

# Westast so nicht! Zeit erfahren



-----  
Gabriela Neuhaus,  
Markus Furrer,  
Thomas Zahnd

Gerade mal 1 Minute und 45 Sekunden wird die Fahrt vom Autobahnanschluss Brüggmoos bis zum Strandboden dauern. Zügig soll der Transitverkehr auf dem Westast der A5 bei Biel die Stadt mit Tempo 80 unterqueren. Viel schneller als heute, wo die Umfahrung noch unvollständig ist – meinen viele. Eine Vision, ein Traum von automobilier Freiheit und vom Dahingleiten, pfeilgerade, ohne Hindernisse. Im Jahr 2035 – spätestens 2040 – soll er Wirklichkeit werden: Eine 2310 Meter lange, vierspurige Autobahn durch graue Tunnel- und Betonlandschaften, bei den Ein- und Ausfahrten flankiert von wichtigen Lärmschutzwänden.

Es ginge aber auch bunter: Statt den Verkehr in den Untergrund zu verbannen, könnte die bestehende Strasse zu einem städtischen Boulevard ausgebaut werden. Mit Bäumen, Plätzen sowie separaten Spuren für Auto-, Bus-, Velo- und Fussgänger-verkehr. Ein Modell, wie es andersorts bereits mit Erfolg praktiziert wird. Auf diesem Boulevard dürften die Autos zwar bloss mit 30 oder 50 km/h fahren. Fahrzeit vom Brüggmoos bis zum Strandboden gut 4 Minuten.

4 Minuten, die allerdings subjektiv kürzer erscheinen als die 1 Minute 45 Sekunden auf der unterirdischen Autobahn. Weil man statt öde standardisierte Strassenschluchten eine abwechslungsreiche Stadtlandschaft durchquert: Auf die Wohnüberbauungen aus den 1960er Jahren folgt das Schloss Nidau – ein wichtiges Baudenkmal aus dem Mittelalter – bevor man am Bildungs- und Innovationscampus vorbeigleitet zeitgenössische Architektur bewundern kann. Rechterhand lockt anschliessend das zu neuem Leben erawachte Seequartier mit kleinen Läden und Strassencafés... und es man es sich versieht, glitzert hinter dem Strandboden bereits der See.

**Teuer erkaufter Zeitgewinn**  
Mag sein, dass diese Aussicht für Leute mit überfülltem Terminkalender, die auch in ihrer Freizeit nicht anderes kennen, als möglichst rasch von A nach B zu kommen, befremdlich erscheint. Erlebniswert kontra «Zeitgewinn» ist für sie ein unverständliches Argument. Denn ihre Zeit ist Geld.

Zeitgewinn kostet Geld – im Fall des Westasts gar sehr viel Geld: Der Bau des gigantischen Strassenprojekts, das einen «Zeitgewinn» von zweieinhalb Minuten verspricht, kostet über zwei Milliarden Franken. Hinzu kommen jährliche Ausgaben für Betrieb und Unterhalt in der Höhe von 22 Millionen. Das ist mit Steuergeldern teuer erkaufte Zeit, zumal bloss der Durchgangsverkehr in den Genuss des vollen «Gewinns» kommt. 90 Prozent aller Autofahrer auf dieser Strecke sind jedoch lokal unterwegs – das heisst, sie bremsen unterwegs ab, um die Ausfahrt beim Bahnhof oder beim Strandboden zu nehmen. Der «Zeitgewinn» verpufft.

So oder so: Bevor irgendein Autofahrer auf der Autobahn A5 Westast überhaupt Zeit gewinnen kann, geht erst einmal sehr viel Zeit verloren: Die Planer rechnen mit einer Bauzeit von mindestens 20 Jahren. Das heisst: Eine ganze Generation von Bieler Kindern wächst inmitten von lärmigen und staubigen Baustellen auf und in einem Verkehrschaos, das durch ebendiese Baustellen provoziert wird. Für die Bieler Kinder wird es während Jahren kein Federball- oder Fussballspiel auf dem Strandboden geben, weder Zirkusvorstellungen noch Beachvolleyballturniere am See. Durch die

mehrfachjährige Sperrung der Salzhausstrasse werden Nidau und das Mühelfeld vom Bahnhof und vom Rest der Stadt Biel abgeschnitten. Die schmale Alfred-Aebstrasse muss während dieser Zeit sämtlichen Verkehr schlucken – was das für die AnwohnerInnen bedeutet, kann man sich leicht vorstellen.

