



HAL
open science

Prague : l'homogénéité contrastée, les marques présentes des frontières passées

Anne Germon

► **To cite this version:**

Anne Germon. Prague: l'homogénéité contrastée, les marques présentes des frontières passées. Architecture, aménagement de l'espace. 2012. dumas-01833376

HAL Id: dumas-01833376

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01833376>

Submitted on 9 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



PRAGUE

L'HOMOGENEITE CONTRASTEE

Les marques présentes
des frontières passées

Anne Germon

UE84/De1//Fragments de ville et questions patrimoniales//

Gilles Bienvenu////2011-2012////ENSA Nantes////

PRAGUE

L'HOMOGENÉITÉ CONTRASTÉE

Les marques présentes
des frontières passées.

Anne **Germon**

UE84/De1//Fragments de ville et questions patrimoniales//

Gilles **Bienvenu**////2011-2012///// **ENSA**Nantes/////

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 11

INTRODUCTION 12

PARTIE 1: Les cités de la Prague médiévale intra-muros 15 depuis leur naissance jusqu'à aujourd'hui ; entre singularités de chacune et homogénéité globale.

1. Des origines de la ville de Prague à son premier développement ; évolution au sein de la première enceinte. 19

- Les collines originelles ; Vyšehrad et Hradčany.
- Rive droite commerçante ; Vieille Ville, Havelské Město et Ville Juive.
- Rive gauche aristocratique ; Hradčany et le Petit Côté.

2. Triplement spatial de l'agglomération ; création de la Nouvelle Ville par Charles IV. 29

- Développement urbain ; 1348 la Nouvelle Ville.
- Développement culturel ; Université Charles, Etablissements religieux.
- Tentative de coordination ; Construction d'une enceinte commune englobant toute les villes.

3. Harmonisation de la cité intra-muros ; articulation des villes entre elles. 37

- Lier la Vieille Ville et la Nouvelle Ville ; Transformation des douves en boulevard en 1784.
- Harmoniser l'apparence du bâti ; «Baroquisation» de la cité.
- Lier le quartier juif à la Vieille Ville ; Assainissement du ghetto en 1893.
- Lier les deux rives ; Valorisation de la rivière et de ses berges au 19ème siècle.

4. Les cités aujourd'hui ; entre homogénéité et singularités. 53

- Interface tissée entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville ; La Croix d'Or, centre de la vie urbaine.
- Prague médiévale homogénéisée ; Noyau de la Prague actuelle.
- Persistance des cités originelles comme entités indépendantes ; Singularités, vers une nouvelle sorte de démarcation.

PARTIE 2: La disparition des fortifications baroques ; des prémices d'une articulation entre la Prague médiévale et les faubourgs industriels, à la scission par les altérations sous l'ère Communiste. 67

1. L'expansion urbaine extra-muros de l'ère industrielle; la naissance de faubourgs entre indépendance et raccords. 71

- La forteresse baroque ; Un nouveau complexe « espacivore ».
- Les faubourgs de Prague ; L'expansion fulgurante de l'ère industrielle.
- Les faubourgs deviennent villes ; Entre indépendance proclamée et prémices d'articulation.

2. Les transformations initiales des fortifications ; entre articulation et coexistence. 85

- Processus d'acquisition inusuel ; Comparaison aux cas de Paris et Vienne.
- Rive droite transformée ; De la destruction des murs aux prémices d'une articulation de l'interface autour d'un boulevard.
- Rive gauche et Vyšehrad conservés ; La coexistence des vestiges avec le paysage urbain.

3. Les altérations sous l'ère communiste ; construction de la controversée Magistrála. 95

- Les idées communistes ; Hégémonie de la voiture en ville.
- Mise en place d'une nouvelle artère ; Construction de la Magistrála sur le tracé des anciennes fortifications.
- Evidences néfastes immédiates ; Conséquences aux abords de la route.

4. Rupture dans la ville aujourd'hui ; distinction très marquée entre les anciens faubourgs et la Prague médiévale. 103

- Nouvelle faille à l'interface des anciens intra et extra-muros ; Le cas Magistrála.
- Réussite de l'évolution des frontières entre faubourgs ; Articulation tout en conservant l'identité de chacun.
- Prague Médiévale versus Prague Industrielle; Distinction encore très marquée en faveur d'une certaine hégémonie de la Prague originelle.

CONCLUSIONS 113

LEXIQUE 116

ICONOGRAPHIE 118

SOURCES 134

REMERCIEMENTS 139

« A není nic hezčího než
chvíle, která předchází cestu,
chvíle kde horizont zívá k nám nahlédne a
řekne nám svoje sliby. »

« Et il n'est rien de plus beau
que l'instant qui précède le voyage,
l'instant où l'horizon de demain vient nous rendre visite et
nous dire ses promesses. »

Milan Kundera

L'insoutenable légèreté de l'être

AVANT-PROPOS

« Les voyages forment la jeunesse ». Très bien, voyageons alors! Destination: Prague, pour un an. Prague? Ah oui, la République Tchèque...besoin d'un atlas là...bon, la République Tchèque finalement c'est en plein milieu de l'Europe, c'est pas tant l'Europe de l'est! C'est parti allons-y!

Un an à étudier à Prague grâce au système Européen ERASMUS, c'est une expérience formidable. Le choc culturel, les rencontres du monde entier, les découvertes linguistiques, architecturales, culinaires, de mode de vie, de mode de penser et d'agir...tout change. Tout est nouveau, tout est apte à émerveillement, aux questionnements, à s'ouvrir au monde.

Cette terre d'accueil qu'à été Prague pour moi, je voulais la connaître, la comprendre. La République Tchèque est finalement un pays très récent, encore vingt ans auparavant enclose dans le bloc soviétique, la voilà aujourd'hui, aimant à touristes, catapultée dans le rythme effréné de la vie occidentale. Ses rues majestueuses parlent du passé, de l'Histoire. Elles m'ont interpellée, intéressée, questionnée. Je voulais tout voir, tout découvrir. Je me suis alors penchée sur l'histoire de cette partie de l'Europe sans cesse redécoupée puis réunifiée, soumise puis libérée. Peu à peu mes recherches m'ont amenée au questionnement des frontières, de la rupture, du lien. L'Histoire a laissé ses marques, physiquement, mentalement sur le territoire de la ville qui les a absorbées, conservées ou rejetées. Prague représente aujourd'hui cette paradoxale unité dans la division. Elle dévoile les marques présentes des frontières passées.

Prague: l'homogénéité contrastée.

INTRODUCTION

Quelques définitions du Dictionnaire Larousse:

Homogène: *adj.* Dont la composition et la structure sont les mêmes en tout point : *Un alliage homogène.*
Dont les éléments présentent une grande harmonie entre eux : *Une équipe homogène.*

Contraste: *n. masc.* Opposition de deux choses, dont l'une fait ressortir l'autre.

Marque: *n. fem.* Trace, signe, objet qui sert à repérer, à reconnaître quelque chose.
Indice, témoignage qui permet d'identifier, d'attester quelque chose.
Trace de contact, empreinte laissée par un corps sur un autre : *Des marques de pas dans la neige.*

Frontière: *n. fem.* Limite du territoire d'un État et de l'exercice de la compétence territoriale.
Limite séparant deux zones, deux régions caractérisées par des phénomènes physiques ou humains différents : *Frontière entre le quartier blanc et le quartier noir.*
Délimitation, limite entre deux choses différentes.

Il y a plus de mille ans, le gué de la rivière du Vltava et ses collines avoisinantes accueillait encore sans le savoir les prémices d'une ville qui allait connaître par la suite une aura grandiose. Ce gué c'est le berceau de la future majestueuse ville de Prague. L'endroit attirait de plus en plus d'habitants, qui se sont organisés en cités autonomes grandissantes. Ces peuplements médiévaux indépendants coexistaient les uns à côté des autres

jusqu'à ce qu'ils soient unis au sein d'un même mur en 1348 par la création de la dernière cité médiévale: la Nouvelle Ville. Cette enceinte allait contenir l'expansion urbaine jusqu'au 19ème siècle. Avec l'ère industrielle, la ville de Prague a connu un second développement urbain sans précédent, avec l'arrivée des premiers faubourgs. De la même façon que les cités primitives, ceux-ci cohabitaient au touche à touche jusqu'à l'ouverture du mur. Aujourd'hui, la ville de Prague englobe tous ces développements urbains successifs, toutes ces cités et faubourgs nés au fur et à mesure des besoins. Elle tend à former un tout cohérent et homogène à partir de cités indépendantes. Pourtant ces agglomérations avaient, avant d'être unifiées, des frontières bien précises qui encadraient leur territoire. Ces agglomérations avaient une identité qui leur était propre, qui leur donnait leur caractère autonome. En étant alors unifié dans un tout, comment ce sont comportées ces anciennes frontières? Comment la ville a réussi à se donner une unité, une homogénéité? Comment ont évolué les singularités de chaque cité? Comment la ville est-elle encore aujourd'hui contrastée par ses limites antiques? Suites à ces questionnements, la problématique majeure serait alors:

Quelles marques des anciennes frontières ont subsisté ou se sont dissipées sur le territoire de Prague, le rendant parfois homogène ou contrastée?

Tout d'abord j'évoquerai le cas du développement des cités médiévales intra-muros de Prague. Comment depuis leur naissance jusqu'à aujourd'hui, elles ont acquis une homogénéité globale tout en gardant leurs singularités.

Puis je mentionnerai le cas du développement extra-muros de l'ère industrielle. Comment la marque de l'ancien mur est actuellement imprimée fortement dans le tissu urbain, contrastant les deux anciennes zones intra et extra-muros.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

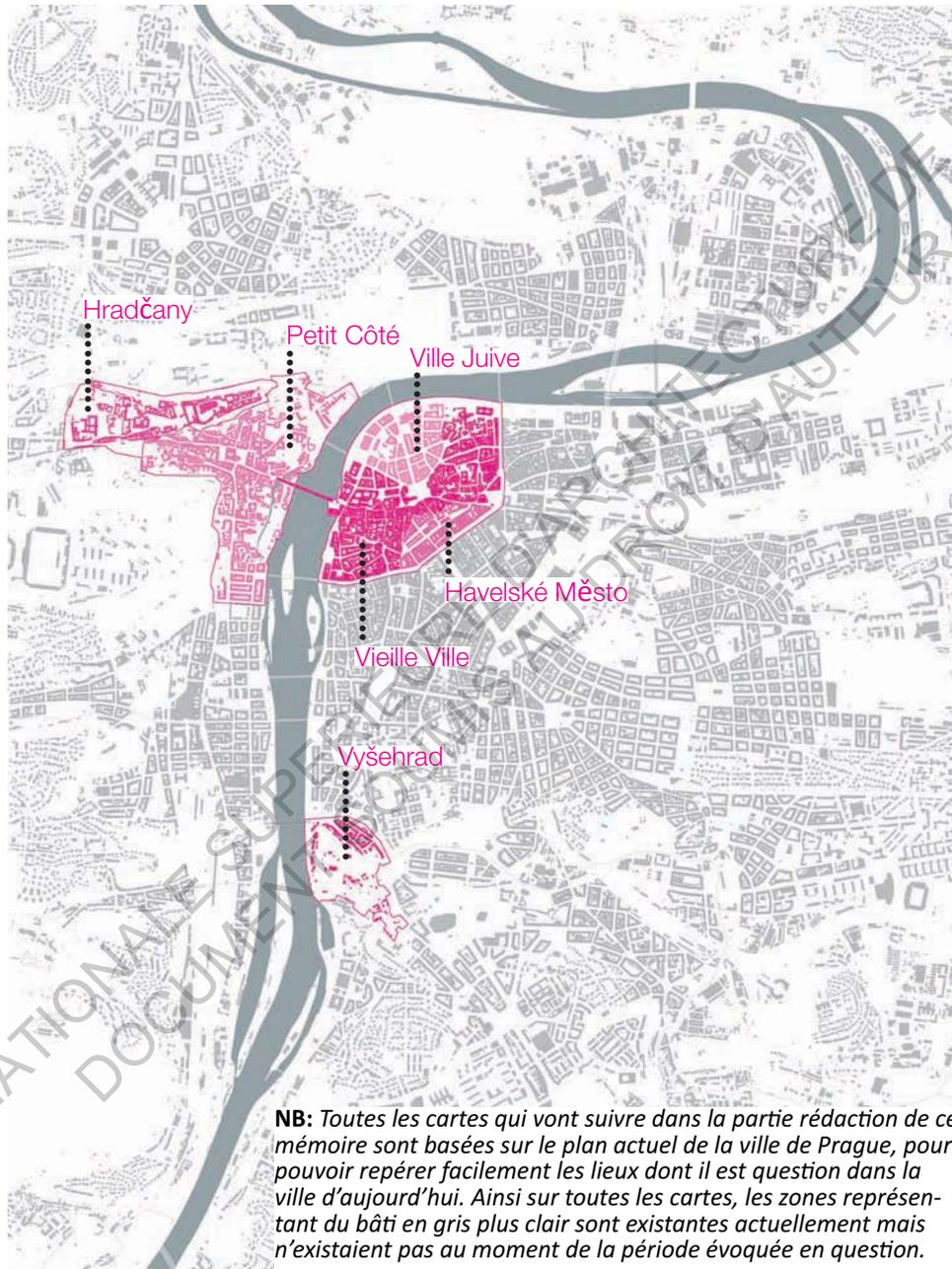
PARTIE 1:

Les cités de la Prague médiévale intra-muros depuis leur naissance jusqu'à aujourd'hui ; entre singularités de chacune et homogénéité globale.

La ville de Prague que l'on connaît aujourd'hui est le fruit de la cohésion de plusieurs cités primitives autonomes implantées les unes à côté des autres. Ces cités ont vu le jour au fur et à mesure des différentes périodes de développement urbain. Depuis sa création originelle au 9ème siècle, Prague n'a cessé de s'étendre jusqu'à aujourd'hui voyant des nouvelles villes pousser petit à petit ; Hradčany, la Vieille Ville, Vyšehrad, le Petit Côté, le quartier Juif. Une étape majeure dans l'expansion de l'agglomération date de la création de la Nouvelle Ville au 14ème siècle. Pour la première fois, une fortification commune allait englober toutes les cités indépendantes ; c'est la Prague médiévale. Cette enceinte assurera le développement intra-muros de la ville jusqu'au début de l'ère industrielle au 19ème siècle.

Comment ces cités médiévales gardent-elles aujourd'hui leur singularité au sein du noyau soudé qu'elles forment ?

Pour cela j'évoquerai d'abord le développement primitif de la ville de Prague, puis l'expansion sans précédent et l'unification des cités originales dans une seule enceinte par la création de la Nouvelle Ville. Ensuite, j'expliquerai comment ces cités ont commencé à être harmonisées entre elles au sein du mur, et enfin ce qu'il en est aujourd'hui quant à leur homogénéité, tout en gardant leur singularité.



NB: Toutes les cartes qui vont suivre dans la partie rédaction de ce mémoire sont basées sur le plan actuel de la ville de Prague, pour pouvoir repérer facilement les lieux dont il est question dans la ville d'aujourd'hui. Ainsi sur toutes les cartes, les zones représentant du bâti en gris plus clair sont existantes actuellement mais n'existaient pas au moment de la période évoquée en question.

Les cités de Prague et sa première enceinte avant 1348.

1. Des origines de la ville de Prague à son premier développement ; Évolution au sein de la première enceinte.

La première grande étape du développement de Prague date du 9ème siècle ; fondation originelle de la ville, jusqu'à 1348 ; arrivée de Charles IV au pouvoir. Durant ces cinq siècles, la dynastie des Přemyslids a fondé et développé le premier noyau historique de Prague que sont les quartiers de Vyšehrad, Hradčany, la Vieille Ville, la Ville Juive et le Petit Côté et dont la muraille globale formera pendant longtemps les limites de Prague.

Les collines originelles : Vyšehrad et Hradčany.

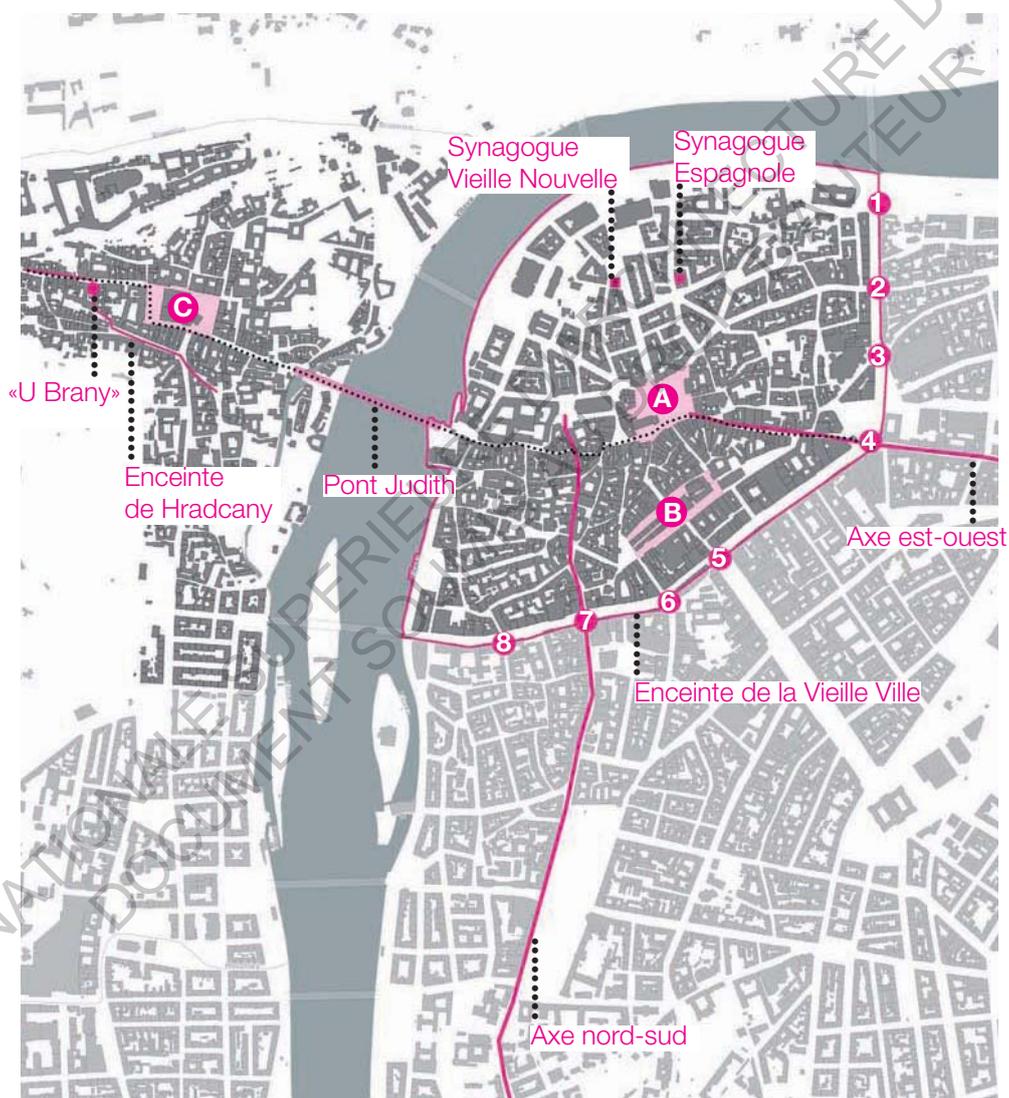
Même si des traces de présence humaine datant de la préhistoire ont été découvertes partout aux alentours ; la véritable histoire de la ville de Prague remonte au 9ème siècle avec l'arrivée de la dynastie des Přemyslids. Selon la légende, la Princesse Libuše aurait eu une vision de la gloire future de Prague sur la colline de Vyšehrad en y rencontrant un homme construisant sa maison. Ainsi, elle aurait pris cet homme pour époux ; le premier roi des Přemyslids, et démarré la construction d'un château au même endroit. Les scientifiques réfutent bien sûr ce mythe, mais n'arrivent cependant pas à éclaircir entièrement les origines de la ville. Ce qui est sûr, c'est que le coude du Vltava, qui à cet endroit servait de gué (Prahý en tchèque, qui serait potentiellement une des origines du nom de la ville) était favorable à un développement urbain. En effet, les collines étaient primordiales à cette époque, pour les positions défensives et offensives qu'elles offraient, la rivière proposait un gué pour traverser à pieds secs, les terres alentours étaient fertiles pour l'agriculture et des forêts et carrières permettaient de fournir bois et pierres pour les constructions.

