uit België en het buitenland

De ontwikkeling van hernieuwbare energie in de spoorwegsector betekent een echte paradigmashift: nu hernieuwbare energie economisch levensvatbaar is, ontstaan kansen voor de producenten van dergelijke energie.

In België toont de hogesnelheidslijn Leuven-Luik aan dat de integratie van zonnepaneeltechnologie in het spoorlandschap technisch haalbaar is. Dankzij de duizenden zonnepanelen langs de sporen kunnen per week ongeveer 500 treinen van stroom worden voorzien en is Infrabel minder afhankelijk van de elektriciteitsmarkt.

In Frankrijk en Duitsland wordt een beroep gedaan op langetermijncontracten voor de aankoop van hernieuwbare elektriciteit, waarmee de energiebevoorrading van het spoor wordt veiliggesteld. De SNCF-groep trekt voluit de kaart van de hernieuwbare energie: zo werd in 2023 SNCF Renouvelables opgericht, waarmee de groep steeds meer eigen elektriciteit wil produceren. Het bedrijf kan zijn enorme hoeveelheid gronden aanspreken om uitvoering te geven aan zijn ambitie om tegen 2030 1000 MWp aan zonne-energie te installeren en aldus tot 20 % van zijn behoeften te dekken en bij te dragen aan zijn doelstellingen om de spoorwegen koolstofvrij te maken. De SNCF-groep heeft ook projecten op langere termijn waarin eveneens in de installatie van zonnepanelen langs duizenden kilometers sporen wordt voorzien.

In Zwitserland wordt via innoverende proefprojecten geëxperimenteerd met de installatie van zonnepanelen op of in de nabijheid van spoorinfrastructuur. In het kanton Neuchâtel genereren de eerste installaties reeds elektriciteit die in het stroomnet wordt geïnjecteerd; het is de bedoeling dat het spoorwezen op termijn rechtstreeks met de aldus gegenereerde stroom wordt gevoed.

### 6. Derde-investeerdersregelingen als hefboom voor hernieuwbare energie op grote schaal

Er zijn aanzienlijke investeringen nodig om de stap te kunnen zetten van ad-hocinitiatieven naar een strategie voor grootschalig gebruik van hernieuwbare energie.

Un tel développement doit s'inscrire pleinement dans les compétences d'Infrabel en tant que gestionnaire d'infrastructure et acteur central de l'énergie ferroviaire, tandis que la SNCB et les potentielles nouvelles entreprises ferroviaires demeurent des utilisateurs et acheteurs potentiels de l'électricité produite, dans un cadre contractuel conforme au droit belge et européen.

### 5. Exemples belges et étrangers

Le développement des énergies renouvelables dans le secteur ferroviaire illustre un véritable changement de paradigme: devenues économiquement viables, elles créent désormais des opportunités pour les acteurs qui les produisent.

En Belgique, l'exemple de la ligne à grande vitesse Louvain-Liège démontre la faisabilité technique de l'intégration du photovoltaïque dans l'environnement ferroviaire. Des milliers de panneaux solaires installés le long des voies permettent d'alimenter environ 500 trains par semaine, offrant à Infrabel une plus grande autonomie vis-à-vis du marché de l'électricité.

En France et en Allemagne, le recours à des contrats d'achat d'électricité renouvelable à long terme sécurise l'approvisionnement énergétique du rail. Le groupe SNCF s'inscrit pleinement dans cette stratégie: avec la création de SNCF Renouvelables en 2023, il vise à produire une part croissante de sa propre électricité. Grâce à l'exploitation de son vaste patrimoine foncier, l'entreprise ambitionne d'installer 1000 MWc de capacités photovoltaïques d'ici 2030, couvrant jusqu'à 20 % de ses besoins et contribuant à ses objectifs de décarbonation. Des projets à plus long terme envisagent également l'installation de panneaux le long de milliers de kilomètres de voies.

