

Doc. 11827

03 février 2009

Transport de gaz naturel liquéfié (GNL) par des bateaux fluviaux et des bâtiments mixtes fleuve-mer: un remède efficace contre la crise du gaz

Proposition de recommandation

déposée par M. Miloš MELČÁK et d'autres membres de l'Assemblée

Cette proposition n'a pas été examinée par l'Assemblée et n'engage que ses signataires

De nombreux pays européens sont presque entièrement dépendants d'un gaz naturel provenant de sources géographiquement très limitées. De plus, le gaz naturel est transporté d'un point du continent à l'autre essentiellement par gazoducs, c'est-à-dire selon des itinéraires fixes, qui ne peuvent guère être modifiés en fonction de l'évolution des conditions du marché et de la situation politique. D'où l'impossibilité de résoudre rapidement des crises ponctuelles causées par des troubles divers. La récente crise du gaz, qui a été causée par des malentendus entre la Russie et l'Ukraine et a eu des répercussions sur l'économie de nombreux pays européens, a montré la nécessité de trouver des solutions entièrement nouvelles pour diversifier les modes de transport du gaz sur le continent.

Pour le transport maritime du gaz naturel sur de longues distances, on utilise des navires spéciaux appelés méthaniers. Aux fins du transport, le gaz est réfrigéré à environ -163°C , température à laquelle il se condense et devient liquide à la pression atmosphérique. Les réservoirs transportés par les méthaniers sont comparables à des «thermos» géants dans lesquels le liquide stocké reste froid. Aucune isolation n'étant parfaite, du méthane liquide s'évapore pendant la traversée. On estime que cette évaporation concerne chaque jour 0,1 % à 0,25 % de la cargaison, selon l'efficacité de l'isolation. Néanmoins, le méthane liquide qui s'évapore est généralement récupéré pour la propulsion du navire. Ainsi, jusqu'à 100 % de ce gaz peut être utilisé. Actuellement, la flotte de méthaniers est en pleine expansion: plus de 140 navires de ce type ont été commandés aux chantiers navals du monde entier. La majorité des navires qui sont en train d'être construits ont une capacité comprise entre 120 000 m³ et 140 000 m³. Des commandes ont cependant aussi été enregistrées pour des navires d'une capacité pouvant aller jusqu'à 260 000 m³. Étant donné que 1 m³ de GNL équivaut à 600 m³ de gaz naturel à l'état gazeux, un tel navire peut transporter 156 millions de m³ de gaz.

Les péniches et les autres bateaux transportant du GNL sur les rivières et les canaux sont – évidemment – d'une taille plus réduite et ont une capacité généralement comprise entre 2 000 et 4 000 m³ (ce qui correspond à un volume de gaz naturel compris entre 1,2 et 2,4 millions de m³). Il est toutefois possible d'augmenter cette capacité, jusqu'à environ 20 000 m³ (l'équivalent de 12 millions de m³ de gaz naturel), si les ponts enjambant les voies navigables sont suffisamment hauts. Le tirant d'eau nécessaire aux navires spéciaux est cependant relativement faible, grâce à la faible densité du GNL (0,45 t/m³).

Le Danube offre donc des possibilités très intéressantes car les ponts y sont suffisamment hauts et le fleuve peut être emprunté par des bateaux de dimensions avantageuses. De plus, le Danube:

- a un cours parallèle aux axes de transport du gaz naturel provenant de tous les principaux producteurs, dont le Moyen-Orient et l'Algérie;



- permet une diversification réelle des sources d'approvisionnement en gaz;
- peut être emprunté par des méthaniers mixtes fleuve-mer assurant certaines liaisons (avec l'Algérie, le Moyen-Orient, etc.);
- traverse d'importants centres de consommation, par exemple des pôles de l'industrie chimique situés en Roumanie, en Serbie et en Hongrie et dans des villes comme Bratislava et Vienne;
- offre un accès direct aux immenses installations de stockage souterrain de gaz situées dans l'ouest de la Slovaquie (Záhorie) et dans le sud de la Moravie, compte tenu de la première phase prévue de la liaison Danube-Oder (Danube-Hodonín, en République tchèque). Ces réservoirs sont reliés aux principaux gazoducs acheminant le gaz entre la Russie et l'Europe centrale et orientale.

En conséquence, on peut considérer que le système de transport du GNL empruntant le Danube est une variante intéressante, par rapport au gazoduc Nabucco, par exemple, et qu'il permettra une collaboration fructueuse entre les pays riverains du Danube.

C'est pourquoi l'Assemblée parlementaire:

- préconise de mener dans les meilleurs délais une étude de faisabilité internationale concernant la création d'un système diversifié de transport de gaz empruntant le Danube;
- demande instamment d'accélérer la préparation de la liaison Danube-Oder-Elbe, et notamment de sa première phase, qui peut beaucoup contribuer au fonctionnement du système diversifié. Cette initiative est parfaitement en ligne avec la [Résolution 1473 \(2005\)](#) sur les "voies navigables européennes: le point sur le projet de canal Danube-Oder-Elbe".

Signé (voir au verso)

Signé¹:

MELČÁK Miloš, République tchèque
AÇIKGÖZ Ruhi, Turquie, GDE
BARNETT Doris, Allemagne, SOC
BERÉNYI József, République slovaque
BJØRNSTAD Vidar, Norvège
ČURDOVÁ Anna, République tchèque
FRUNDA György, Roumanie, PPE/DC
KORFANTY Bronisław, Pologne, GDE
MENDES BOTA José, Portugal, PPE/DC
NACHTMANNOVÁ Oľga, République slovaque
NEGELE Gebhard, Liechtenstein, PPE/DC
PAPADOPOULOS Antigoni, Chypre
REIMANN Maximilian, Suisse
RIGONI Andrea, Italie, ADLE
SEYIDOV Samad, Azerbaïdjan, GDE
SKOPAL Ladislav, République tchèque
VRETTOS Konstantinos, Grèce, SOC
WACH Piotr, Pologne, PPE/DC
WILLE Paul, Belgique

1. ADLE: Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe
GDE: Groupe démocrate européen
PPE/DC: Groupe du Parti populaire européen
SOC: Groupe socialiste