



Réaménagement du réseau routier d'Aarwangen

Vue d'ensemble du projet

État : décembre 2022

La localité d'Aarwangen est située entre la jonction autoroutière de Niederbipp et la région de Langenthal. Aux heures de pointe, quelque 1500 véhicules, un sur neuf étant un camion, passent par le centre du village. L'espace disponible pour le trafic ferroviaire, cycliste et piéton est insuffisant. Pour les enfants, le chemin de l'école est synonyme de dangers. Les accidents sont d'ailleurs nombreux : 116 entre 2014 et 2018. À cela s'ajoute le bruit, la poussière et la pollution atmosphérique. Le trafic à Aarwangen a atteint un niveau tel qu'il impacte l'économie de toute la région de Haute-Argovie. Des solutions sont activement recherchées depuis plus de 30 ans.

Le projet en bref

- Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen régule le trafic de transit et contourne Aarwangen via une route à deux voies de 3,6 km de long. La nouvelle route bifurque de l'actuelle route cantonale Niederbipp-Langenthal au nord-ouest d'Aarwangen, enjambe l'Aar sur un pont long de 480 m, traverse le Spichigwald dans un tunnel de 500 m puis le Risenacher, avant de déboucher à l'est de Bützber dans la Bern-Zürich-Strasse via un giratoire.
- Avec un trafic réduit de moitié et les nouvelles voies pour le trafic cycliste et piéton, la traversée d'Aarwangen est nettement plus sûre. Les arrêts de transports publics et la gare sont accessibles aux personnes en situation de handicap, les réseaux ferroviaire et routier disposent de suffisamment d'espace.
- Le projet parallèle de remaniement parcellaire vise à optimiser avec les propriétaires fonciers l'emplacement et la forme des parcelles pour aménager de nouveaux chemins agricoles également accessibles aux cyclistes et aux piétons. Certains chemins seront supprimés et transformés en terres cultivables.
- Les habitats de la faune et de la flore seront protégés et revalorisés par le biais de différentes mesures de remplacement et de compensation écologiques.
- Les coûts du projet sont estimés à 194,1 millions de francs.

Une solution largement acceptée

Dans le cadre d'une procédure de participation publique, 83 % des personnes interrogées se sont exprimées en faveur d'une route de contournement. Le 21 mai 2017, l'électorat bernois a approuvé avec 60,1 % des voix le crédit d'étude pour ce projet, un oui qui a même atteint les 68,9 % pour la région Haute-Argovie. Le projet d'une route de contournement avec un pont sur l'Aar et un tunnel, un réaménagement de la gare et des arrêts ASM ainsi qu'une revalorisation de la traversée de la localité garantissent une meilleure **qualité de vie pour les habitant-es** d'Aarwangen : une sécurité accrue, plus d'espaces verts et moins de pollution. Des calculs indiquent que la route de contournement permettra de réduire de moitié le trafic dans le centre de la localité. Les modèles évalués montrent aussi que le contournement ne fera pas augmenter le trafic de transit à Thunstetten.

Une plus-value économique pour toute la région

Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen est un élément central de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de la Haute-Argovie. C'est la région toute entière qui profitera de ce projet de contournement.

- La surcharge de trafic actuelle sera réduite et l'accès aux pôles de développement économique à Thunstetten et dans le nord-ouest de Langenthal sera amélioré, ce qui génère **une plus-value pour l'économie nationale**.
- L'**urbanisation** pourra se développer du pied sud du Jura jusqu'à l'agglomération de Langenthal et la sous-région de Huttwil.
- Des mesures indépendantes les unes des autres ont été planifiées et partiellement mises en œuvre pour fluidifier le trafic autour d'Aarwangen et augmenter la **sécurité** de l'ensemble des **usagères et usagers** de la route grâce notamment à l'aménagement de chemins pédestres, de voies cyclables et de traversées de routes.

Lors de la procédure de participation publique, 98 % des 112 entreprises industrielles et artisanales de la région se sont prononcées en faveur du projet de contournement. Avec 39 %, la part d'emplois dans le domaine de l'industrie est largement supérieure à la moyenne cantonale de 25 %. L'industrie d'export est tributaire d'un bon réseau de transport.

Des mesures qui profitent aux paysages et à l'environnement

Le tracé de la nouvelle route de contournement a été planifié de manière à impacter le moins possible la nature et les surfaces agricoles et à s'intégrer au paysage de manière optimale. Une partie du tracé passe par un tunnel. D'autres mesures, clairement définies dans l'étude d'impact sur l'environnement et tenant compte des exigences liées au site Émeraude, concernent par exemple l'aménagement de berges en proximité avec la nature la création d'étangs et de passages pour la faune ainsi que la réalisation de reboisements de compensation. Un suivi environnemental est prévu pendant toute la durée des travaux.

