



Vroum, vroum Bienne – Mobilité à l'ère du pétrole

12.09.2026 – 04.04.2026

Téléchargements pour la presse sous
<https://www.nmbiel.ch/informations/presse>

Nous sommes constamment en mouvement. La manière dont nous nous déplaçons façonne notre quotidien et influence l'aménagement de l'espace public. Nous allons toujours plus vite et parcourons des distances toujours plus grandes. Les avancées technologiques et la disponibilité des ressources énergétiques transforment en profondeur notre manière de nous déplacer.

Depuis la fin du 19e siècle, le monde connaît une accélération sans précédent. Le vélo permet à une grande partie de la population d'expérimenter une vitesse et une autonomie jusqu'alors inconnues. Au 20e siècle, l'aspiration à une plus grande liberté de mouvement individuelle alimente également l'essor de l'automobile. Matière première et source d'énergie, le pétrole ouvre la voie à une véritable révolution de la mobilité.

Cependant, cette histoire des transports est aussi une histoire de crises, de résistances et de quête d'alternatives. Bienne en est un exemple éloquent. En empruntant le vélo, le Spirit of Biel-Bienne, la Smart ou encore en freinant des quatre fers, la ville, à la fois bastion de la « petite reine » et de la General Motors, et résistante au projet autoroutier de la branche ouest, a dû négocier plusieurs virages serrés.

Ve. 11.09.2026, 18:00

**Vernissage « Vroum, vroum Bienne – Mobilité à l'ère du pétrole »
Bâtiment Schwab**

Salutations

Bernadette Walter, *Directrice NMB*

Allocutions

Glenda Gonzalez Bassi, *Maire de la ville de Bienne*

Roger Filliger, *BFH Directeur Technique et informatique*

Florian Eitel, *Commissaire de l'exposition*

Entrée libre

NMB

TEXTES D'EXPOSITION

Bienne, métropole du vélo

Dring, dring — Faites place au vélo ! À partir de 1900, on croise toujours plus de vélos dans les rues de Bienne. Ils se fauillent entre les piéton·ne·s et les calèches, laissant un nuage de poussière sur leur passage. Les conflits entre les usager·ère·s de la circulation sont quotidiens.

D'abord réservé aux loisirs et aux activités sportives d'une classe aisée et principalement masculine, le vélo s'impose, au cours des premières décennies du 20^e siècle, comme moyen de transport quotidien de la classe ouvrière. La production industrielle fait chuter les prix. La fabrique Cosmos, fondée en 1894, compte parmi les pionnières suisses de la production industrielle de vélos. Dans les rues de Bienne, on croise aussi d'autres bicyclettes produites localement telles que Zesar, Cycles Wolf, Helvetic, Bär, Walco, Bienna ou le vélo pour enfants Rexli. La ville compte également une forte densité de producteurs de pièces détachées pour vélos. À partir des années 1930, Bienne est connue bien au-delà des frontières nationales non seulement comme métropole horlogère, mais aussi comme celle du vélo.

La ville pionnière de l'automobile

À Bienne, le 5 février 1936, une Buick à huit cylindres sort de la chaîne de montage de l'usine General Motors. Cette voiture symbolise l'entrée dans une nouvelle ère pour l'industrie et la mobilité biennoise. General Motors, le constructeur automobile américain, installe sa chaîne de montage destinée au marché suisse à Bienne. La ville devient ainsi la capitale automobile de la Suisse. Jusqu'à sa fermeture en 1975, 330'000 voitures des marques Chevrolet, Buick, LaSalle, Oldsmobile, Pontiac, Cadillac, Vauxhall et Opel quittent ce qui fut la plus grande usine automobile du pays.

Au 19^e siècle déjà, Bienne est une ville pionnière de l'automobile. En 1886, les frères Henriod présentent une voiture à vapeur, seulement un an après le premier véhicule motorisé de Gottlieb Daimler. La production d'automobiles suisses ne parvient toutefois pas à s'imposer face à la concurrence internationale, contrairement à celle de pièces détachées. Aujourd'hui encore, une part du savoir-faire biennois se retrouve dans une grande partie des voitures vendues à travers le monde.

