



LA VILLE DE BRATISLAVA, AVEC SES PRINCIPAUX SYMBOLES : LE CHÂTEAU, LE PONT SNP SUR LE DANUBE, L'ÉGLISE SAINT-MARTIN ET LA TOUR DE RADIODIFFUSION EN ARRÈRE-PLAN.

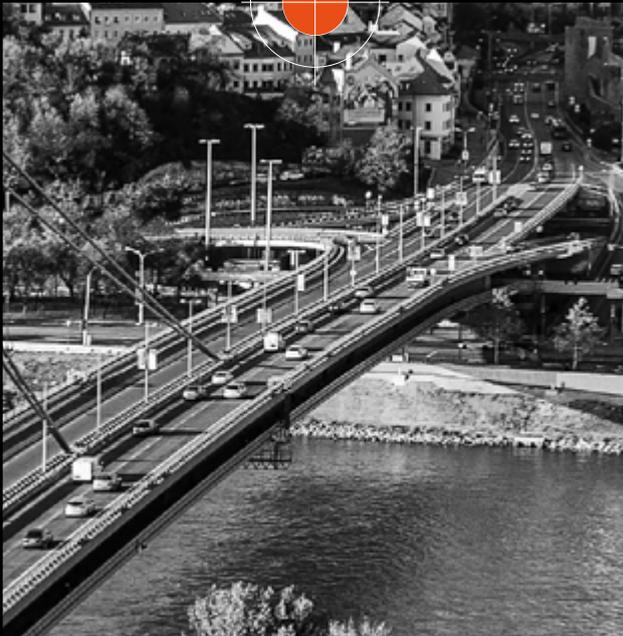


Mission technique
2023 de l'ACRGTO

DE LA TCHÉQUIE À L'AUTRICHE

En passant par Prague, Brno,
Bratislava, Budapest et Vienne

Un bouquet
d'infrastructures



www.magazineconstas.com Infrastructures d'ailleurs

La Mission technique 2023 aura pour centre le XXVII^e Congrès mondial de la route, qui se tiendra du 2 au 6 octobre au Centre des Congrès de Prague, en République tchèque. Cette étape sera également l'occasion d'un grand voyage à travers les infrastructures de l'Europe centrale.





LES MISSIONS TECHNIQUES

« L'OBJECTIF PRINCIPAL DE CES MISSIONS TECHNIQUES, INDIQUAIT EN 2017 ME GISELE BOURQUE, DIRECTRICE GÉNÉRALE DE L'ACRGTO [VOIR CONSTAS NO 41, OCTOBRE 2017], EST DE VISITER SUR PLACE DES OUVRAGES DE GÉNIE CIVIL ET VOIRIE QUI SORTENT DES SENTIERS BATTUS. CELA CONSISTE EN GROS À RENCONTRER DES INGÉNIEURS, DES ENTREPRENEURS, DES ARCHITECTES, À ÉCHANGER AVEC EUX, À VOIR DE NOUVELLES FAÇONS DE FAIRE ET À JUGER SI ELLES SONT IMPORTABLES ET SI ON PEUT S'EN INSPIRER, À FAIRE DU RÉSEAUTAGE AVEC DIVERS INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE, EN SOMME À S'INSTRUIRE. NOUS RENCONTRONS ÉGALEMENT DES GENS DE L'AMBASSADE DU CANADA OU DU CONSULAT, OU ENCORE, S'IL Y A LIEU, DE LA DÉLÉGATION DU QUÉBEC. NOUS REPARTONS DE CES MISSIONS AVEC UN PRÉCIEUX BAGAGE D'INFORMATIONS. »

Comme chacun le sait, et d'abord ses témoins enthousiastes, l'ACRGTO organise à l'occasion, depuis maintenant une quinzaine d'années, des expéditions internationales à saveur technique, qui sont en fait des visites de lieux aux infrastructures remarquables, ou l'examen in situ de ces infrastructures comme telles, sur la base des invitations les plus pertinentes. Ainsi la Chine, Dubaï, Londres, l'Italie (dont Venise), l'Espagne, l'Allemagne (Munich et Berlin), le Brésil, le Danemark et la Suède ont-ils tour à tour fait l'objet du regard attentif des voyageurs techniques que deviennent, sur les deux semaines habituelles de déplacement, les participants inscrits aux diverses missions.

