

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ NOUVELLE

| Dossier vélo  
| **Sûr en selle**

**Excursion à vélo**  
De Budapest à Belgrade  
Page 26

**De saison**  
Un nettoyage de printemps s'impose  
Page 36

**ate**



26

**Piste cyclable du Danube** «Eurovelo 6»: l'étape de Budapest à Belgrade.

## ACTUEL

- 6 **Le Oui au FAIF**  
Après six années intenses, place au bilan.
- 19 **Nouveautés vélo**  
Depuis peu apparaissent toujours plus de vélos de sport à propulsion électrique.
- 22 **Grand format**  
A Umeå, penduler à vélo est encouragé avec des fonds de l'UE.

## PERSPECTIVES

- 30 **Interview**  
Vincent Kaufmann, Professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité, lance un nouveau débat.



10

**Dossier** Circuler à vélo, toujours plus dangereux ? Nous attaquons les préjugés.



36

**Saison du vélo** Le moment de ressortir les vélos de la cave.

## VOYAGES

- 25 **Idee d'excursion**  
Monter en bus puis descendre à vélo prend tout son sens dans la vallée de Blenio.
- 28 **Périple en 1840**  
Trois jours, quatre nuits pour 700 kilomètres – un journal de bord.

## RÉGIONS

- 38 **Nouvelles des régions**

## SERVICES

- 43 **Offres pour les membres de l'ATE**
- 48 **Voyages via verde**
- 49 **Concours**

**Page de couverture** Un nettoyage de printemps garantit lui aussi plus de sécurité en selle (© Jean-Pierre Grüter).

**ATE Magazine la mobilité nouvelle** Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an  
Paraît 5 fois par an. **Adresse de la rédaction:** ATE, case postale 8676, 3001 Berne (tél. 031 328 58 58; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Stefanie Stäubli (sts), Jérôme Faivre (jfa). **Nouvelles des sections:** Marie-Claire Chamot Iuliano. **Porte-parole:** Gerhard Tubandt (gtu). **Announces:** Markus Fischer (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch). **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch **Impression, distribution:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% recyclé. **Tirage:** 79 000 (français 15 500, allemand 63 500). **Prochaine édition:** 30 avril 2014. **Remise des annonces:** 31 mars 2014. **Renseignements:** tél. 031 328 58 58.  
Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.





Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer était en de nombreux endroits encore une nouveauté. Son introduction permit des temps de voyage considérablement réduits, comme dans notre exemple, 77 kilomètres en « seulement » deux heures et demi.

Une femme parcourt environ 700 kilomètres pour gagner la ville de Niesky à l'est de Dresde. Elle rend visite à son fils à l'internat. Rien d'extraordinaire en soi, si ce n'est que ce voyage a lieu en 1840.

## « La gare fourmille de monde »

« **R**écemment, j'ai pour la première fois mis la main sur des lettres que ma grand-mère avait écrites en 1840 au cours d'un long voyage. On décrivait à l'époque ses expériences de voyage avec tant de détails et de précisions alors qu'aujourd'hui on se contente souvent d'envoyer des cartes postales. Ces lettres ne contiennent rien de particulier, mais ce qui les rend intéressantes, c'est cette sincère admiration pour les nouveaux moyens de transport, les bateaux à vapeur et les chemins de fer, dont elles se font l'écho.

Ma grand-mère partit de Christiansfeld [ndlr: une ville aujourd'hui danoise] dans le Nord-Schleswig pour Niesky en Haute-Lusace dans le but de rendre visite à son fils aîné qui y séjournait. Elle parcourut le trajet de Christiansfeld à Hambourg en malle-poste. Cette malle-poste express n'avait été introduite que peu de temps aupara-

vant et on se vantait d'avoir fait un très grand progrès. Il suffisait désormais de quelques minutes pour changer de chevaux. Sur les routes de l'époque, qui n'étaient pas toujours droites, ce trajet devait correspondre à quelque 240 kilomètres. Si on le parcourait en 30 heures environ, c'était encore une belle performance.