Extensions du projet depuis 2015

L'avant-projet 2015 avait initialement été estimé à environ 136 millions de francs (plus/moins 20 %). Depuis, des modifications ayant des répercussions sur les coûts ont été apportées au projet. Ces modifications, qui se fondent sur de nouvelles connaissances et sur des souhaits émis par les régions concernées, permettent d'exploiter de précieuses synergies.

Quelques exemples :

- Nouvel élément du projet « nouvelle gare d'Aarwangen » : l'ASM prévoit une réfection pour mieux exploiter les synergies.
- La modification d'une courbe sur le tracé ferroviaire au niveau du chemin forestier d'Aarwangen devrait assurer une meilleure stabilité de l'horaire.
- Une procédure de remaniement parcellaire au profit des agriculteurs-trices a été intégrée au projet.
- L'amélioration de mesures environnementales représente un autre facteur de coûts.
- Des adaptations au niveau de la construction ont été faites suite aux analyses géologiques approfondies pour le tunnel et les fondations du pont enjambant l'Aare.

Répartition du financement

Chaque projet de construction traverse plusieurs étapes de développement au cours desquelles les charges d'étude de projet, le degré de spécification ou l'exactitude des coûts ne cessent de croître. Le devis n'est définitif qu'une fois approuvé par le Grand Conseil.

Les coûts totaux du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen s'élèvent à **194,1 millions de francs**. Ils sont portés par les protagonistes suivants¹ :

- Le **canton de Berne** assume la part principale avec 105,1 millions de francs (y c. la part du remaniement parcellaire). Le Grand Conseil du canton de Berne a déjà réservé 70,5 millions de francs du Fonds de couverture des pics d'investissement. Le montant restant est financé via le budget.
- La **Confédération** participe au projet à hauteur de 45,5 millions de francs.
- La société **Aare Seeland mobil AG** finance une part de 39,3 millions de francs issus du Fonds d'infrastructure ferroviaire dans le cadre d'un accord de prestations avec la Confédération.
- **Aarwangen, Thunstetten** ainsi que les services industriels qui rénovent leurs conduites participent au frais à hauteur de 4,3 millions de francs au total. Les deux communes participent aux coûts pour le remaniement parcellaire ; Aarwangen finance quant à elle une part pour la réfection de la traversée de la localité et la gare.

Une planification qui intègre tous les protagonistes

La planification du projet de contournement se base sur un processus largement participatif. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le groupement de maîtres d'œuvre composée du canton de Berne et de la société Aare Seeland mobil AG (ASM). La région Haute-Argovie et six communes concernées (Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten et Niederbipp) ainsi que des associations de la région Haute-Argovie (VCS, TCS, ASTAG, Pro Natura Haute-Argovie, WWF Berne, zone Émeraude en Haute-Argovie, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, association économique de Haute-Argovie, association des paysans de Haute-Argovie) participent au pilotage du projet. Une procédure publique de participation a été réalisée pour chaque étape du projet et des adaptations ciblées ont été apportées.

¹ L'addition de montants arrondis entraîne une différence d'arrondi par rapport au montant total.

Une solution optimale

Le projet sous sa forme actuelle, résultat d'un dialogue mené sur plusieurs décennies et de travaux de planification de longue haleine, représente la meilleure solution. L'idée lancée en 2021 de construire un tunnel ferroviaire sous Aarwangen n'a pas été intégrée à la procédure publique de participation, et les coûts de 150 à 260 millions de francs mentionnés dans ce cadre n'ont pas été vérifiés. Un tunnel ferroviaire comme mesure isolée ne permettrait en effet pas de résoudre les problèmes actuels et les quelque 17 000 voitures et poids lourds continueraient à traverser la localité d'Aarwangen chaque jour. La problématique du bruit, de la pollution et des lacunes de sécurité pour les usagères et usagers les plus vulnérables ne serait pas résolue. Il en irait de même si le projet devait être reporté, voire annulé. Le trafic devrait encore s'intensifier dans la région de Langenthal et les problèmes s'accroîtraient. La population a clairement fait savoir qu'elle voulait des solutions rapides à ces problèmes. Il s'agit maintenant de répondre à cette demande.



Informations détaillées disponibles à l'adresse <https://www.verkehrssanierung-aarwangen.bvd.be.ch>