PAR CLAUDE BOURGET

Cette année de mission 2023 aura pour centre le XXVII^e Congrès mondial de la route¹, qui se tiendra du 2 au 6 octobre au Centre des Congrès de Prague, au cœur de la capitale, en République tchèque, ou Tchéquie, sous le titre de « Prague 2023 – Ensemble à nouveau sur la route ». Nous n'entrerons pas ici dans le contenu même du Congrès, à propos duquel tout est déjà bien précisé en ligne², ni d'ailleurs dans les divers lieux touristiques et autres châteaux extraordinaires que proposera aux participants le quatuor des villes austro-hongroises qui s'ajoutera à Prague au sein de leur parcours : Brno, Bratislava, Budapest (Hongrie) et Vienne (Autriche). Improvisons plutôt une cueillette, bien sûr subjective, parmi la constellation des infrastructures civiles, curieuses

(1) Le congrès est tenu par l'Association mondiale de la route (PIARC). Fondé en 1909 et très active depuis, l'Association est forte de 125 gouvernements membres et de son statut consultatif auprès du Conseil économique et social des Nations Unies. Cf iarc.org.

(2) wrc2023prague.org

**Prague, au cœur de la Bohême,
sur la Vltava, première ville et
capitale de la Tchéquie**



PANORAMA DE LA VILLE DE PRAGUE ET DU PONT CHARLES

ou remarquables, que nos voyageurs auront loisir de croiser sur leur route au cours de leur pérégrination. Déplions la carte et préparons le bouquet.

Prague, au cœur de la Bohême, sur la Vltava, première ville et capitale de la Tchéquie

L'un des poids lourds de l'Europe centrale, Prague fut aussi la capitale de la défunte Tchécoslovaquie. Elle est aujourd'hui le centre économique de la nouvelle république, créée en 1993, la Tchéquie. Centre économique, certes, mais bien plus : Prague est une beauté parmi les beautés urbaines de l'Europe. Et une beauté complexe, où se croisent les grandes époques de l'Occident, des âges médiévaux à l'époque contemporaine, touchées par tous les mouvements artistiques, le gothique, le renaissant, le baroque, l'Art nouveau, le cubisme — et j'en passe. Son architecture est tout simplement débordante. Le centre historique de la ville au complet est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais qu'a-t-elle à offrir en fait d'in-

PRAGUE. Et les ponts, dites-vous ? Prague en a 17, dont un piétonnier, 4 ferroviaires et 12 ponts mixtes (trains-automobiles). Le pont des cartes postales, celui à ne pas rater, c'est le pont Charles, qui date du XVe siècle. 30 000 touristes le comprennent chaque année.

frastructures de génie civil ? Les partisans du tramway comme mode de transport seront intéressés. En plus de son métro et de ses trolleybus, Prague compte sur l'un des plus grands réseaux de tramway d'Europe, l'un des sept de la Tchéquie : 34 lignes (seules Moscou et Saint-Petersbourg en comptent davantage), sur 141 km (559 km en longueur additionnée). Plus de 800 rames. Près d'un million de passagers par jour, 340 millions annuellement.

Qui dit mieux ? Prague elle-même : 16 extensions ou nouvelles lignes y sont promises d'ici 2030, puis 11 autres par la suite.

Les richesses de Prague sont si vastes en matière d'infrastructures que nous prendrions un magazine complet à les passer en revue. Contentons-nous de noter qu'elle est traversée de réseaux de transport. Au centre de la Tchéquie et de la Bohême, tout d'abord, presque toutes les chaussées du pays y trouvent leur origine, telle les branches d'une étoile routière, qui elles-mêmes jaillissent sur tous les pays qui l'enclosent, l'Allemagne, la Pologne, la Slovaquie, l'Autriche, pour se connecter ensuite aux grands axes routiers continentaux, dont les routes européennes 50, 55, 65 et 67. Ses routes intérieures, d'autre part, incorporent le plus long tunnel urbain d'Europe. Son réseau ferroviaire compte 9500 km de voies, 47 gares et 1114 trains en circulation quotidiennement. Un réseau fluvial se partage le centre de la ville avec plus de 30 km de parcours contrôlé par 5 écluses, dont celle de Smíchov qu'empruntent chaque année plus de 25 000 navires. Un demi-million de passagers s'y transportent en ferry. Et les ponts, dites-vous ? Prague en a 17, dont un piétonnier, 4 ferroviaires et 12 ponts mixtes (trains-automobiles). Le pont des cartes postales, celui à ne pas rater, c'est le pont Charles, qui date du XIV^e siècle. 30 000 touristes le comprennent chaque année. Ajoutons, pour conclure, un réseau cyclable de près de 500 km, un réseau de transport en commun de près de 1000 km (tous modes confondus), de même que l'aéroport international Prague-Václav-Havel (LKPR). On comprendra pourquoi tout bouge à Prague, et surtout les 7 millions de touristes qui y défilent annuellement (pour 1,3 millions d'habitants).