Légende:

- 1 Portes de la première enceinte
- Voie Royale

Places principales des villes

- A Staroměstské Náměstí
- B Place de Havelské Město
- C Malostranské Náměstí



Les bases des tracés urbains des cités primitives.

Ainsi la dynastie des Přemyslids a gouverné depuis deux points stratégiques ; la colline de Vyšehrad et celle de Hradčany, où deux châteaux ont été érigés. Autour de ces châteaux, la vie a commencé à s'implanter, des maisons naissant aux alentours, et principalement aux pieds de ces deux collines. Il y avait deux chemins qui reliaient ces collines en traversant la rivière à l'endroit du gué ; un chemin bas, qu'on empruntait quand l'eau était à son niveau le plus bas (le tracé a disparu à cause de l'augmentation du niveau de l'eau) et un chemin haut, utilisé quand le Vltava était en crue (on retrouve encore les traces de ce chemin sur l'actuel tracé des rues Husova et Na Perštýně dans la Vieille Ville, et Spálená et Vyšehradská dans la Nouvelle Ville). Ce chemin était l'axe majeur nord-sud. Un deuxième axe est-ouest ; l'ancienne voie commerciale qui menait vers la Bohême Orientale et passant de même par le gué venait compléter la première composition de Prague (ce chemin est encore visible par le tracé des rues Celetná – du nom des pains tissés qu'on y cuisait au 14ème siècle – et Hyberská). Ainsi, au croisement de ces deux chemins ont commencé à s'installer des marchands, et une place de marché spontanée s'est développée sur la rive droite du Vltava ; les prémices de l'actuelle Vieille Ville ; « Staré Město ».

Rive droite commerçante ; Vieille Ville, Havelské Město et Ville Juive.

Les premières occupations du territoire étaient donc sur les collines autour des châteaux de Vyšehrad et Hradčany, là où étaient les lieux de pouvoirs, mais la réelle vie quotidienne urbaine se déroulait dans le bassin, autour de ce carrefour. Les marchands et artisans se sont multipliés, et les maisons fleurissaient de plus en plus le long des deux axes principaux.

Un tournant majeur dans le développement de la Vieille Ville a été enclenché par la construction d'un véritable pont de 24 arches en pierre avec un platelage en bois; le pont Judith, en 1170. Celui-ci a été construit à la demande du roi Vladislav II, sur le tracé d'un pont de bois peu fiable maintes fois reconstruit qui existait depuis 795. La vie urbaine s'est donc complètement déplacée des pieds du château de Hradčany vers la rive droite, comme traverser l'eau n'était plus un problème. En effet la rive droite bénéficiant de meilleurs accès et de plus d'espace ; elle était plus attractive. Ainsi un plus large marché a été créé sur les traces de l'ancien plus petit ; l'actuelle Place de la Vieille Ville ; « Staroměstské náměstí »

Le château de Vyšehrad a peu à peu perdu de son pouvoir au profit

du château de Hradčany, ainsi la vie politique était essentiellement tournée autour de ce dernier ; c'était le siège des rois, alors que Vyšehrad a servi de siège pour le pouvoir religieux pendant de nombreux siècles.

En 1230 le roi Venceslas I établit officiellement la Vieille Ville de Prague (appelée à cette époque Nouvelle Ville), il lui donne un statut légal de ville, avec des privilèges, des devoirs et des libertés pour les habitants, et un hôtel de ville (construit tardivement en 1338). Suite à cela, très rapidement la première ville planifiée aux alentours de la Vieille Ville a vu le jour en 1232. Cette année-là, le Maître de la Monnaie ; Eberhrad a créé la ville Havelské Město. Il s'agit d'une ville créée de toutes pièces, sur un terrain encore vierge. Le plan de base proposait des petites rues rectilignes longeant un vaste champ de foire oblongue rectangulaire (aujourd'hui il s'agit en grande partie du site où se trouve le Théâtre des Etats, mais quelques portions sont encore occupées par des marchés). L'ensemble était dominé par l'église de Havel. Les parcelles étaient typiques de l'époque gothique ; très étroites et profondes, avec une façade donnant sur la place de marché ; seul lieu où se trouvaient les services. Cette ville est la première du type « ville-colonie », ce qui était fréquent à l'époque. Il s'agissait de villes planifiées, fondées et habitées par des colons venus de l'extérieur, sur des terrains souvent vides. Il s'agissait donc d'un groupe de nouveaux arrivants forcés de s'installer ici, créant des unités spatiales et sociales isolées (au moins pour un temps). Dans le cas de la ville Havelské Město, les colons étaient probablement des Allemands de Bavière, étant donné que le système légal d'Allemagne du sud y était appliqué. Ce processus de création de ville est contraire à celui qui a engendré la Vieille Ville, c'est-à-dire un développement spontané d'habitations autour d'une place de marché. Rapidement la ville Havelské Město et la Vieille Ville se sont confondues, par le développement progressif de chacune, et elles ont été unifiées en 1287.

C'est autour de ces deux agglomérations ainsi que la Ville Juive (située au Nord de la Vieille Ville) que le premier mur de ville a été construit sur ordre du roi Venceslas I en 1234. A cette époque les hordes Tartares sévissaient dans toute l'Europe centrale et de l'est, et il était primordial de s'en protéger. Or la construction d'un mur de ville était laborieuse, longue et chère, et il fallait que ce mur soit facile à défendre. Tout cela a impliqué la construction d'un mur le plus court possible, laissant en dehors de nombreuses constructions, ou imposant même la destruction ou l'assimilation de certains bâtiments se trouvant sur son tracé (par exemple l'église St Jean dans les Murs est un des rares témoins encore actuels de cette fortifica-

tion car elle était partie intégrante de celle-ci). Cette muraille est celle qui courait sur les actuelles très célèbres avenues Národní třída, Na Příkopě, et Revoluční. Elle était munie d'un fossé et comptait 13 portes, dont 8 côté terre et 5 côté rivière. Le long de la rivière un mur a été érigé, mais celui-ci était beaucoup moins imposant que celui côté terre, car il était moins important de se protéger du côté de l'eau, et une partie des bâtiments formait déjà une sorte de mur. A partir de ce moment, la ville était donc délimitée par ses murs, et ne s'étendait plus comme elle le faisait avant ; le long des axes principaux, mais à l'intérieur d'une enceinte. Ainsi ce mur a figé dans le temps, jusqu'à aujourd'hui encore les frontières de la Vieille Ville.

Comme le tissu urbain des rues n'a quasiment pas bougé depuis sa création, il est aujourd'hui possible de situer les huit portes de la muraille côté terre, à l'extrémité des rues suivantes : Rásoňka, Dlouhá, Královská, Celetná, Na Můstku, Perlová, Na Perštýně et Karoliny Světlé. Une seule de ces portes subsiste encore aujourd'hui ; la touristiquement célèbre Tour Poudrière, située au bout de la rue Celetná. Celle-ci n'était à l'origine qu'une porte défensive comme les autres, mais la création au 14^{ème} siècle de la Voie Royale a engendré sa notoriété future. En effet les rois de Bohême ont décidé de créer une voie spéciale traversant la ville pour aller jusqu'au château de Hradčany lors des cérémonies d'intronisation du nouveau souverain ; la Voie Royale. Celle-ci entrait dans la ville par la Porte de la Tour Poudrière (nom récent donné suite à sa fonction de dépôt à poudre au 17^{ème} siècle); il a donc été primordial de l'embellir et en 1475 elle a été redécorée avec faste, puis plusieurs fois encore par la suite, pour avoir l'apparence actuelle qu'on peut admirer aujourd'hui.

Une fois passée cette porte majestueuse, la Voie Royale suit la rue Celetná, traverse la Place de la Vieille Ville, puis continue sur la rue Karlova (du nom du roi Charles IV ; Karlův). Ces rues sinueuses, irrégulières et étroites, sont caractéristiques du tissu gothique de la Vieille Ville. Elles forment un dédale d'impasses, de passages et de cours intérieures autour desquels s'ordonnent des balcons à l'italienne, entourés de maisons étroites et hautes qui laissent peu de place à l'espace public. Ce réseau de rues est typique d'un développement urbain spontané et non planifié, dont seules les raisons économiques et pratiques régissaient la croissance archaïque. Les rues n'ont pas changé depuis et il est aujourd'hui facile de différencier en plan la Vieille Ville par son aspect labyrinthique. Les bâtiments et maisons gothiques de l'époque n'ont, quant à eux, pas eu la même chance ; il ne reste rien de ceux-ci, hormis quelques rez-de-chaussée

qui, grâce à l'augmentation du niveau des rues au 13^{ème} siècle pour des raisons sanitaires ont été ensevelis et donc conservés en cave. En effet dans ces rues mal ventilées, les problèmes d'hygiène sont apparus très vite. Afin de remédier à cela, les rues ont d'abord été rehaussées de 3m pour éviter les inondations car le Vltava était une rivière instable qui provoquait de nombreux dégâts. Puis un règlement en 1331 a ordonné de paver régulièrement les rues, assainissant ainsi quelque peu la ville surpeuplée. Ce revêtement a survécu encore jusqu'à aujourd'hui et donne son charme à la ville, car très peu de rues ont été recouvertes d'asphalte par la suite.

Malgré ces quelques avancées hygiéniques, tous les problèmes n'ont pour autant pas disparu. En effet, rappelons que les nouveaux murs de ville enferment trois villes ; la Vieille Ville ; peuplée de Tchèques, Havelské Město, peuplée d'Allemands et la Ville Juive ; dans la partie au nord de la Vieille Ville, sur les berges du Vltava. Les populations juives sont arrivées très probablement dès le début de l'histoire de Prague. Deux communautés existaient alors au Moyen Age ; les Juifs d'Occident qui se sont installés autour de la synagogue Vieille Nouvelle, et les Byzantins, autour de la Vieille Ecole (aujourd'hui la Synagogue Espagnole). Les deux groupes se fondirent au fur et à mesure, et furent rapidement enclos dans un ghetto. Un mur formé principalement par les maisons elles-même encerclait alors le quartier, et des portes se fermaient la nuit, empêchant les Juifs d'en sortir. Ce quartier est devenu dès lors le plus délaissé, congestionné et pauvre de la ville. Le problème de surpopulation est apparu très vite ; les Juifs n'étant pas autorisés à s'installer ailleurs. Les constructions s'amoncelaient autour de rues étroites, comme des gorges, créant des bâtisses hasardeuses donnant sur des espaces publics étriqués. Ce quartier relevait un fort taux de criminalité et de mortalité, des risques de maladie importants, des conditions sanitaires exécrables et des inondations à répétition dues à la proximité du Vltava. Ce quartier est resté caché et laissé pour compte durant toute la période moyenâgeuse.

Ainsi la rive droite du Vltava a connu un développement rapide et important, dû à sa position stratégique commerciale. Ici se déroulait toute la vie urbaine et sociale de la classe populaire. La population et l'agglomération étaient divisées en trois groupes ; les Allemands dans la ville planifiée Havelské Město, les Tchèques dans la Vieille Ville, et les Juifs dans la Ville Juive. L'ensemble était protégé par des remparts assez restreints qui ont donc contraint le développement à une aire limitée, rendant l'espace surpeuplé. Le surpeuplement et le développement archaïque des rues, couplés

aux inondations à répétition rendaient l'ensemble plutôt insalubre. Ici se déroulait malgré tout toute la vie commerciale de Prague, autour des deux places de marché principales ; la Place de la Vieille Ville et le Marché aux fruits de Havelské Město. La rive gauche, par opposition, était le lieu de la haute aristocratie.

Rive gauche aristocratique ; Hradčany et le Petit Côté.

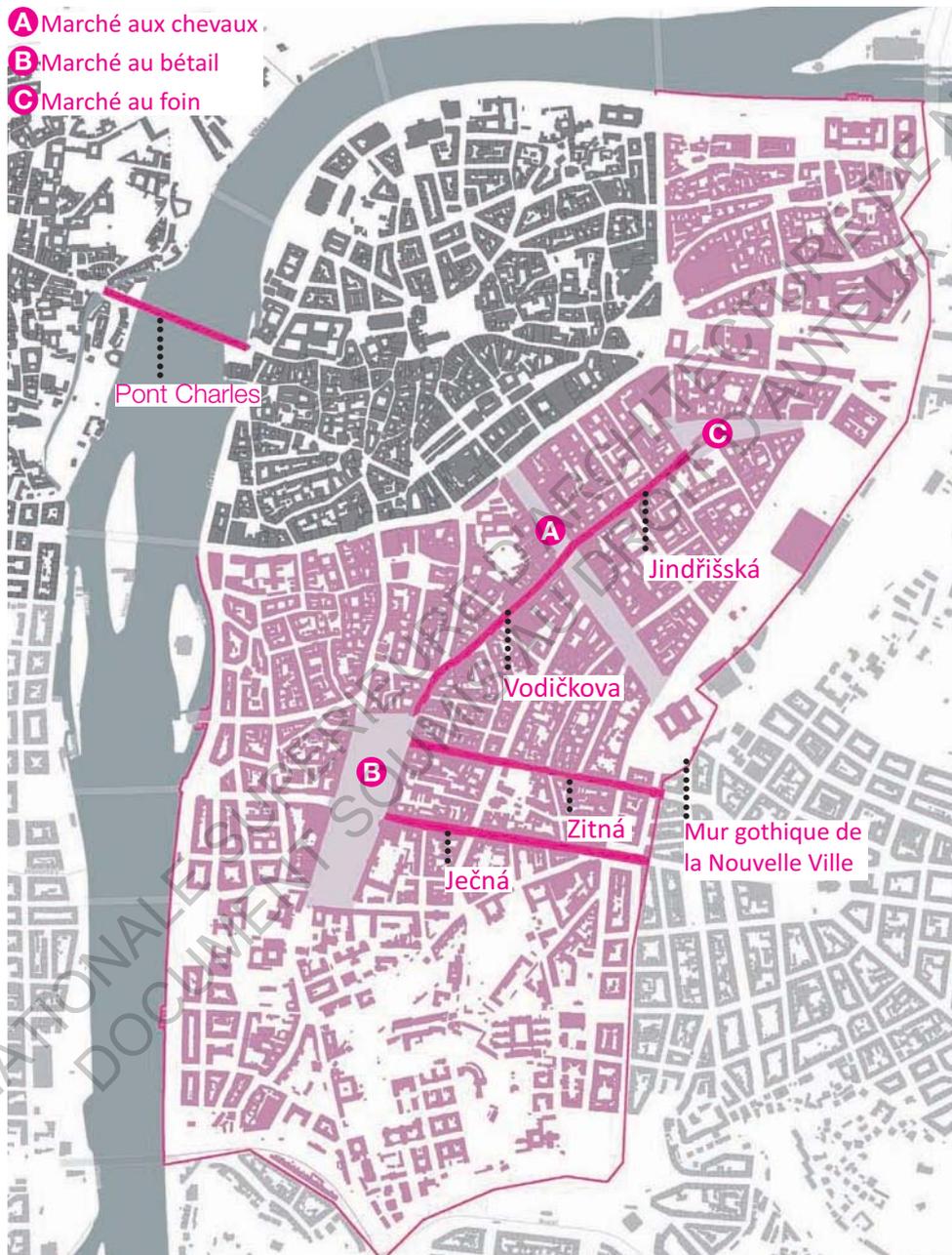
Alors que la rive droite s'agrandissait à l'intérieur de ses murs, la rive gauche vivait elle aussi son déploiement. On y trouve le symbolique siège du pouvoir des rois de Bohême ; le château de Hradčany, dominant la ville depuis sa colline. Ayant supplanté le pouvoir royal de Vyšehrad, il se retrouve alors l'élément majeur de la ville. Il fallait donc le protéger, et c'est ici qu'ont été construites les toutes premières protections de Prague. Au 9^{ème} siècle, sous les Přemyslids, il ne s'agissait que de simples buttes de terres, qui n'ont été remplacées par un épais mur qu'au cours de l'année 1135. Cette nouvelle muraille romane comportait des tours jointes par des galeries voûtées et un fossé, et deux portes principales ; une au sud sur une pente ardue l'autre au nord sur le ruisseau Brusnice. Elle entourait le château et une partie du hameau qui se situait à ses pieds. On retrouve son tracé en partant du Vltava, en passant par les rues Prokopská, Trižiště puis Nerudova. Dans cette dernière se situait l'entrée principale sud du château. De nouveau un indice nominatif nous rappelle l'existence de cette porte qui a été détruite en 1711 ; l'hôtel « U Brány », au numéro 21 de la rue, signifie « A la Porte ». Aux pieds du château s'étendait un hameau, qui n'a eu le statut de ville qu'en 1330 par un Burgrave, afin d'y établir les services et logements à fournir pour le château. Cette ville a pris le nom de Hradčany.

