

Rapport

Date de la séance du CE: 8 juin 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 590642
Classification: Non classifié

Route cantonale n° 244 Niederbipp – Aarwangen – Langenthal – Huttwil Communes de Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten 01007 / réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord Crédit d'engagement pour l'étude de projet

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases légales	2
3	Description de l'affaire/du projet	3
3.1	Rappel et besoins	3
3.2	Résultat de la participation publique	4
3.3	Caractéristiques du projet	5
a)	Nouvelle route de contournement	5
b)	Transformation du réseau routier	5
3.4	Calendrier	6
4	Planification globale et objectifs	6
5	Répercussions financières et répercussions sur le personnel	6
5.1	Coûts et financement	6
5.2	Nature du crédit et plan financier	6
5.3	Coûts induits	7
5.4	Financement	7
5.5	Répercussions sur le personnel	7
6	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	7
6.1	Economie et société	7
6.2	Environnement	8
7	Proposition	8



1 Synthèse

Depuis la mise en service de l'autoroute A1 à la fin des années soixante, le tronçon de la Bern-Zürich-Strasse traversant la ville de Langenthal, en Haute-Argovie, n'est plus un axe de transit principal. Pour rejoindre directement l'autoroute et accéder à la bretelle autoroutière de Niederbipp, il faut désormais traverser la commune d'Aarwangen. L'ensemble du trafic du secteur de Langenthal, jusqu'à Huttwil, est ainsi amené à traverser le centre de la localité. Par ailleurs, la ligne ferroviaire du « Bipperlisi » passe sur ce tronçon déjà étroit. L'intensité du trafic à Aarwangen a atteint une ampleur telle que tant les usagers de la route que la population riveraine sont mis à mal et soumis à des nuisances notables. Les nombreuses entreprises industrielles et artisanales situées dans la région de Langenthal, jusqu'à Huttwil, ne sont pas suffisamment bien reliées aux grands centres économiques. En outre, cette accessibilité limitée constitue un obstacle au développement durable dans la région. Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord est le seul moyen de régler les problèmes de circulation.

Le 5 septembre 2012, le Grand Conseil a approuvé un crédit de 2,1 millions de francs pour un avant-projet, mais a assorti son autorisation d'une condition, à savoir qu'il fallait aussi examiner des possibilités d'améliorer l'état actuel (variante « Zéro+ »). Les deux variantes « Contournement » et « Zéro+ » ont été examinées en détail et mises en balance dans le cadre de l'avant-projet et ont fait par ailleurs l'objet d'une participation publique. Le résultat est clair : la route de contournement se révèle la meilleure solution. Le projet de réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord devra par conséquent être poursuivi avec la construction de la route de contournement d'Aarwangen ainsi que les mesures de transformation qui en découlent. Ces mesures d'accompagnement optimisent le réseau routier et permettent également de réduire les possibles répercussions de la nouvelle gestion du trafic.

Le crédit demandé, de 6 600 000 francs, doit permettre, en se fondant sur les résultats de l'avant-projet et de la participation publique, de réaliser les travaux nécessaires au projet de construction avec le plan de route et à la procédure d'autorisation (dossier de mise à l'enquête). Selon le plan financier, il est possible de renoncer à un financement partiel avec les ressources du Fonds de couverture des pics d'investissement. Le solde du Fonds sera ainsi conservé afin qu'il puisse être engagé ultérieurement sans restriction pour financer la réalisation des projets de réaménagement routier en Haute-Argovie et dans l'Emmental.

Selon les connaissances actuelles, le coût total du projet est estimé approximativement à 136 millions de francs. Une demande de crédit distincte sera soumise au Grand Conseil pour sa réalisation.

La présente affaire est soumise au référendum financier facultatif.

2 Bases légales

- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11), articles 38 à 40, 49 et 52 à 56
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP ; RSB 620.0), articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP ; RSB 621.1), articles 136 ss
- Plan du réseau routier, ACE n° 761/2013 du 12 juin 2013

- Conception régionale des transports et de l'urbanisation CRTU de 1^{re} génération, rapport de mars 2012 et état d'avancement de l'examen préalable de 2^e génération, de novembre 2015

