

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 125 (1999)  
**Heft:** 3

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Nostalgie, nostalgie...

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

29

Qui a dit que la nostalgie n'est plus ce qu'elle était? Pas plus tard que ces derniers jours, j'ai lu un article qui vantait les qualités des poulets « élevés à l'ancienne ». Je suppose que cela voulait dire qu'en attendant leur fin prochaine et inéluctable, ces volatiles pouvaient jouir de la vie ailleurs que dans la cage exiguë d'un élevage industriel et je veux bien croire que leur chair est plus savoureuse que celle de leur malheureux congénères élevés en batterie.

Je me souviens également d'un garage affichant que les voitures y étaient « lavées à l'ancienne » – probablement faute d'un tunnel de lavage. Je me demande si ma vieille voiture pourrait se réjouir d'un tel traitement à l'occasion de son prochain treizième anniversaire...

Soyons sérieux: si des consommateurs acceptent de payer le prix d'un élevage traditionnel de poulets, et par là de financer ne fût-ce qu'une fraction d'emploi sauvée dans le monde agricole, bravo pour le poulet à l'ancienne!

Il en est de même du lavage de voiture: une prestation mieux personnalisée, par exemple complétée par le nettoyage intérieur (fastidieux et difficile à automatiser), mérite d'être rémunérée en conséquence. Cela contribuera peut-être à maintenir l'effectif du garage, même si passer l'aspirateur dans une voiture n'est pas le volet le plus noble du métier<sup>1</sup> de mécanicien sur automobile.

Le fait est que ces retours à l'ancienne visent à flatter le consommateur nostalgique, persuadé que tout était meilleur de son temps et que la qualité fiche le camp.

Mais la nostalgie sert à des entreprises moins innocentes. La ligne ferroviaire de montagne du Semmering, en Autriche, a été mise en service en juillet 1854 sur l'axe Vienne-Graz. Longue de 41,5 km, elle comporte 15 tunnels et 16 viaducs de pierre; des rampes allant jusqu'à 25% permettent d'atteindre le point culminant à 897 m, après une dénivellation de plus de 450 m. C'est dire qu'elle présente de grandes analogies avec la ligne du Saint-Gothard. Différence majeure, elle n'a été électrifiée qu'en 1959, soit quelque quarante ans après celle-ci.

Or voilà que l'UNESCO, lors de son assemblée du 2 décembre dernier à Kyoto, a classé la ligne du Semmering parmi le patrimoine culturel mondial, aux côtés de plus de cinq cents ouvrages, dont par exemple les pyramides d'Égypte, les villes de Venise et de Saint-Pétersbourg. On saluera certes l'hommage remarquable ainsi rendu aux ingénieurs qui l'ont construite, mais il y a là de quoi inspirer des sentiments mitigés aux bâtisseurs d'aujourd'hui. En effet, l'organisation de protection « Alliance for Nature » qui a proposé et obtenu ce classement, relève qu'il concerne l'entier de la ligne telle qu'elle est exploitée aujourd'hui et non quelque chemin de fer musée. Elle vise par ce biais à empêcher le percement du tunnel de base projeté par les chemins de fer autrichiens ÖBB. Encore heureux que la ligne ait été électrifiée il y a trente ans, sans cela il faudrait probablement l'exploiter avec des locomotives à vapeur!

Le Semmering est exigeant quant à l'entretien, notamment du fait de la conjonction de charges à l'essieu triples de celles de l'origine et de rayons de courbes restés les mêmes, nécessitant le remplacement des rails tous les deux à trois ans. Où est la nostalgie dans tout cela?

Gageons que du côté de Zurich, de la Suisse orientale et de la direction générale des CFF, on espère avec ferveur ne pas voir une telle distinction décernée à leur axe transalpin favori, alors qu'à Berne on se réjouit que le Lötschberg soit trop récent pour y prétendre!

---

<sup>1</sup>Qu'on dit en voie de disparition, étant donné que le diagnostic électronique indiquant les composants à changer ne nécessite plus les compétences dont les mécaniciens de jadis étaient fiers.