Brno, deuxième centre urbain de Tchéquie et capitale historique de la Moravie, située au confluent des rivières Svitava et Svratka

Au confluent de deux rivières ? Donc, il y a des ponts³, dont le plus distinct, en raison de son emplacement et du point de vue qu'il offre, est certainement le petit pont piétonnier de la rivière Svratka : il donne regard sur le grand château royal morave de Veveri (photo ci-contre). Plus historique en lui-même, toutefois, est le pont du châ-

(3) Comme d'ailleurs en toute la République, qui n'en manque pas. Déjà, seulement en ponts ferroviaires, l'administration des Chemins de fer tchèques en gère près de 7000, dont plus de 300 sont encore à restaurer, sur les 735 ouvrages considérés comme problématiques au tournant du millénaire. Au premier chef le viaduc de Brno, sur la ligne ferroviaire de la capitale morave, vers la ville de B eclair. Selon Radio Prague, la passerelle effondrée en 2018, dans le quartier de Troja, à Prague, et qui blessa quatre personnes, questionne, là comme ailleurs, le manque d'entretien global des infrastructures. La réponse est donnée par un budget de 10 milliards de couronnes sur 10 ans, soit plus de 600 millions de dollars canadiens.





**Brno, deuxième centre urbain de
Tchéquie et capitale historique de
la Moravie, située au confluent
des rivières Svitava et Svratka**

**BRNO. LE CHÂTEAU VEVERÍ ET LE PETIT PONT
PIÉTONNIER DE LA RIVIÈRE SVRATKA**



BRNO. PONT DU CHÂTEAU-FORT DE ŠPILBERK, AVEC SES VOÛTES ENJAMBANT LA DOUVE QUI L'ENTOURE.



BRNO. LA VILLA TUGENDHAT, DE L'ARCHITECTE MIES VAN DER ROHE, BÂTIMENT ÉTOILE DU FONCTIONNALISME TCHÈQUE À LA DU CORBUSIER, AUJOURD'HUI RESTAURÉ ET LISTÉ PAR L'UNESCO.

BRNO. NOUVELLE GARE CENTRALE DE BRNO-ŽIDENICE, ESPÉRÉE DEPUIS UN SIÈCLE ET DONT LE CHANTIER S'OUVRIRA EN 2028, QUI MARQUERA L'HISTOIRE URBAINE DE LA CAPITALE, EN SON QUARTIER DE TRNITÁ. LE PROJET DES ARCHITECTES AMSTERDAMOIS BENTHEM CROUWEL, LAURÉATS DU CONCOURS INTERNATIONAL DE 2020 LANCÉ À CETTE FIN, PRÉVOIT « UN HUB DE TRANSPORT MULTIMODAL COMPRENANT 14 PLATES-FORMES POUR LES TRAINS À GRANDE VITESSE ET LOCAUX, LES TRAMWAYS ET LES BUS URBAINS, UNE GARE ROUTIÈRE RÉGIONALE COMPRENANT 40 ARRÊTS, UNE STATION DE MÉTRO, UN PARKING POUR VÉLOS ET VOITURES.



teau-fort de Špilberk, avec ses voûtes enjambant la douve qui l'entoure. L'ingénierie de ces structures nous portent toujours à méditer sur l'intelligence des techniques anciennes. Or, Brno peut bien être la capitale historique, elle n'en coure pas moins le sprint de la modernité. Le départ en a été donné en 1930 par Mies van der Rohe, architecte de la Villa Tugendhat, bâtiment étoile du fonctionnalisme tchèque à la Du Corbusier, aujourd'hui restauré et listé par l'UNESCO. À l'arrivée, ou plutôt à l'étape des années 2032-2035, c'est la nouvelle gare centrale de Brno-Židenice, espérée depuis un siècle et dont le chantier s'ouvrira en 2028, qui marquera l'histoire urbaine de la capitale, en son quartier de Trnitá. Le projet des architectes amsterdamois

BRNO. Brno peut bien être la capitale historique, elle n'en coure pas moins le sprint de la modernité.

Bentheim Crouwel, lauréats du concours international de 2020 lancé à cette fin, prévoit « un hub de transport multimodal comprenant 14 plates-formes pour les trains à grande vitesse et locaux, les tramways et les bus urbains, une gare routière régionale comprenant 40 arrêts, une station de métro, un parking pour vélos et voitures.⁽⁴⁾. En matière de génie civil, les premières représentations de la nouvelle gare, qui montrent des formes et des hauteurs

rappelant, à même l'architecture des bâtiments, les lignes typiques des ouvrages d'art (les quais seront situés à 7 mètres au-dessus du niveau du sol), en disent beaucoup sur l'envergure et l'esprit innovant du projet. Sa conception environnementale n'en est pas moins poussée : matériaux biosourcés, économie de béton armé, gestion naturelle des pluies, lumière du jour, énergie solaire, ventilation naturelle et chauffage-refroidissement par le sol depuis une source géothermique. Une construction qui vaudra le détour, ou plutôt l'entrée en gare.