Longtemps, l'automobile demeure un produit de luxe. Les ouvrières et ouvriers se rendent à l'usine automobile à vélo ou en tramway. En 1877, Bienne devient, après Genève, la deuxième ville de Suisse à se doter d'un service de tramway. Elle est également l'une des premières à y renoncer. Symbole de la mobilité moderne à la fin du 19^e siècle, le tramway doit s'effacer devant l'automobile, qui domine le 20^e siècle.

Ça devient serré...

À partir de la fin des années 1950, la voiture règne sur l'espace public et sur la ville. Ses besoins priment, les autres moyens de transport sont contraints de s'adapter. Cependant, l'essor de l'automobile se heurte bientôt à ses limites. Dans un premier temps, les trams ralentissent la circulation automobile ; plus tard, c'est l'augmentation même du nombre de véhicules qui provoque embouteillages et paralysie du trafic. La voiture devient victime de son propre succès. Les

responsables de la planification des transports s'efforcent de résoudre ces problèmes par le développement des infrastructures : élargissement des routes, voies rapides, parkings et raccordements autoroutiers pour les voitures, trottoirs pour les piétons. Quant au vélo, il demeure longtemps dans l'angle mort de l'urbanisme de l'après-guerre.

Ce qui est planifié ne se concrétise pourtant pas toujours. L'autoroute urbaine surplombant la Suze restera à l'étape de projet, tout comme le train suspendu au-dessus de celle-ci ou la bretelle d'accès à l'axe ouest de l'autoroute. La résistance contre la primauté de la voiture ne cesse de croître. Le mouvement écologiste, la crise pétrolière de 1973 et la prise de conscience du caractère limité des énergies fossiles ébranlent la croyance en une croissance illimitée et freinent durablement la frénésie automobile.

Parallèlement, au Technikum, on mène des recherches sur la mobilité du futur. Grâce à son école d'ingénierie automobile, Bienne s'impose comme un centre de recherche de renommée internationale. La voiture du futur se veut petite et électrique. À la fin du 20^e siècle, Bienne fait sensation avec le véhicule solaire Spirit of Biel-Bienne et avec la Smart.

L'asphalte, à la fois solution et problème

À partir de 1900, l'asphalte révolutionne la mobilité. Adieu la poussière et la boue, place à une chaussée plane. Munis de leurs pneus en caoutchouc, les voitures et les vélos roulent en consommant moins d'énergie et en faisant beaucoup moins de bruit que sur des routes en gravier. Aujourd'hui, l'asphalte antibruit permet de réduire encore davantage les nuisances sonores.

À l'origine de l'asphalte, tout comme des moteurs à combustion interne, on trouve le pétrole. Mis au point dans les années 1870, l'asphalte pétrochimique ouvre la voie à l'essor de l'automobile au 20^e siècle. Cette évolution comporte aussi une dimension liée à l'histoire des migrations : après la Seconde Guerre mondiale, l'expansion rapide du réseau routier suisse est rendue possible grâce aux travailleurs saisonniers, main-d'œuvre « bon marché » et soumise à une discrimination juridique.

À partir des années 1970, ce n'est plus uniquement la voiture qui fait face aux critiques, mais aussi l'asphaltage des paysages et de l'espace public. L'asphalte devient synonyme de destruction de l'environnement. Aujourd'hui, il est considéré comme l'une des principales causes de l'imperméabilisation des sols et comme un facteur de développement d'îlots de chaleur, du réchauffement climatique et de dommages environnementaux.

Prendre la route

À pied, sur deux ou quatre roues, à toute allure ou tranquillement... Qui sont les gens qui se déplacent dans les rues de Bienne ? Ces personnes se croisent, mais se connaissent-elles ?

L'installation sonore Prendre la route de Laurent Güdel et Robert Torche propose de plonger dans l'univers sonore de 15 protagonistes. Cette installation restitue différents points de vue et perceptions de l'espace urbain, et établit un dialogue, encore trop rare, entre les différents usagers de la route.