Im Weidteile-Quartier verspricht man den BewohnerInnen dank dem Westasttunnel künftig einen Park statt Strassenlärm. Fakt ist: Angesichts des erwartenden Baustellenlärms werden sie sich schon bald nach dem Rauschen der Bernstrasse zurückziehen. Als Belohnung fürs Ausharren winkt schliesslich ein oberirdischer Tunnel in der Form eines 23 Meter breiten und bis zu 3 Meter hohen Kastens, auf dem auch in hundert Jahren keine Bäume wachsen, wie es sich für einen richtigen Park gehören würde.

Immerhin, wo der Westast durch eine Tunnelröhre führt, kann mit der Zeit Gras darüber wachsen. Wo Häuser weichen müssen, weil der Autobahntunnel im Tagbau erstellt wird, werden der-einst neue Quartiere entstehen. Die Anschlüsse hinter dem Bahnhof und beim Strandboden hingegen, wo die Autobahn unter offenem Himmel geführt wird, sind klaffende Wunden, die nicht verheilen: Sie bleiben für immer von Lärm und Beton verunstaltete Unorte.

**Das alte Märchen von der Staubesichtigung**  
Die Befürworter der Autobahn A5 Westast sagen, das müsse so sein. Damit in Biel künftig weniger Zeit im Stau vergeudet werde. Allerdings können die oft lauten Klagen der Bieler AutofahrerInnen mit einem Blick auf die Uhr schnell entkräftet werden: Lange steht man in Biel kaum je im Stau. Zudem ist er berechenbar, da es der Binnenverkehr und die Pendler sind, die die Strassen verstopfen. «Staus sind etwas ganz Natürliches, das es im-



mer geben wird», sagt der deutsche Stauforscher und Verkehrsexperte Michael Schreckenberg. Sie seien auch kein Problem, solange ihr Aufkommen vorherzusehen und die Fahrtzeit somit planbar sei.

Laut Statistik verbringen AutofahrerInnen in der Schweiz im Durchschnitt jährlich 30 Stunden im Stau. Eine Studie der Credit Suisse über die Stauzeiten auf Schweizer Strassen zeigt, dass hierzulande 85% bis 90% aller Stautunden im Agglomerationsverkehr anfallen. Biel figuriert auf der CS-Pendlerstau-Rangliste, die von Zürich und Genf angeführt wird, auf Platz 12. Mit anderen Worten: Im Durchschnitt verbringt ein Autofahrer/eine Autofahrerin in der Region Biel gerade mal halb soviel Zeit im Stau wie der durchschnittliche Pendler in Zürich. Da wird in Biel offensichtlich ein Problem herbeigeredet.

Wer Stautunden reduzieren will, dürfe keine neuen Strassen bauen, weil dadurch noch mehr Verkehr generiert werde, so die CS-Forscher. Als Beispiel für den Bumerangeffekt, den die Erhöhung von Strassenkapazitäten provoziert, nennen sie die dritte Tunnelröhre für die A1 am Baregg: Nach deren Eröffnung hat der Verkehr um 36

einmal 20%; über 70% der Distanzen werden nach wie vor mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt. Deshalb ist es nur folgerichtig, dass man in Biel wirkungsvolle Massnahmen plant, um nicht nur das Angebot beim ÖV zu verbessern, sondern auch den Velo- und Fussverkehr zu fördern. Wie heisst es doch so schön auf der Website der Stadt: «Biel ist die Stadt der kurzen Wege. Einkaufsgeschäfte, Erholungsgebiete und Freizeitorie liegen nahe beieinander und können bequem zu Fuss erreicht werden.»