En Suisse, des projets pilotes innovants expérimentent l'installation de panneaux photovoltaïques directement sur, ou à proximité, des infrastructures ferroviaires. Dans le canton de Neuchâtel, les premières installations produisent déjà de l'électricité injectée dans le réseau, avec l'objectif, à terme, d'alimenter directement le système ferroviaire.

### 6. Le recours à des schémas de tiers-investisseur comme levier de déploiement à grande échelle

Le passage d'initiatives ponctuelles à une stratégie de déploiement à grande échelle implique des besoins d'investissement significatifs.

Derde-investeerdersregelingen zijn in die context bijzonder relevant. Dankzij dergelijke constructies zouden privékapitaal en gespecialiseerde competenties kunnen worden gemobiliseerd voor de financiering, bouw en exploitatie van zonnepaneelinstallaties, zonder dat de investeringsbudgetten van Infrabel erdoor worden belast; die moeten immers prioritair worden besteed aan de veiligheid, de netcapaciteit en de modernisering van de infrastructuur.

In het performantiecontract wordt trouwens expliciet erkend dat de juridische en financiële haalbaarheid van dergelijke constructies moet worden onderzocht, met name ingeval de productie de eigen behoeften van Infrabel zou overschrijden.

Uit de Europese analyses blijkt overigens duidelijk dat de *Power Purchase Agreements* (PPA) een doelmatig instrument zijn om de energiekosten te stabiliseren en om investeringen in hernieuwbare energie aan te wakkeren, op voorwaarde dat ze door een duidelijk juridisch en voorspelbaar kader worden geflankeerd.

### **7. De nood aan een nationaal juridisch en beleidskader**

De uitrol van zonnepaneelinstallaties langs de spoorlijnen mag niet enkel op ad-hocinitiatieven steunen. De federale regering wordt verondersteld duidelijk op te treden bij de tenuitvoerlegging van dergelijke modellen teneinde een samenhangend referentiekader vast te leggen. De federale regering dient eveneens duidelijke afspraken te maken met de gewesten, die bevoegd zijn voor vergunningen, milieu en biodiversiteit, en met de elektriciteitsnetbeheerders.

De indieners van dit voorstel van resolutie roepen de regering dan ook op om in overleg met Infrabel en de NMBS een nationaal kader uit te werken voor de gecontroleerde ontwikkeling van zonnepaneelinstallaties op en langs de Belgische spoorweginfrastructuur.

Een dergelijk kader zou bijdragen tot het koolstofvrij maken van het spoor, de energiekosten relatief stabiel houden, het spoorwezen veerkrachtiger maken en het openbaar domein duurzaam valoriseren zonder te raken aan de bevoegdheidsverdeling en de grondbeginselen van het Belgische en het Europese spoorrecht.

Dans ce contexte, le recours à des schémas d'investissement impliquant des tiers investisseurs apparaît particulièrement pertinent. De tels montages pourraient permettre de mobiliser des capitaux privés et des compétences spécialisées pour le financement, la construction et l'exploitation d'installations photovoltaïques, sans grever les budgets d'investissement d'Infrabel, lesquels doivent rester prioritairement consacrés à la sécurité, à la capacité du réseau et à la modernisation de l'infrastructure.

Le Contrat de performance reconnaît d'ailleurs explicitement la nécessité d'analyser la faisabilité juridique et financière de tels schémas, notamment lorsque la production excède les besoins propres d'Infrabel.

Les analyses européennes soulignent par ailleurs que les *Power Purchase Agreements* (PPA) constituent un outil efficace pour stabiliser les coûts énergétiques et inciter à l'investissement dans les énergies renouvelables, pour autant qu'ils s'inscrivent dans un cadre juridique clair et prévisible.