Laboratoire de la mobilité

À quoi ressemblera Bienne dans le futur ? Dans quelle direction vont évoluer la circulation, les infrastructures ainsi que nos habitudes de déplacement ? Quelles

NMB

surfaces seront dédiées aux véhicules motorisés et à la mobilité douce ? Des voitures autonomes rouleront-elles bientôt dans la ville ? Des drones de livraison survoleront-ils nos têtes ? Et vous, comment vous déplacerez-vous dans le futur ? Dans ce laboratoire de la mobilité, nous vous invitons à réfléchir à l'avenir et à planifier vous-mêmes la circulation.

Cet espace est issu d'une collaboration entre le NMB et la Haute école spécialisée bernoise BFH, département technique et informatique.

Espace urbain et circulation

Lorsqu'on se déplace à Bienne ou que l'on souhaite transporter quelque chose en ville, on emprunte les rues et les routes prévues à cet effet. Parmi les éléments essentiels de l'infrastructure de mobilité figurent également des ouvrages tels que les gares, les ponts, les places de stationnement et les passages souterrains, des installations techniques comme les bornes de recharge ou les feux de signalisation pour les piéton·ne·s, ou encore que la signalisation routière et les marquages au sol. Dans l'espace urbain, d'innombrables interventions, de petite ou de grande ampleur, visent à rendre la circulation possible, à la fluidifier, à la sécuriser, à la réguler, à la rendre accessible ou encore à la faire disparaître. D'autres se consacrent à la production d'un moyen de transport particulier, à sa promotion, à sa location ou à sa vente, ainsi qu'à son nettoyage et à sa réparation. Ces différentes infrastructures façonnent ainsi de manière déterminante l'espace urbain et l'image de la ville. Elles laissent également des traces qui nous rappellent des formes de mobilité disparues depuis longtemps.

Retrouvez l'emplacement des exemples d'infrastructure de mobilité présentés dans l'exposition sur la maquette de la ville en saisissant leur adresse sur l'écran de commande !

Textes : Dr Bernadette FülcherPhotos :: Patrick Weyeneth



PROGRAMME

Sauf indication contraire, les prix d'entrée habituels du NMB s'appliquent aux manifestations.

Programme détaillé : www.nmbienne.ch/agenda

GM MONTAGE SUISSE OLDTIMER SHOW

Sa 12.09.2026, 11:00-17:00

Di 13.09.2026, 11:00-17:00

Entrée libre à l'exposition.

VISITE GUIDÉE DE LA FABRIQUE DE DT SWISS

Je 17.09.2026, 15:00-19:30

Bilingue. Entrée libre. Renseignements et inscription : 032 328 70 33, info@nmbienne.ch. Lieu de rendez-vous : Chemin du Long-Champ 101, 2504 Biel/Bienne

JOURNÉE DE LA MOBILITÉ

Di 18.10.2026

11:00-17:00

Stands, activités et visites commentées autour du thème de la mobilité, en collaboration avec la BFH, Département Technique et Informatique

Bilingue. Entrée libre à l'exposition.

LA VILLE DANS L'OREILLE

Sa 24.10.2026, 9:00-11:00 (allemand)

Sa 13.03.2027, 9:00-11:00 (français)

Balade acoustique en collaboration avec la SSAE - Swiss Society for Acoustic Ecology

Collecte. Renseignements et inscription : 032 328 70 33, info@nmbiel.ch. Lieu de rendez-vous : NMB

AFTERWORK

Je 29.10.2026, 18:00

Visite guidée avec Florian Eitel, *Commissaire de l'exposition*

Je 26.11.2026, 18:00

Visite guidée avec Dr. Tiphaine Roberts, *Université de Berne*

Je 28.01.2027, 18:00

Visite guidée avec Giuliano Broggini, *Spécialiste du vélo*

NMB

Je 25.02.2027, 18:00

Visite guidée avec Florian Eitel, Commissaire de l'exposition

Bilingue. L'exposition reste ouverte jusqu'au début de l'événement.

BIENNE, TES SOUVENIRS

Je 12.11.2026, 18:00

Avec Paul Balmer, pilote et concepteur des éléments du véhicule solaire « Spirit of BielBienne », en collaboration avec l'Association des amis du NMB

Allemand. L'exposition reste ouverte jusqu'au début de l'événement.

