

Bruxelles, vendredi 29 janvier 2008

Un parc éolien le long de la Ligne à Grande Vitesse Leuven-Liège : Infrabel fera rouler des trains à la force du vent dès 2010

Le Conseil d'Administration d'Infrabel a approuvé ce jeudi 28 février sa participation au projet d'installation d'un parc éolien le long de la Ligne à Grande Vitesse, à hauteur de Landen, Gingelom et Hannut. Dans une démarche placée sous le signe du développement durable, un consortium composé d'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, du fournisseur d'électricité Electrabel (filiale du Groupe Suez) et des six communes concernées, financera l'installation de 20 éoliennes, qui alimenteront notamment la Ligne à Grande Vitesse entre Leuven et Liège directement par de l'énergie verte. Par ailleurs, la réalisation de ce projet baptisé « Le train à voile » sera rendue possible grâce à la sous-station de traction d'Infrabel à Avernas, qui permettra le raccordement du parc éolien au réseau de transport d'électricité.

Projet « Le Train à voile » : des éoliennes pour alimenter le réseau ferroviaire

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a approuvé lors de son Conseil d'Administration de ce jeudi 28 février, sa participation au projet baptisé « **Le train à voile** », qui consiste en l'installation d'un parc éolien qui alimentera notamment la Ligne à Grande entre Leuven et Liège (Ans). Alors que le rail est déjà le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement, Infrabel, va augmenter encore l'efficacité énergétique du transport ferroviaire grâce à ce projet, en collaboration avec Electrabel (Groupe Suez) et les communes concernées. En effet, l'énergie produite par le parc éolien sera **directement injectée dans le réseau ferroviaire** et alimentera, outre la Ligne à Grande Vitesse entre Leuven et Liège, la ligne 36 entre Tirlemont et Voroux ainsi que la ligne 21 entre Landen et Hasselt.

Ce parc éolien, composé de 20 éoliennes d'une puissance unitaire de 2 à 2,5 MégaWatts, sera installé le long de l'autoroute E40 et de la Ligne à Grande Vitesse à hauteur de Landen, Gingelom et Hannut. Cette source d'énergie respectueuse de l'environnement permettra de produire une énergie électrique moyenne d'environ 100 GigaWatts-heure par an. En situation la plus favorable (vent suffisant et consommation moyenne du réseau ferroviaire), les trains - dont les TGV - circulant sur cette partie du réseau pourront être alimentés entièrement par de l'énergie éolienne, et ainsi être **tractés par la force de vent**.

En moyenne, un tiers de la production du parc éolien alimentera directement le réseau ferroviaire belge, le reste de la production (deux tiers) sera injecté au réseau de transport d'électricité. Bien évidemment, le réseau ferroviaire sera alimenté en suffisance à tout moment, y compris en cas de production limitée du parc éolien, grâce à un rééquilibrage permanent et automatique avec le réseau de transport d'électricité « classique ».

Raccordement électrique du parc éolien via une infrastructure ferroviaire d'Infrabel

Le raccordement du parc éolien au réseau électrique sera réalisé via la **sous-station de traction d'Infrabel à Avernas** (une sous-station de traction étant l'infrastructure ferroviaire permettant de convertir l'énergie du réseau sous haute tension à la tension adéquate pour alimenter les caténaires).

Cette infrastructure, pour laquelle des travaux d'extension étaient déjà prévus, sera réaménagée pour un montant de 3,7 millions € à charge d'Infrabel.

L'aménagement du parc éolien sera financé par le **consortium** composé d'Electrabel, d'Infrabel et des six communes concernées (Hannut, Saint-Trond, Gingelom, Hélécine, Landen et Lincent), pour un budget total d'environ 65 millions €.

En fonction de l'obtention des permis nécessaires, les travaux d'installation des éoliennes pourraient commencer en 2009, pour une **mise en service progressive à partir de 2010**.

Des éoliennes pour augmenter encore l'efficacité énergétique du rail

Par sa participation à ce projet, Infrabel confirme son engagement sociétal, sa démarche générale d'ouverture vers le futur, et soutient les efforts de la Belgique pour atteindre les objectifs de Kyoto (objectif des « 3 x 20 » pour 2020). Ce projet de collaboration entre Infrabel, Electrabel et les communes concernées constituera donc un **atout supplémentaire pour le rail belge** en terme d'efficacité énergétique et de développement durable. A titre d'exemple, l'utilisation de l'énergie éolienne de ce nouveau parc permettra d'épargner 60 000 tonnes de rejets de CO₂ (source Electrabel), ce qui représentera une réduction d'environ 10% de la quantité totale de CO₂ rejetée par le transport ferroviaire (voyageurs et fret) en 2007.

Outre les intérêts évidents et primordiaux que représente ce projet sur le plan environnemental, ce parc éolien permettra également une utilisation plus rationnelle de la dotation publique. En effet, le coût total de l'électricité sera environ **30% moins cher** que le prix actuel sur le marché (notamment étant donné l'absence de frais de transport). Cet avantage financier sera répercuté par Infrabel au profit des différents opérateurs roulant sur cette portion du réseau. Par ailleurs, les augmentations futures du tarif de cette énergie seront limitées puisqu'elles resteront indépendantes de l'évolution des prix des matières premières.

La participation à ce projet s'ajoute à la série d'actions entreprises par Infrabel et placées sous le signe du développement durable et du respect de l'environnement. Certes, certaines de ces actions sont d'envergure parfois plus modeste, mais **chaque geste compte** lorsqu'il concerne les enjeux du bien-être et du futur de chaque citoyen.

Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des licences et des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14 000 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard d'euros (2006).