En 1257, une nouvelle ville-colonie, (donc planifiée sur un terrain vierge, avec des habitants venus d'ailleurs) est fondée par le roi Přemyslids Otakar II ; c'est l'actuel Petit Côté ; « Malá Strana » en Tchèque, au sud du château de Hradčany. Pourtant le premier nom de cette ville était de nouveau Nouvelle-Ville, en comparaison à l'actuelle Vieille Ville (qui a donc changé de nom à ce moment-là), mais l'appellation actuelle de Petit Côté est arrivée rapidement. Sur l'emplacement de cette ville se trouvait un hameau appelé Ujezd habité par des Tchèques ; ceux-ci ont été évincés, pour y planifier la nouvelle agglomération, qui sera peuplée d'Allemands du Nord. Le Petit Côté est le deuxième arrondissement royal, et se voulait ville princière et ecclésiastique. En effet la noblesse s'y est ensuite installée, et

de nombreux palais encadrés de beaux jardins ornent aujourd'hui ses rues pentues et souvent en escaliers. Le tracé urbain est typique d'une ville-colonie ; une grille régulière autour d'une place centrale de marché (aujourd'hui La Place du Petit Côté ; « Malostranské náměstí »). La construction du quartier a donc bouché l'entrée sud du château de la rue Nerudova ; la porte a alors été déplacée à l'ouest, dans un endroit moins raide, provoquant par la même occasion le développement du Petit Côté dans cette direction. La création de cette ville a déplacé les frontières de Prague plus au sud, et par la même occasion ses murailles, le Petit Côté ayant été fortifié dès sa construction.

Ainsi la rive gauche était celle de l'aristocratie et du pouvoir, où séjournèrent les nobles, le roi et sa cour sur la colline de Hradčany ou dans la nouvelle ville du Petit Côté. La rive droite, liée par le Pont Judith à quant elle développa les activités de commerce dans les trois villes ; la Vieille Ville, Havelské Město (qui s'est rapidement confondu à la Vieille Ville) et la Ville Juive. Les problèmes d'insalubrité et de cohabitation de différentes populations n'ont pas empêché le développement rapide intra-muros, qui a engendré un surpeuplement au sein des murs. A l'arrivée au pouvoir du roi Charles IV en 1346, il fallait alors agir pour décongestionner Prague.

- A** Marché aux chevaux
- B** Marché au bétail
- C** Marché au foin



La Nouvelle Ville et ses axes urbains majeurs.

2. Triplement spatial de l'agglomération ; Création de la Nouvelle Ville par Charles IV.

Le roi Charles IV, descendant Přemyslids par sa mère, et intronisé en 1346 va engendrer l'apogée de Prague. Il souhaitait en faire la capitale du Saint-Empire Germanique, et par la même occasion la plus belle ville d'Europe. Il a le désir d'unifier les différentes cités présentes à cette époque. Sous son règne la ville va connaître un développement culturel et spatial sans précédent dans l'histoire des villes au Moyen Age, dont l'acte principal est la création de la Nouvelle Ville ; « Nové Město », qui assurera l'essor urbain jusqu'au début de l'ère industrielle.

Développement urbain ; 1348 la Nouvelle Ville.

La première étape des grands changements que souhaitait Charles IV était d'agrandir la ville, qui était beaucoup trop étreinte dans ses murs courts, pour accueillir le développement d'une ville qu'il voulait d'ampleur internationale. En effet à ce moment-là les murailles contenaient tant bien que mal le surpeuplement, et cela engendrait même des conditions hygiéniques néfastes, tant l'espace était congestionné.

Deux sites étaient alors possibles pour un nouvel accroissement urbain ; soit au nord du château de Hradčany (à l'actuel emplacement du quartier de Dejvice) soit autour de la Vieille Ville. Aucun des deux choix n'était idéal ; l'emplacement au nord du château était complètement vide mais loin de tous les accès majeurs routiers et entourer la Vieille Ville revenait à la couper de ses accès principaux (rappelons qu'à cette époque chaque ville était indépendante, et gouvernée séparément par des conseils municipaux etc.). Finalement c'est la deuxième solution qui a été retenue

au grand dam de la Vieille Ville. Mais cette dernière a reçu en contrepartie des droits de passages et le retrait de certaines activités polluantes qui s'installeraient dans la nouvelle ville, et n'a pas été perdante dans l'histoire. Ainsi la Nouvelle Ville ; « Nové Město » ainsi appelée (comme encore aujourd'hui) a trouvé sa place sur la rive droite, encadrant la Vieille Ville par l'est et reliant l'agglomération à la colline de Vyšehrad. Ce terrain était déjà bâti sur $\frac{1}{4}$ de sa surface, et les constructions ont été conservées en grande partie.

L'idée de cette ville était différente de celle des villes-colonies. Il ne s'agissait pas « d'importer » des nouveaux habitants, mais au contraire de résoudre les problèmes d'épuisement spatial et les conflits environnementaux de la Vieille Ville. C'était donc un agrandissement de la Vieille Ville, cette Nouvelle Ville se voulait être la continuité de l'existant, tout en ne reproduisant pas les mêmes erreurs. Pour obtenir cette ville d'échelle mondiale que Charles IV voulait, la nouvelle cité a été pensée immense. D'une superficie de 2,4km², elle est totalement emmurée et agrandie par trois la taille de la conurbation à ce moment-là. Il s'agit, pour l'époque moyenâgeuse à laquelle elle a été fondée, du seul exemple européen de cette ampleur. Un plan urbain a été dessiné pour permettre de se connecter à la Vieille Ville avec des rues larges et de grandes places aérées. Son système s'articule autour de trois grandes places ; qui ont toutes une fonction précise et qui regardent toutes vers la place de la Vieille Ville, pour créer la continuité entre les deux. Ces trois places sont reliées entre elles par deux grandes rues, Vodičková (qui signifie « fil conducteur ») et Jindřišská, et forment ensemble ce qui a été appelé par la suite « la Croix d'Or » ; c'est la base schématique du plan urbain dessiné par Charles IV.

La première place ; la plus importante, est la place du Marché aux Chevaux ; « Koňský trh », aujourd'hui place Venceslas ; « Vaclavské náměstí ». C'est la colonne vertébrale de la Nouvelle Ville, qui relie les fortifications de la Vieille Ville à celles de la Nouvelle Ville, avec une porte et entrée majeure de la ville au bout de cet axe ; la Porte aux Chevaux. Cette place servait de marché aux chevaux bien sûr, mais aussi de tissus, d'armes et de produits agricoles. Elle coupe la Nouvelle Ville en deux parties ; la partie au nord était tournée vers la plus petite place, une place triangulaire qui servait pour le Marché au Foin ; « Senovážné náměstí », la partie au sud avait pour place centrale le marché au bétail ; « Dobyččí trh », aujourd'hui Place Charles ; « Karlovo náměstí ». Cette dernière a pour objectif par sa forme de relier la Vieille Ville au château de Vyšehrad. C'était

et c'est encore aujourd'hui la plus grande place de Prague et, avec ses 550 m en largeur et 152 m de longueur est ainsi devenue la plus grande place en Europe centrale. On y vendait bien sûr le bétail, mais aussi le bois de chauffage et le charbon. Au moment de la création de la place il y avait une tour en bois où on exposait les bijoux de la couronne une fois par an. Puis elle a été remplacée par une chapelle en 1382, et aujourd'hui a totalement disparue. C'est aussi sur cette place que va être construit en 1451 l'hôtel de ville de la Nouvelle Ville. Ces grandes places avaient entre autres des fonctions de ventilation dans la ville, pour évacuer l'air vicié de la Vieille Ville vers l'extérieur. Ainsi le réseau routier a été pensé à cet égard. Dans l'exemple du Marché au Bétail, deux rues attenantes très larges (26m, ce qui était énorme pour l'époque) ont été construites ; Zitná et Ječná. L'une servait à faire rentrer le bétail des campagnes vers la ville, l'autre à évacuer les bêtes, et le tout formait un courant d'air suffisant pour éviter les nuisances hygiéniques que peuvent engendrer une foire au bétail. Le reste des rues forme un quadrillage régulier, mais dont la largeur et la forme s'adapte à la fonction et à la morphologie du terrain, pour intégrer la Nouvelle Ville dans son contexte. Les parcelles sont, contrairement à celles de la Vieille Ville, larges et spacieuses, avec souvent plusieurs façades sur rue, permettant la construction de maisons beaucoup plus vastes. Pour éviter les risques d'incendies qui étaient fréquents et ravageurs dans la Vieille Ville, des règles standard de construction ont été imposées, ainsi que des règles hygiéniques, comme le fait que les activités polluantes devaient se trouver dans la frange extérieure, et éloignées des bâtiments et espaces publics importants. Enfin, un péage a été appliqué pour les véhicules entrant dans la ville, permettant ensuite de paver les rues avec l'argent récolté, les rendant ainsi plus saines. L'ensemble de ces mesures se sont montrées efficaces car la Peste Noire sévissait partout en Europe avec violence, mais la ville de Prague a été épargnée, ce qui attirait beaucoup de gens à venir y habiter bien sûr.

Pour que la Nouvelle Ville se développe rapidement et soit un succès, le roi a encore eu d'autres idées ingénieuses. Des règles lors de la construction ont été établies. Par exemple, lors de l'achat de la parcelle, la construction devait démarrer un mois après, et dans les 18 mois qui suivaient le bâtiment devait être habitable. Sous ces conditions, le citoyen recevait certaines libertés, dont la plus importante était qu'il n'aurait pas à payer d'impôts pendant toute la durée de douze ans. Grâce à ces règles et avantages, beaucoup d'artisans ont déménagé de la Vieille Ville vers la Nouvelle Ville (surtout les malteurs, brasseurs, charrons, forgerons et

métallurgistes, tanneurs et drapiers). Et ainsi plus de 600 maisons ont été construites dans les quatre premières années. Seule la partie sud de la ville, juste au nord de Vyšehrad, est restée longtemps non développée, et est restée à l'état rural pendant de nombreux siècles. Malgré tout, le développement a été exponentiel, et rapidement Prague est devenue trois fois plus grande que Paris. Pourtant le grand Charles IV ne va pas s'arrêter à l'étendue spatiale de la ville, mais va aussi tenir compte de l'étendue culturelle.

Développement culturel ; Université Charles, Etablissements religieux.

Pour que Prague rayonne à une grande échelle, il fallait aussi la doter d'institutions puissantes, de lieux remarquables et d'une forte présence religieuse. Le roi voulait donner à ses habitants tout ce dont ils avaient besoin, et attirer aussi des habitants de toute l'Europe.

Charles IV a donc créé, en 1346-1348 l'Université Charles, et le centre d'art. Il a basé ses bâtiments principalement dans la Vieille Ville, pour lui donner une prestance. Il a ordonné la reconstruction du château de Hradčany, qui a donc gagné en splendeur, et y a lancé la construction de la très célèbre Cathédrale Saint-Guy, dont la construction a commencé en 1344 et ne s'achèvera qu'au 20ème siècle. Parmi d'autres développements religieux se trouve la création du monastère des Bénédictins en 1347 dans la Nouvelle Ville, ou encore l'Eglise Saint Ambroise, juste à la frontière extérieure de la Vieille Ville. Ces institutions devaient entre autre servir à accélérer le développement urbain de la Nouvelle Ville aux alentours de celles-ci.

Durant la grande époque de Charles IV est aussi apparu le monument phare de Prague ; le Pont Charles. Alors appelé «Pont de Prague» à cette époque, il reprend quasiment le tracé du Pont Judith, qui a été emporté par une inondation en 1342. Le roi lui-même aurait selon la légende posé la première pierre du nouveau pont le 9 Juillet 1357 à 5h31 du matin. Cette date palindrome (qui se lit aussi bien de droite à gauche que de gauche à droite ; 1357-9-7-5-31) aurait été jugée propice par l'astrologue de la cour du roi. Ce pont est plus haut, plus long et plus robuste que le Pont Judith. Il comporte seulement 13 arches et mesure plus de 500m de long et 10m de large. De chaque côté une tour en défend l'entrée. Celle côté Vieille Ville est aujourd'hui considérée comme une des plus belles portes gothiques d'Europe. La plus petite des tours de la rive gauche est romane,

et est en fait un reste du Pont Judith. Une taxe de passage était collectée à ces deux tours, pour permettre de récolter des fonds pour l'entretien du pont. Entre 1638 et 1928 les piliers du pont ont été décorés par 30 statues de saints. Puis le tram à chevaux (1800) le tram électrique (1905), et le bus y a été installé ainsi qu'un revêtement asphalté. La rénovation de 1965 a retiré l'asphalte et révélé la surface pavée, et a rendu le statut piéton à ce monument historique. Il a été le seul pont de Prague jusqu'au 19ème siècle, et aujourd'hui, le Pont Charles (nommé ainsi depuis 1870) est un symbole majeur de la gloire de la ville.

Grâce à ces monuments et institutions, Charles IV a doté la ville de tous les éléments majeurs pour lui donner une ampleur à grande échelle. La dernière étape était donc d'unifier les cités autonomes qui formaient l'agglomération, pour donner plus de poids à la ville.

Tentative de coordination; Construction d'une enceinte commune englobant toute les villes.

Pour coordonner l'agglomération urbaine, qui à cette époque était formée des villes indépendantes collées les unes aux autres, Charles IV a réuni lors de son règne les quatre villes initiales. Ainsi la Vieille Ville, Hradčany, le Petit Côté et la Nouvelle Ville ne formaient plus qu'une cité qui était gouvernée communément au sein d'une nouvelle muraille collective. Cette réunification n'a duré que le temps du règne du roi, mais a tout de même été bénéfique.

Ainsi, pour la première fois dans l'histoire de Prague une immense muraille entourant la globalité de ces villes a été construite. Les murs existants alors ne protégeaient les villes qu'une par une, indépendamment, mais ne formaient pas un tout cohérent. La construction, malgré l'ampleur a été très rapide, et les remparts étaient finis en deux ans seulement (1348-1350). Le mur assez fin, de style gothique possédait des tours à intervalles réguliers mais pas de fossé. Celui-ci avait non seulement une fonction défensive, mais aussi juridique, car il faisait de l'espace intra-muros une ville unifiée. Ainsi les fortifications partaient du château, entouraient la colline de Petřín et le Petit Côté. Cette partie a pris le nom populaire de Mur de la Faim ; « Hladová zed' ». En effet selon la légende, le bon Charles IV aurait fait construire cette partie du mur par les citoyens affamés et sans travail, afin qu'ils obtiennent de l'argent pour se nourrir. En réalité on ne sait pas si

le roi a fait ça par pure bonté de cœur, mais il est vrai qu'une famine sévère sévissait à cette époque, d'où le nom encore actuel du mur.

Puis celui-ci reprenait directement de l'autre côté du Vltava au niveau de Vyšehrad. Pour la première fois l'agglomération reliait les deux châteaux originels de Hradčany et Vyšehrad, ce dernier étant enfin réuni à la ville par les nouvelles murailles. Puis celles-ci remontaient à l'est en longeant la Nouvelle Ville tout juste formée, et se terminaient au nord sur les rives du Vltava. La Nouvelle Ville et sa muraille englobaient donc totalement la Vieille Ville. Par conséquent la première muraille de 1234 entourant la Vieille Ville ainsi que ses portes, sont devenues obsolètes, car ces dernières donnaient dorénavant sur la Nouvelle Ville, et l'ensemble était protégé par des murs plus vastes. De plus, les villes étant dès lors unifiées, elles n'avaient pas à se protéger l'une de l'autre. Alors Charles IV a entamé la première étape de la transformation des murs de ville en lien, en ordonnant la suppression des remparts de la Vieille Ville. Il a aussi demandé le comblement des douves, mais cela n'a finalement pas été fait. Ainsi le fossé, ou « Příkopě » en tchèque (dont aujourd'hui l'empreinte est située sur les rues Národní třída, Na Příkopě, et Revoluční) est resté quant à lui pendant quelques siècles encore, mais le processus de métamorphose était lancé. Ainsi un pont a été construit pour pouvoir franchir ce fossé ; à l'emplacement de l'actuelle correspondance de la station de métro Můstek qui signifie Petit Pont. Les restes de ce pont en arche de pierre et platelage bois sont d'ailleurs encore visibles dans les boyaux de la station de métro. A partir de ce moment, les versos des maisons de la Vieille Ville sont devenus rectos, car le mur avait disparu. Ainsi tous les arrières des bâtiments, les cours cachées et les façades sales sont devenus les devantures principales. Les maisons allaient donc se retourner pour faire face à la Nouvelle Ville et aux douves, petit à petit.