3 Description de l'affaire/du projet

3.1 Rappel et besoins

Depuis la mise en service de l'autoroute A1 à la fin des années soixante, le tronçon de la route Berne-Zurich traversant la ville de Langenthal, en Haute-Argovie, n'est plus un axe de transit principal. Pour rejoindre directement l'autoroute, il faut désormais traverser la commune d'Aarwangen en empruntant la route cantonale n° 244. Depuis plus de 30 ans, la région cherche, avec le soutien des communes et de l'économie, des solutions pour un meilleur raccordement du centre de la Haute-Argovie à l'autoroute A1, et partant aux villes plus grandes et aux centres économiques, ainsi que pour délester dans le même temps Aarwangen du trafic de transit. Pour atteindre la bretelle autoroutière de Niederbipp, l'ensemble du trafic du secteur de Langenthal, jusqu'à Huttwil, est amené à traverser le centre de la localité. Par ailleurs, la ligne ferroviaire du « Bipperlisi » de l'exploitant Aare Seeland mobil AG passe sur ce tronçon déjà étroit. On a donc à faire à un véritable goulet d'étranglement. La circulation à Aarwangen a atteint une ampleur telle que tant les usagers de la route que la population riveraine sont mis à mal et soumis à des nuisances. Les efforts consentis jusqu'à présent pour résoudre le problème de circulation n'ont de loin pas suffi pour améliorer la situation.

Le problème existe depuis des années et a continué de s'aggraver avec l'augmentation massive du volume de trafic ces dernières décennies. Par ailleurs, la population est devenue plus mobile et parcourt des trajets de plus en plus longs pour se rendre au travail, et aussi pour ses loisirs.

C'est ainsi que les jours ouvrables, jusqu'à 16 000 véhicules traversent Aarwangen, la part de trafic lourd représentant jusqu'à 16 pour cent. Outre les nombreuses entreprises industrielles et artisanales situées dans la région de Langenthal, cette situation est aussi à mettre au compte du pont enjambant l'Aar près du château d'Aarwangen, qui est le seul passage de la rivière autorisé aux poids-lourds entre Wangen an der Aare et Aarburg. Le trafic lourd se concentre donc à cet endroit.

Dépendant fortement de l'urbanisation attendue, le trafic va continuer à augmenter. La conception régionale des transports et de l'urbanisation Haute-Argovie (CRTU Haute-Argovie) prévoit pour l'année 2030 un trafic journalier moyen de quelque 18 000 véhicules sur la route cantonale au centre d'Aarwangen.

La forte affluence, le tracé du chemin de fer en partie intégré à la route et les deux passages à niveaux à Aarwangen sont à l'origine d'embouteillages quotidiens, notamment aux heures de pointe.

Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo le long de l'axe principal en font également les frais. La sécurité sur les parcours empruntés par les écoliers et écolières notamment n'est plus entièrement assurée à Aarwangen.

Les riverains et les riveraines souffrent aussi de cette situation. La pollution et le bruit atteignent les valeurs-limites, voire les dépassent.

Le problème a été examiné dans le cadre de l'étude d'opportunité intermodale. L'objectif du réaménagement du réseau routier doit être de raccorder de manière appropriée l'espace éco-

nomique important de la Haute-Argovie ainsi que l'agglomération de Langenthal à l'autoroute A1 et de contribuer de manière significative à l'allègement du trafic de transit à Aarwangen.

L'infrastructure et l'offre de transports en Haute-Argovie doivent être développées par étapes et en visant une solution intermodale. Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord constitue une mesure-clé de la CRTU Haute-Argovie pour une meilleure coordination des transports et de l'urbanisation. Vu l'ampleur et la complexité du projet, sa planification a été échelonnée. Lors d'une première étape, un avant-projet a approfondi les résultats de l'examen d'opportunité de 2007. Les deux variantes « Contournement » et « Zéro+ » ont été examinées conformément à la condition dont le Grand Conseil avait assorti son autorisation. La première consiste à construire une route de contournement à Aarwangen et la seconde uniquement à optimiser l'infrastructure routière déjà en place, sans compléter le réseau.