Bratislava, slovaque, danubienne et transformée

De capitale en capitale, arrivée dans celle de la Slovaquie, le second morceau divorcé de l'ancienne Tchécoslovaquie, sur le bleu Danube. Nous sommes dans le Sud-Ouest du pays, quasiment en Autriche et à seulement 55 km de Vienne. C'est à Bratislava que naissent les fameuses Carpates avant de déployer leur hauteur dans huit pays de l'Europe centrale et de jeter le gros de leurs eaux de surface en mer noire. La ville n'est pas moins cosmopolite, d'ailleurs, que les Carpates sont multinationales. On y sent les vieilles ascendances allemandes et hongroises, mais les Slovaques ont repris en un siècle des forces démographiques, en même temps que des apports étrangers, asia-

(4) <https://www.bentheimcrouwel.com/projects/brno-main-station>



**Bratislava, slovaque,
danubienne et transformée**

BRATISLAVA. LE PONT ROUTIER APOLLO ENJAMBE LE DANUBE SUR 231 MÈTRES, ENTRE LES PONTS STARÝ MOST ET PRÍSTAVNÝ MOST. LE PONT A ÉTÉ OUVERT EN 2005, APRÈS DEUX ANNÉES DE CONSTRUCTION. SON DESIGN RAFFINÉ EST TOUT EN LIGNES COURBES. SES PILIERS, DONT UN EST SITUÉ À 40 MÈTRES DE LA RIVE, PORTENT 5 240 TONNES D'ACIER.



tiques, turques et, bien entendu, bohémienne ou tziganes. Les musiques libres s'y croisent et dansent avec la résonance à trois temps des valse propulsées de Vienne, sur le Danube chantant.

Le paysage de la ville, pour sa part, est un contraste des beaux siècles classiques et du nôtre, ce 21^e, en raison du jeu actuel, intense, des démolitions et des constructions

BRATISLAVA.
Le paysage de la ville, pour sa part, est un contraste des beaux siècles classiques et du nôtre, ce 21^e, en raison du jeu actuel, intense, des démolitions et des constructions immobilières, avec tout ce que cela implique en matière de voirie. Le vieux centre de la ville est le nouveau centre de ces transformations, tandis que la périphérie, d'ailleurs plus populeuse, reste aux prises avec son ancien décor communiste, sombre et répétitif, tel un témoin de ses errances (qui furent également nazies). Retenons, côté infrastructures, ce magnifique ouvrage d'art qui accompagne l'actualisation du patrimoine bâti de la ville : le nouveau Pont du soulèvement national slovaque, le Nový Most (ou Most SNP), avec sa soucoupe-restaurant posée à 84,6 mètres de l'eau, sur son unique pylône [voir notre photo en tête d'article]. Le tout

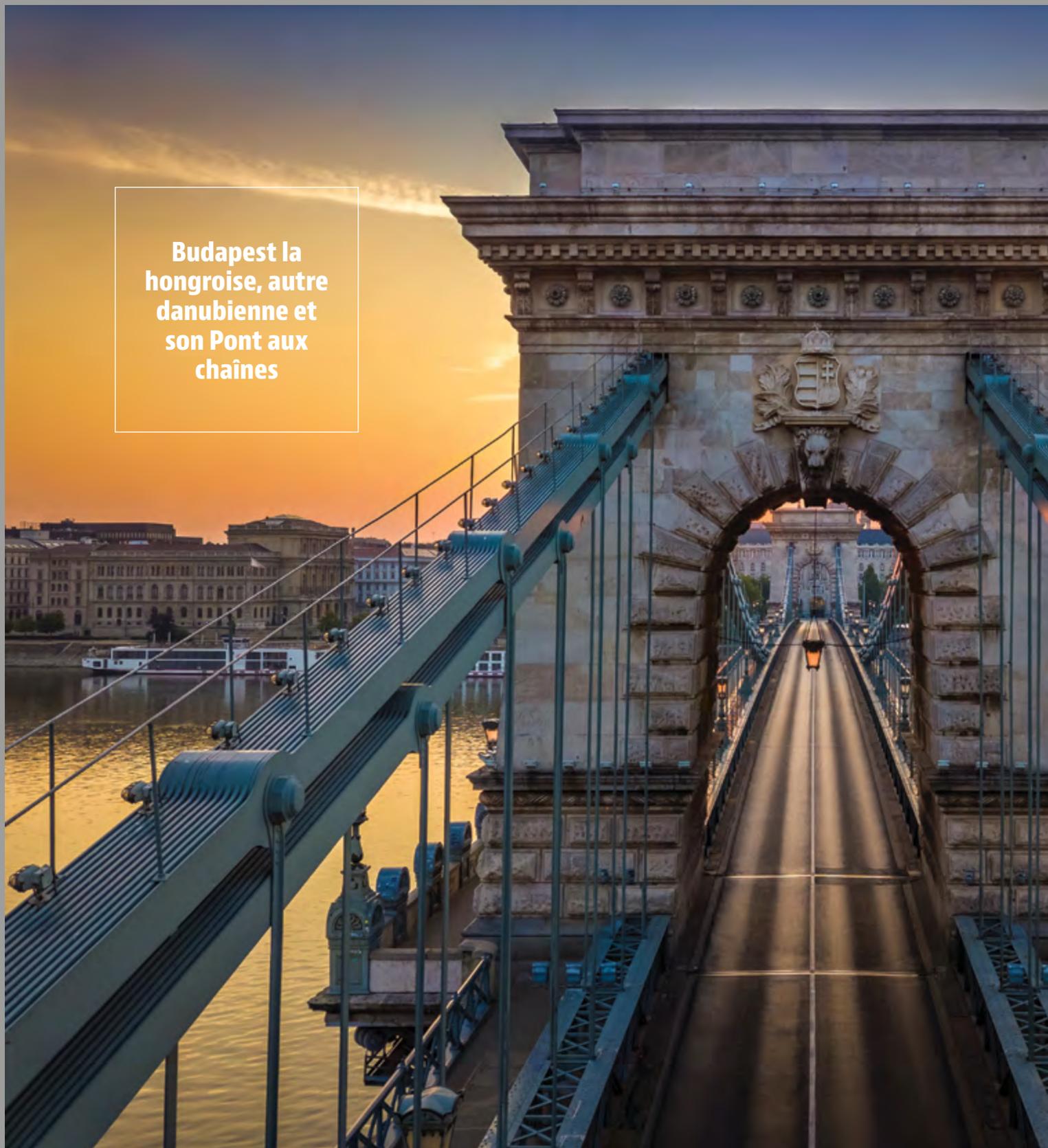
immobilières, avec tout ce que cela implique en matière de voirie. Le vieux centre de la ville est le nouveau centre de ces transformations, tandis que la périphérie, d'ailleurs plus populeuse, reste aux prises avec son ancien décor communiste, sombre et répétitif, tel un témoin de ses errances (qui furent également nazies). Retenons, côté infrastructures, ce magnifique ouvrage d'art qui accompagne l'actualisation du patrimoine bâti de la ville : le nouveau Pont du soulèvement national slovaque, le Nový Most (ou Most SNP), avec sa soucoupe-restaurant posée à 84,6 mètres de l'eau, sur son unique pylône [voir notre photo en tête d'article]. Le tout