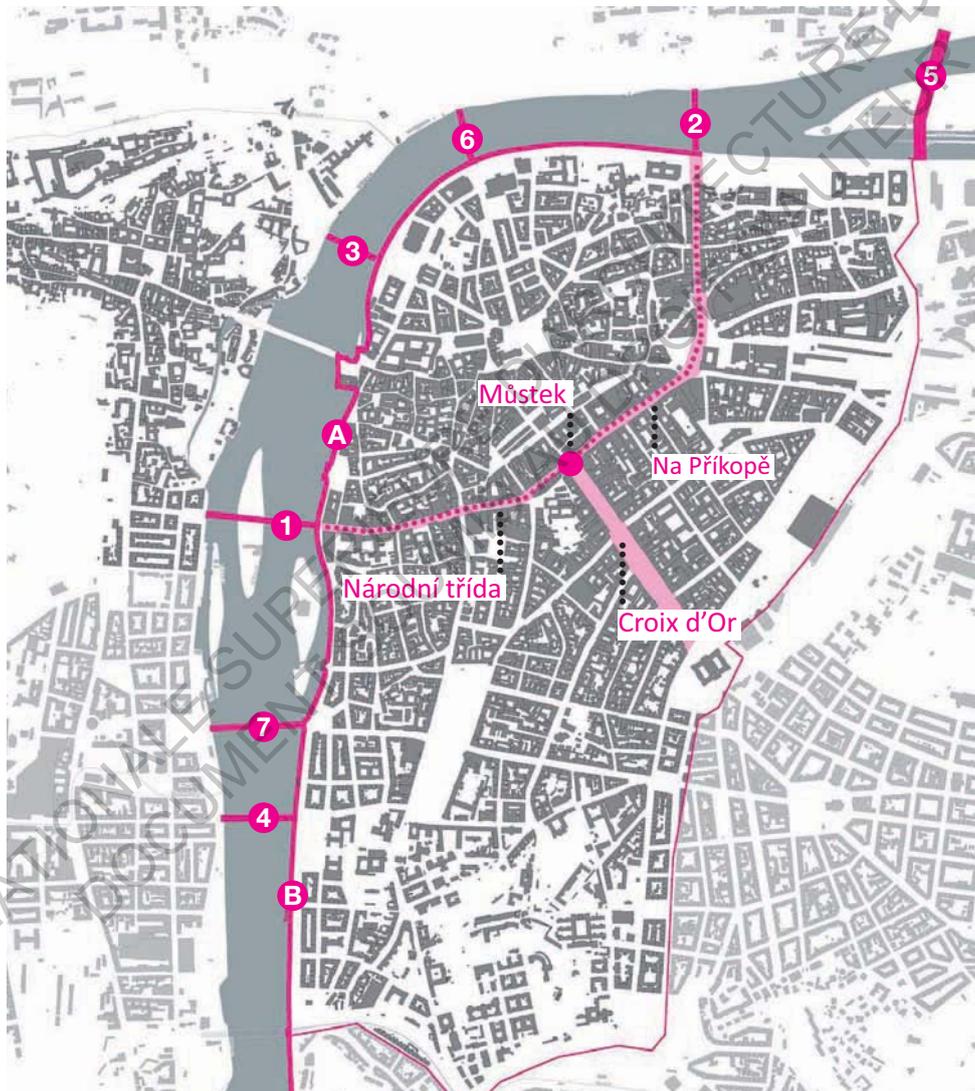
Ainsi la ville a triplé de taille, et s'est équipée de tous les éléments majeurs d'une ville moderne pour l'époque (université, monuments, mur commun). C'est aussi le début de la transformation de l'ancien rempart en articulation entre les deux cités. Grâce à l'unification de la Vieille Ville et la Nouvelle Ville le mur a été détruit, mais malheureusement les villes redeviendront autonomes dès la fin du règne du roi, en 1378. Après s'être développée et agrandie rapidement, Prague va contenir son expansion dans les mêmes murs jusqu'au début du 19ème siècle, et penser plutôt à s'harmoniser de l'intérieur, plutôt qu'à grandir en taille.

Les Ponts:

- 1 Františka I Most
- 2 František Josef I Most
- 3 Rudolfinum Most
- 4 Palackého Most
- 5 Hlávkův Most
- 6 Čechův Most
- 7 Jiráskův Most

Les Quais

- A Smetanovo Nábřeží
- B Rašínovo Nábřeží



Transformation du premier mur et valorisation des rives.

3. Harmonisation de la cité intra-muros ; Articulation des villes entre elles.

La fusion des villes d'origine en une seule aura donc été brève, et jusqu'au 18^{ème} siècle celles-ci seront de nouveau indépendantes. Ainsi durant quatre siècles, peu d'efforts auront été fait pour harmoniser l'ensemble de l'agglomération. Mais en 1784 l'Empereur Joseph II réunit de nouveau les villes de Hradčany, du Petit Côté, la Vieille Ville et la Nouvelle Ville sous le nom de Cité Royale de Prague. Alors la cité cesse de s'accroître en taille et va chercher plutôt à s'assainir et s'embellir de l'intérieur. Des liens vont être tissés entre les différents quartiers par la création d'un boulevard remplaçant le fossé de la première muraille, l'assainissement du ghetto juif et l'utilisation urbaine des rives du Vltava.

Lier la Vieille Ville et la Nouvelle Ville ; Transformation des douves en boulevard en 1784.

Le comblement des douves des murailles de la Vieille Ville n'a pas été effectif durant le règne de Charles IV, même si celui-ci le souhaitait. Ce fossé est donc resté en place pendant quatre siècles, coupant la Vieille Ville de la Nouvelle Ville, et créant des dégâts sanitaires considérables. Il fallait donc agir pour régler ces problèmes.

En effet, les résidents de la Vieille Ville avaient la mauvaise habitude de vider leurs ordures, leurs pots de chambre et les eaux usées dans ce fossé. Les douves étaient alors à cette époque alimentées par des petits ruisseaux (aujourd'hui inexistant) qui peinaient de plus en plus à charrier ces eaux croupies vers l'extérieur de la ville. Et même lorsque les eaux résiduaires atteignaient finalement son embouchure, elles atterrissaient dans

le Vltava, qui était à l'époque la seule source d'eau potable pour Prague. Cette situation n'était donc hygiéniquement pas pérenne, d'autant que l'ensemble dégageait une odeur nauséabonde qui se propageait à l'intérieur des maisons et aux alentours. Pourtant cela contrariait bien plus les habitants de la Nouvelle Ville que ceux de la Vieille Ville. En effet, lors de la création de la Nouvelle Ville, ce fossé s'est trouvé être une véritable voie (une étroite route hasardeuse appelée « Na Příkopě » était alors construite au-dessus du fossé ; mais de nombreuses voitures ont fini leur route dans les eaux croupies.) alors que pour la Vieille Ville il ne s'agissait que d'une périphérie utile. Car bien sûr, tant que le mur était encore présent, ce qui faisait face à ce dernier dans la Vieille Ville c'étaient les arrière-cours de logis, ou encore les murs des jardins qui ont été mis à jour à la destruction des remparts, et faisaient face au fossé. Par contre, pour la Nouvelle Ville c'étaient les façades des maisons qui regardait le mur, et donc les habitants de ces maisons pâtissaient des relents et des désagréments d'un tel fléau. L'an 1760 a mis un terme définitif à cette situation devenue intenable, en comblant le fossé ; créant ainsi un boulevard prêt pour le développement.

En 1784, l'Empereur Joseph II réforma de nouveau le statut des quatre villes (la Vieille Ville, la Nouvelle Ville, Hradčany et le Petit Côté) qui avaient été unies, puis désunies, pour former définitivement une seule ville. Alors le fossé comblé pu servir à lier les deux cités fusionnées, et a été transformé en promenade plantée d'arbres. Les raisons de la transformation en promenade viennent des changements caractéristiques de la période. En effet, suite à la défaite religieuse des Tchèques Hussites face aux Habsbourg catholiques, le pays a subi une brutale « re-catholisation ». Par cette occasion, les bourgeois ont pris de l'importance sur le plan économique et politique, au détriment de la noblesse. Cela a changé les manières de penser et les modes de vie, en passant d'un état d'esprit médiéval à humaniste et renaissance. Dans cette nouvelle façon de voir le monde, on veut ouvrir les espaces verts, l'espace public prend une importance toute nouvelle comme étant un lieu où se montrer, où faire valoir ses idées et idéaux. Ainsi on cherche à développer ces espaces publics où non seulement on se promène, mais surtout on s'exhibe ; c'est l'espace privilégié de la promenade, typique du 18ème siècle. Malgré les avancées d'état d'esprit, la tendance n'était pas non plus au mélange social. Chaque classe sociale ou profession particulière avait ses espaces publics privilégiés, et il ne fallait pas se mélanger. C'était très découpé et défini ; ainsi en fonction de l'endroit où on se baladait on affichait son rang social et sa façon de penser.

Dans le cas de la promenade créée sur le fossé de la Vieille Ville, deux groupes de population se battaient l'appartenance de ses « Nouvelles Voies » (comme elles étaient appelées au début) ; les Allemands et les Tchèques. En effet dû à l'histoire de la ville, ces deux groupes sont arrivés quasi simultanément (même si les Allemands sont arrivés à cause des villes-colonies) et ont participé communément au développement de la ville, même s'il y avait toujours une certaine rivalité entre les deux. Ainsi, lorsque le fossé récemment comblé a été transformé en promenade, chaque nationalité a eu droit à sa partie. L'ensemble du boulevard a donc été divisé, et il a cessé d'avoir le nom unique de « Na Příkopě ». La partie tchèque a pris le nom de « Národní třída », (Avenue Nationale ; encore d'actualité) pour montrer leur côté patriote et nationaliste face à leurs rivaux qu'ils considéraient comme étrangers. Plantée de châtaigniers, pavée et garnie de bancs, elle formait une longue rue de démonstration pour le peuple tchèque. La partie allemande a quant à elle gardé le nom de « Na Příkopě », jusqu'à aujourd'hui et était plantée de tilleuls. « Můstek » ; le pont qui reliait la Vieille Ville à la Nouvelle Ville, a donc disparu en même temps que les douves. Pourtant son nom est resté, et c'était le lieu où se rejoignaient les parties allemande et tchèque de la promenade. C'était alors un lieu de démonstration, de conflit et parfois de bagarres entre les deux nationalités où chacun voulait démontrer aux autres qu'ils étaient les plus forts.

L'ensemble de la promenade recouvrant l'ancien fossé est très vite devenu l'endroit le plus en vogue pour le Beau monde au 18^{ème} et 19^{ème} siècle, avec le Pont Charles et Le Marché aux Chevaux où l'on aimait se montrer en journée ou en soirée. C'était alors une des plus belles rues de Prague où les deux côtés rivalisaient par la beauté de leurs maisons, quand, au fur et à mesure des reconstructions, les maisons de la Vieille Ville ont retourné leurs façades vers le boulevard. Avec le Marché aux Chevaux adjacent, la promenade emblématique de la métropole a reçu le surnom de Croix d'Or par les habitants et son aura n'a cessé de croître jusqu'à aujourd'hui.

Ce pseudonyme signifie bien la réussite de la transformation de l'ancienne muraille, et lie entre elles une partie de la Vieille Ville, et une partie de la Nouvelle Ville, montrant bien que celles-ci s'articulaient bien entre elles, au moins par le tracé des voies. L'Empereur n'allait pas s'arrêter là, et allait pousser l'harmonisation des cités entre elles par l'allure même des bâtiments.

Harmoniser l'apparence du bâti ; «Baroquisation» de la cité.

L'Empereur Joseph II, suite à l'unification des villes, voulait créer une unité entre elles. Par le tracé de voies nouvelles (promenade de Na Příkopě et Národní třída) pour tisser les villes entre elles, mais aussi par l'apparence globale de la ville. Ainsi va démarrer une grande transformation, un long processus qui allait donner à la ville l'homogénéité actuelle ; la reconstruction des bâtiments en style Baroque.

Les origines de cette transformation à long terme remontent au tournant majeur de l'an 1620. Cette année marque la fin de longues années de guerre de religion qui ont épuisé le pays : les guerres hussites. Le Tchèque réformateur Jan Hus a commencé à prôner une nouvelle religion (qui sera le précurseur du protestantisme) dès 1400. Jan Hus était alors très apprécié en République Tchèque, et cette religion prenait de plus en plus d'ampleur. Pourtant celle-ci allant à l'encontre de l'Eglise, il a été condamné au bûcher en 1415. Cela mit le feu aux poudres dans le pays, et les Tchèques Hussites (du nom de l'orateur) ont protesté violemment contre cet acte barbare. Ainsi a commencé la guerre des Tchèques Hussites contre les Habsbourg catholiques qui a, durant deux siècles, ravagé le pays et la population, et a connu des hauts et des bas. En 1620, la bataille de la montagne marque la fin de cette guerre par la défaite des Hussites. Les Habsbourg reprennent alors la main forte sur ce territoire de rebelles, et commencent une campagne importante de « Re-Catholisation ».

Ainsi les Jésuites se sont installés sur Prague dans ce but, et ont construit sur les sites les plus importants de bâtisses imposantes et majestueuses pour faire valoir la force et le pouvoir de leur religion. Le dessein était de s'implanter dans chacune des villes, ainsi les monuments aujourd'hui essentiels de Prague en sont le fruit, entre autres: le Clémentinum au bout du Pont Charles sur la rive droite de la Vieille Ville, le collège et l'église Saint Ignace sur la Place Charles dans la Nouvelle Ville, l'église Saint Nicolas sur la rive gauche dans le Petit Côté. Cette dernière est le bijou baroque par excellence de la ville, et marque la splendeur de l'époque. En effet le style alors utilisé était le baroque flamboyant. Dans le même but de « re-catholiser » la ville, toutes les églises alors existantes ont subi le même sort ; elles ont été transformées, reconstruites ou juste redécorées en style baroque. Dans les mêmes temps les classes sociales ont vu apparaître le groupe appelé « Nouveaux Riches », venant des pays extérieurs suite à la

fin de la guerre. Ils ont alors construit de magnifiques palais dans les endroits les mieux situés comme le long de la Voie Royale, sur les collines du Petit Côté menant au château (Palais Walldenstein, Palais Czernin etc.), tous dans le même style baroque flamboyant.

C'est donc dans ce contexte de ville où les bâtiments majeurs (églises et palais) arboraient avec fierté ce style architectural, que Joseph II, vers 1780 a ordonné la « reconstruction de Prague » afin que tous les bâtiments soient dans ce style, dans l'idée d'embellir sa cité. Il souhaitait en effet que les quatre villes tout juste unifiées n'en forment qu'une seule, et donc qu'on ne voit pas de différence en se promenant dans ses rues, qu'on ne voit que des édifices majestueux et richement décorés de style baroque. De ce fait a commencé le long processus de « Baroquisation » de la ville. Les maisons ont donc changé, ont été reconstruites totalement ou juste redécorées, de la même façon que les églises. Toute l'architecture gothique de la ville de Charles IV a donc disparu au fur et à mesure ; au moins en apparence. Car encore aujourd'hui, même si les édifices affichent un style commun, celui-ci ne correspond pas à l'époque du tracé des rues, qui lui est gothique-médiéval, et a subsisté. Cette transformation a donné à la ville une apparence baroque sur un tissu gothique et renaissance. Ainsi la différence se fait encore sentir entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville, par cette différence du tissu urbain (chaotique pour la Vieille Ville, régulier pour la Nouvelle Ville), même si l'allure du décor est semblable.

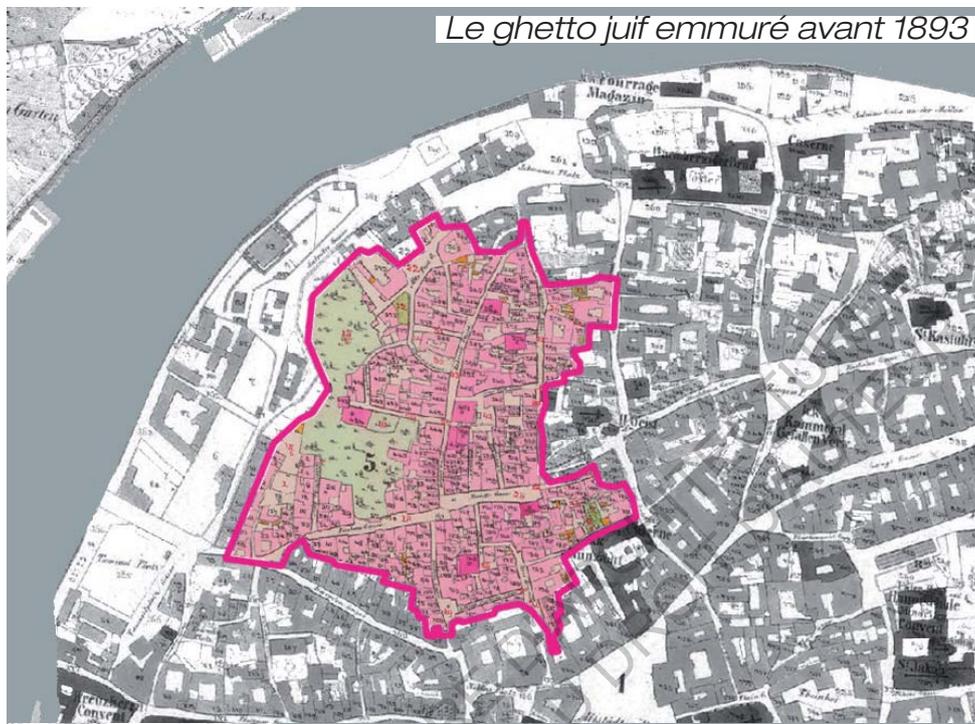
Suite à l'aboutissement esthétique de cette transformation, les travaux d'embellissement de la ville de Prague ce sont alors tournés vers un quartier délaissé et caché depuis trop longtemps, pourtant situé en plein cœur de l'agglomération, le ghetto Juif.

[Lier le quartier juif à la Vieille Ville ; Assainissement du ghetto en 1893.](#)

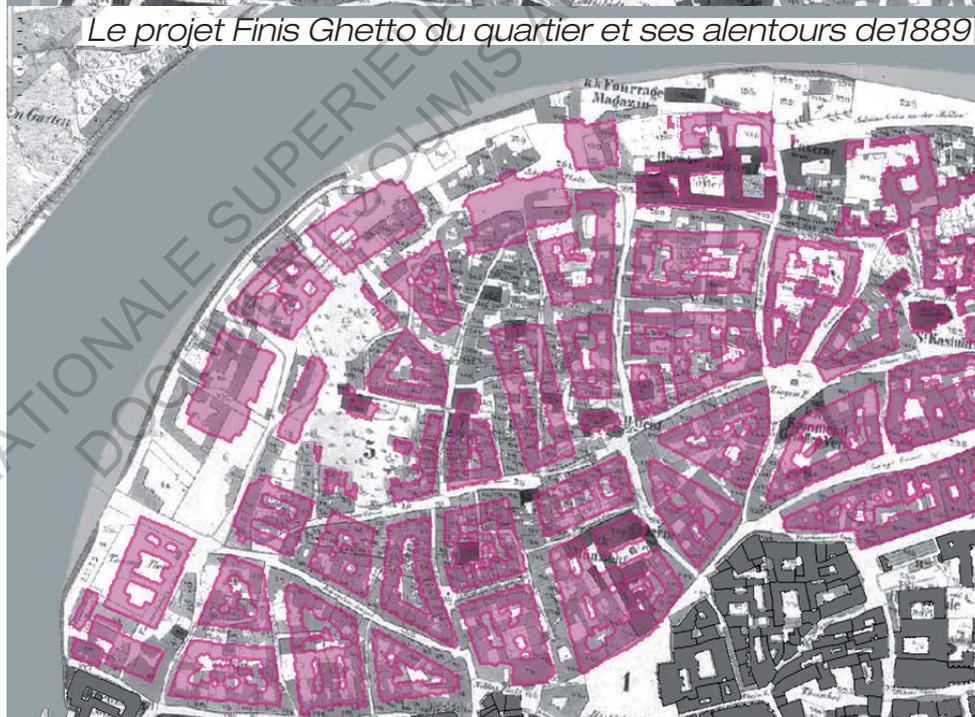
Depuis que le quartier juif a été enfermé par un mur et transformé en ghetto au début de l'ère médiévale, celui-ci a été complètement oublié par le reste de la cité. Pourtant les conditions de vie y étaient exécrables, l'espace totalement surpeuplé était soumis aux inondations régulières et donc aux épidémies à répétition.

