

**Révision de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM)
Consultation du 1^{er} février 2012**

Madame la conseillère fédérale,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance de la mise en consultation susmentionnée et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son point de vue sur les modifications proposées.

Élargissement de l'OPAM au transport par conduites

Dans notre pays où l'urbanisation s'intensifie, nous pensons qu'il est opportun de redéfinir la problématique du risque majeur à proximité des installations de transport par conduites (gazoducs, oléoducs) et qu'elles soient soumises à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 278 février 1991 (OPAM, RS 814.012). Selon la législation actuelle, au sens de la loi fédérale du 4 octobre 1963 sur les installations de transport par conduites de combustibles ou carburants liquides ou gazeux (LITC, RS 746), seules les nouvelles installations soumises à étude d'impact devraient faire l'objet de l'obligation d'établir un rapport succinct selon l'OPAM.

Coordination entre protection de l'environnement et aménagement du territoire

Le deuxième point important de la révision spécifie que les cantons doivent veiller à ce que la prévention des accidents majeurs soit coordonnée avec les plans directeurs et les plans d'affectation.

Nous souscrivons à l'avis qu'il est nécessaire de maintenir un degré de sécurité acceptable à proximité des installations à risques, et suggérons de replacer cette tâche dans le contexte élargi de la politique de développement territorial durable. Une coordination optimale entre l'aménagement du territoire et les autorités d'exécution de l'OPAM est en effet primordiale.

Dans cet esprit, l'introduction d'un nouvel article 11a dans l'OPAM sous le titre "*Coordination de la planification directrice d'affectation avec la prévention des accidents majeurs*" répond aux besoins de clarification en matière de coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs, en complément aux principes de coordination généraux définis dans la LAT (art.2, al.1, art.3, al.3, let b, art.6, al.2, let. c).

Comme nous l'avons relevé lors de la consultation précédente, il y a lieu de bien coordonner ce nouvel article avec les guides de planification "*Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs*" et "*Coordination [...] le long des installations ferroviaires significatives sous l'angle des risques*", en particulier de veiller à ce que les termes et directives utilisés ainsi que les processus qui y sont décrits soient en adéquation.

Ainsi, lorsqu'il est indiqué (art. 11a de l'OPAM) que l'autorité d'exécution de l'OPAM "*désigne le domaine attenant où la réalisation de nouvelles constructions et installations peut conduire à une augmentation notable du risque*", s'agit-il d'une référence aux étapes 1 et 2 du guide en rapport avec le périmètre de consultation ou de l'ensemble de la procédure ?

Le guide de planification (2012) accorde une grande importance à la pesée des intérêts et introduit la "*notion d'intérêt public*", en particulier lorsque l'analyse conclut que le risque n'est pas acceptable, mais que la pesée des intérêts plaide néanmoins pour une modification du

plan d'affectation, respectivement un projet de construction (cf. étape 4). Or ces aspects sont totalement absents du nouvel art. 11a, quand bien même ils sont évoqués dans le commentaire des articles (p.7). Dès lors nous proposons la modification suivante:

¹ Les cantons veillent à ce que la prévention des accidents majeurs soient coordonnée avec les plans directeurs et les plans d'affectation, *en effectuant la pesée des intérêts au sens de l'aménagement du territoire.*

Nous soulignons l'importance des périmètres de consultation et de la délimitation de couloirs autour des sites et installations sensibles en amont des démarches de planification, afin de pouvoir progressivement réduire les risques en les prenant en compte à un stade suffisamment précoce. Nous sommes également d'avis que l'étude des risques ne doit être ordonnée que lorsque la situation le justifie; la démarche en plusieurs temps nous semble donc appropriée.

S'agissant des installations ferroviaires, le périmètre de consultation a une largeur de 100 mètres des deux côtés de l'installation. D'une manière générale, il faudrait être plus explicite sur la notion d'intérêt public. Le fait de renforcer l'habitat à proximité des pôles de gare répond-il à un intérêt public, notamment quand il est défini comme un objectif de la planification directrice (développement vers l'intérieur, densification des sites les mieux desservis en transports publics) ou justifie-t-il la recherche de solutions de rechange ? Les cantons sont-ils libres d'apprécier de cas en cas cette question ? Nous restons dans l'attente du nouveau guide traitant de cette question.

L'actuel article 8 OPAM sur les mesures supplémentaires aurait mérité d'être complété en ce qui concerne les principes de proportionnalité.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 2 mai 2012

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente,
G. ORY

La chancelière,
S. DESPLAND