



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/14
ENERGY/WP.3/2003/7
11 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
COMITÉ DE L'ÉNERGIE DURABLE
GROUPE DE TRAVAIL DU GAZ

Équipe spéciale chargée du projet «Corridor bleu»
Hoofddorp (Pays-Bas), 25 novembre 2002

**RAPPORT SUR LA DEUXIÈME RÉUNION DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE
CHARGÉE DU PROJET «CORRIDOR BLEU»**

I. PARTICIPATION

1. La deuxième réunion de l'Équipe spéciale chargée du projet «Corridor bleu» s'est tenue le 25 novembre 2002 à Hoofddorp (Pays-Bas) dans les locaux de l'Association européenne des véhicules au gaz naturel (ENGVA). Ont assisté à cette réunion plus d'une vingtaine de participants représentant soit des pays, en l'occurrence l'Allemagne, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Hongrie, la Norvège, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Turquie, soit des organisations non gouvernementales, à savoir la Clean Air Foundation, l'Association européenne des véhicules au gaz naturel (ENGVA) et la Fondation écologique Vernadsky.

II. ÉVALUATION DES CORRIDORS SÉLECTIONNÉS

2. Des informations ont été communiquées au sujet des deux corridors pilotes sélectionnés. M. A. Andreevskiy, Directeur exécutif de la Fondation Vernadsky et Président de l'Équipe spéciale, a présenté les résultats de l'étude visant à déterminer si le corridor Moscou-Varsovie-Berlin satisfaisait aux conditions requises. Le trajet entre Moscou et Berlin était d'environ 1 850 km et le corridor en question faisait partie de la route E 30 et du Couloir de transport paneuropéen n° 2. Selon les prévisions, en 2010, le volume total de la circulation

de poids lourds devrait atteindre quelque 16 000 véhicules par jour. Le tronçon du corridor situé au Bélarus comptait un nombre suffisant de postes de ravitaillement (stations-service) en gaz naturel mais il faudrait en installer un plus grand nombre pour les parties du corridor se trouvant sur les territoires de la Pologne et de la Fédération de Russie. Le coût d'une station-service type se chiffrait à près de 250 000 euros.

3. En l'absence des représentants de l'Italie et de l'Allemagne, M. J. Seisler, Directeur exécutif de l'ENGVA, a exposé les résultats de l'étude entreprise par M. F. Mariani de la Division «Gaz et énergie» de l'ENI en ce qui concerne le tronçon italien du corridor Berlin-Rome, qui suivrait les routes principales Nord-Sud E 55 et E 45. En Italie, on pouvait obtenir des données fiables sur la circulation auprès des sociétés de péage. L'Italie comptait un nombre élevé de véhicules fonctionnant au gaz naturel (près de 400 000) mais, parmi ceux-ci, on ne trouvait qu'une faible proportion de poids lourds. Il existait un nombre suffisant de postes de ravitaillement en gaz naturel en Italie mais bon nombre d'entre eux se trouvaient à une distance de 3 à 5 km de l'autoroute et, à ce propos, il y avait lieu de se demander si les conducteurs des véhicules seraient prêts à quitter une route à péage pour faire le plein. Ruhrgas (Allemagne) avait évalué la distance optimale entre deux postes de ravitaillement à 5 km en ville, 10 à 15 km dans les zones semi-urbaines et 20 à 25 km dans les zones rurales. L'Équipe spéciale a remercié M. S. Arikan (Botas, Turquie) de la contribution qu'il avait apportée à l'examen de cette question.

4. Il a été souligné que la route E 55 passait par la République tchèque et l'Autriche, de sorte qu'il faudrait aussi examiner le potentiel de ces deux pays s'agissant de la circulation de véhicules fonctionnant au gaz naturel. Il a été convenu qu'un plus large volume de données sur la circulation devrait être réuni pour mener à bien les études de faisabilité. L'ensemble des participants a également jugé opportun de continuer à envisager de retenir d'autres corridors pour le projet «Corridor bleu», notamment le trajet qui mène à Istanbul à travers le sud-est de l'Europe.

III. PERSPECTIVES D'UTILISATION DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)

5. M. E. Pronin, Directeur exécutif de l'Association russe des véhicules fonctionnant au gaz naturel, a proposé d'ajouter aux corridors retenus le corridor Helsinki-Saint-Pétersbourg-Moscou qui suivait les routes E 18 et E 105 et qui se prêterait à l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). La Finlande était un partenaire commercial important pour la Russie et un millier de camions russes en moyenne entraient quotidiennement en Finlande. La production de GNL était très développée dans la région de Saint-Pétersbourg. L'Équipe spéciale a décidé d'ajouter le trajet Helsinki-Moscou aux corridors retenus pour le projet «Corridor bleu».

IV. COOPÉRATION AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE

6. M. J. Seisler de l'ENGVA a évoqué la possibilité de bénéficier d'une aide financière pour le projet «Corridor bleu» au titre du sixième Programme-cadre de l'Union européenne qui déboursait dans ce contexte une somme pouvant aller jusqu'à 800 millions d'euros. L'Union européenne s'était fixé comme objectif de remplacer 20 % de la consommation actuelle de carburants classiques par des carburants de substitution ou des biocarburants d'ici à 2020 et elle allait publier une directive sur l'utilisation des carburants de substitution. Il en résultait qu'une

part de 10 % du marché pourrait être couverte par le gaz naturel et que 23 millions de véhicules fonctionnant au gaz naturel pourraient être en circulation d'ici cette date. L'ENGVA était en train de rédiger des propositions de financement sous les titres «La filière véhicules au gaz naturel à l'horizon 2020» et «Utilisation de carburants de substitution dans le secteur du transport urbain: un plan de mise en œuvre» et elle avait suggéré d'inclure le projet «Corridor bleu» dans l'une de ces propositions.

V. STRUCTURE DU RAPPORT FINAL QUI SERA PUBLIÉ PAR L'ÉQUIPE SPÉCIALE

7. L'Équipe spéciale a débattu de la structure de son rapport final qui constituerait la base des demandes de financement à adresser à divers donateurs potentiels, notamment l'Union européenne, des banques de développement, des sociétés privées, etc. Les différents chapitres de ce rapport seraient consacrés respectivement aux sujets suivants: développement des véhicules au gaz naturel en Europe et dans le monde (nombre de véhicules au gaz naturel, postes de ravitaillement (stations-service) en gaz naturel liquéfié et en gaz naturel comprimé, tendances, législations, etc.); avantages écologiques, énergétiques et économiques des véhicules au gaz naturel; retombées positives attendues de la réalisation du projet «Corridor bleu»; conclusions générales, avantages et inconvénients et problèmes à résoudre; participants potentiels au projet; et initiatives futures, y compris la mise en place d'une coopération internationale aux fins de l'exécution du projet. La responsabilité de rédiger les différents chapitres du rapport final a été répartie entre divers membres de l'Équipe spéciale. Il a été décidé que le rapport final serait présenté au Comité de l'énergie durable et au Comité des transports intérieurs.

VI. TROISIÈME RÉUNION DE L'ÉQUIPE SPÉCIALE

8. L'Équipe spéciale a proposé que sa troisième réunion se tienne au début de 2003 en vue d'examiner son projet de rapport final. Le secrétariat informerait ultérieurement les membres de l'Équipe spéciale de la date et du lieu de cette réunion.

VII. REMERCIEMENTS

9. Les délégations ont remercié particulièrement M. J. Seisler et les autres collaborateurs de l'ENGVA pour l'excellente organisation de la réunion.