Les deux variantes ont pour objectif premier d'améliorer la situation en matière de trafic et sont axées sur les critères d'une desserte optimale, les bonnes conditions économiques qui en découlent et l'allègement du trafic sur le réseau de routes communales. Parallèlement, elles veillent à l'utilisation aussi mesurée que possible des terres cultivables et à la protection de l'environnement et du paysage. Elles mettent en outre l'accent sur la sécurisation des trajets scolaires, la réduction de la part de trafic lourd à Aarwangen et accordent une attention particulière au site Emeraude, où se trouve la commune d'Aarwangen. Le site Emeraude de Haute-Argovie, qui fait partie du réseau européen Emeraude, est l'une des 37 régions suisses reconnues qui abrite des espèces animales ou végétales rares. D'une surface (agglomérations, terres sylvicoles et agricoles) d'environ 11 500 hectares, il s'étend sur 19 communes et les quatre cantons de Berne, d'Argovie, de Lucerne et de Soleure. Les communes de Langenthal, Bannwil, Schwarzhäusern et Thunstetten se situent également sur le site Emeraude.

La variante « Contournement » prévoit en outre des mesures sur le réseau routier afin d'améliorer l'efficacité de la nouvelle gestion du trafic ou d'éviter le « trafic malin ». Les deux variantes présentent par ailleurs des éléments communs qui, à titre de mesures indépendantes, doivent être réalisées en partie en priorité, pour qu'elles puissent de manière anticipée contribuer ponctuellement au délestage du trafic.

Les études approfondies menées dans le cadre de l'avant-projet et les résultats de la participation publique permettent à présent d'arrêter le choix de la variante sur des bases solides. Il est réjouissant de constater que les résultats des évaluations techniques des analyses approfondies concordent avec ceux de la participation publique : la variante « Contournement » est la meilleure solution. La traversée étroite d'Aarwangen ne peut être délestée considérablement du trafic et valorisée que par un contournement, et son financement est possible. La sécurité routière sera nettement renforcée, le temps de trajet des automobilistes sera raccourci et des liaisons cyclables attrayantes verront le jour. En outre, l'accès aux bassins d'emplois sera facilité. Les travaux d'élaboration du projet devront par conséquent se limiter à la solution de contournement.

3.2 Résultat de la participation publique

La participation publique portant sur l'avant-projet a constitué une base importante pour le choix de la variante. Elle a duré du 15 octobre au 13 novembre 2015 et était combinée à une exposition à Aarwangen.

Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord a suscité un très grand intérêt. Près de 1300 personnes ont visité l'exposition et 1328 avis ont été déposés. Outre les entreprises industrielles et artisanales (112 avis), 25 communes, 13 partis politiques et 21 associations, un nombre particulièrement important de particuliers (1157 avis) ont fait part de leur opinion. La grande majorité des participants (83 %) se sont exprimés en faveur du contournement, 14 pour cent ont opté pour la variante « Zéro+ » et trois pour cent pour aucune des deux possibilités.

3.3 Caractéristiques du projet

Objectifs principaux :

- La traversée d'Aarwangen doit être notablement décongestionnée.
- La sécurité du trafic, en particulier pour les piétons et les cyclistes, doit être améliorée dans la traversée d'Aarwangen.
- La fluidité du trafic de transit et la vitesse doivent pouvoir être optimisées tout en assurant la sécurité.
- L'attrait de la région de Haute-Argovie et de Langenthal, jusqu'à Huttwil, doit être amélioré.
- Le projet relatif à la circulation doit pouvoir être financé et il doit être respectueux de l'environnement et du paysage. Il convient de ménager les terres cultivables.
- Le trafic supplémentaire généré par le projet sur des routes communales doit être contrôlé par des mesures appropriées.

Objectifs de développement du projet :

- Projet et coûts optimisés, répartition des coûts et délais définis.
- Projet avec étude d'impact sur l'environnement approuvé.

Le projet de réaménagement du réseau routier se compose de deux trains de mesures :

a) Nouvelle route de contournement

Une nouvelle route cantonale à deux voies, de 7,5 mètres de large (chaussée) et 3,6 kilomètres de long sera construite et réservée au trafic motorisé. Elle partira de la Jurastrasse au nord d'Aarwangen et bifurquera au niveau du nouveau giratoire. Un passage sous-voie sera construit pour traverser l'Aarwangenstrasse et la ligne de chemin de fer de la société asm en direction de Bannwil. Elle passera ensuite sur un pont enjambant l'Aar, longera le Banwald et traversera le Banfeld, où elle passera au-dessus de la Meiniswilstrasse, jusqu'au Spichigwald. Elle traversera ce dernier dans un tunnel de 500 mètres de long. Elle rejoindra ensuite la Bützbergstrasse, la liaison pour la mobilité douce entre Bützberg et Aarwangen, où un nouveau giratoire permettra de procéder au raccordement de la zone industrielle d'Aarwangen. La route de contournement continuera le long de la lisière de la forêt jusqu'à la Hardstrasse, qui lui sera raccordée directement. De là, elle débouchera dans la Bern-Zürich-Strasse par un autre nouveau giratoire.