Wenn mehr Leute ab und an den Bus nehmen, aufs Fahrrad steigen oder zu Fuss unterwegs wären, könnten die lästigen Staus während der Stosszeiten wirksamer, schneller bekämpft werden, als mit dem gigantischen Westastprojekt. Kommt hinzu, dass wer zum Beispiel mit dem Velo statt mit dem Auto unterwegs ist, gleich doppelt Zeit gewinnt: Er verliert keine Zeit mehr im Stau und kann sich das Abo fürs Fitnesszentrum sparen, weil er sein Training ganz nebenbei, auf dem Arbeitsweg absolviert.

**Zeit der anderen Art**  
Entlang des Westasts wirken aber noch ganz andere Zeitdimensionen. Zur Disposition steht die markante Felseck – ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung, wo Wind und Wasser im Lauf von Jahrtausenden den Moränenschutt des Rhonegletschers weggeschwemmt und Platz für ein einzigartiges Biotop geschaffen haben. Den Wert dieses Refugiums hatten Bielerinnen und Bieler bereits Anfang des 20. Jahrhunderts erkannt, wie in der Zeitschrift des Schweizer Heimatschutzes von 1913 nachzulesen ist: «Durch die Bemühung der Naturschutzkommission für den Berner Jura und durch das bereitwillige Entgegenkommen der bürgerlichen Forstverwaltung der Stadt Biel ist ein botanisches Reservat in nächster Nähe der Stadt zustande gekommen. Es ist die steil abstrühende Felsenheide beim Pavillon Felseck am See, seit langem bekannt durch einige seltene Jura-Kalkpflanzen, die nun auf diese Weise vor der vollständigen Ausrottung bewahrt werden sollen.»

Biel hinkt, was den Modalsplit anbelangt, ohnehin den eigenen Zukunftsversprechungen sowie den aktuellen Entwicklungen in der Schweiz hinterher: Während zum Beispiel in der Region Bern-Mittelland der Anteil am öffentlichen Verkehr an der gesamten Verkehrsleistung zwischen 2005 und 2010 von 20% auf 27% gestiegen ist, erreicht er in der Region Biel-See-land bis heute nicht



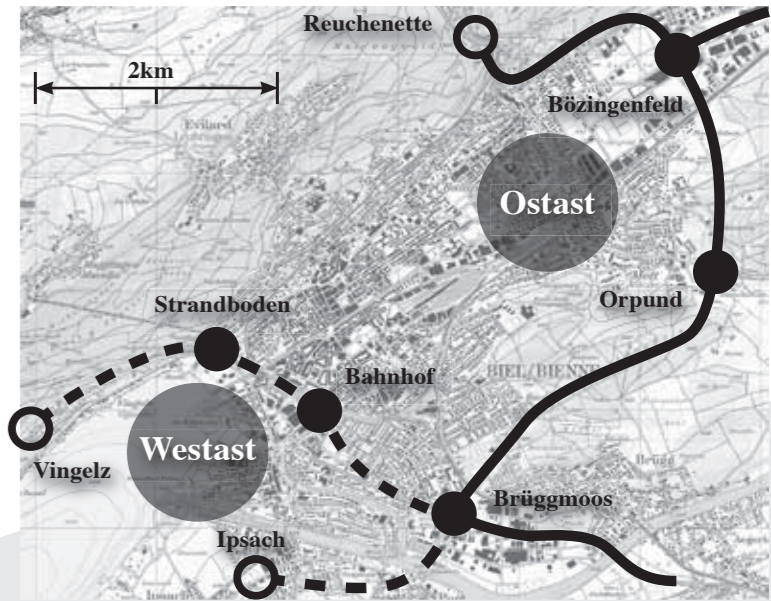
Bis heute beherbergt der Felshang, der 2010 ins Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung aufgenommen worden ist, eine reiche, faszinierende Flora und Fauna: Zarte Kalk- und leuchtende Goldastern wachsen hier ebenso wie diverse Orchiden und der Hain-Wachtelweizen – eine violett-gelb-oranger blühende Blume, die es sonst nirgendwo gibt im Kanton Bern. Die Felseck ist zudem Lebensraum für zahlreiche Tierarten, von der Vipere über die Gottesanbeterin bis zu zahlreichen Schmetterlingsarten. Mit dem Bau des Westasts droht nun aber die Zerstörung des fragilen Biotops: Um den Autobahnanschluss beim Strandboden vor Steinschlag zu schützen, müssen in der Felswand grossflächig Netze und wahrscheinlich auch Verbauungen und Verankerungen angebracht werden. Womit die Zerstörung dieses jahrtausendealten Naturerbes besiegelt sein dürfte.