ressemble à ce point à une tour que le pont, nous dit Wikipédia, est membre de la Fédération des grandes tours du monde. On croirait discerner la fusion étrange de notre pont Samuel-de-Champlain avec la tour torontoise du CN. Mais je dois rêver!

Budapest la hongroise, autre danubienne et son pont aux chaînes

Toujours le Danube, toujours une capitale, mais enfin la Hongrie, cette moitié de l'ancien empire des Habsbourg-Lorraine, l'Autriche-Hongrie, double monarchie qui influença le monde et que le monde, en retour, fit disparaître. Après sa débâcle de 1918, c'est la dissolution. Cette espèce de grande confédération couronnée croûle soudain sous le poids des nationalismes et la montée des états-nations, sous l'influence américaine. La carte actuelle de l'Europe centrale s'est d'abord esquissée par ses décombres politiques. À Budapest, pour peu que nous

**Budapest la
hongroise, autre
danubienne et
son Pont aux
chaînes**



BUDAPEST. LE SZÉCHENYI LÁNCÍD (PONT AUX CHÂÎNES). « ENTREPRIS EN 1839 SELON LE PROJET DU COMTE ISTVÁN SZÉCHENYI, ET TERMINÉ EN 1849 PAR L'ÉCOSSAIS ADAM CLARK D'APRÈS LES PLANS DE L'ANGLAIS WILLIAM TIERNEY CLARK, IL POSSÈDE UN TABLIER LONG DE 360 MÈTRES SUPPORTÉ PAR DEUX TOURS, UN EXPLOIT TECHNIQUE POUR L'ÉPOQUE. IL FUT LE PREMIER PONT PERMANENT SUR LA SECTION HONGROISE DU DANUBE ET CONSTITUE L'EMBLÈME DE BUDAPEST. » (WIKIPÉDIA)



BUDAPEST. LE PONT AUX CHÂÎNES EN 1946. IL FUT DYNAMITÉ, COMME TOUS LES PONTS DE BUDAPEST, PAR LES TROUPES ALLEMANDES LORS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE. CR: TAKÁCS ISTVÁN (1946)

tourignons le regard vers hier, nous sommes au cinéma de l'histoire.

Du Danube, on le dit, Budapest est la perle. Et de Budapest, la perle de génie civil — puisque là demeure notre intérêt —, est sans doute le Széchenyi lánchíd, le Pont aux chaînes Széchenyi, du nom du compte qui en poussa le projet au profit de la réunion des rives du Danube hongrois. Cette construction, avant tout matériaux, est un assemblage d'ingénieurs civils anglais célèbres (Clark et Telford) et de banquiers autrichiens redoutables, dont les Rothschild. Ensuite, c'est un pont suspendu, propre à se protéger des crues et des débâcles qui menacent tour à tour, chaque année, tout ce qui est à proximité du Danube, dont la beauté azure n'est pas le seul attribut.