C'est l'Empereur Joseph II qui s'est intéressé à ce quartier tortueux aux rues labyrinthiques et sales. En 1784, en même temps que l'unification

Le ghetto juif emmuré avant 1893



Le projet Finis Ghetto du quartier et ses alentours de 1889



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE NANTES



Quartier Josefov après l'assainissement

Les seuls édifices juifs conservés:

- ★ Synagogues
- Hôtel de Ville
- Cimetière

Axe majeur de la transformation:

- ● ● Pařížská

des quatre autres villes, il a donné au quartier Juif un vrai statut de ville et donc les mêmes droits sociaux et politiques aux habitants. L'Empereur a donné son nom à cette ville en la baptisant Josefov. Dès lors il ne s'agissait plus d'un ghetto, et les Juifs ont été autorisés à s'installer ailleurs, ce qu'ont fait ceux d'entre eux qui pouvaient se le permettre financièrement. La situation des Juifs s'est donc arrangée à partir de ce moment-là, car ils avaient enfin obtenu les mêmes droits que tout le monde. Pourtant la situation globale de Josefov est restée la même jusqu'en 1850. En effet, même si une partie des Juifs l'avait quitté, le quartier juif s'est retrouvé assailli par les plus pauvres de la ville et est donc resté bondé, insalubre et dangereux. Le tournant majeur de ce quartier représentant quand même 1/3 de l'espace contenu dans le premier mur de ville date de l'an 1850.

En effet en 1850, Josefov a été unifié à l'agglomération de Prague formée par les quatre villes précédentes. Dès lors les restes des murs qui l'entouraient ont été abattus, et les problèmes jusque-là cachés ont été révélés à la face du reste de la ville. Surpeuplement (5 fois plus d'habitants au km² que dans la Vieille Ville), maladie, inondations, rues chaotiques devaient alors être éradiqués le plus rapidement possible, car on ne pouvait plus les ignorer.

Ainsi un concours pour trouver un projet d'assainissement a été lancé. Le but était de créer un plan de régulation pour améliorer les conditions d'hygiène, principalement contre le risque de la peste, en imitant les principes qu'Hausmann a appliqué à Paris, sans se soucier trop de l'existant. En 1886, Alfred Hurtig gagne le concours avec son projet « Finis Ghetto », et le plan final d'exécution superposant l'état original et le projet était dessiné en 1889. Celui-ci est radical. Dans le but de transformer un quartier congestionné et tortueux en quartier sain, la quasi-totalité des bâtiments existants allait être rasée, remplacée par quelques gros blocs seulement et des rues larges. Les seuls bâtiments préservés seraient les bâtiments administratifs et religieux importants ; 6 synagogues (dont la Vieille-Nouvelle et la synagogue Espagnole), le cimetière juif et l'hôtel de ville. Tout le reste, allait être transformé, re-planifié et surélevé de 4m (contre les inondations). Le projet avait aussi pour but de relier Josefov à la Vieille Ville, sa voisine dont elle a été longtemps séparée. Un plan de grands et larges boulevards (pour la ventilation) a été mis en place, l'axe principal étant le boulevard Pařížská, qui signifie Paris. Son tracé créé de toute pièce relie la Place de la Vieille Ville aux quais, mesure 24m de large, et ne s'accroche à aucune rue originale existante. Il est la preuve flagrante de la

tentative d'imitation des transformations de Paris, en copiant le modèle des boulevards haussmanniens. Pařížská accueille aujourd'hui les boutiques les plus chics de Prague, à l'instar des Champs Elysées à Paris. Le tracé des autres rues a été créé comme des rayons menant vers la Place de la Vieille Ville, toujours dans cette idée de continuité et d'unification. Leur tracé reprend plus ou moins celui des rues originales, mais celles-ci étant tellement étroites, il a fallu les agrandir et les rendre rectilignes. Ainsi aucun bâtiment n'allait garder sa façade, et beaucoup d'entre eux seront même totalement supprimés.

En 1893 devaient commencer les travaux. Chaque propriétaire devait faire les changements imposés et s'aligner sur le plan. Cependant personne n'avait l'argent pour faire les travaux et au bout de deux ans rien n'avait changé. La ville a alors mené une campagne d'expropriation en rachetant tous les bâtiments insalubres contre un peu d'argent. Puis, au lieu de transformer l'existant trop obsolète, la ville a commencé à tout détruire. Pendant 30 ans 800 bâtisses ont été rasées. A leur place ont été construits des bâtiments plus hauts, financièrement plus intéressants, de style baroque. Pour la ville cette opération fut une manne économique. En effet le rachat des propriétés a été fait à très bas prix du fait de l'état dans lequel elles étaient, mais la revente une fois le terrain nu, les rues tracées et rehaussées a été faite à prix d'or. Ces terrains prêts à la construction, dans un nouveau quartier salubre en plein cœur de ville était une aubaine incroyable pour les promoteurs. Ainsi à la fin des années 1920 le quartier juif n'avait de juif que les quelques monuments conservés, laissés perdus dans leur emplacement rabaissé (car non surélevé) entourés de bâtiments du 20ème siècle qui ne leur correspondent pas du tout. Aujourd'hui il y a une prise de conscience que ces destructions massives ont été une grande perte de patrimoine historique et culturel pour Prague. Déjà à l'époque, des protestations se sont élevées, mais celles-ci n'ont pas eu d'impact, car la mode était à la destruction massive pour une reconstruction plus saine. Ainsi, alors que dans tout le reste de Prague chaque rue créée est encore visible aujourd'hui, le quartier juif est le seul à avoir perdu son tracé historique.

Cette reconstruction a quand même réussi à lier Josefov à la Vieille Ville, même si elle a perdu son caractère d'origine. Elle devait être la première, la suivante concernant la Vieille Ville. Heureusement celle-ci n'a pas eu lieu et la Vieille Ville a été épargnée d'un tel sort. L'attention au 19ème s'est alors tournée vers les rives du Vltava, afin des créer les premiers quais.

Lier les deux rives ; Valorisation de la rivière et de ses berges au 19ème siècle.

Alors que la ville s'embellissait au fur et à mesure, une zone pourtant privilégiée aujourd'hui n'était toujours pas considérée comme intéressante ; les rives du Vltava. Ce n'est qu'au 19ème siècle, avec le démantèlement des murs de ville qu'enfin celles-ci ont été valorisées par l'apparition des quais ainsi que des ponts pour lier les deux rives, puis le développement urbain des berges.

Depuis toujours, les rives instables du Vltava n'étaient que des bancs de sable, des espaces délaissés à l'arrière des maisons. Ces espaces négligés, situés hors de la ville, derrière les murs, ne servaient que de décharge publique, où des abris de pêcheurs et des entrepôts à bois trouvaient leur place. On tournait le dos à la rivière car elle était sale ; ce n'était qu'un objet pratique dans la ville ; on s'y servait en eau et y jetait les déchets. Avant qu'on s'y intéresse, les seuls endroits construits au bord du Vltava étaient aux pieds du Pont Charles ; seul monument suffisamment important pour qu'on veuille s'en approcher. Ce cas de rejet de la rivière n'est pas unique en Europe, c'était au contraire très récurrent. Par exemple, à Paris tous les ponts qui la franchissaient étaient longtemps habités, inclus à la ville et fermés à la rivière par des galeries qui les recouvraient. Il n'y avait rien à voir depuis les ponts, ni le long des quais. Le Pont Neuf, sous Henri IV a été le premier pont découvert, et on a commencé à regarder la Seine, à se retourner vers elle (Le Louvre était un des premiers bâtiments dont la façade donnait sur la rivière) et à développer les quais. Cette prise de conscience est apparue au 19ème siècle, dans les mêmes temps que les fortifications ont été détruites dans les villes européennes et où les rivières sont enfin apparues aux yeux des villes. Alors, avec les pensées des Lumières et des Romantiques, la rivière a été réévaluée comme un élément urbain important. Elle est devenue attractive, appréciée pour se balader, puis y habiter quand les quais ont été construits. Ainsi à Prague, suite à la disparition des murs le long de l'eau au milieu du 19ème siècle, des espaces libres non construits sont apparus (peu par l'aire du mur qui était très fin, mais surtout celle qui était laissée derrière lui en dehors de la ville). Cela a contribué à la décision de convertir les rives en berge urbaine. Pour se protéger des inondations, une fois encore les niveaux ont été remontés. Le processus de construction était alors très lent car très coûteux.

Le tout premier quai construit date de 1830 et se trouve sur la rive droite, longeant la Vieille Ville. Il s'agit de « Smetanovo Nábřeží » ; le quai de Smetana. C'est alors un rempart sûr contre les inondations, et ses dimensions imposantes changent l'image et l'usage de la rive. Suite à ce premier mouvement, une série de quais a été construite sur la même rive, depuis la Vieille Ville jusqu'à Vyšehrad. Un des plus longs est le quai Rasin, « Rašínovo Nábřeží » construit vers 1900, qui a engendré la destruction de nombreuses maisons de pêcheurs aux abords de Vyšehrad entre autres. Cet élan de construction est décrit comme étant une « Walling Mania » selon K. Maier dans son livre *Urban Development of Prague: History and present issues de la fin du 19ème siècle jusqu'au début du 20ème*. Sur toutes les rives fleurissaient des murs hauts contre les inondations, qui éloignent aujourd'hui de la rivière, puisque cette dernière étant contrôlée, une telle hauteur est dorénavant obsolète. Seules les îles ont été laissées vierges, et on peut aujourd'hui s'y approcher de l'eau. Mais malgré tout, ces quais ont stimulé le développement de ces territoires le long des rives auxquelles la cité a tourné le dos depuis toujours. Ils ont révélé les nouveaux potentiels et qualités de la rivière alors que le lien avec elle était perdu. Ils faisaient partie intégrante du centre-ville et formaient alors des nouveaux espaces de promenade à l'instar du boulevard sur le fossé de la Vieille Ville. A été engendré simultanément à l'apparition des quais, le développement soudain des ponts cousant les deux rives. Il s'agit là d'un acte important de liaison entre la rive droite et la rive gauche car jusqu'alors seul et unique était le Pont Charles.

Les nouveaux ponts sont naturellement apparus en même temps que les quais, et devaient s'aligner à la hauteur de ces derniers. Car en effet la hauteur des quais déterminait non seulement celle des ponts, mais plus généralement celle de la zone adjacente qui allait subir un futur développement. Alors que le Pont Charles était seul sur le Vltava depuis quatre siècles, 5 nouveaux ponts ont vu le jour entre 1840 et 1878. Cette rapidité d'exécution est due au fait que cette période correspond à l'ère industrielle, et donc de nouvelles techniques de constructions existaient alors. Le pont Francis I, « Františka I Most » a été le second lien entre la rive droite et la rive gauche. Majestueux pont de chaînes construit en 1841 par l'ingénieur Vojtěch Rytíř il a malheureusement été remplacé en 1901 par l'actuel pont de granit « Legii Most » : Pont de la Légion. Son tracé est le prolongement de Národní třída ; la partie ouest du nouveau boulevard créé sur les anciennes douves et menait sur la rive gauche au Petit Côté à l'ancienne porte d'Ujezd sur le tracé des anciens murs de ville. Le pont François-Joseph-I ;

« František Josef I Most » a été construit en 1868. C'était un des ponts les plus impressionnants, avec sa structure suspendue mais il a lui aussi été remplacé en 1951 par un pont en béton ; aujourd'hui «Stefánikův Most ». Son tracé est quant à lui le prolongement de la rue Revoluční, la partie est du nouveau boulevard sur l'ancien fossé et conduit au pied du plateau de Letná. Ces deux ponts sont donc la continuité de ce qu'était avant la première enceinte de la ville, preuve que le tracé de celle-ci est passé d'une frontière à un lien. Prolongeant ainsi le boulevard courant le long de l'ancien mur, le tracé des anciennes fortifications lie non seulement la Vieille Ville et la Nouvelle ville entre elle, mais vont même jusqu'à s'unir à l'autre rive. Dans cette même période d'essor d'autres ponts ont été construits, le viaduc Negrelliho, bel exemple de pont servant encore aujourd'hui pour le chemin de fer, « Rudolfinum Most », «Palackého Most», «Hlávkův Most», « Čechův Most » et «Jiráskův Most». Le tracé de ce dernier prolonge le grand boulevard de Pařížská, reliant ainsi par le boulevard la Place de la Vieille Ville et Josefov, jusqu'au plateau de Letná sur la rive gauche.

Ainsi ces ponts, apparus suite au développement des quais, ont permis de coudre les deux rives entre elles. Deux d'entre eux sont même la continuité des anciennes fortifications, montrant le passage de ces dernières d'une démarcation à une unification. Une fois les quais et ponts construits, les berges du Vltava n'avaient plus rien à voir avec l'espace délaissé et repoussant d'auparavant, mais étaient bien au contraire un territoire urbain attractif, où les bâtiments importants n'ont pas tardé à pousser.

La conversion pour faire face à la rivière ne s'est pas faite seulement par les espaces publics, mais aussi et surtout par les bâtisses qui s'y sont construites. C'était la fin du « front de mer » de Prague, pour faire place à une berge réellement construite. Les premiers à flairer le potentiel de ces sites, bien avant qu'ils soient transformés, étaient les dirigeants de la ville de Prague. En effet ces terrains vides au bord de la rivière n'étaient encore que des bancs de sable dont personne ne voulait. Ils étaient donc disponibles immédiatement et surtout très bon marché. Le premier grand bâtiment à y voir le jour est la salle de concert et centre culturel du Rudolfinum, construit entre 1876 et 1884. Il a été offert par la banque nationale, afin d'exprimer le sentiment patriotique tchèque et sa supériorité face aux Allemands. Mais pour éviter de déclarer une guerre ouverte contre le pouvoir de l'Empire, le centre culturel a pris le nom de Rudolfinum, ainsi dédié au prince héritier Rudolphe de Habsbourg. Cette rivalité présente depuis toujours entre les deux nationalités tchèque et allemande a au moins eu

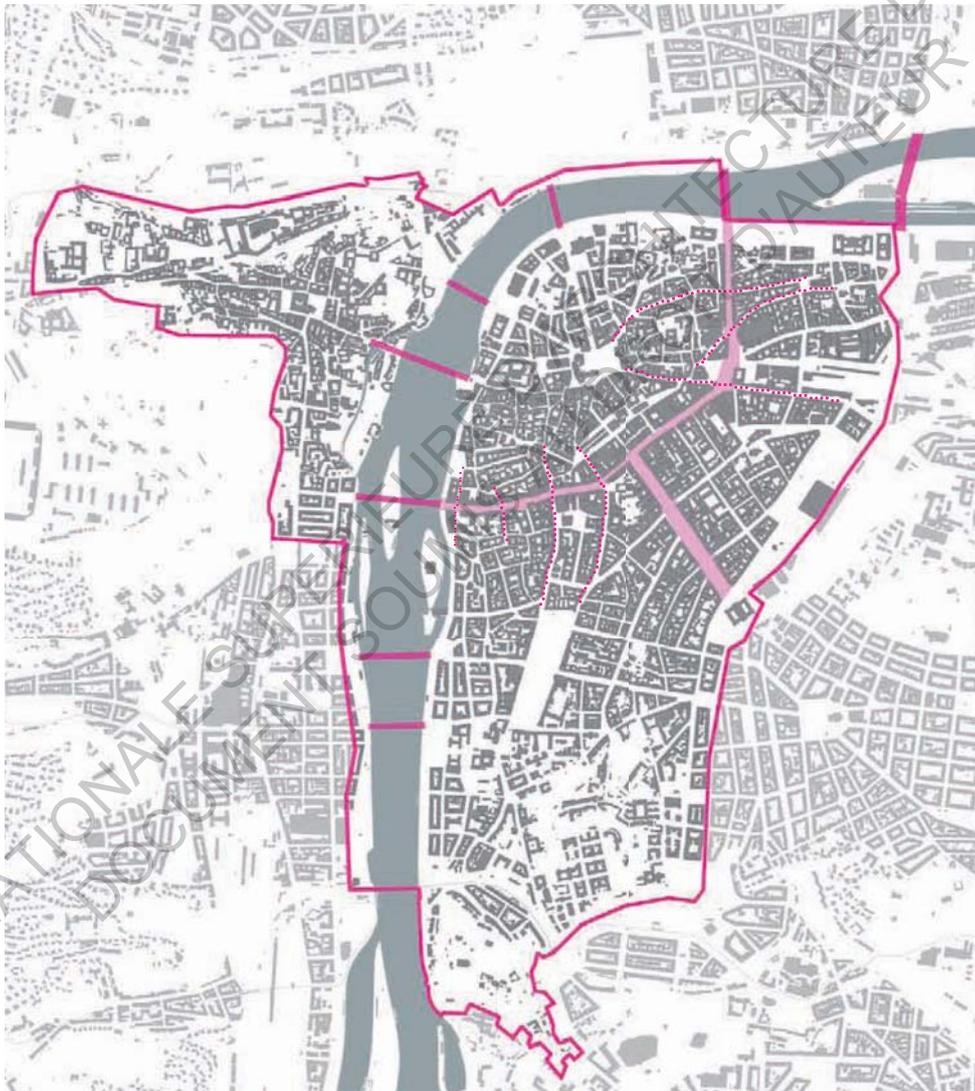
des conséquences positives sur la construction de bâtiments majeurs dans la ville. En effet chaque fois qu'un des deux construisait un nouveau monument, l'autre rivalisait en faisant de même. C'est le cas du Théâtre National; «Národní Divadlo». Avant sa construction, les deux peuples devaient se partager le Théâtre des Etats (« Stavovské Divadlo ») situé depuis 1783 sur l'ancien marché aux fruits (« Ovocny trh ») et le Théâtre de la Nouvelle Ville. Les représentations de chacun alternaient entre Tchèques et Allemands. Dès lors, la construction de leur propre théâtre tchèque était devenue une obsession patriotique. Parce qu'à l'époque tout le monde parlait Allemand dans la ville, cette langue était demandée pour trouver du travail, même les noms des rues ont changé pour un système allemand. La langue tchèque se perdait. Alors les Tchèques ont développé un sentiment de réveil national, ils voulaient prôner leur propre culture contre cette « Germanification » de leur patrie et la phrase célèbre de l'époque était « ce qui est Tchèque est bon ». La construction de ce théâtre était donc vitale pour l'entretien de ce sentiment d'appartenance à une patrie. En 1851 le site a été acheté, au bout de la promenade qui était leur emblème ; Národní třída. Ce site sur les berges du Vltava comportait une ancienne usine à sel. La construction, entièrement financée par des dons de la population tchèque, a démarré en 1868. En 1881 il a enfin été achevé, mais hélas un incendie a ravagé l'édifice juste avant son ouverture. Qu'à cela ne tienne, les Tchèques ont montré là toute leur détermination à voir ce bâtiment érigé, en re-collectant des fonds en un temps record, et en reconstruisant le monument en moins de deux ans, qui verra sa première œuvre jouée en 1883. Le premier opéra joué, Libuše du compositeur Tchèque Smetana, retrace le mythe de la naissance de la nation locale et impulse par la même occasion la renaissance de la culture tchèque. Dans les mêmes temps, les rives du Vltava sont devenues l'espace privilégié pour y implanter les institutions publiques, et on y trouve aujourd'hui le Ministère du Commerce, l'Ecole des Beaux-Arts, l'Université de Droit de l'Université Charles et la bibliothèque municipale. Encouragées par la prestance de ces édifices, les berges ont vu pousser des élégants bâtiments art nouveau et néo-renaissance tout le long, dont on peut encore profiter aujourd'hui.