**A Hambourg**, ma grand-mère prit un bateau à vapeur pour remonter l'Elbe jusqu'à Magdeburg. Il y eut des bateaux à vapeur bien avant les chemins de fer. Le premier d'entre eux accosta à Mannheim en septembre 1825, et en 1840 tous les grands fleuves allemands possédaient leurs lignes. Ma grand-mère se dit tout à fait satisfaite de l'équipement riche et élégant du bateau à vapeur de l'Elbe. « Quel admirable bâtiment long de 175 pieds! Dans les cabines, les fauteuils sont recouverts de maroquin rouge, et les rambardes des

escaliers menant à l'étage inférieur de laiton poli. Dans la cabine des dames se trouvent trois tables d'acajou, un beau miroir, des vases splendides, une horloge sous une cloche en verre. »

Le bateau devait partir pendant la nuit vers les trois heures. Les passagers montèrent à bord avant minuit et se répartirent dans leurs cabines. Ma grand-mère hérita d'une cabine à partager avec plusieurs autres dames. Même si la couche était très dure, elle dormit si bien qu'elle ne remarqua pas le départ du bateau. Quand elle se réveilla vers les cinq heures et qu'elle demanda à une autre dame si le bateau allait bientôt partir, elle apprit à son plus grand étonnement: « Nous naviguons depuis deux heures déjà. » Après le petit-déjeuner, elle se rendit sur le pont, « où tout est si beau. A huit heures et demie, nous longeâmes Lauenburg, qui borde magnifiquement le fleuve. La localité fut saluée par un tir de

canon. Vers les dix heures, nous dépassâmes Boitzenburg, où l'on tira à nouveau au canon. On prit le repas de midi à une heure. > De toute évidence, le repas a été très copieux à en croire sa description. <A quatre heures, un navire jumeau rencontre le bateau. Chacun tire au canon et lorsque les bateaux se croisent, on crie bien fort hurra des deux côtés>. On ne peut imaginer la pétarade qu'il y aurait aujourd'hui sur le Rhin si tous les bateaux employaient leur canon aussi gaiement.

**A huit heures et demie** du soir le bateau arriva à Wittenberge. Comme il venait de Hambourg, une ville située en dehors de la zone douanière, et qu'il n'avait accosté nulle part en chemin, la douane devait procéder à un contrôle. A six heures du matin, le bateau devait reprendre sa route. Quoi de plus naturel alors que de procéder au contrôle le soir! Mais comme cela ne se faisait pas en règle générale, quelques messieurs descendirent à terre pour demander aux douaniers de monter à bord le soir même. Les douaniers se montrèrent peu conciliants et annoncèrent le contrôle tôt le matin à trois heures et demie (!).

A peine ma grand-mère s'était-elle assoupie que le contrôleur du bateau la réveilla et lui expliqua qu'elle ne pouvait pas continuer le voyage en tant qu'étrangère (le Schleswig n'appartenait pas à la Confédération germanique) avec son passeport et qu'elle devait se rendre le soir même au bureau des passeports. Elle protesta qu'elle avait obtenu une réponse différente à Hambourg mais en vain. Il ne lui restait plus qu'à s'incliner. Sur le pont, un soldat prussien faisait la garde. Accompagnée de ce dernier et du contrôleur, elle se rendit au bureau des passeports, où elle se vit délivrer de nouveaux papiers contre une importante somme d'argent.

Le matin à trois heures et demie, l'heure du réveil sonna pour

tout le monde. Tous les passagers durent interrompre ou terminer leur nuit pour se présenter aux douaniers. Vers les six heures, le bateau se remit en mouvement, mais vers les sept heures un tel brouillard se répandit qu'il fallut mouiller l'ancre pendant une demi-heure pour se remettre ensuite en route par un magnifique temps ensoleillé. La passagère employa son après-midi à écrire une longue lettre aux siens dans sa cabine.

Son regard se porta alors inévitablement vers la fenêtre. <Les plus belles rives s'étendent des deux côtés.> S'ensuit cet aveu amusant: <Je n'ai jusqu'à présent ressenti ni peur ni mal de mer. Il n'y a que le tremblement du bateau propulsé en avant qui m'est désagréable, notamment pour écrire. Je ne sais pas si vous pourrez lire ma lettre>. L'écriture tremblotante est à peine lisible. En fin d'après-midi, elle aperçut au loin les tours de Magdeburg, et la <haute montagne du Brocken>. Ma grand-mère n'avait encore jamais vu une montagne de sa vie, elle qui habitait un pays plat. Cette montagne culminant à 1100 mètres d'altitude au loin sur la ligne d'horizon doit l'avoir vraiment impressionnée. <A huit heures et demie du soir, nous gagnâmes l'ancienne mais très belle forteresse de Magdeburg. A l'arrivée, un nouveau tir de canon retentit. Il y avait de l'agitation à l'embarcadère, c'était affreux. Un monsieur accompagné de son fils et de sa fille prit soin de moi, et nous nous rendîmes à l'auberge Stadt Braunschweig.>