aus der Cortailod-Kultur von 3900-3200 v.Chr. stammen und auf eine intensive Seeuferbesiedelung während dieser Zeit hindeuten.

Dank der Einbettung in feuchte Seekreideschichten unter Luftabschluss, bietet der Untergrund von Biel bis heute hervorragende Konservierungsbedingungen für organische Materialien. Die archäologisch wertvollen Schichten reichen bis in eine Tiefe von rund 6 Metern und werden beim Bau der Betonwannen für die Westaströhren, die bis zu 40 Meter unter Tag verankert werden, für immer zerstört. Notgrabungen sind deshalb im Rahmen des Westast-Projekts unumgänglich.

Der Archäologische Dienst des Kantons Bern veranschlagte die Kosten für die Hebung der archäologischen Schätze auf rund 78 Millionen Franken, während das Tiefbauamt davon ausgeht, dass ein Budget von 56 Millionen reicht. Allerdings können auch die Ingenieure nicht ausschliessen, dass im Lauf der Bauarbeiten weitere Fundstellen auftreten oder die Qualität der Objekte zusätzliche Massnahmen und eine längere Grabungszeit erforderlich machen. So geschehen 2010 in Zürich, wo die Baustelle des Opéra-Parkings unter dem Bellevue-Platz während Monaten blockiert war: Neun Monate lang zwangen die Bauern und Jäger aus dem Neolithikum die Autofahrer des 21. Jahrhunderts in die Knie, bevor die Schichten, in denen ihre Zivilisation bisher überdauert hatte, den Betonmauern des Parkings weichen mussten.



5 Autobahnanschlüsse sind zuviel für Biel.

Was ist «verlorene Zeit»?

Wieviel darf «Zeitgewinn» kosten?

Welchen Wert hat welche Zeit?

Warum ist Zeit keine Autobahn?

**INFOBOX**

Im November 2015 gründeten 12 Personen das Komitee «Westast so nicht!» um die Autobahnanschlüsse «Bahnhof» und «Strandboden» zu verhindern. In der vorliegenden, geplanten Form zerstören die beiden offenen Anschlüsse den Stadtraum und verhindern eine fortschrittliche Mobilität. Immer mehr Leute gelangen zu dieser Überzeugung. Heute zählt das Komitee bereits über 500 Mitglieder – täglich werden es mehr! Sie alle sind der Meinung: **Was nicht gebaut ist, kann man ändern!**

Die Diskussion um Sinn und Zweck der Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt ist lanciert.

**Empfehlenswert sind die vom Komitee durchgeführten «Stadt-wanderungen entlang der Zerstörungsachse A5».** Die nächste findet am Mittwoch, 21. Sept. um 18 Uhr statt. Treffpunkt: Talstation Magglingenbahn. Weitere Daten sowie weitere Informationen rund um den Westast der A5 unter: [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)

**Mitglied werden:** [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch) > Contact  
**Mitgliederbeitrag:** CHF 20.–  
PC-Konto 61-723340-2

WESTAST SO NICHT!  
Postfach 938  
2501 Biel/Bienne

[info@westastsonicht.ch](mailto:info@westastsonicht.ch)  
[www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)  
[www.facebook.com/westastsonicht](https://www.facebook.com/westastsonicht)

(\*) Modalsplit = Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Personenverkehr auf Strasse und Schiene.

Die Journalistin und Filmemacherin Gabriela Neuhaus, der Künstler Markus Furrer sowie der diplomierte Raum- und Verkehrsplaner FH FSU Thomas Zahnd sind Mitglieder des Komitees «Westast so nicht!»