### **7. La nécessité d'un cadre politique et juridique national**

Le développement d'installations photovoltaïques le long des lignes ferroviaires ne peut pas seulement reposer sur des initiatives isolées. La mise en œuvre de ces modèles présuppose une intervention claire du gouvernement fédéral afin de définir un cadre de référence cohérent. Il doit également assurer une coordination étroite avec, d'une part, les Régions, compétentes en matière d'octroi de permis, d'environnement et de biodiversité, ainsi que, d'autre part, avec les gestionnaires de réseaux électriques.

La présente proposition de résolution vise dès lors à inviter le gouvernement à élaborer, en concertation avec Infrabel et la SNCB, un cadre national permettant le développement maîtrisé d'installations photovoltaïques le long des lignes ferroviaires belges.

Un tel cadre contribuerait à la décarbonation du rail, à la stabilisation relative des coûts énergétiques, à la résilience du système ferroviaire et à la valorisation durable des emprises publiques, tout en respectant strictement le partage des compétences et les principes fondamentaux du droit ferroviaire belge et européen.

Serge Hiligsmann (Les Engagés)  
Julien Matagne (Les Engagés)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de internationale context, gekenmerkt door geopolitieke spanningen en opeenvolgende energiecrisisen, die de kwetsbaarheid blootleggen van staten die sterk afhankelijk zijn van de invoer van fossiele energie en de noodzaak van een solidere bevoorradingszekerheid tonen;

B. gelet op Europese Richtlijn 2023/2413, ook RED III genoemd, omtrent de versnelde uitrol van hernieuwbare energie, met als algemene doelstelling om tegen 2030 ten minste 42,5 % van de energie uit hernieuwbare bronnen op te wekken;

C. overwegende dat meer energieautonomie een strategische doelstelling is voor de Europese Unie en voor België en dat het spoor cruciaal is om die doelstelling te halen;

D. overwegende dat de spoorwegsector sterk afhankelijk is van elektriciteit en extra kwetsbaar is voor grillige energieprijzen, wat rechtvaardigt om strategieën uit te stippelen die de bevoorradingszekerheid veiligstellen aan de hand van hernieuwbare energie;

E. overwegende dat het met Infrabel gesloten Performantiecontract 2023-2032 er uitdrukkelijk in voorziet om de productie van hernieuwbare energie op te voeren, met name aan de hand van zonnepaneelinstallaties op gebouwen en in spoorwegbermen, en dat het elke overproductiecapaciteit koppelt aan het bestaan van externe afnamepartnerschappen, na analyse van de technische, juridische en financiële haalbaarheid;

F. overwegende dat de strategie 5hifit 2024-2032 van Infrabel de onderneming profileert als een centrale energiespeler binnen de spoorwegsector en voorziet in de uitbouw van fotovoltaïsche productiecapaciteit langs de sporen, teneinde in de eigen behoefte of in die van derden te voorzien;

G. overwegende dat tractiestroom in het Europees recht wordt aangemerkt als aanvullende dienst en aan spoorwegbedrijven kan worden geleverd onder transparante en niet-discriminerende voorwaarden;

H. overwegende dat dankzij de uitbouw van zonnepaneelinstallaties op het spoordomein de bestaande infrastructuur kan worden opgewaardeerd zonder bijkomende bodemverharding, op voorwaarde dat de vereisten op het vlak van spoorveiligheid en biodiversiteit strikt in acht worden genomen;

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant le contexte international marqué par des tensions géopolitiques et des crises énergétiques successives, qui mettent en lumière la vulnérabilité des États fortement dépendants des importations d'énergies fossiles et soulignent la nécessité de renforcer la sécurité d'approvisionnement;

B. vu la directive européenne 2023/2413, dite RED III, sur l'accélération du déploiement des énergies renouvelables visant à atteindre un objectif global d'au moins 42,5 % d'énergies renouvelables d'ici 2030;

C. considérant que le renforcement de l'autonomie énergétique constitue un objectif stratégique pour l'Union européenne et la Belgique et que le rail joue un rôle central dans la réalisation de ces objectifs;