**A l'époque, Magdeburg** et Halle étaient déjà reliées l'une à l'autre par une voie ferrée de sorte que le voyage devait se poursuivre en chemin de fer, un événement que ma grand-mère attendait avec impatience. Elle se leva à quatre heures et le train partit à six. C'est avec des senti-

ments mêlés qu'elle monta pour la première fois de sa vie dans une voiture de chemin de fer. <Au départ, j'avais un peu peur. Mais lorsque le train se met en route, la cloche retentit d'abord deux fois. Puis, la soupape de la machine d'où s'échappe la vapeur fait un bruit si affreux que tout devient terrifiant. Il suffit ensuite d'avancer cinq minutes pour que la peur se dissipe et que tout aille à nouveau pour le mieux.> Peu après

**« Dans le tunnel, tout était si sombre. Quand on mettait sa main devant son visage, on ne pouvait plus la voir. »**

Magdeburg, le train s'arrêta à Gnadau. Ma grand-mère avait là une connaissance qui avait habité à l'époque dans sa ville natale de Christiansfeld. Elle regarda machinalement par la fenêtre pour vérifier s'il n'était pas par hasard sur le quai et l'aperçut pour de vrai. Elle lui cria alors: <Bonjour, Monsieur Friedrich, comment allez-vous? Il fut tout étonné quand il me vit et s'écria à son tour: Où diable vous rendez-vous? Je ne pus que secouer ma main à la fenêtre et lui crier quelques mots car le train avait déjà passé.>

En deux heures et demie, le train avait déjà parcouru les 77 kilomètres du long trajet de Magdeburg à Halle. Là se trouvait le terminus. Il fallut continuer en malle-poste pour se rendre de Halle à Leipzig. Comme elle arriva peu après l'entrée en gare du train, notre voyageuse gagna

Leipzig à deux heures et demie de l'après-midi et put reprendre le chemin de fer pour Dresde. <La gare de Leipzig fourmillait de monde, c'était affreux, il devait bien y avoir 400 personnes. Je voyageais avec un très gentil monsieur de Dresde qui me montrait tout ce qu'il fallait voir, l'exquise région autour de Misnie, les vignobles et d'autres merveilles. Il me dit que nous allions traverser un tunnel avant Dresde mais que je n'avais pas à m'en faire car il n'y avait rien d'effrayant. Une demi-heure avant Dresde, on traversa bel et bien un tunnel. C'était un peu inquiétant à vrai dire. Tout était si sombre que lorsque l'on mettait sa main devant son visage, on ne pouvait plus la voir. Nous étions heureux d'arriver très vite au bout.> Peu après six heures, le train entra à Dresde, et le soir même ma grand-mère prit encore une fois la malle-poste pour gagner Bautzen où elle arriva à une heure et demie pour y passer la nuit. Elle avait donc parcouru le trajet de Magdeburg à Bautzen en 19,5 heures. Elle additionna alors les distances entre ces différentes villes et obtint 37 lieues, soit 259 kilomètres. A sa grande surprise, elle fit ce calcul en si peu de temps <sans ressentir la moindre fatigue ou le moindre épuisement du voyage>. Le jour suivant, un cocher l'amena à Niesky près de Görlitz. La destination finale de son voyage n'était désormais plus très éloignée. De Hambourg à Niesky, elle avait dormi deux nuits à bord et passé trois bonnes journées à terre. ■

### Histoire d'une correspondance

Cet article rédigé par l'ecclésiastique Theodor Achtnich-Stern nous a été transmis par Heidi Gembicki. Catharina Maria Heinsen (1797-1871), dont les lettres sont citées ici, était son arrière-arrière-arrière-grand-mère. Le texte a déjà été reproduit vers 1930 dans l'ouvrage de Martin Ferdinand Achtnich « Die vor mir waren ». La présente version a été légèrement abrégée.

**Possédez-vous aussi des histoires exaltantes de vos ancêtres sur la mobilité d'antan? Faites-le nous savoir à [redaction@ate.ch](mailto:redaction@ate.ch)!**