Aujourd'hui le Vltava a hélas retrouvé un peu de son statut utilitaire d'autrefois, car y ont été construites de grandes routes tout le long des berges. A cause de ce trafic intense, et du fait que les bâtiments attenants soient d'usage résidentiel ou institutionnel majoritairement, les visiteurs peinent à trouver la motivation pour venir s'y balader. Dès qu'on sort du centre-ville, les rives sont toujours des espaces non utilisés, des « arrières

cours » de la ville, même si cela tend à changer, par la création de promenade piétonne et cyclable tout le long. Ainsi, les quais et les ponts ont favorisé grandement la liaison entre les deux rives et la valorisation de la rivière, mais celle-ci pourrait être aujourd'hui encore mieux exploitée.

Pour conclure, les changements qu'aura subi Prague à cette époque quant à son harmonisation intra-muros sont phénoménaux. L'élément le plus flagrant, encore aujourd'hui est l'homogénéisation de l'apparence des façades baroques. Mais c'est aussi dans cette même période que les deux rives se sont tissées entre elles par de nombreux ponts, que la rivière a été revalorisée, et surtout que les anciennes douves de la première muraille ont été converties en promenade. Cette interface entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville, qui ne cessera de prendre de la valeur jusqu'à aujourd'hui, prouve que désormais il y a une cohérence entre les différentes cités de la Prague médiévale.

- Continuité des voies de la Vieille Ville vers la Nouvelle Ville
- La Croix d'Or sur le tracé de l'ancien mur et La Place Venceslas
- Ponts; liens entre les deux rives
- Zone protégée par l'UNESCO; unité des cités médiévales



Interfaces tissées entre les villes, noyau médiéval unifié.

4. Les cités aujourd'hui ; Entre homogénéité et singularités.

La Prague médiévale est appelée ainsi, en opposition au développement de Prague sous l'ère industrielle, au 19^{ème} siècle. Il s'agit donc de l'expansion urbaine ante-industrialisation. Hors, celle-ci était contenue jusqu'alors par les murs créés sous Charles IV en 1348. La Prague médiévale correspond alors à la Vieille Ville, Josefov, la Nouvelle Ville, le Petit Côté et Hradčany (Vyšehrad ayant peu participé à l'épanouissement urbain majeur de Prague, il ne sera pas mentionné ici.). Celles-ci ayant fusionnées en 1784, elles agissent depuis comme les membres d'une seule grande ville ; Prague. Des transformations ayant pour but d'articuler tous ces membres entre eux ont été exécutées très vite. Mais qu'en est-il aujourd'hui, ces transformations ont-elles résultées à une homogénéisation de Prague, formant un tout sans nuances? Existe-t-il encore des caractéristiques spécifiques à chaque? Les interfaces entre les différentes cités sont-elles liens aujourd'hui ? L'interface majeure est celle créée par la destruction du mur entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville, celui-ci a été transformé brillamment en lien. Dans sa globalité, la Prague médiévale présente une certaine cohérence qui n'a cependant pas annihilé les caractéristiques de chaque membre.

Interface tissée entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville ; La Croix d'Or, centre de la vie urbaine.

Lorsque les douves des premiers remparts ont été comblées puis transformées en promenade, cela a inversé totalement la fonction du lieu ; en passant d'un dispositif de défense, et donc de rupture, à celui d'articulation, de soudure entre deux entités différentes.

Après avoir été planté d'arbres, le boulevard n'a cessé de s'accroître en notoriété, pour devenir au 20ème siècle, avec la place Venceslas adjacente : La Croix d'Or. Mais entre son utilisation de promenade bourgeoise et son aspect actuel, celle-ci est passée par plusieurs étapes.

En 1850 le Burgrave Chotek a planifié la construction d'un nouveau réseau d'artères principales pour la ville. Le premier ring a vu le jour sur le tracé de la promenade. Ce sera une rue de distribution majeure dans la ville pendant presque deux siècles, avant que celle-ci devienne piétonne en 1984. Pendant ce temps, l'importance de la Croix d'Or n'a cessé de grandir. L'arrivée en 1875 du premier tram de la ville s'est faite ici, au croisement des routes Na Příkopě et Na Můstku, en bas de la place Venceslas. Alors simultanément l'activité commerciale s'y est développée, puis l'activité financière. Au moment de la période d'avant-guerre, les premiers centres commerciaux s'y étaient installés. Le « centre-ville » s'est donc déplacé ici, à ce carrefour entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville. La Croix d'Or était devenue et est encore la place centrale de la ville. C'est la zone active commerciale administrative et touristique. Devenu lieu des institutions de la finance, c'est à la fois le « Wall Street » et la « 5ème Avenue » de Prague. Elle mixe brillamment les aspects extrêmes du consumérisme Occidental ; les activités touristiques, les activités financières (banques) les restaurants, hôtels modestes ou 5 étoiles, cinémas et les boutiques de luxe ou magasin de souvenirs. Et tous ceux-ci opèrent dans des bâtiments historiques, ou reconstruits dans des styles tous différents des uns des autres, donnant à la Croix d'Or une allure de patchwork, qui assez étonnamment est un succès. Depuis sa création, la Place Venceslas est donc passée d'une place de marché à caractère rural, à une avenue citadine bouillonnante d'activité et de passants. Non contente d'être un centre financier, touristique et commercial, la place Venceslas est surtout le haut lieu de l'Histoire de la Prague moderne. En effet elle a été le décor de tous les événements qui ont chamboulé l'histoire de Prague depuis quelques décennies ; l'arrivée des troupes Nazies, celle des chars Soviétiques, les protestations étudiantes, la Révolution de Velours. Pour tout cela, cette place a dans le cœur des Tchèques une importance toute particulière, et l'expression d'argot « Václak » (du nom Tchèque « Václavské náměstí ») désigne aujourd'hui n'importe quelle place centrale partout ailleurs en République Tchèque. Ainsi, la Croix d'Or, qui accueille quelques 60 000 personnes par jour, à le même usage que lorsqu'elle a été créée en tant que promenade. Seulement, ce qui change ce sont les usagers ; la plupart étant des touristes. Les locaux s'y fauflent agilement, mais préfèrent de loin passer par des rues secondaires ou paral-

lèles, qu'au milieu de la foule de touristes. De même, le tracé de la Nouvelle Ville et donc de la Place Venceslas, six siècles auparavant, est encore adapté aux besoins actuels et est pleinement inclus à la vie urbaine. C'est même la jonction réussie avec la Vieille Ville.

Dans cette jonction avec l'ancien mur de ville, la Place Venceslas est bien sûr l'élément moteur qui a permis la réussite, mais d'autres rues de la Nouvelle Ville sont le prolongement des rues de la Vieille Ville. Par exemple, la Place de la République, « Náměstí Republiky » est la continuité de la rue Celetná (axe majeur de la Voie Royale). C'est aujourd'hui un carrefour urbain animé, qui héberge l'immense centre commercial Palladium (controversé quant à son intégration dans le tissu urbain). Il connecte donc efficacement les deux cités. De même, la grande rue de transports en commun Spálená continue la rue Husova dans la Vieille Ville. Enfin, les ponts marquant l'extrémité des anciennes douves projettent leur bras au travers du Vltava pour se lier à la rive gauche, dans le Petit Côté, au niveau de l'ancienne fortification aussi.

Ainsi les rues créées par Charles IV au moment de la construction de la Nouvelle Ville avaient pour but de coudre les deux villes voisines, et on peut voir qu'encore aujourd'hui cela a été efficace. En effet en se promenant d'une ville à l'autre, on ne remarque pas tout de suite qu'on a changé de ville, car la plupart des rues se prolongent et l'activité urbaine y est présente uniformément le long de tout l'interface. Par conséquent le souvenir du mur en lui-même a plutôt disparu, mais des traces matérielles sont encore les témoins de cette frontière physique.

La Tour Poudrière est l'indice de la démarcation entre les deux villes. Ancienne porte intégrée aux murs de ville, elle apparaît maintenant un peu incongrue dans le paysage urbain, pour le plus grand plaisir des touristes. Elle n'est pas la seule des tours de défenses encore sur pied, mais, malheureusement, les deux autres tours intégrées auparavant à la muraille sont aujourd'hui enfermées dans un bloc d'habitation, et donc non visibles depuis l'espace public. En dehors de ces tours, une église : « Saint Martin dans les Murs » rappelle que celle-ci était enchaînée au rempart. Cependant on ne voit pas distinctement de morceau de mur, c'est juste qu'un des pans de l'église était longée par l'enceinte. Par conséquent, l'ensemble de ces vestiges ne sautent pas aux yeux comme étant les ruines de l'ancien mur. Même pour la Tour Poudrière, ce n'est pas évident, car Prague contient beaucoup de tours solitaires, qui étaient autrefois des carillons

pour la ville (comme la Tour Henri). Donc les vestiges visibles du mur sont discrets, et la plupart des gens ont même oubliés son existence, tant il semble évident que la Vieille Ville et la Nouvelle Ville aient toujours été connectées par ce boulevard de Národní třída, Na Příkopě, et Revoluční.

Pourtant, suite au questionnaire que j'ai effectué auprès de professeurs ou étudiants de mon entourage principalement, certains détails diminuent le succès de l'interface entre les deux villes. Selon les sondages, la partie nord du boulevard, après la Place de la République, peine à être traversée à pieds. En effet, moins de connexions ont été faites dans le tissu urbain de cette partie-là, et aujourd'hui est fréquentée par un trafic et carrefour routier assez important. De plus on y trouve peu de bâtiments intéressants, rendant l'attrait pour ce lieu difficile. Un effort de conversion pourrait peut-être être fait pour améliorer ce passage du périmètre entre les deux villes.

Le deuxième point négatif relevé par l'enquête serait l'intégration des vélos dans la ville. En effet ceux-ci sont encore très timides dans Prague, car peu de voies leur sont aménagées. Pourtant le boulevard sur les douves est un lieu phare de la ville, et on mériterait d'y trouver des pistes cyclables, selon plusieurs interviewés. De même, malgré le fait qu'il s'agisse d'un carrefour majeur, les transports publics laissent un peu à désirer. Ils circulent efficacement tout autour du boulevard (correspondance de métro, nombreuses lignes de trams) mais ne franchissent pas l'ancienne ligne démarcative des murailles. Seul le métro y passe, mais aucun tram ne circule dans la Vieille Ville. En effet les rues étroites et sinueuses ne sont pas l'idéal, mais un système de transport plus adapté pourrais y être intégrer, afin de lier toujours mieux les deux villes voisines.

Pour conclure, l'élément clé de la transformation de la première muraille, donc frontière entre deux villes, en interface, est le boulevard de Národní třída, Na Příkopě, et Revoluční. Avec la Place Venceslas dessinée sous Charles IV en 1348, ils forment aujourd'hui la Croix d'Or, centre névralgique de toute l'activité urbaine commerciale, sociale et touristique. Il s'agit donc d'un véritable atout pour la ville, et celle-ci peut se féliciter d'avoir créé un lien pérenne, qui, malgré quelques bémols, fonctionne comme réelle articulation entre les deux entités. Si bien que, malgré les quelques vestiges d'un mur passé, on en oublie presque son existence, en pensant que ce boulevard a toujours existé comme tel. Une menace plane pourtant sur ce carrefour attirant ; c'est la prédominance de la vie touristique sur la

vie urbaine quotidienne. Ce cas de jonction entre deux villes voisines est le plus marquant, mais au niveau de la globalité de la Prague médiévale, on remarque aussi une certaine cohérence et homogénéisation entre toutes les cités, comme si elles formaient un tout compact et unique.

Prague médiévale homogénéisée ; Noyau de la Prague actuelle.

La Prague Médiévale correspond finalement à l'ensemble des villes intégrées à la nouvelle enceinte de Charles IV qui pour la première fois protégeait toutes les cités bâties. L'intégralité de cet ensemble urbain, intramuros à cette époque, forme aujourd'hui une sorte de bloc Baroque uni qui est protégé par l'UNESCO, dont les limites entre les anciens quartiers ont été atténuées par les liens du tissu urbain, et qui correspond aujourd'hui au « centre-ville » pour les Tchèques et les visiteurs, en opposition du reste de la ville.

Le premier élément qui les coalise ensemble est la zone de protection du patrimoine mondial de l'UNESCO. En effet, depuis 1992 l'intégralité de ce qu'ils appellent le « centre-ville » est protégé par l'organisme international. Et la superficie que couvre la protection correspond à la Prague médiévale. Aujourd'hui toute cette zone est soumise à des restrictions très strictes quant aux transformations urbaines et reconstructions qu'on peut y faire. Ainsi toutes les villes de la Prague médiévale ont été mises sur un pied d'égalité aux yeux de l'UNESCO, et ne forment qu'un seul ensemble soumis aux mêmes règles. Par conséquent, au fur et à mesure des reconstructions ou modifications qui s'y passent, l'ensemble tend à s'homogénéiser. En effet les règles visant à conserver ce qui existe dans toute la zone sauvegardée, les reconstructions tendent à se ressembler et à ressembler à l'ancien, et ne vont pas dans le sens de la diversité des cités entre elles.

Cela est aussi dû au fait que depuis la reconstruction Baroque de la ville aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles, l'apparence de l'architecture est harmonisée dans la ville, et toute la Prague médiévale a revêtu ce manteau. Toutes les façades des rues de cet ensemble sont maintenant plutôt similaires, et en s'y promenant, on a du mal à différencier dans quelle ville on est, en regardant l'architecture des lieux. Bien sûr les monuments sont des repères phares dans la ville, et indiquent si nous sommes dans tel ou tel quartier. Mais si on nous amène dans une rue Lambda sans nous dire où nous sommes, et que nous devrions alors trouver de quel quartier il s'agit seulement en regardant les bâtiments, cela n'est pas du tout évident au sein du bloc médiéval. Les restrictions dues au fait de l'appartenance à la zone protégée par l'UNESCO recommande donc l'entretien de ce style baroque, et privilégie peu la construction de bâtiments contemporains. En effet on peut citer des éléments d'architecture contemporaine tels que la Maison Dansante de Frank Gehry de 1994 sur le quai Rašín, et la Maison de la Vierge Noire, de style cubiste au bout du Marché aux Fruits, datant

du début du 20^{ème} siècle. Mais ces édifices d'un style totalement différent sont très rares dans l'enceinte UNESCO, et les constructions nouvelles doivent suivre des règles très strictes pour « ressembler à » l'ancien. Par conséquent la diversité n'éclot pas vraiment mais au contraire l'harmonie globale créée par la reconstruction baroque perdure, et tend à rendre ces quartiers à l'origine indépendants et différents, analogues plutôt que faire accroître les nuances qui les distinguent.

Les limites autrefois très strictes entre chaque quartier tendent elles aussi à disparaître, à la faveur d'un seul ensemble urbain homogène. L'interface la plus emblématique a bien sûr déjà été évoquée (la transformation des anciennes douves de la Vieille Ville). Mais la frontière du quartier Juif (Josefov) et de la Vieille Ville a elle aussi été modifiée. Suite à l'assainissement du ghetto, la quasi-intégralité du tissu existant a été supprimée, au profit de grandes artères ayant pour direction d'un côté la place de la Vieille Ville, et de l'autre la rivière. On se promène aujourd'hui de façon fluide d'un quartier à l'autre, et il est même difficile d'établir de nouveau ce qu'a été la frontière du ghetto juif, tant le réseau des rues a été chamboulé. On ne sait plus clairement si on est en dehors ou dans le quartier Juif. Les seuls indices sont bien sûr les synagogues et autres monuments qui ont survécus à l'assainissement, mais aussi les plaques des rues qui indiquent le nom du quartier dans lequel on se trouve. Sans cela, au niveau de l'interface entre les deux anciennes villes, on ne peut pas dire exactement où on est, tant Josefov a été connecté à la Vieille Ville par ses rues. La bordure entre les deux a été dissoute au profit d'une meilleure articulation urbaine.

Même si la rivière forme une frontière naturelle irréversible et évidente, la Prague médiévale a aujourd'hui cousu des liens entre ses deux rives, par les nombreux ponts qui ont jeté leurs bras au-dessus du Vltava, dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle. Les extrémités des anciennes murailles sont aujourd'hui prolongées par ces ponts, reliant la Vieille Ville et la Nouvelle Ville au Petit Côté et à Hradčany. Ainsi le Vltava semble moins être une frontière infranchissable comme autrefois, et au contraire participe à interconnecter les cités entre elles. On peut d'ailleurs noter que, au détriment des autres parties de la ville, la quasi-totalité des ponts est située dans l'enceinte de la Prague médiévale, accentuant toujours plus cet aspect de bloc compact uni, en opposition avec le reste de la ville.

