

Sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer

2011/0309(COD) - 30/07/2019 - Document de suivi

Conformément à la directive 2013/30/UE modifiant la directive 2004/35/CE («directive sur la sécurité en mer») la Commission a présenté son deuxième rapport annuel sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer dans l'Union européenne, sur base des rapports des États membres.

Comme c'était le cas du premier rapport pour 2016, l'objet du présent rapport annuel est i) de fournir des données sur le nombre et le type d'installations dans l'UE; et ii) de donner des informations sur les incidents ayant affecté les opérations pétrolières et gazières en mer et sur la performance en matière de sécurité desdites opérations.

Sur la base des chiffres fournis par les États membres, en particulier le nombre et la gravité des accidents signalés par rapport au nombre d'installations, le rapport conclut que le secteur européen des opérations en mer a démontré de bons résultats en matière de sécurité en 2017.

Les principaux constats sont les suivants

Le secteur des opérations pétrolières et gazières en mer dans l'UE

La Commission a reçu des données de la Bulgarie, de la Croatie, de Chypre, du Danemark, de l'Allemagne, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Roumanie, de l'Espagne et du Royaume-Uni. La plupart des installations sont situées en mer du Nord et dans l'océan Atlantique (378 installations), tandis que 166 installations se trouvent en mer Méditerranée, 8 en mer Noire et 2 dans la mer Baltique.

La production domestique de pétrole et de gaz de l'UE provient en majeure partie (environ 94 %) de la région «mer du Nord et Atlantique». Le Royaume-Uni est de loin le contributeur le plus important, suivi des Pays-Bas et du Danemark. L'Italie et la Croatie sont des producteurs actifs en Méditerranée, tandis qu'en mer Noire, seule la Roumanie dispose à l'heure actuelle d'une production notable de pétrole et de gaz.

Au total, 554 installations destinées ou non à la production ont été déclarées dans les eaux de l'UE en 2017, ce qui représente une baisse d'environ 5 % (32 installations de moins) par rapport aux données communiquées pour 2016, tandis que la production totale a baissé de 2,7 %.

Inspections en mer

Les autorités compétentes des États membres ont régulièrement inspecté les installations en mer relevant de leur juridiction en 2017. Le nombre d'inspections et d'enquêtes effectuées n'a pas évolué de manière significative. Globalement, le nombre d'inspections effectuées en 2017 (630) a diminué par rapport à 2016 (735). Toutefois, des efforts supplémentaires ont été consentis en termes de jours-personnes (2083 jours-personnes en 2017 contre 1913 en 2016).

À la suite de certains incidents, trois États membres (le Royaume-Uni, le Danemark et les Pays-Bas) ont mené des enquêtes au cours de la période de référence. Le Royaume-Uni a mené 16 enquêtes concernant des problèmes touchant à la sécurité et à l'environnement et 2 enquêtes concernant des accidents majeurs. L'une des enquêtes concernant un accident majeur menées par le Royaume-Uni était toujours en cours au

moment de la communication des données. Le Danemark et les Pays-Bas ont chacun effectué une enquête pour un accident majeur.

Données relatives aux incidents

Comme en 2016, aucun décès n'a été déclaré en 2017. Dans l'UE, le nombre total d'incidents signalés est passé de 42 en 2016 à 59 en 2017, en grande partie en raison d'un nombre accru de rejets involontaires. En revanche, le nombre d'incidents de «perte de contrôle d'un puits» a diminué de 11 en 2016 à 8 en 2017, tandis que les «défaillances des éléments critiques pour la sécurité et l'environnement» sont passées de 3 à 1 sur la même période. Aucun cas de perte d'intégrité structurelle n'a été signalé en 2017. En outre, aucune évacuation du personnel n'a été signalée pour 2017, contre un événement de ce type en 2016.

Trois collisions impliquant des navires ont été signalées pour 2017 ainsi que deux défaillances d'une barrière de puits. En 2017, 4 incidents au total ont été classés parmi les accidents majeurs, étant donné qu'ils auraient pu causer des décès ou des dommages corporels graves.

La Commission se réjouit de la diminution du nombre d'incidents dans certaines catégories, telles que les pertes de contrôle d'un puits, les défaillances d'éléments critiques pour la sécurité et l'environnement et les pertes d'intégrité structurelle. Elle prend note du nombre d'accidents majeurs, de rejets involontaires, de collisions impliquant des navires et de défaillances d'une barrière de puits.