Pont aux chaînes ? Oui, car avant nos câbles modernes il y avaient les chaînes de suspension, ici des chaînes de fer aux maillons en forme de plaques et rivetés à la manière d'une chaîne colossale de vélo. Aurore de la préfabrication, elles furent produites en Angleterre. Lourdes comme on l'imagine bien (on parle de 5200 tonnes), elles seront transportées par voie maritime et via le méandre des voies fluviales intérieures de l'Europe jusqu'au Mein allemand (un confluent du Rhin), puis enfin au Danube. Décrit, du point de vue de l'ingénierie, comme le plus grand pont du temps, il fut sans doute, à proprement parler, avec ses 380 mètres, le plus long. Malheureusement, le touriste d'aujourd'hui, sur place, ne touchera plus de sa main que les matériaux de sa reconstitution. En effet, comme tous les

BUDAPEST.
À Budapest,
pour peu que
nous tournions
le regard vers
hier, nous
sommes au
cinéma de
l'histoire.

**Vienne l'impériale, dernière
capitale du voyage, et dernière
escale sur le Danube**





Vienne. PANORAMA DE VIENNE AU COUCHER DU SOLEIL. « PLUSIEURS FOIS VILLE FRONTIÈRE DU MONDE DE LA CHRÉTIENTÉ, VIENNE EST LONGTEMPS RESTÉE ENSERRÉE AU SEIN DE FORTIFICATIONS QUI EXPLIQUENT LA DENSITÉ DE SON TISSU URBAIN CENTRAL. SA DERNIÈRE ENCEINTE, DÉMANTELÉE AU MILIEU DU XIXE SIÈCLE, FUT REMPLACÉE PAR UN BOULEVARD CIRCULAIRE CONNU SOUS LE NOM DE RING.» (WIKIPÉDIA)



autres ponts de la ville, le Széchenyi lánchíd fut dynamité par les troupes allemandes en l'année même de leur défaite (1945). Reconstitué à l'identique, il réouvra en 1949. Cet ouvrage que nous avons choisi de cueillir entre toutes les riches infrastructures de Budapest, représente bien à lui seul la ville sise sur les deux rives du Danube et dont l'histoire en fut une d'union et de désunion, de construction et de reconstruction, à plus d'un chapitre. Il figure, depuis 2009, sur la pièce de 200 forints hongrois.

Vienne l'impériale, dernière capitale du voyage, et dernière escale sur le Danube

Nous voilà en Autriche, cette fois dans la capitale même de l'ancien empire dont nous parlions plus haut. En fait, Vienne fut d'abord la capitale du Saint Empire romain germanique, puis de l'Archiduché d'Autriche, puis de l'Empire d'Autriche et, enfin, de cette double monarchie dite d'Autriche-Hongrie. Tout y respire les prestiges ancestraux et les sceptres. Est-ce la raison de son étrange construction en forme de cercles concentriques, de ses traces de fortifications, puis des remparts et autres ouvrages de génie civil que les siècles et les nécessités ont addition-

nés? N'en doutons pas, mais une revue des infrastructures civiles de la ville impériale serait un travail de moine, encyclopédique à lui seul. Et d'abord archéologique, puisqu'il faudrait commencer avec une enceinte, la plus importante, qui n'existe plus. Érigée sur un camp romain, qui lui-même l'avait été sur des ruines celtiques, elle fut démantelée de 1861 à 1864. Les Turcs qui, comme on le sait, conduisirent leurs troupes conquérantes jusqu'aux portes de Vienne, en 1683, s'épuisèrent à la miner. Les deux mois qu'ils y mirent donna aux viennois assiégés le temps de construire des ouvrages de protections additionnels qui résistèrent à l'ennemi. Si les forces turques avaient réussi à pénétrer les murs de Vienne — qui sait? —, le cours du monde en aurait peut-être été changé.

Mais dans ce qui est la Vienne d'aujourd'hui, la ville aux milliers de trésors bâtis, qu'allons-nous choisir de d'approcher? D'abord le Ring, ce boulevard circulaire dont

VIENNE. Tout y respire les prestiges ancestraux et les sceptres.



VIENNE. VUE DE VIENNE DEPUIS JOSEPHSTADT (1690). HUILE SUR TOILE DE DOMENICO CETTO. CR : MUSÉE D'HISTOIRE DE VIENNE, AUTRICHE.