D. considérant que le secteur ferroviaire est fortement dépendant de l'électricité et particulièrement exposé à la volatilité des prix de l'énergie, ce qui justifie le développement de stratégies de sécurisation de l'approvisionnement fondées sur les énergies renouvelables;

E. considérant que le Contrat de performance 2023-2032 conclu avec Infrabel prévoit explicitement le développement de la production d'énergie renouvelable, notamment par des installations photovoltaïques sur les bâtiments et les bermes ferroviaires, et conditionne toute capacité de surproduction à l'existence de partenaires externes acheteurs après analyse de la faisabilité technique, juridique et financière;

F. considérant que la stratégie 5hifit 2024-2032 d'Infrabel identifie l'entreprise comme un acteur central de l'énergie dans le domaine ferroviaire et prévoit le développement de capacités de production photovoltaïque le long des voies pour couvrir les besoins propres ou alimenter des tiers;

G. considérant que l'électricité de traction est qualifiée en droit européen de service additionnel et peut être fournie aux entreprises ferroviaires dans des conditions transparentes et non discriminatoires;

H. considérant que le développement d'installations photovoltaïques sur les emprises ferroviaires permet de valoriser des infrastructures existantes sans artificialisation supplémentaire des sols, sous réserve du respect strict des exigences de sécurité ferroviaire et de biodiversité;

I. overwegende dat Belgische en buitenlandse ervaringen leren dat de integratie van fotovoltaïsche opwekking op het spoor domein technisch haalbaar en strategisch relevant is;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. in overleg met Infrabel een nationale strategie te bepalen en aan te nemen die gericht is op de gecontroleerde ontwikkeling van zonnepaneelinstallaties op en langs de Belgische spoorweginfrastructuur, in overeenstemming met het Performantiecontract 2023-2032 en de strategie 5hifit, en met inachtneming van de eisen inzake veiligheid en continuïteit van de spoorwegexploitatie;

2. het toepasselijke juridische en institutionele kader te verduidelijken, waarbij de rol van Infrabel als infrastructuurbeheerder en centrale speler op het gebied van energie in de spoorwegsector wordt bevestigd;

3. een standaardkader voor de uitrol en selectie van projecten op te zetten, dat transparantie, non-discriminatie en rechtszekerheid waarborgt, met name voor regelingen waarbij derde investeerders, concessies of langlopende *Power Purchase Agreements* betrokken zijn, en tegelijkertijd de verenigbaarheid met de regels inzake overheidsopdrachten en staatssteun te waarborgen;

4. alle opportuniteiten te verkennen voor de opwekking van zonne-energie langs spoorweginfrastructuur, met name door de installatie van zonnepanelen op taluds en muren van hogesnelheidslijnen en andere bruikbare oppervlakken die eigendom zijn van Infrabel, met inachtneming van de technische en veiligheidsvereisten en vereisten inzake inpassing in het landschap;

5. naar het voorbeeld van Zwitserland samen met Infrabel proefprojecten op te zetten op of in de buurt van spoorweginfrastructuur, om de technische, economische, ecologische en operationele haalbaarheid van die installaties concreet te beoordelen alvorens ze op grotere schaal in te zetten;

6. de overproductie van energie bij voorkeur te gebruiken voor lokale toepassingen, met name laadpalen voor elektrische voertuigen op parkings van stations, en zo bij te dragen aan een geïntegreerde duurzame mobiliteit;

7. mechanismen uit te werken waarmee gemeenten en lokale economische actoren nauw bij projecten voor zonnecentrales worden betrokken, zodat zij rechtstreeks kunnen gebruikmaken van de op hun grondgebied overtollig geproduceerde energie;

I. considérant que des expériences belges et étrangères démontrent la faisabilité technique et l'intérêt stratégique de l'intégration de la production photovoltaïque dans l'environnement ferroviaire;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de définir et d'adopter, en concertation avec Infrabel, une stratégie nationale visant le développement maîtrisé d'installations photovoltaïques sur les, et le long des, infrastructures ferroviaires belges, en cohérence avec le Contrat de performance 2023-2032 et la stratégie 5hifit, et dans le respect des exigences de sécurité et de continuité de l'exploitation ferroviaire;