Aujourd'hui cette Prague médiévale est un noyau si dense et fort comparé au reste de la ville, qu'elle correspond même, dans l'esprit des Tchèques, à l'intégralité de Prague. En effet, tous ceux qui habitent en dehors des limites de la Nouvelle Ville (donc en dehors de la Prague médiévale) disent qu'ils n'habitent pas à Prague, et utilise l'expression « Aller à Prague » quand nous utiliserions « aller dans le centre » en français. C'est donc plus fort encore que d'aller dans le centre-ville, c'est complètement aller dans la ville, comme si on franchissait encore les portes des fortifications d'autrefois. Alors, par cette appellation, l'intégralité de l'ancienne ville intra-muros est considérée comme le centre-ville, et forme un tout unifié.

L'enquête que j'ai effectuée montre elle aussi une tendance à appeler «centre-ville » ce qui appartient à l'intérieur des murs de la Nouvelle Ville. Une seule zone semble cependant ne pas faire partie du centre selon la majorité des personnes questionnées : la partie Sud de la Nouvelle Ville. En effet, il s'agit de la zone qui a été la plus longuement à l'état rural, et, contrairement au reste de la Nouvelle Ville, a mis longtemps avant d'être habitée et construite. Ce sont peut-être les raisons pourquoi encore aujourd'hui elles tardent à faire partie du centre-ville. Cependant, une autre cause semble être plus probable au rejet de cette partie de la ville, mais celle-ci sera évoquée dans la deuxième grande partie de ce mémoire.

Pour conclure, la Prague médiévale intra-muros du 14^{ème} siècle correspond encore aujourd'hui au centre-ville de Prague dans les mentalités, comme si l'ancien mur existait toujours et que franchir les portes correspondait à entrer dans la ville. Cependant contrairement au Moyen Age, les cités regroupées par le mur, autrefois indépendantes ce sont harmonisées, avec un style de façade commun et des liens se sont créés par le réseau des rues. Ainsi elles forment aujourd'hui un noyau dur compact, tissé et unifié. Et même si les frontières strictes d'autrefois tendent à disparaître aujourd'hui, chaque ville originelle a conservé des nuances, et sont reconnaissables sous certains aspects.

Persistance des cités originelles comme entités indépendantes ; Singularités, vers une nouvelle sorte de démarcation.

La ville intra-muros du Moyen Age a conservé son statut de centre-ville et s'est homogénéisée de l'intérieur. Pourtant le souvenir des villes comme entités indépendantes les unes de autres existe encore aujourd'hui, même si ce n'est plus sous la forme d'un mur matériel comme autrefois, mais par la toponymie, ou encore le tissu urbain. Cette partie apporte une réflexion sur la persistance des cités originelles comme entités particulières les unes des autres, et amène à la proposition d'une nouvelle sorte de frontière : la cité-touristique.

Même si les cités d'origines ont été harmonisées et liées dans un tout au fur et à mesure, le souvenir de chacune d'entre elles comme entité autrefois autonome persiste encore aujourd'hui. En effet, la preuve principale est qu'on utilise encore les noms de chacune de ces villes, et que ceux-ci indiquent aujourd'hui les quartiers reprenant l'empreinte de la ville correspondante. Par conséquent, sur n'importe quelle carte de la ville, on retrouve les noms de Staré Město (Vieille Ville), Nové Město (Nouvelle Ville), Mála Strana (Petit Côté) et Hradčany en caractère d'imprimerie. De plus, les plaques des rues de toute la ville indiquent elles aussi à quel quartier cette dernière appartient. On retrouve alors les noms des anciennes cités dans chaque rue. Ceux-ci permettent alors de redéfinir l'ancien emplacement des cités, si on prend le temps de regarder à quel quartier appartient chaque rue.

De la même façon, même si les murs qui délimitaient les frontières entre chaque ville originelle ont disparu, leur souvenir est encore présent, par la toponymie des lieux principalement. En effet, les noms des rues ayant très peu changé depuis leur création, ceux-ci ont gardé l'empreinte des caractéristiques des lieux qu'ils définissaient. On retrouve alors à la frontière entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville le boulevard «Na Příkopě», qui indique que ce dernier a été construit sur un fossé. La station de métro « Můstek » et la rue adjacente « Na Můstku » rappellent aussi qu'un pont (encore visible dans la station) franchissait ici le fossé. L'église « Sv. Martin Ve Zdi » (Saint Martin dans les murs) remémore l'appartenance de cette dernière à la fortification disparue. Sur la rive gauche, l'ancienne muraille de Hradčany trouve son souvenir dans le nom de l'hôtel «U Brány», qui indique que ce dernier est construit à l'emplacement de l'ancienne porte qui franchissait les remparts. Ces souvenirs ne sont bien sûr pas compréhensibles par la majorité des touristes, qui ne comprennent pas la langue locale. Mais pour les Tchèques, cette toponymie est le témoin de frontières passées qui perdurent encore dans les mémoires, même si le souvenir du mur en lui-même a plus ou moins disparu. Cela est ressorti aussi par le sondage auquel j'ai procédé. Tout le monde était capable de dire où était la Vieille Ville et la Nouvelle Ville, mais situer les murailles de la ville semblait moins évident quoique plus ou moins exact dans la moitié des cas. Cependant, un bémol doit être posé quant à la véracité du sondage dans le sens où la plupart des personnes interrogées viennent de l'école d'architecture, il est donc plus ou moins facile pour eux de répondre à ce genre de questions. Donc la question des murailles par le sondage n'est peut-être pas la plus parlante. Par contre, le tissu urbain est lui indéniable, et prouve la différence des cités à l'origine.

Bien que les interfaces entre les différentes entités soient aujourd'hui des liens, et que les rues aux alentours se lient les unes aux autres, la quasi-totalité du tissu de chaque ville n'a pas été modifiée. Par conséquent on peut voir les caractéristiques urbaines de chaque cité, qui ainsi apparaissent sur le plan. La Vieille Ville est caractérisée par des rues étroites et sinueuses, organiques, qui semblent ne respecter aucune hiérarchie, et qui montrent l'aspect spontané de son développement. En opposition, les rues de la Nouvelle Ville sont régulières et droites, et dont la largeur dépend de l'utilisation. Il y a donc une hiérarchie des boulevards, et on sent bien que cette ville a été planifiée, dessinée. Les espaces publics sont aussi traités différemment. La Place de la Vieille Ville est le seul noyau de la cité primitive, duquel partent les rues en rayonnement. La Nouvelle Ville est organisée autour de trois grandes places reliées entre elles, qui quadrillent ainsi l'ensemble du territoire. Dans le parcellaire, on remarque que la Nouvelle Ville est beaucoup plus aérée, mais avec des blocs plus vastes. Dans ces blocs serpentent les célèbres « Pasáž » (passage en français), marques de fabrique de la Nouvelle Ville, qui sont des réels espaces publics circulant au rez-de-chaussée des blocs construits et servant de raccourci pour aller d'un endroit à l'autre dans la ville. Ces « Pasáž » n'existent pas dans la Vieille Ville, et fait valoir les différences entre les deux cités.

Ainsi, alors que la Vieille Ville est formée de très nombreuses rues étroites et petits blocs construits, en opposition, la Nouvelle Ville possède de vastes espaces publics et des grands blocs, mais ceux-ci sont traversés par des boyaux intrinsèques à la Nouvelle Ville, les « Pasáž ». Finalement, les deux cités sont donc radicalement opposées par leur tissu urbain, et sont donc facilement différenciables (au moins en plan) à ce niveau. De la même façon Josefov tranche par ses rues larges et droites datant de l'assainissement, mais il est moins évident de retrouver la limite d'avec sa voisine. Sur la rive gauche, les deux cités (le Petit Côté et Hradčany), ont finalement une frontière commune très limitée, car le Petit Côté s'étale tout en longueur le long du Vltava. De plus la ville de Hradčany est posée sur la colline, le relief la distingue donc de sa voisine. Il est donc assez facile de les démarquer l'un de l'autre, par la forme de la ville et par la topographie. Cependant on peut aussi remarquer leur différence par le tissu urbain, le Petit Côté étant une ville planifiée, ses rues sont donc régulières et droites, alors que les rues de Hradčany, qui est posé sur la colline, serpentent le long de la pente.

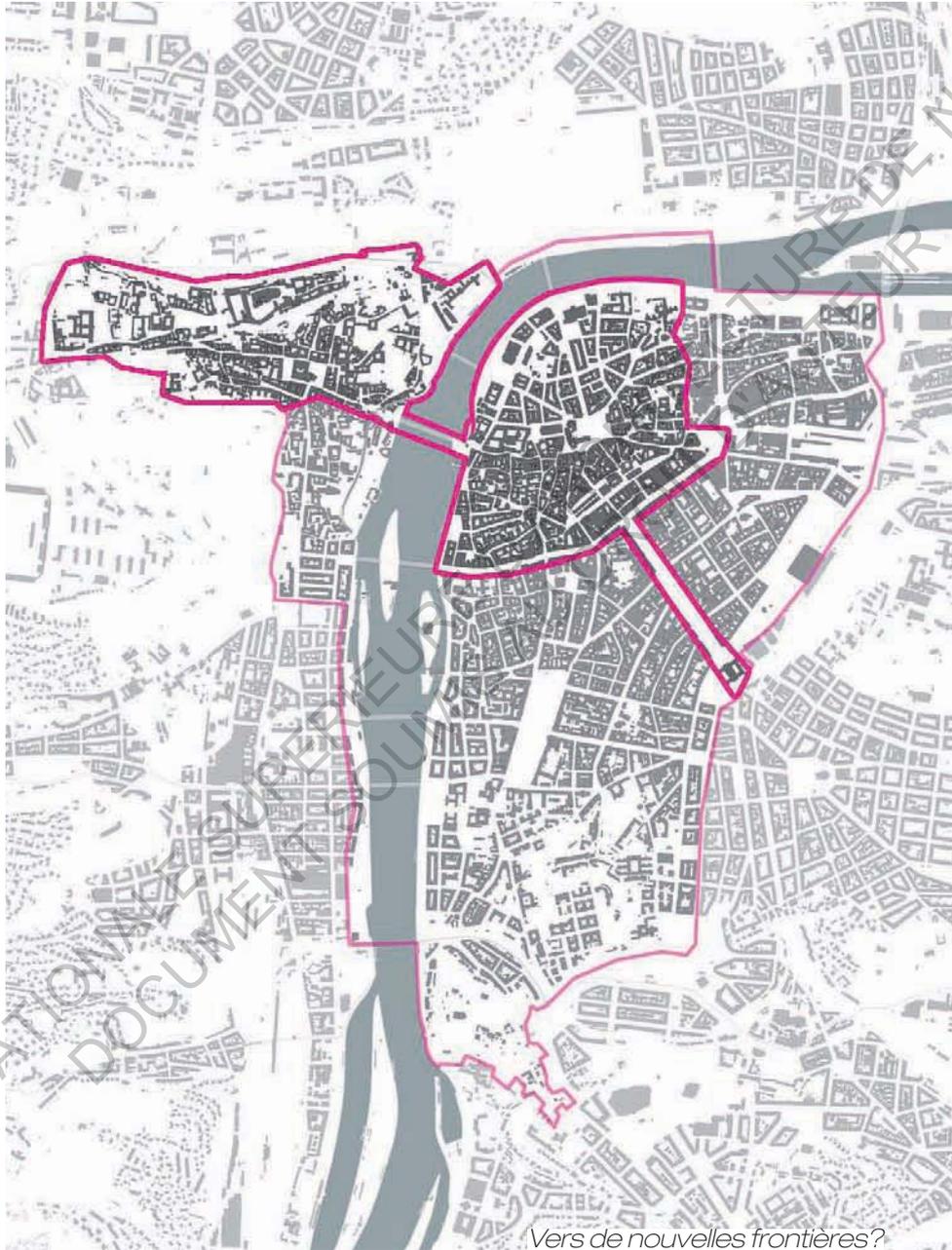
Hormis la toponymie et l'urbanisme, ce sont bien les activités qui se passent dans ces villes qui les différencient. Cet aspect est un peu plus difficile à cerner, car moins délimité, moins identifiable. Mais on peut réussir à dégager certains grands points tout de même, qui séparent les cités entre elles à l'intérieur du bloc médiéval, dont l'activité divisant le plus est : le tourisme.

Selon le sondage effectué, la question des activités dans la ville est très claire. A l'intérieur du bloc médiéval, on trouve des zones distinctes où se passent : l'activité touristique, l'activité nocturne et l'activité résidentielle. Selon les personnes questionnées, les noyaux durs de l'activité touristique se trouvent autour des monuments du château de Hradčany, du Pont Charles, de la Place de la Vieille Ville et de la Place Venceslas. La zone globale englobe bien sûr les alentours (le Petit Côté, Josefov) mais ne s'étale pas beaucoup plus. Cela est vérifié par les différents guides touristiques que j'ai pu voir, qui recommandent tous ces sites-là majoritairement, puis le périmètre un peu plus large. Ainsi l'activité touristique relie la Vieille Ville à la Nouvelle Ville, mais seulement dans la Croix d'Or. Le tourisme de masse ne s'étend absolument pas à la globalité de la Nouvelle Ville, contrairement à la Vieille Ville, où l'on peut croiser des étrangers armés de leur appareil photo un peu partout.

L'activité nocturne semble répéter un peu le même zonage ; on trouve principalement les lieux pour sortir et faire la fête dans la Vieille Ville et sur Venceslas square, plus dans le quartier périphérique de Žižkov. Hormis ce dernier, la Vieille Ville et la Nouvelle Ville sont donc de nouveau liées par la Croix d'Or, mais son aura ne dépasse pas ses propres limites, et finalement la Vieille Ville et la Croix d'Or adjacente forment comme une nouvelle entité.

A cause du tourisme, la Vieille Ville a dû s'adapter, se transformer. En effet, suite à l'ouverture des frontières et la libération du communisme de la République Tchèque en 1989, Prague a dû faire face à une invasion touristique. La victime principale en a été la Vieille Ville. N'étant pas préparée à une telle « ruée vers l'or », les changements rapides et spontanés pour répondre à la touriste-mania et pour l'appât du gain se sont fait sans règles vraiment, et ont aujourd'hui dénaturé le quartier historique. En effet la Place de la Vieille Ville, qui jusque-là était une place de marché, n'est plus qu'une vitrine et un décor où se passent des animations de style Disney Land pour distraire les visiteurs. De même les rez-de-chaussée, anciens commerces ou services de proximités se sont transformés en restaurants et en cafés, ou majoritairement en boutiques de souvenirs bon marché, où les vitrines clinquantes et criardes jurent avec l'environnement historique. Tous ces changements ont bien sûr des fondements économiques, car il était bien plus intéressant de vendre son café trois fois le prix à un Français en vacances, qu'au prix normal pour un local. Par conséquent, petit à petit la Vieille Ville a perdu tous les services et attraits pour être un quartier résidentiel. Les habitants ont quitté peu à peu l'endroit, les prix devenant trop élevé, ou le bâtiment transformé en hôtel... Aujourd'hui les Pragois n'habitent plus la Vieille Ville, pourtant berceau de leurs origines. C'est un peu comme si elle n'était plus vraiment Tchèque, qu'elle ne leur appartenait plus vraiment. Suite au dépeuplement, la Vieille Ville fait aujourd'hui face à une stagnation du développement. La menace majeure, qui est déjà en action, est la transformation de la Vieille Ville en musée, où toute vie urbaine quotidienne a quitté les lieux.

Cette dualité entre les touristes et les habitants serait selon mon point de vue à l'origine de la création d'une nouvelle sorte de frontière. Comme si une nouvelle ville prenait place petit à petit, comprenant la Vieille Ville et la Place Venceslas. Ici seuls les visiteurs pourraient s'y promener, et cette partie de la ville représente pour eux l'intégralité de la ville de Prague. En effet, ne dépassant que rarement cette limite, les vacanciers vont rentrer chez eux avec comme image de Prague que cette zone seulement. Les habitants sont encore pourtant très attachés à la Vieille Ville, centre historique de Prague, mais n'aiment pourtant pas s'y promener, au moins en journée, à cause des touristes. Ainsi même si la Croix d'Or est un succès quant au lien qu'elle a créé avec la Vieille Ville, celle-ci a part la même occasion apportée la « maladie touristique » de la Vieille Ville, qui tue petit à petit la vie urbaine quotidienne de l'endroit. Bien sûr le tourisme n'est pas que négatif, bien au contraire. L'aura et les rentrées que cela apporte à Prague lui sont évidemment bénéfiques. Mais dans le cas de la mixité des usages, le tourisme peine à laisser de la place à la vie qui s'y passait avant. Ainsi une sorte de nouvelle ville multinationale est formée par l'association de la Vieille Ville et la Croix d'Or, où les Tchèques sont laissés en marge. Cette situation pourrait être améliorée par la ville, si elle tentait de mixer plus les usages, alors, tout en étant touristique la Vieille Ville retrouverait un vrai statut résidentiel et une vraie vie urbaine animée, comme à ses origines.



Vers de nouvelles frontières?

Conclusion de la première partie:

Pour conclure, la Prague médiévale intra-muros forme aujourd'hui un noyau dense considéré comme le centre-ville. A l'origine, Prague était formée de cinq villes indépendantes : Vyšehrad, Hradčany, la Vieille Ville, la Ville Juive et le Petit Côté. Celles-ci coexistaient simultanément, sans interférer les unes avec les autres. En 1348 la création de la Nouvelle Ville allait engendrer un développement majeur de Prague. Une nouvelle enceinte allait être construite; encerclant toutes les cités jusque-là indépendantes, et les unissant sous une même administration. En passant d'un statut autonome à unifié, ces villes se sont donc harmonisées entre elles, et ont transformé les frontières voire murs qu'elles avaient en commun, en articulation. L'exemple majeur de cette transformation d'anciens remparts pour créer un lien, est le boulevard qui court aujourd'hui sur les voies Národní třída, Na Příkopě, et Revoluční et forme avec la Place Venceslas : la Croix d'Or. Par soucis d'unité, la ville a aussi revêtu un manteau commun Baroque qui donne aujourd'hui à ses rues une apparence homogène. Les différentes cités se sont donc harmonisées, liées entre elles, si bien qu'elles semblent former une seule entité sous différents aspects correspondant au «centre-ville» de Prague.