Fotos: Markus Furrer

# La notion du temps



-----  
Gabriela Neuhaus,  
Markus Furrer,  
Thomas Zahnd  
-----

Il faudra à peine 1 minute et 45 secondes pour se rendre de la jonction autoroutière des Marais-de-Brügg aux Prés-de-la-Rive. A Bienne, le trafic de transit sur l'axe Ouest de l'A5 passera sous la ville à la vitesse de 80 km/h. Bien plus rapidement qu'aujourd'hui, où l'autoroute de contournement est encore inachevée, pensent de nombreuses personnes. C'est une vision, un rêve où la voiture est synonyme de liberté et de glissade vers l'avant, sur une trajectoire rectiligne et sans obstacles. En 2035 – ou au plus tard en 2040 – ce rêve deviendra réalité, sous la forme d'une autoroute à quatre voies de 2310 mètres de long à travers un tunnel gris et un paysage en béton, et dont les entrées et les sorties seront flanquées de massives parois anti-bruit.

Cela pourrait pourtant être plus coloré : au lieu de reléguer le trafic sous terre, il serait possible de transformer la route actuelle en un boulevard urbain. Avec des arbres, des places ainsi que des voies séparées pour les voitures, les bus, les vélos et les piétons. Un modèle qui a déjà été réalisé ailleurs avec succès. Sur le boulevard, la vitesse des voitures serait limitée à 30 ou à 50 km/h. Temps de trajet des Marais-de-Brügg aux Prés-de-la-Rive : 4 bonnes minutes.

Quatre minutes qui paraîtraient subjectivement moins longues que la minute et 45 secondes passée sous terre. Parce qu'au lieu de traverser une route encaissée standard et plutôt sinistre, on circulerait au sein d'un paysage urbain varié, composé d'édifices des années 1960, suivis du château de Nidau – un monument imposant datant du Moyen-Âge – avant d'admirer l'architecture contemporaine du campus de la formation et de l'innovation. Sur la droite, on serait finalement séduit par le quartier du lac, à nouveau animé, avec ses petites boutiques et ses terrasses de cafés... et lorsque l'on s'y attend le moins, voilà déjà le scintillement du lac derrière les Prés-de-la-Rive.

**Un gain de temps cher payé**  
Il est possible que cette perspective paraîsse étrange aux yeux de ceux dont l'agenda est surchargé, obnubilés par le fait d'aller le plus rapidement possible d'un point A à un point B, même pendant leurs loisirs. L'argument qualité de l'expérience versus « gain de temps » n'a aucun sens pour eux. Car leur temps, c'est de l'argent.

Gagner du temps est coûteux – voire très coûteux dans le cas de la branche Ouest :

la construction de ce projet autoroutier colossal, qui promet un « gain de temps » de deux minutes et demie, coûte plus de deux milliards de francs. Auxquels s'ajoutent des coûts annuels d'exploitation et d'entretien à hauteur de 22 millions. Ces minutes seront donc payées au prix fort par les contribuables, d'autant plus que le trafic de transit sera le seul bénéficiaire de la totalité de ce « gain ». Cependant, 90 % du trafic sur ce tronçon est local – ce qui signifie que les automobilistes seront obligés de freiner pour prendre la sortie de la gare ou des Prés-de-la-Rive. Et le « gain de temps » disparaîtra.

**Qu'entend-on par « temps perdu » ?**

Quoi qu'il en soit, avant qu'un quelconque automobiliste ait l'opportunité de gagner la moindre seconde grâce à la

branche Ouest de l'autoroute A5, beaucoup de temps sera perdu : les planificateurs tablent en effet sur 20 ans de travaux, au moins. En clair : une génération entière d'enfants biennois grandira au milieu du bruit et de la poussière du chantier, et subira de plus le chaos routier engendré par ledit chantier. Pour les enfants biennois il n'y aura plus ni badminton ni football aux Prés-de-la-Rive pendant de nombreuses années, pas plus qu'il n'y aura de représentations de cirque ou de tournoi de beach-volley au bord du lac. Etant donné que

la rue de la Gabelle sera fermée à la circulation durant plusieurs années, Nidau et le Champ-du-Moulin se retrouveront coupés de la gare et du reste de la ville. Durant cette période, l'étroite rue Alfred-Aebi devra absorber l'ensemble du trafic – avec les conséquences que l'on imagine pour les riverains.