b) Transformation du réseau routier

Les mesures de transformation optimiseront le réseau routier, afin d'exploiter et d'assurer à long terme le désengorgement induit par la route de contournement et, dans le même temps, d'éliminer d'autres lacunes. Au nord de l'Aar, le trottoir le long de la Jurastrasse sera ainsi élargi pour former à la montée une piste cyclable et un trottoir. Le régime de circulation au débouché de la Schwarzhäusernstrasse sera adapté, en ce sens que la Jurastrasse sera prioritaire pour les véhicules en provenance de Niederbipp et en direction de Schwarzhäusern. Au

sud de l'Aar, la Jurastrasse sera dotée jusqu'au passage à niveau d'une bande cyclable à la montée. Au centre de la localité, deux voies de chemins de fer séparées seront posées sur la chaussée et une bande cyclable sera marquée à la montée. Au sud du centre de la localité, le tracé de la ligne ferroviaire qui continuera à être séparé de la route sera remis en état et sécurisé.

3.4 Calendrier

2016 – 2019	Projet de construction / plan de route
2020	Procédure d'autorisation / dossier de mise à l'enquête
2021	Crédit de réalisation
à partir de 2022	Début des travaux

4 Planification globale et objectifs

Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) sont les principaux instruments de planification régionaux pour l'harmonisation de l'urbanisation et des transports sur l'ensemble du territoire cantonal. Les régions peuvent ainsi faire part de leurs objectifs et de leurs besoins pour qu'il en soit tenu compte dans la planification globale. Les projets d'agglomération font aussi partie des CRTU. Les instruments cités définissent les objectifs de développement régionaux et fournissent ainsi, coordonnés entre eux, les bases intégrales de la planification directrice.

Ces conceptions et projets tiennent compte du présent projet.

5 Répercussions financières et répercussions sur le personnel

5.1 Coûts et financement

Niveau des prix au 1^{er} mai 2016 ; indice des coûts de production (ICP) de la Société Suisse des Entrepreneurs – renchérissement après contrat ; indice suisse des coûts de construction de l'Office fédéral de la statistique – renchérissement mesuré par l'indice.

Coût total de la planification et de l'étude de projet	CHF	9 900 000.–
moins les dépenses déjà autorisées pour les travaux préparatoires et l'avant-projet (entre autres AGC du 5 septembre 2012)	– CHF	3 300 000.–
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP	CHF	6 600 000.–
Crédit à approuver	CHF	6 600 000.–

Il s'agit en l'occurrence de dépenses nouvelles uniques au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP.

Le présent arrêté autorise les coûts supplémentaires liés au renchérissement.

5.2 Nature du crédit et plan financier

Il s'agit d'un crédit d'engagement, qui sera en principe relayé par les paiements prévus au chiffre 4 du projet d'arrêté et inscrits au budget 2016 ainsi que dans le plan intégré mission-financement.

5.3 Coûts induits

Le coût total des infrastructures routières nouvelles et aménagées ne pourra être chiffré avec plus de précision qu'au vu du projet de construction. Au cours de l'avant-projet, le coût total a été estimé à environ 136 millions (précision de +/- 20 %).

5.4 Financement

Le financement prévu du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord repose sur trois piliers :

- les moyens d'ordinaire disponibles pour les infrastructures de transport du canton de Berne ;
- le Fonds de couverture des pics d'investissement : les ressources du Fonds ne sont pas nécessaires pour les frais d'étude et seront utilisées exclusivement pour financer la réalisation du projet ;
- la contribution de la Confédération : l'élargissement à six voies de l'autoroute A1 (Berne – Zurich) entre Luterbach et Härkingen nécessite des mesures complémentaires de gestion du trafic, lesquelles sont cofinancées par la Confédération. Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord est prévu comme partie intégrante de ces mesures car il faut s'attendre à ce que l'augmentation des voies de l'autoroute entraîne un accroissement du trafic sur ce tronçon. Le montant de la contribution sera déterminé avec l'approbation des plans du projet d'autoroute, probablement en 2019.