Brussel, 29 februari 2008

Een windmolenpark langs de hogesnelheidslijn Leuven – Luik Infrabel laat de treinen op wind rijden vanaf 2010

De Raad van Bestuur van Infrabel heeft donderdag 28 februari zijn medewerking toegekend voor de bouw van een windmolenpark langs de hogesnelheidslijn ter hoogte van Landen, Gingelom en Hannuit. Binnen deze duurzame ontwikkeling zal een consortium bestaande uit Infrabel, de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder, de energieleverancier Electrabel (Suez Groep) en de zes betrokken gemeentes, de installatie van 20 windmolens financieren. Die zullen rechtstreeks instaan voor het leveren van groene energie aan de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik. Dit project, dat ‘De zeiltrein’ werd gedoopt, wordt mogelijk dankzij een tractie-onderstation van Infrabel in Avernas, dat de windmolens zal verbinden met het openbare elektriciteitsnet.

Project “De zeiltrein” : windmolens voeden het spoorwegnet

Het project “De zeiltrein” bestaat uit de installatie van een windmolenpark dat de energie aan de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik (Ans) zal leveren. Het **spoor is al het meest milieuvriendelijke transportmiddel** maar Infrabel zal dankzij dit project het efficiënte energieverbruik van het spoorverkeer nog optimaliseren in samenwerking met Electrabel (Suez Groep) en de betrokken gemeentes. De geproduceerde energie zal door het windmolenpark immers rechtstreeks naar het spoorwegnet stromen. Behalve de hogesnelheidslijn Leuven – Luik, zal het windmolenpark ook instaan voor de stroomvoorziening van de spoorlijnen Tienen – Voroux en Landen – Hasselt.

Dit windmolenpark bestaat uit **20 windturbines** met elk een vermogen van 2 tot 2,5 Megawatt en het zal langs de autosnelweg E40 en de hogesnelheidslijn ter hoogte van Landen, Gingelom en Hannuit komen. Deze milieuvriendelijke energiebron vertegenwoordigt een jaarlijkse energieproductie van ongeveer 10 Gigawatt-uur. Volgens het meest gunstige scenario (voldoende wind en gemiddeld verbruik van het spoorwegnet) kunnen de treinen op dit deel van het netwerk, waaronder de HST, volledig worden gevoed met windenergie en rijden door de kracht van de wind.

Gemiddeld **een derde van de geproduceerde energie** van het windmolenpark gaat rechtstreeks naar het Belgische netwerk en de overige energie wordt afgeleid naar het openbare net. Het spoorwegnet zal op elk moment over voldoende energie beschikken, ook tijdens periodes van beperkte productie van het windmolenpark, dankzij een permanent en automatisch evenwicht met het “klassieke” elektriciteitsnet.

Elektrische aansluiting op het windmolenpark via spoorinfrastructuur van Infrabel

De windmolens zullen worden verbonden met het elektriciteitsnet via een **tractie-onderstation van Infrabel in Avernas**. Een tractie-onderstation maakt deel uit van de spoorinfrastructuur en zet de energie die onder hoogspanning wordt geleverd om naar een gepaste spanning voor de bovenleidingen. Deze spoorinstallatie, waarvoor reeds uitbreidingswerken waren gepland, zal worden aangepast door Infrabel. De investering hiervoor is 3,7 miljoen euro.

De aanleg van het windmolenpark zal worden gefinancierd door het **consortium** dat bestaat uit Infrabel, Electrabel (Suez Groep) en de betrokken gemeentes (Hannuit, Gingelom, Sint-Truiden, Hélécinne, Landen en Lincent). De totale investering voor dit project bedraagt ongeveer 65 miljoen euro.

De werkzaamheden voor de installatie van het windmolenpark kunnen in 2009 beginnen met een **progressieve indienstneming vanaf 2010**.

Windmolens verbeteren het energieverbruik van het spoorverkeer

Door zijn deelname aan dit project bevestigt Infrabel zijn sociaal engagement, zijn open en moderne toekomstvisie en ondersteunt het België bij het bereiken van de Kyoto-doelstellingen (het doel van "3 x 20" voor 2020). Deze samenwerking tussen Infrabel, Electrabel en de betrokken gemeentes is een extra troef voor het Belgische spoorverkeer op gebied van **efficiënt energieverbruik en duurzame ontwikkeling**. Zo zal het gebruik van windenergie van dit nieuwe park ervoor zorgen dat het treinverkeer (reizigers en goederen) 60.000 ton minder CO² zal uitstoten (bron: Electrabel), wat overeenkomt met een daling van ongeveer 10% van de totale hoeveelheid CO²-emissie door het treinverkeer in 2007.

Naast de fundamentele voordelen van dit project voor het milieu, leidt dit windmolenpark ook tot een **beter gebruik van de overheidsdotatie**. De totaalprijs van groene energie is immers 30% goedkoper dan de huidige marktprijs (vooral door het gebrek aan transportkosten). Dit financiële voordeel zal door Infrabel worden doorgerekend en zal ten goede komen aan de operatoren die op dit deel van het netwerk rijden. Bovendien zijn toekomstige tariefstijgingen van groene energie beperkt daar ze onafhankelijk zijn van de prijsevolutie van grondstoffen.

De deelname aan dit project sluit aan bij andere acties van Infrabel op het vlak van duurzame ontwikkeling en respect voor het milieu. Sommige van deze acties hebben eerder een meer bescheiden omvang, maar ieder initiatief is belangrijk aangezien het hier **het welzijn en de toekomst van iedere burger** betreft.

Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 13.000 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,1 miljard euro (2006).