VOIR ET MANGER

Je 05.11.2026, 12:15

Je 04.07.2026, 12:15

Visite commentée de 30 minutes,

suivi d'un casse-croute au Café NMB (+ 12.50 CHF)

LAST MINUTE

Di 04.04.2027, 15:00

Dernière visite commentée suivie d'un verre de l'amitié

Bilingue.

NMB

IMPRESSUM

Concept et commissariat d'exposition Florian Eitel

Collaboration scientifique Caroline Baier, Charlotte Butty, Joris Widmer

Conseil scientifique Peter Affolter, Giuliano Broggin, Jenny Leuba, Dr. Tiphaine Robert, Andrea Vezzini

Scénographie Schmauder Und (Zürich)

Graphisme exposition Schmauder Und (Zürich)

Production graphisme GFF Integrative Kommunikation (Biel/Bienne)

Graphisme communication Kommunikationsmittel GFF Integrative Kommunikation (Biel/Bienne)

Approche enfants Serafine Frey (Biel/Bienne)

Montage Andreas Bachmann, Marco Giacomoni, Herbert Kündig, Patrick Weyeneth

Lectorat Caroline Baier, Michèle Batur, Ellinor Dunning

Traductions Charlotte Butty

Sous-titres Nadège Moulineau (Fribourg)

Multimedia Adrian Sutter (GFF Integrative Kommunikation), Bruno Baudry (BFH)

Participation Caroline Baier (nach einer Idee der Konversationskarten des Baden-Württemberg Instituts für Nachhaltige Mobilität)

Projet d'histoire orale

Interviews : Gabriela Neuhaus (Offroad Reports GmbH)

Caméra et montage : Samuel Tuor

Modules laboratoire de la mobilité en collaboration avec la BFH Peter Affolter, Kerstin Denecke, Roger Filliger, Nathan Massicot, Christoph Paulus, Maurizio Piu, Daniel Reichenpfader

Installation sonore *Prende la route*

Concept : Laurent Güdel / Florian Eitel

Réalisation : Laurent Güdel / Robert Torche

Installation *Vélo éclaté*

Concept, recherche : Giuliano Broggin

Montage : Marco Giacomoni

Avec l'aimable soutien de : Zesar SA, Tavannes; Gerber + Bögli SA, Tavannes

Programmation : Bruno Baudry (BFH)

Installation *Résidence en voiture* Stéphanie Pfister

Aménagement en collaboration avec Steeve Fleury

Avec l'aimable soutiens du Musée de Bagnes (Le Châble)



Animation maquette de la ville : Florian Eitel (Concept/script) / Tweaklab (Basel) (Programmation et conception sonore) / Patrick Weyeneth (Documents cartographiques)

Modul Espace urbain et circulation Bernadette Fülcher (Concept, réalisation), Patrick Weyeneth (Photos)

Prêts

Anita Voza; Archives municipales de Bienne / Stadtarchiv Biel; Archives sociales suisses / Schweizerisches Sozialarchiv, Zürich; Paul Balmer; Roberto Bartolini, Nidau; Silvia von Beust; Bibliothèque de l'EPFZ – collections et archives (archives photographiques) / ETH-Bibliothek Sammlungen und Archive / Bildarchiv; Bibliothèque municipale de Bienne / Stadtbibliothek Biel; Bicorné Graphic Design (Susanne Gafner); Giuliano Brogini; Cejare, Saint-Imier; Chancellerie de la Ville de Bienne / Stadtkanzlei Biel; Cinémathèque Suisse, Lausanne; Condor Films, Zürich; Cree (Creation Research Ecology Engineering); Direction de l'action sociale et de la sécurité · Inspection de police / Direktion Soziales und Sicherheit, Polizeiinspektorat; Emil Frey Classics AG, Safenwil; Fahrni Fassadensysteme AG, Lyss; Fonds Peggy Kleiber / Nachlass Peggy Kleiber; Haute école spécialisée bernoise BFH, Technique et informatique / Berner Fachhochschule BFH, Technik und Informatik; Haute école spécialisée bernoise BFH, centre d'essais des gaz d'échappement Nidau / Berner Fachhochschule BFH, Abgasprüfstelle Nidau; Stefan Hofmann; Martin Jaggi; Keystone SDA, Zürich; mémreg (mémoires régionales / regionales Gedächtnis), Biel/Bienne; Mines d'asphalte de la Presta (Travers, NE); Swen Mischkulnig; Musée suisse des Transports / Verkehrshaus der Schweiz, Luzern; Paul Senn-Archiv, Bern; Posalux SA, Biel/Bienne; Julien Steiner; Swatch Group; Thömus Bike World AG, Niederscherli; Transports publics bernois (TPB) / Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Partenaires des événements : Berner Fachhochschule BFH / Haute école spécialisée bernoise BFH, DT Swiss AG, Filmpodium Biel/Bienne, Klaus Brommecker; Swiss Society for Acoustic Ecology (ae)