Par ailleurs, les coûts occasionnés par les propriétaires ou par ceux qui les induisent seront financés par des communes ou des tiers. Il s'agit en l'occurrence par exemple de frais supplémentaires pour un standard de construction plus élevé ou un nouveau raccordement routier. Pour de telles prestations supplémentaires, il faudra convenir d'une clé de répartition des coûts sur la base du projet de construction (devis compris).

En vue de trouver un financement alternatif, une solution impliquant un partenariat public-privé (PPP) a été envisagée en 2010. Elle a néanmoins été rejetée car les coûts imputables au canton dépasseraient ainsi les coûts prévus lors d'un financement conventionnel.

5.5 Répercussions sur le personnel

Aucune.

6 Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

6.1 Economie et société

Grâce à l'amélioration des conditions de circulation, le projet de contournement exercera une influence positive sur l'évolution démographique et le nombre d'emplois et créera ainsi les conditions pour d'autres développements durables dans toute la région ainsi que pour le transfert de l'urbanisation de l'axe A1 vers la région de Langenthal. L'amélioration des capacités routières augmentera les avantages du site et l'accessibilité des secteurs situés au sud de Langenthal également. Elle favorisera le développement local, notamment au centre d'Aarwangen.

La revalorisation de la zone d'activités industrielles et artisanales à l'ouest de Langenthal pré-suppose une coopération renforcée entre les communes de Langenthal et de Thunstetten. La transformation du réseau routier entraînera à Aarwangen et au niveau de la jonction sud des pertes modérées de surfaces affectées à l'urbanisation.

6.2 Environnement

La procédure d'approbation des plans nécessite une étude d'impact sur l'environnement au sens de la loi sur la protection de l'environnement. Pour tenir dûment compte des aspects environnementaux, un examen environnemental sommaire a été effectué dès le début de l'avant-projet.

Les critères importants en matière d'environnement ont pu ainsi être identifiés suffisamment tôt et pris en considération de manière optimale dans l'avant-projet. La variante « Contournement » a par ailleurs fait l'objet d'une enquête préliminaire d'impact sur l'environnement avec l'établissement d'un cahier des charges pour l'enquête proprement dite.

Les plus importants aspects relevant de la protection de l'environnement sont résumés ci-après, d'autres aspects étant considérés comme moins problématiques.

- La construction du contournement impliquera différentes interventions touchant les eaux superficielles (traversées, piliers de pont dans des zones riveraines, etc.) ainsi que des biotopes dans lesquels vivent des plantes et des animaux protégés. Le projet affectera notamment une faune, une flore et des habitats en partie protégés. C'est pourquoi il est proposé dans l'enquête préliminaire de procéder à une renaturation dans le périmètre du projet. D'autres mesures de compensation seront en outre nécessaires pour assurer la compatibilité du projet avec la protection de l'environnement et satisfaire les exigences légales.
- Le tracé traversera principalement des terres agricoles et des surfaces d'assolement seront également utilisées. Une étude préliminaire destinée à déterminer s'il est judicieux de mener une procédure de remaniement parcellaire est en cours d'établissement.
- La compatibilité du projet avec le contre-projet à l'initiative cantonale sur la protection des terres cultivables a été examinée. Aucune contradiction n'a été relevée.
- La construction du contournement implique des défrichements temporaires et définitifs, qui, conformément à la loi sur les forêts, peuvent être autorisés moyennant des reboisements.
- La nouvelle route de contournement modifiera durablement le paysage. Cette modification devra être réduite à un niveau acceptable par des mesures de préservation du paysage.
- La Haute-Argovie compte de nombreux sites archéologiques. Des travaux de sondages préalables et des fouilles pourraient donc se révéler nécessaires.

Les impacts sur l'environnement ont déjà été réduits autant que possible par des adaptations du projet. Des mesures de compensation appropriées permettront de compenser au maximum les interventions restantes. Le paysage et les biotopes aux alentours de la route de contournement resteront toutefois durablement modifiés. Dans l'état actuel des choses et compte tenu des mesures prévues, l'avant-projet de la route de contournement pour le réaménagement du réseau d'Aarwangen – Langenthal Nord peut être jugé compatible avec les impératifs environnementaux. Les répercussions sur l'environnement devront être présentées de manière exhaustive dans l'enquête du rapport d'impact sur l'environnement.

7 Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièces jointes

- Projet d'arrêté

- Plan d'ensemble

Annexes au dossier de la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT)

- Avant-projet, rapport de synthèse de mai 2016 (annexe 1 comprise)
- Plan de mesures avec profils en travers types (annexe 2)