



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

pétrole

Question écrite n° 13050

Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la sécurité des plates-formes pétrolières en mer. Dans la production mondiale d'hydrocarbures, la part de l'offshore ne cesse de progresser. La France dispose d'un potentiel pétrolier à développer grâce à ses onze millions de kilomètres carrés d'espaces maritimes répartis sur toutes les mers du globe. Elle a aussi à l'égard de leurs richesses environnementales une responsabilité de premier plan. L'exploitation des nouvelles réserves à des conditions économiquement viables dépend des technologies disponibles. Le développement de l'offshore profond et ultra-profond a nécessité des efforts importants en matière de recherche et développement. Des progrès ont été réalisés dans la gestion des risques multiples inhérents à cette activité. En dépit des règles de sécurité sur les plates-formes, on recense une douzaine d'accidents majeurs depuis 1976, dont les causes sont multifactorielles, et dont les conséquences sont lourdes tant sur les plans humains qu'environnementaux. Or le cadre juridique de ces activités est incomplet, en droit international, en droit européen comme en droit interne, et souvent ambigu. C'est pourquoi il souhaite savoir quelles sont les perspectives d'évolution pour assurer une meilleure sécurisation des activités offshore et comment le Gouvernement entend mettre en place une meilleure prise en compte des risques environnementaux.

Texte de la réponse

La tendance haussière de la demande mondiale en pétrole et en gaz encourage les États à ouvrir de nouvelles zones à l'exploration et les opérateurs à développer de nouvelles techniques afin d'explorer et d'exploiter ces nouveaux horizons, autrefois inaccessibles, notamment en mer profonde. Dans ce contexte, les événements récents rappellent amèrement les risques inhérents à ces activités et les conséquences potentiellement graves qu'elles font peser sur l'environnement marin et les côtes. La question du bon encadrement de ces activités, tant du point de vue de la prévention que de celui, en cas d'accident, de la responsabilité et de la réparation des dommages, est indéniablement légitime. L'encadrement de ces activités se décline au niveau international, régional et national. Au niveau international, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), entrée en vigueur le 16 novembre 1994, précise un certain nombre de notions apparues dans le droit coutumier comme la mer territoriale, la zone économique exclusive et enfin le plateau continental. Dans ces zones, la convention prévoit que l'État côtier dispose de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles des fonds marins et de leurs sous-sols. C'est ainsi qu'elle pose à travers l'article 56 relatif aux droits, juridiction et obligations de l'État côtier dans la zone économique exclusive les principes généraux de l'exploration et de l'exploitation des ressources de la mer (dont les ressources du sol et du sous-sol) dans cette zone. L'article 77 de la convention relatif au plateau continental octroie les mêmes droits à l'État côtier dans cette zone. Il découle de cette convention que, dans ces zones, l'encadrement et le suivi des activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures relèvent de la seule compétence des États dans lesquelles opèrent les installations. De ce point de vue, les activités d'exploration et d'exploitation des ressources - qui par nature sont « ancrées » dans les eaux d'un pays - se distinguent des

activités de transport maritime, également à l'origine de catastrophes écologiques qui sont par essence mobiles et donc transfrontalières. Ainsi, à la différence des règles d'exploitation des ressources, l'encadrement juridique du transport maritime relève avant tout de règlements internationaux, y compris pour les questions relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages. À la suite de la CNUDM, des conventions régionales de protection du milieu marin furent adoptées (convention OSPAR pour l'atlantique Nord-Est, convention de Barcelone pour la mer méditerranée...). Dans le cadre de ces conventions, les parties prenantes peuvent, par exemple en matière d'impact sur l'environnement des activités hydrocarbures offshore, prendre des mesures contraignantes, incorporées ensuite dans la législation nationale. Toutefois, malgré les éventuelles conventions régionales auxquelles les États sont parties, l'encadrement réglementaire à des fins de sécurité et de protection de l'environnement reste hétérogène y compris au sein de l'Union européenne. En conséquence, dans le contexte de l'accident majeur Deepwater Horizon survenu dans le golfe du Mexique en avril 2010, et afin d'en tirer les enseignements au niveau communautaire, le collège des commissaires européens a adopté le 27 octobre, un projet de règlement visant à harmoniser et à renforcer la sécurité des activités d'exploration et de prospection pétrolières et gazières en mer (COM(2011) 688 final - 2011/0309 (COD)). Les dispositions de ce texte, finalement adopté sous la forme d'une directive (Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE), s'appliqueront aux installations mobiles (généralement des installations d'exploration) et fixes (utilisées pour l'exploitation), nouvelles et existantes. Il s'accompagne d'avancées importantes en matière de responsabilité puisqu'il prévoit l'extension du champ d'application de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relative à la responsabilité environnementale et aux activités pétrolières et gazières offshore. Il prévoit en outre le renforcement de l'examen des capacités financières des demandeurs lors de l'octroi des titres. Quant à la supervision de ces activités du point de vue de la sécurité et de la protection de l'environnement, ce texte prévoit la mise en place, dans chaque État membre, d'une autorité compétente indépendante en charge de ces questions. Il s'attache ensuite à garantir la participation du public préalablement à l'ouverture de nouvelles zones à l'exploration mais également dans le cadre de l'instruction des demandes de travaux, dont ceux de forage. Par ailleurs, dans un esprit d'amélioration continue, ce texte entend favoriser l'échange d'informations et d'expertise entre les autorités compétentes, notamment dans le cadre du groupe européen des régulateurs offshore, institué par la décision de la Commission du 19 janvier 2012. Enfin, au-delà de la seule capacité financière des opérateurs, reste la question de la mise en place de mécanismes financiers (fonds de mutualisation...) par lesquels, en cas d'accident, le remboursement des dommages serait honoré promptement et intégralement quelle que soit la situation financière de l'opérateur responsable de ces dommages. Ce sujet délicat fait l'objet d'une étude par la Commission européenne. Celle-ci devrait livrer ses conclusions, et le cas échéant proposer des actions, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de ce nouveau texte.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Lurton](#)

Circonscription : Ile-et-Vilaine (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13050

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 décembre 2012](#), page 7340

Réponse publiée au JO le : [25 novembre 2014](#), page 9833