Il a été promis aux habitants du quartier des Weidteile que le tunnel de la branche Ouest permettra de remplacer le bruit du trafic par un parc. Le fait est que le bruit généré par le chantier aura tôt fait de leur faire regretter celui de la route de Berne.

Néanmoins, de l'herbe finira bien par pousser à l'endroit où la branche Ouest passe par le tube du tunnel. Et à l'endroit où les maisons auront cédé la place au chantier en tranchée ouverte du tunnel, de nouveaux quartiers verront le jour. En revanche, les jonctions à ciel ouvert à la gare et aux Prés-de-la-Rive seront des plaies béantes qui ne guériront pas : elles resteront à jamais des non-lieux dévastés par le bruit et le béton.

Le vieux rêve de la suppression des embouteillages  
Les partisans de la branche Ouest de l'autoroute A5 affirment qu'il ne peut en être autrement. Afin qu'à Bienne, moins de temps soit gâché dans les embouteillages. Pourtant, un simple coup d'œil à notre montre suffit pour réfuter les plaintes souvent bryuantes des automobilistes biennois : à Bienne, il est rare de rester bloqué dans un embouteillage. Il est en outre prévisible, car ce sont le trafic interne à la ville et les déplacements pendulaires qui englobent les routes. « Les embouteillages sont un phénomène tout à fait naturel, et existeront toujours », déclare Michael Schreckenk-



berg, chercheur allemand spécialiste des embouteillages et expert en transports. Ils ne sont normalement pas problématiques, du moment que leur survenue est prévisible et que le calcul du temps de trajet en tient compte.

Selon les statistiques, les automobilistes suisses passent en moyenne 30 heures par an dans les embouteillages. Une étude comparative du Crédit Suisse des temps d'attente sur les routes suisses montre que 85% à 90% de l'ensemble des heures passées dans les embouteillages ont lieu à l'intérieur des agglomérations. Bienne figure en 12e place du classement des embouteillages pendulaires du CS, mené par Zurich et Genève. En d'autres termes : dans la région de Bienne, un/e automobiliste passe en moyenne deux fois moins de temps dans les embouteillages qu'un pendulaire moyen à Zurich. A l'évidence, un problème a été créé de toutes pièces à Bienne à force d'en parler.

D'après les chercheurs du CS, construire de nouvelles routes ne permet pas de réduire les embouteillages, car cela génère du trafic supplémentaire. Comme exemple de l'effet boomerang provoqué par l'augmentation de la capacité routière, ils citent le troisième tube de l'A1 à Baregg : après son ouverture, le trafic a augmenté de 36%,

donc logique de planifier à Bienne des mesures efficaces non seulement pour améliorer l'offre en TC, mais également pour promouvoir les déplacements à pied et à vélo. Comme le dit si joliment le site internet de la ville : « Bienne est la ville des courtes distances. Magasins, zones de détente et lieux de loisirs sont proches les uns des autres et facilement accessibles à pied. »

Si plus d'usagers se déplaçaient en bus, à vélo ou à pied, même sporadiquement, cela permettrait de lutter plus efficacement contre les embouteillages pénibles des heures de pointe qu'avec le gigantesque projet de la branche Ouest. En outre, la personne qui choisit par exemple de se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture gagne deux fois plus de temps : primo, elle ne perd plus de temps dans les embouteillages, secundo, elle fait du sport en allant au travail, ce qui lui permet d'économiser le prix d'un abonnement au fitness.