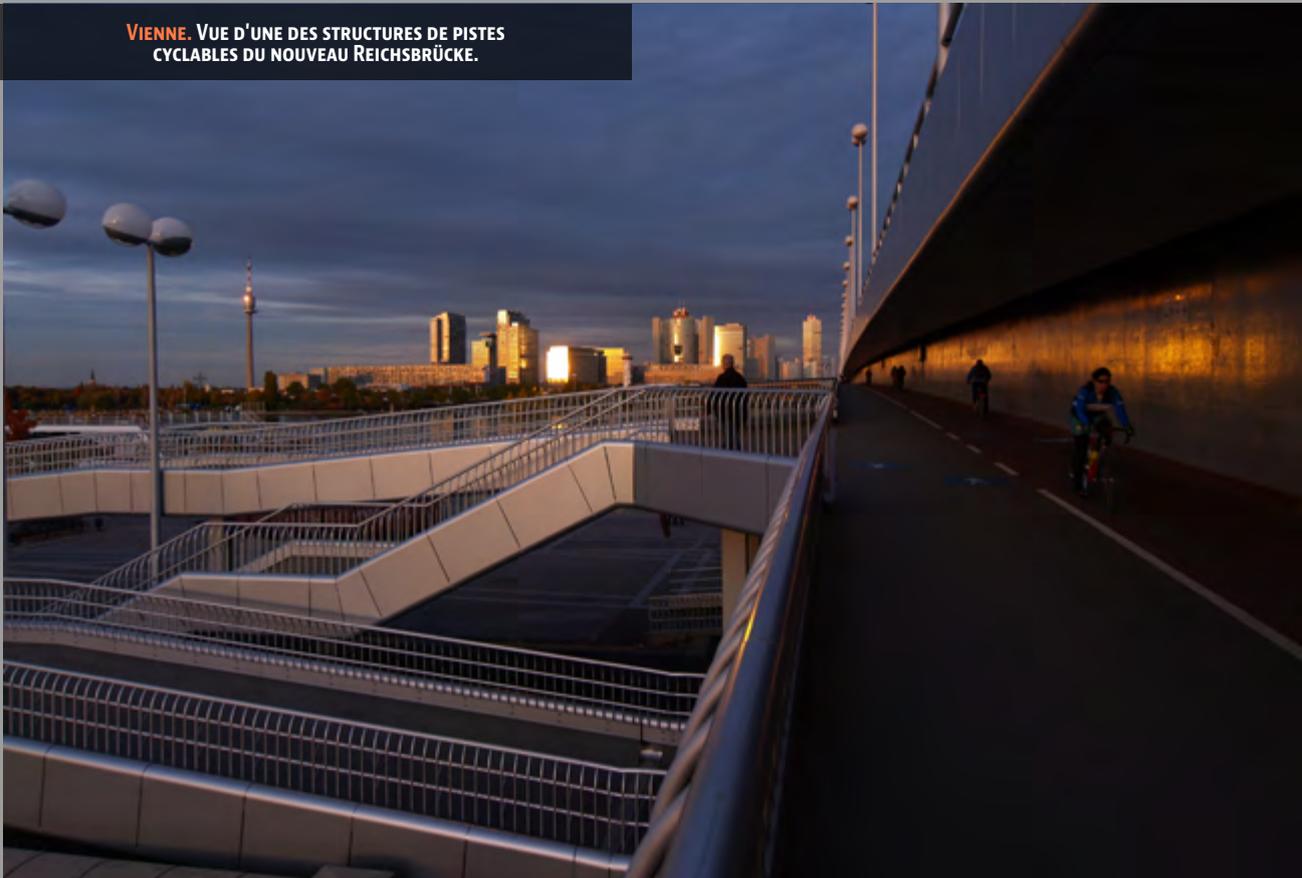


VIENNE. LE PONT IMPÉRIAL DE VIENNE (REICHSBRÜCKE) EFFONDRE (1976). CR: HELMUT KRCAI

la forme même nous surprendra si l'on ignore qu'il fut construit, justement, sur le tracé annulaire de l'ancienne enceinte. Telle une pierre dans l'eau, il donne le ton à l'agglomération circulaire des principaux arrondissements de

la ville, sur la rive droite du fleuve, de même qu'à ses voies de circulation, rues ou rails. Ensuite, de la ville impériale, bien sûr, le pont impérial (le Reichsbrücke), un ouvrage à niveaux de 6 voies de circulation avec trottoirs et pistes

VIENNE. VUE D'UNE DES STRUCTURES DE PISTES CYCLABLES DU NOUVEAU REICHSBRÜCKE.





VIENNE. LE SPITTELAU VIADUCTS HOUSING, PROJET PHARE DE L'ARCHITECTE ZAHA HADID LE PROJET COMPREND UNE STRUCTURE EN TROIS PARTIES, COMPRENANT DES APPARTEMENTS, DES BUREAUX ET DES ATELIERS D'ARTISTES EMBRASSANT LES BAIES VOÛTÉES D'UN VIADUC FERROVIAIRE DÉSFFECTÉ.

cyclables. La première des 5 lignes actuelles du métro de Vienne, la U1, y passe sur deux voies, avec une station à mi-parcours. Comme bien d'autres ponts, le Reichsbrücke a connu son effondrement. Ce fut en août 1976. Un problème structurel lié à l'appareil d'appui (ce qui absorbe les mouvements verticaux dus à la charge), invisible à l'inspection. Le nouveau pont ouvre en novembre 1980. Fait notoire, son enrobé est habillé d'un revêtement anti-bruit. Idée géniale pour cette ville musicale !