2. de clarifier le cadre juridique et institutionnel applicable, en confirmant le rôle d'Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure et acteur central de l'énergie dans le domaine ferroviaire;

3. de mettre en place un cadre type de déploiement et de sélection des projets, garantissant la transparence, la non-discrimination et la sécurité juridique, notamment pour les schémas impliquant des tiers-investisseurs, des concessions ou des contrats d'achat d'électricité de long terme, tout en assurant la compatibilité avec les règles en matière de marchés publics et d'aides d'État;

4. d'explorer pleinement les opportunités en matière de production d'énergie solaire le long des infrastructures ferroviaires, notamment par l'installation de panneaux photovoltaïques sur les talus et les murs des lignes à grande vitesse et les autres surfaces utiles comprises dans la propriété foncière d'Infrabel, dans le respect des contraintes techniques, de sécurité et d'intégration paysagère;

5. de lancer, avec Infrabel, des projets pilotes, à l'instar de la Suisse, directement sur, ou à proximité, des infrastructures ferroviaires, afin d'évaluer concrètement la faisabilité technique, économique, environnementale et opérationnelle de ces installations avant un éventuel déploiement à plus grande échelle;

6. de favoriser l'utilisation de l'énergie excédentaire produite pour alimenter des usages locaux, en particulier les bornes de recharge pour véhicules électriques installées sur les parkings des gares, contribuant ainsi à une mobilité durable intégrée;

7. de définir des mécanismes permettant d'associer étroitement les communes et les acteurs économiques locaux à la mise en œuvre des projets de centrales solaires, afin qu'ils puissent bénéficier directement de l'énergie excédentaire produite sur leur territoire;

8. de toegang te bevorderen van lokale en regionale bedrijven tot overheidsopdrachten voor de ontwikkeling van die infrastructuur, met name door lokale knowhow te ondersteunen en bij te dragen aan de economische ontwikkeling van de betrokken gebieden;

9. technische, juridische en financiële voorwaarden te analyseren en te preciseren die het mogelijk maken om alle geproduceerde groene energie die overtollig is ten opzichte van de eigen behoeften van Infrabel te benutten, met name door overeenkomsten te sluiten met externe partners, zoals spoorwegondernemingen of andere actoren, met het oog op de aankoop van die groene energie;

10. te zorgen voor een versterkte coördinatie met de betrokken gewesten en gemeentelijke actoren, met name op het gebied van vergunningen, milieu, biodiversiteit en aansluiting op het elektriciteitsnet;

11. aan de Kamer van volksvertegenwoordigers verslag uit te brengen over de voortgang, de resultaten van de proefprojecten en de vooruitzichten voor een algemene uitrol.

9 april 2026

8. de promouvoir l'accès des entreprises locales et régionales aux marchés publics liés au développement de ces infrastructures, notamment en valorisant les compétences locales et en contribuant au développement économique des territoires concernés;

9. d'analyser et de préciser les conditions techniques, juridiques et financières permettant la valorisation de toute production excédentaire d'énergie verte par rapport aux besoins propres d'Infrabel, notamment via la conclusion d'accords avec des partenaires externes, tels que les entreprises ferroviaires ou d'autres acteurs, en vue de l'achat de cette énergie;

10. d'assurer une coordination renforcée avec les Régions et les acteurs communaux concernés, notamment en matière de permis, d'environnement, de biodiversité et de raccordement au réseau électrique;

11. de faire rapport à la Chambre des représentants sur l'état d'avancement, les résultats des projets pilotes et les perspectives de généralisation.

9 avril 2026

Serge Hiligsmann (Les Engagés)  
Julien Matagne (Les Engagés)