**Du temps d'un autre genre**  
Le long de la branche Ouest on trouve aussi une tout autre dimension du temps. La remarquable réserve naturelle « Felseck » – d'importance nationale, où, durant plusieurs siècles, le vent et l'eau ont emporté la moraine du glacier du Rhône, créant ainsi un biotope d'un genre unique – est menacée. Pourtant, les Biennoises et les Biennois ont reconnu la valeur de ce sanctuaire dès le début du XXe siècle déjà, comme le montre cet extrait de la revue de Patrimoine suisse datant de 1913 : « Grâce aux efforts fournis par la commission pour la protection de la nature du Jura bernois et à la bonne volonté de l'administration en charge de la forêt bourgeoiale de la ville de Bienne, une réserve botanique a pu voir le jour à proximité de la ville. Il s'agit de la garide escarpée du pavillon Felseck am See, connue depuis longtemps pour les quelques variétés rares de plantes calcaires du Jura qui y poussent, et que la création de la réserve devrait préserver d'une disparition totale. »

Cette garide, qui a été ajoutée en 2010 à l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs d'importance



nationale, abrite depuis toujours une flore et une faune riches et fascinantes : on y trouve le délicat aster amelle et le lumineux aster lynosyris ainsi que diverses variétés d'orchidées et le mélampyre des bois – aux fleurs violet-jaune-orange – que l'on ne trouve nulle part ailleurs dans le canton de Berne. La garide sert également d'habitat à de nombreux animaux, de la vipère à la mante religieuse, en passant par de nombreuses espèces de papillons. La construction de la branche Ouest menace de détruire ce fragile biotope : afin de protéger la jonction autoroutière des Prés-de-la-Rive d'éventuelles chutes de pierres, la pente sera recouverte de vastes filets qui devront vraisemblablement être consolidés et ancrés. Avec pour résultat la probable destruction de ce patrimoine naturel millénaire.

**La branche Ouest de l'autoroute : gain ou perte de temps ?**

De la route de Berne aux Prés-de-la-Rive, sommeillent également de précieux témoins du passé, qui appartiennent au patrimoine culturel



mondial de l'UNESCO « Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes ». Etant donné qu'ils sont restés largement inexplorés jusqu'ici, le service archéologique du canton de Berne a effectué des carottages dans le cadre de la phase d'élaboration du tracé de la branche Ouest. Résultat de ces sondages : à la surprise des chercheurs, plus d'un quart des emplacements découverts datent du paléolithique et du mésolithique – c.-à-d. entre env. 12'000 et 5'500 ans av. J.-C. – une période pour laquelle on n'avait découvert jusqu'ici que peu de sites archéologiques. Ils sont donc beaucoup plus anciens que la majorité des trouvailles provenant de la civilisation de Cortaillod (3'900-3'200 av. J.-C.), et témoignent d'un peuplement intensif des rives du lac à cette époque.

**Prenons-nous le temps de rêver ?**

Le sous-sol de Bienne offre d'excellentes conditions de conservation



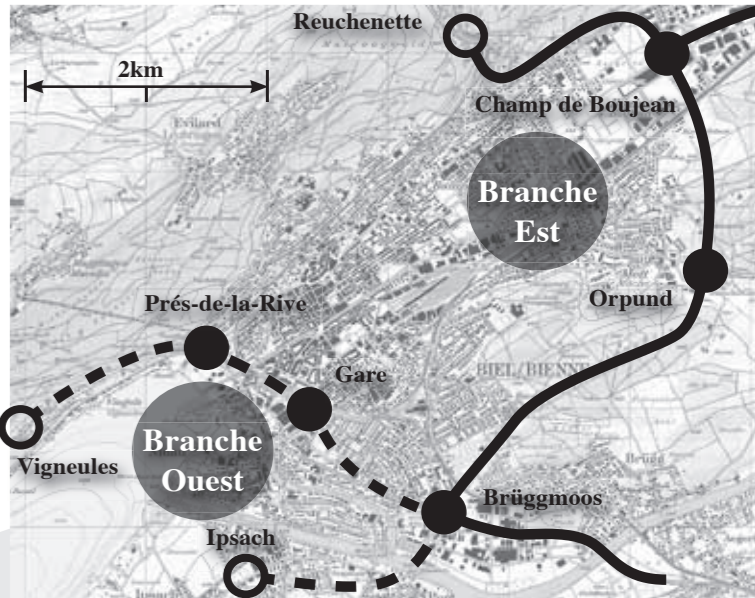
des matériaux organiques, qui se retrouvent inclus à l'intérieur de couches humides de craie lacustre, à l'abri de l'air. Ces précieuses couches archéologiques atteignent une profondeur d'env. 6 mètres, et seraient donc complètement détruites par la construction des cuves en béton prévues pour les tubes de la branche Ouest, qui seront ancrés jusqu'à 40 mètres sous terre. Des fouilles de sauvetage seront donc inévitables.