Terminons notre cueillette par une curiosité d'architecture et d'ingénierie dont nous pourrions ramener au Québec, non pas le plan exact, qui date de 20 ans, mais au moins l'idée et, comme on le verra, la leçon. Sis en face de l'Université d'économie et de commerce de Vienne, sur les rives du Donaukanal, il s'agit du Spittelau Viaducts Housing : un complexe immobilier, certes, mais qui enjambe de ses fondations et de ses pattes croisées (des pilotis en cylindre), comme dans un jeu au parc d'enfant, les travées voûtées d'un viaduc ferroviaire désaffecté, œuvre protégée, conçue à l'origine par Otto Wagner (1841-1918), le grand penseur de la Vienne architecturale et urbaine. Nous sommes, artistiquement parlant, avec Zaha Hadid (1950-2016), la prestigieuse conceptrice irako-britannique

du Spittelau Viaducts Housing, dans le « déconstructivisme ». Le désordre apparent des angles et des polygones n'est que la surface d'une intelligence poussée et inédite des masses en équilibre. Montréalais, imaginez une espèce d'Habitat 67 blanchi et couché sur les structures abandonnées du tunnel Wellington, élevé par magie au niveau d'une œuvre d'art. Ajoutez-y, à l'ombre des arches, des boutiques, bars et restaurants, puis une vie publique, et vous aurez le plan de départ de la conception d'Hadid. Malheureusement, le projet avait ses tares, comme la proximité assourdissante d'une entrée d'autoroute et surtout le voisinage de l'incinérateur d'ordure de Spittelau. Le bruit et la fureur odoriférante font mauvais ménage avec la vie quotidienne. Le passage de la maquette à la réalité commerciale, ou de la valeur artistique ou idéale à la valeur réelle, citadine et financière, pérenne, s'accrocha donc les pieds dans les infortunes contextuelles. Au-delà des merveilles de Vienne et des capitales du vieux-monde, c'est aussi l'enseignement qu'il faut retenir et ramener au Québec, alors que tant de grands projets, ici, au cœur de nos grandes villes, passent actuellement du plan à la réalisation. Construire, certes, mais construire en contexte, voilà le mot et... la mission. ■

MISSION TECHNIQUE

Prague - Brno - Bratislava - Vienne - Budapest

Villes impériales d'Europe
centrale et Congrès mondial
de la route

Du 1^{er} au 15 octobre 2023



Association des constructeurs
de routes et grands travaux du Québec

Roumaïssa Ouhaï
Tél. 418 529-2949
acrqtq@acrqtq.qc.ca



Détenteur d'un permis au Québec.
1 418-682-6702 / 1 800-563-7248

roger-gervais@rcgtours.ca
CONSTAS / NUMÉRO 64 / 10^e ANNÉE MAGAZINECONSTAS.COM

Services Inclus :

Transport Aérien

Transport en autocar climatisé, nombre de places
selon la taille du groupe

13 nuits basées en chambre double et simple

4 soupers, 13 petits-déjeuners, 4 dîners

Journée au Congrès Mondial de la Route à Prague

Frais d'entrée selon itinéraire

Service d'un guide francophone

Contribution au fonds d'indemnisations OPC (FICAV)

Services non inclus :

Dépenses à caractère personnel
(téléphone, blanchisserie, etc...)

Pourboires pour les guides et chauffeurs

Toutes prestations non prévues
au programme ainsi que les boissons

Tous les transports aériens
et assurance annulation/rapatriement

HOTEL 5 * ou équivalent

Prague - 4 nuits à l'hôtel Président 5*

Brno – 2 nuits à l'hôtel Barcelo Palace Brno 5*

Budapest – 3 nuits à l'hôtel Mystery 5 *

Vienne – 4 nuits à l'hôtel Savoyen 4*

VOLS

LH479 1 oct. Montréal – Francfort
Départ : 18 : 05 Arrivée : 07 : 05 (2 oct.)

LH1394 2 oct. Francfort – Prague
Départ : 10 : 05 Arrivée : 11 : 05

OS 73 15 oct. Vienne – Montréal (vol direct)
Départ : 11 : 00 - Arrivée : 13 : 50

TARIFS

Occupation Double\Twin : **7950 \$ par personne**

Occupation Simple : **9950 \$ par personne**

Obtenez un rabais immédiat de 3 % si vous payez par chèque.

NOMBRES DE PLACES LIMITÉES