Le NMB s'est efforcé de contacter tous les détenteurs de droits d'auteur.

Soutiens financiers

Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte; Stiftung Vinetum; Ernst Göhner Stiftung; Kanton Bern; Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Kultur; Temperatio: Stiftung für Umwelt / Soziales / Kultur; Pro Scientia et Arte; NMB Amis du musée / Freunde des Museums; Ville de Nyon; Canton de Vaud; Zesar SA; Posalux SA

REMERCIEMENTS POUR L'EXPOSITION

Peter Affolter; Allan Allemann; Sandro Althaus; Ambulanz Region Biel AG – Ambulance région Bienne SA; Hadja a Marca-Kaba; Paul Balmer; Roberto Bartolini; Lionel Bartolini; Michèle Batur; Fabio Biasio; Laura Blázquez Martínez; Jérôme Boillat; Denyse Borel; Klaus Brommecker; Carolina Caccivio; Priscilla Calegari; Julia Castillo; Cédric Chappatte; COTRA (Compagnie Transport d'Automobiles) Autotransport AG, Studen; Jan Czerwinski; Mohamed Dansoko; Kerstin Denecke; Ellinor Dunning; Emil Frey Classics AG, Safenwil (Simon Bundi / Patrick Mühlefluh); Dominik Feusi; Roger Filliger; Fotoarchiv Gassmann Media AG; Victoria Göpel; Lena Frank; Marc Frehner; Bernadette Fülcher; Jonas Ganz; Bernhard Gerster; Victoria Göpel; Sabine Gresch; Laurent Güdel; Frank Gutermuth; Stefan Hofmann; Inspection de police/ Polizeiinspektorat Biel (Marc Burri, André Cardinaux, Sandro Cosetti, Sven Indicato, Michel Lysser); Martin Kotay; Jenny Leuba; Tatjana Leuenberger; Benedikt Loderer; Julie; Giliane Kern; Tobias Krüger; Kunsthau Biel/Bienne; François Kuonen; Morena La Barba; Friso Lorscheider; Nicolas Lorusso; Ester Maaouia; Nathan Massicot; Luigi Mastantuoni; Abraham Mehari; Quentin Mignaton Rola; Swen Mischkulnig; Museum Burg Zug (Christoph Tschanz / Anna Tomczak); Muséum d'histoire naturelle (MHN), Genève; Laura Murbach; Melanie Nellen; Christoph Paulus; Karolina Pelaez; Posalux SA (Valérie Fuchs); Daniel Reichenpfader; Résidence Favorita (Bérénice Blaser); Michael Röthlin; Caroline Rouvinez; Rico Schaad; Claudia Schmauder; Antoine Schott; Maja Siegenthaler; Sigma Bau Biel AG (Jan Müller), Biel; Roberto Sommariva; Rosa Stucki; Julie Tarchini; Antoine Thot; Transports publics bernois (TPB) / Verkehrsbetriebe Biel (VB) (Sarah Walter / Sandra Mathez); Robert Torche; Tweaklab (Sarah Glauser / Dominik Schläpfer); Daniel Tyhiner; Velokurier Femme; Anita Voza; Bernadette Walter; Sascha Weibel; Zesar (Stéphane Gisiger); Hansjürg Zumstein.

CONTACT

Florian Eitel
Conservateur Histoire
florian.eitel@nmbiel.ch
032 328 70 39