Le service archéologique du canton de Berne a estimé les coûts relatifs à l'exhumation de ce trésor archéologique à hauteur de 78 millions de francs, alors que, de son côté, l'office des ponts et chaussées considère qu'un budget de 56 millions suffirait. Toujours est-il que même les ingénieurs ne peuvent pas totalement exclure que d'autres sites archéologiques soient découverts au cours des travaux ou que la qualité des objets exhumés entraîne la mise en œuvre de mesures supplémentaires ainsi que des fouilles plus approfondies. C'est ce qui s'est passé en 2010 à Zurich, où le chantier du parking de l'opéra sous la place Bellevue a été bloqué pendant des mois : durant neuf mois, les cultivateurs et les chasseurs du néolithique ont pris le dessus sur les automobilistes du XXIe siècle, avant que les couches à l'intérieur desquelles leur civilisation avait jusqu'à présent survécu cèdent la place aux murs en béton du parking.

**Une nouvelle appréciation du temps**  
Bellevue en entend souvent dire que cela fait maintenant de nombreuses années que l'on planifie et optimise

le temps de rêver ?

des matériaux organiques, qui se retrouvent inclus à l'intérieur de couches humides de craie lacustre, à l'abri de l'air. Ces précieuses couches archéologiques atteignent une profondeur d'env. 6 mètres, et seraient donc complètement détruites par la construction des cuves en béton prévues pour les tubes de la branche Ouest, qui seront ancrés jusqu'à 40 mètres sous terre. Des fouilles de sauvetage seront donc inévitables.



5 jonctions autoroutières sont trop pour Bienne.

## INFOBOX

En novembre 2015, le comité « Axe Ouest : pas comme ça ! » a été fondé par 12 personnes, dans le but d'empêcher la construction des jonctions autoroutières de la gare et des Prés-de-la-Rive. Dans leur forme actuelle, ces deux jonctions à ciel ouvert détruisent l'espace urbain et entravent toute possibilité de mobilité durable. De plus en plus de personnes arrivent à cette conclusion. Le comité compte actuellement plus de 400 membres – nombre qui augmente chaque jour ! Ils sont tous du même avis : **Ce qui n'est pas encore construit peut être modifié !**

Le débat autour du sens et du but des jonctions autoroutières au cœur de la ville est lancé.

**Nous vous recommandons les « promenades urbaines le long de l'axe dévastateur de l'A5 »** organisées par le comité – les dates des prochaines visites guidées ainsi que des informations supplémentaires au sujet de la branche Ouest de l'A5 sont disponibles sur : [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)

**Mitglied werden:** [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch) > Contact  
**Mitgliederbeitrag:** CHF 20.–  
PC-Konto 61-723340-2

WESTAST SO NICHT!  
Postfach 938  
2501 Biel/Bienne

[info@westastsonicht.ch](mailto:info@westastsonicht.ch)  
[www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)  
[www.facebook.com/westastsonicht](https://www.facebook.com/westastsonicht)

\* Répartition modale = part des transports collectifs par rapport à l'ensemble des transports de personnes motorisés sur la route et le rail.

La journaliste et cinéaste Gabriela Neuhaus, l'artiste Markus Furrer ainsi que l'urbaniste et ingénieur en transports diplômé HES FU Thomas Zahnd sont membres du comité « Axe Ouest : pas comme ça ! »

Fotos: Markus Furrer