Cependant le souvenir de leur passé en tant que villes indépendantes est encore bien présent et préservé, par la toponymie, ou par le témoignage des tracés urbain. Les usages qu'on trouve créent eux aussi des nouvelles frontières, principalement le tourisme, qui a transformé la Vieille Ville et la Croix d'Or en sorte de musée, instaurant comme une nouvelle sorte de limite où s'activent les visiteurs, mais où les Tchèques ont désertés les lieux. La globalité de cet ensemble urbain moyenâgeux fonctionne malgré tout bien, et a réussi à créer un tout dynamique et cohérent, tout en respectant les nuances de chaque cité primitive.

Ainsi ce noyau médiéval allait perdurer dans ses murs, jusqu'à l'arrivée des faubourgs de l'ère industrielle, au 19ème siècle. La ville a connu alors une seconde grande étape de son développement urbain, hors les murs. Cela allait donc créer de nouvelles frontières et limites physiques et culturelles, au sein de l'agglomération.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

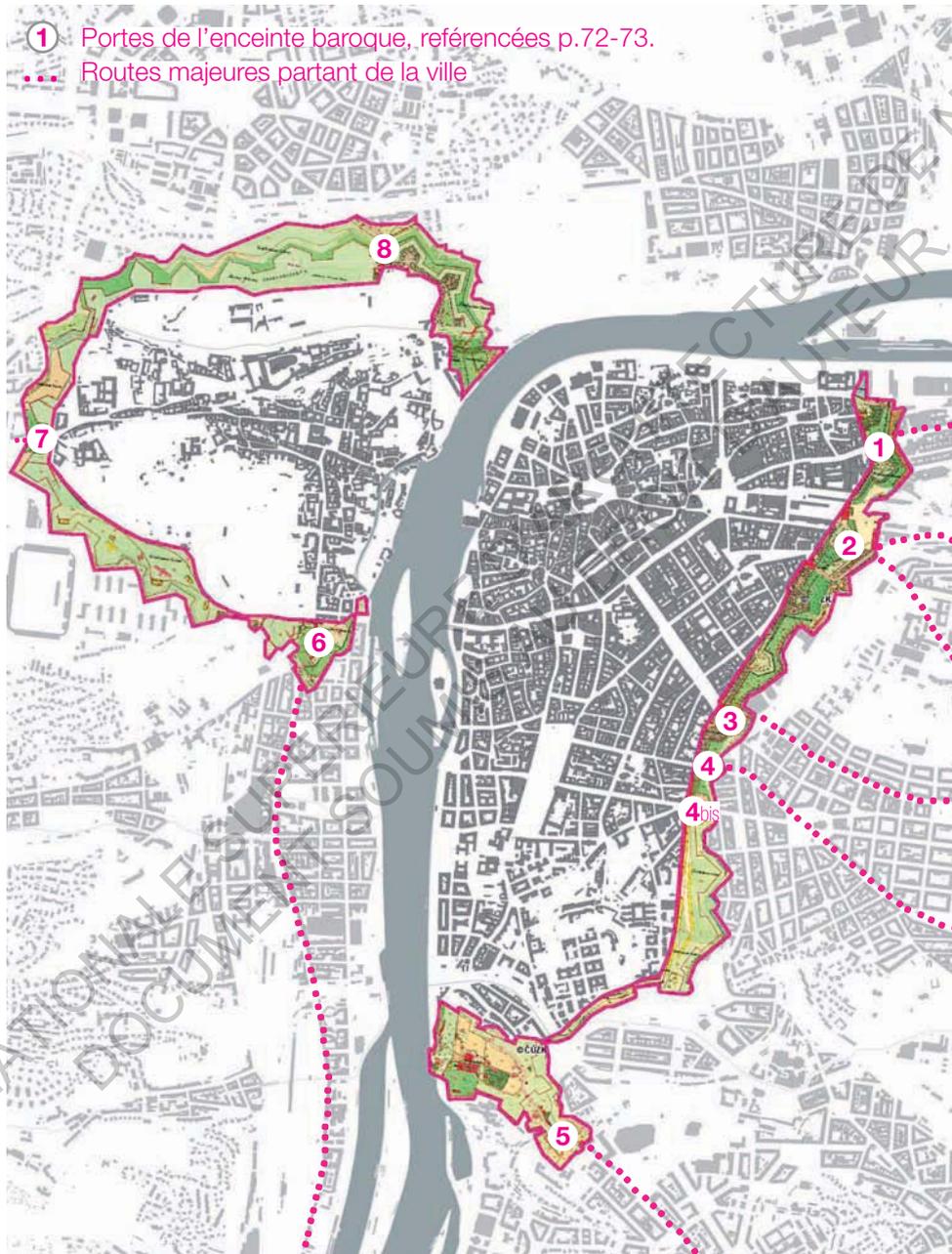
PARTIE 2:

La disparition des fortifications baroques ;
Des prémices d'une articulation entre la Prague médiévale et les faubourgs industriels, à la scission par les altérations sous l'ère communiste.

Après le développement de la Nouvelle Ville, l'agglomération de Prague allait contenir son expansion au sein des murs de cette dernière, jusqu'au 19^{ème} siècle. En effet, ce n'est qu'avec l'arrivée de l'ère industrielle que la ville allait connaître un nouvel accroissement dynamique, que les murs n'arriveraient plus à contenir. De nombreux faubourgs industriels se sont donc accumulés derrière les murs de la ville, de façon indépendante, en fonction des besoins. Ces faubourgs ont ensuite obtenu le statut de ville, et revendiquaient avec fierté leur autonomie. Au moment de la destruction des fortifications de la ville, les anciens espaces intra et extra-muros se sont donc faits face.

Comment la Prague médiévale a-t-elle été liée puis déliée à ses anciens faubourgs ?

Dans un premier temps j'expliquerai alors le développement de l'ère industrielle, puis les transformations initiales du mur qui articulaient les espaces intra et extra-muros. J'évoquerai alors les modifications de cette articulation en rupture sous l'ère communiste, et enfin les conséquences qu'elles ont eu sur la distinction actuelle marquée entre la Prague médiévale et industrielle.



Le complexe des nouvelles enceintes baroques du 17^{ème} siècle.

1. L'expansion urbaine extra-muros de l'ère industrielle; La naissance de faubourgs entre indépendance et raccords.

Depuis le 14^{ème} siècle et la création de la Nouvelle Ville, l'expansion urbaine n'a pas dépassé la limite de ses murs. Cette fortification, à l'origine gothique, a été transformée en un véritable complexe urbain qui recouvrait une grande surface en périphérie de la ville. C'est face à ces murs que les premiers faubourgs, dus à l'entrée dans l'ère industrielle, ont fait leur apparition. Ayant obtenu par la suite le statut de ville, ils affichaient fièrement leur non-appartenance à la ville intra-muros, ce qui n'empêchait pas qu'ils soient finalement unis à cette dernière.

La forteresse baroque : Un nouveau complexe « espacivore ».

Pour comprendre le développement qui s'est effectué au début de l'ère industrielle à l'extérieur des frontières de la ville, juste en dehors des fortifications, revenons un peu sur les détails du mur en lui-même. Celui-ci encerclait donc, depuis la création de la Nouvelle Ville au 14^{ème} siècle la globalité des cités construites jusqu'alors. La muraille initiale construite sous Charles IV, était de style gothique, et plutôt mince. Elle était formée de remparts flanqués de tours à intervalles réguliers, et précédée d'un fossé. Cette enceinte allait être remplacée par la suite par un complexe beaucoup plus « espacivore » : la forteresse baroque.

Un tournant majeur correspond à la fin de la guerre de Trente ans, en 1649. Celle-ci a révélé l'insuffisance des remparts gothiques de la ville, et l'Empereur Ferdinand IV décrète la construction de nouvelles fortifications, bien plus imposantes en 1653. A cette période correspond aussi le renouveau baroque de la ville, suite à la réintroduction massive de l'Eglise catholique. Ainsi les nouvelles fortifications construites prendraient part à ce renouveau, et feraient de Prague une véritable forteresse baroque.

Dans l'idée initiale, deux sites devaient par la même occasion, devenir des citadelles : Vyšehrad, et Petřín. Finalement seul Vyšehrad a été

transformé en citadelle, engendrant la démolition quasi-totale de la ville qui y était installée, et de tous les bâtiments présents à cet endroit. C'est pourquoi aujourd'hui la cité de Vyšehrad n'est plus qu'un souvenir historique.

Les travaux commencèrent sur la rive droite en 1653 et ils se sont achevés en 1730 par les quartiers du Petit Côté et de Hradčany. Les remparts s'étendaient depuis Vyšehrad, par l'actuelle rue Na Slupi vers Karlov, longeaient ensuite les actuelles rues Sokolská, Mezibranská et Wilsonova avant de s'arrêter au bout de la rue Těšnov au niveau de la rivière. Sur la rive gauche de la Vltava, ils continuaient aux pieds du plateau de Letná, entouraient le château sur la rue Na Valech (qui signifie, « sur les remparts ») et traversent encore la colline de Petřín, un peu à l'ouest de la rue Strahovská. Une vingtaine de bastions polygonaux avec un fossé derrière viennent renforcer la totalité des remparts. Ceux-ci sont dénommés d'après les saints patrons et existent encore en grande partie sur la rive gauche. Ces bastions prismatiques en saillie avaient un rôle défensif, ils permettaient d'effectuer des tirs latéraux sur les attaquants. Un nouveau dispositif pour les portes de ville a été créé changeant les routes menant à Prague par la même occasion. Celles-ci sont au nombre de 8 : 5 sur la rive droite et 3 sur la rive gauche.

Voici où étaient situées sur le plan actuel de Prague les différentes portes, et les routes auxquelles elles menaient (cf carte p. 70) :

Sur la rive droite :

1-La **Porte de l'Hôpital** (ou Porte de Poriez) : au bout de la rue Na Poříčí. Elle tient son nom de l'hôpital St Paul qui s'y trouvait avant. Elle conduisait en Silésie (Sud-ouest de la Pologne) en Saxe (Est de l'Allemagne) par une route nouvelle, et vers le nord-est de la Bohême.

2-La **Porte Neuve** : au bout de Senovážné Náměstí. Elle débouche sur la route de Vienne et de Moravie.

3-La **Porte du Marché aux chevaux** : au bout de Václavské Náměstí (Place Venceslas). A cause de son importance majeure, la façade a été refaite en 1836. Elle ouvrait sur la route menant vers Kutna Hora puis se joignant plus loin à celle de Vienne.

4-La **Porte au Blé** : au bout de Žitná, ne conduisait à aucune grande route. 4 bis: Au bout de Ječná se trouvait une porte qui menait au marché au bétail, aujourd'hui Place Charles. Cette porte a été condamnée sous Léopold I en 1700 quand la place ne servit plus de marché, et que la Porte du Marché aux chevaux a été ouverte. Elle a longtemps été appelée **Porte Aveugle**.

5-La **Porte de Vyšehrad** : située au sud de la colline, elle menait sur la route de Linz et sur l'ancienne route de Vienne.

Sur la rive gauche :

6-La **Porte d'Ujezd** : au croisement des rues Ujezd et Plaská. Cette entrée de ville était elle aussi très important, et donc ouvragée et ornementée. Elle menait à la route de l'Empire , de la France et de la Saxe.

7-La **Porte de Strahov** ou Porte de l'Empire (parce qu'elle était autrefois la celle qui menait à l'Empire) : au milieu de la rue Dlabáčov. Elle était, avant la construction de la Porte d'Ujezd, la seule qui menait à l'Empire par une route escarpée, et donc la plus richement décorée. Mais elle est par la suite devenue obsolète. On peut encore voir aujourd'hui les restes du mur adjacent à la porte.

8-La **Porte Pisecká** : au bout de K Brusce, est encore là dans son intégralité, ainsi que les bastions qui l'entourent. Aujourd'hui elle sert de logis à un restaurant qui porte son nom.

Bien que constituant un élément du système de fortification, ces portes étaient pour la plupart belles et richement ornementées pour impressionner les visiteurs. L'accès à la plupart des portes se faisait par un pont-levis qui surplombait un fossé d'eau et qui se levait par des cordes, plus tard remplacées par des chaînes de fer. Elles étaient le plus souvent constituées de fortes grilles de fer qui permettaient de barricader la ville contre l'ennemi. Au passage de la porte, un droit de douane était collecté pour financer l'entretien global de l'édifice. Les portes restaient fermées la nuit, en temps de guerre ou pendant les épidémies de peste. A l'extérieur des murs, en plus du fossé existait une très large zone où aucune construction n'était tolérée : le glacis. Celui-ci permettait d'éviter les tirs des canons ennemis, et de voir ces derniers arriver aux pieds des murailles. Ainsi le complexe urbain immense des fortifications baroques faisait réellement de Prague une forteresse. La surface totale utilisée par les murs et le glacis correspond à plus d'une fois la surface de la Vieille Ville (Josefov compris). Un mur de ville étant toujours une zone militaire (car son but est de protéger et défendre la ville) la totalité de l'aire urbaine utilisée par l'enceinte appartenait à l'Etat. Et dans le cas de Prague, l'Etat correspondait à l'Empire d'Autriche.

Vers la fin de leur histoire, les remparts qui circulaient sur le dessus des fortifications, devenus obsolètes ont été réaménagés. C'est en effet en 1827 que le Burgrave Charles Chotek commence à transformer les remparts de la ville en promenade. Des centaines d'ouvriers, dans une saison où il manquait de travail, y trouvèrent de l'occupation et des revenus pour se nourrir. Cette promenade plantée jouissait de par la hauteur des remparts d'une vue imprenable sur la ville, et de l'air frais qui n'était pas bloqué par les murs. En 1838 la promenade s'étendait de la Porte Aveugle à la Porte de l'Hôpital, soit une grande partie du pan est du mur. C'était un endroit très fréquenté et très à la mode, avec les nouveaux boulevards sur les fossés de la même époque entre la Vieille et la Nouvelle Ville. Pourtant, l'intégralité

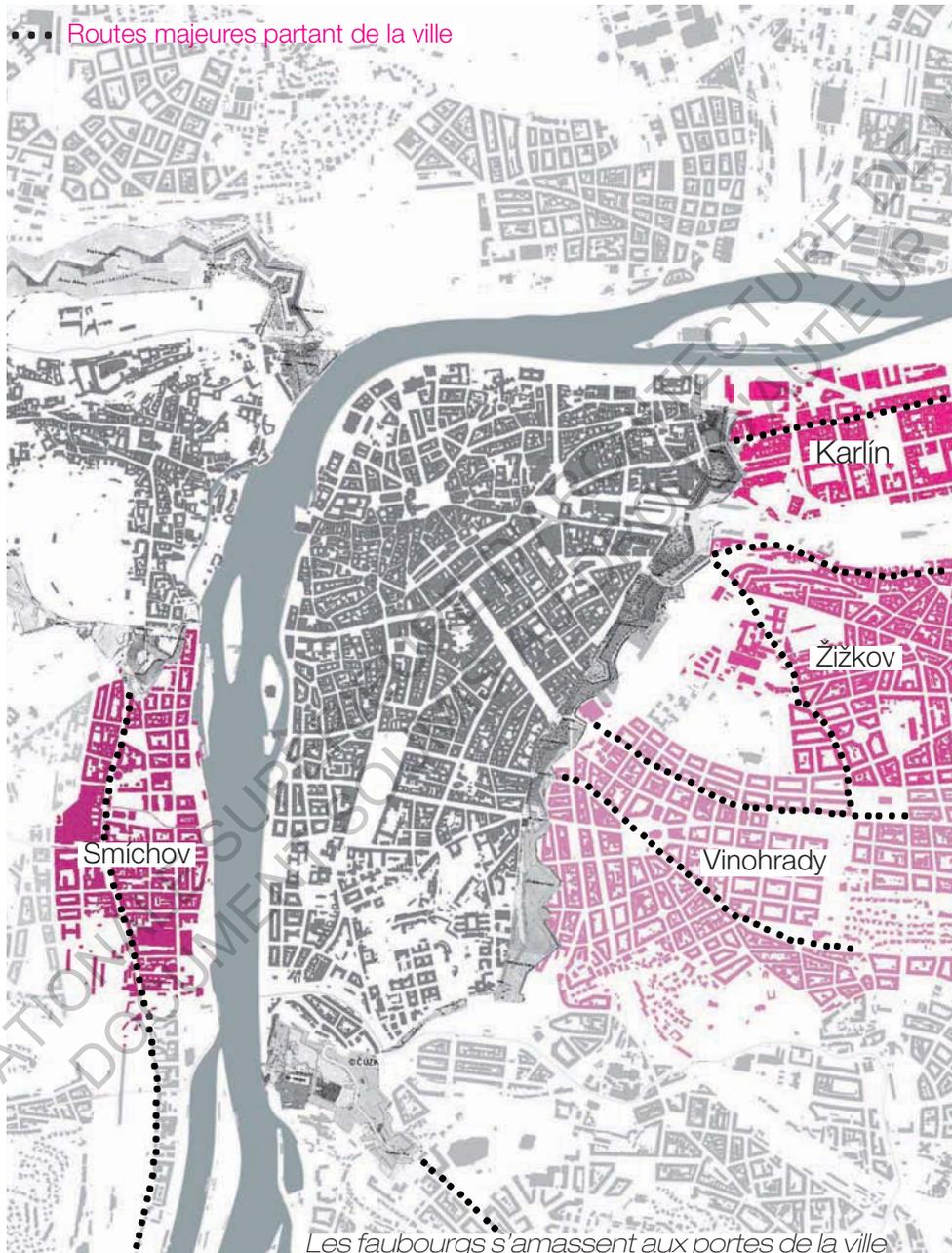
même de cette promenade qui reposait sur les parties bâties des fortifications, allait bien sûr totalement disparaître lors de la destruction du mur.

Cette immense surface des fortifications était donc utilisée tout de même dans un but public. Cependant elles restaient une frontière sans équivoque entre la Prague médiévale et la périphérie. Les fortifications baroques ont déterminé la forme de l'aire urbaine et contenu son développement intra-muros pendant trois siècles, jusqu'aux aurores de l'ère industrielle. Alors, l'espace enclos n'était plus suffisant, et la ville a dû se développer à l'extérieur des murs, mais le plus proche possible de lui, pour rester près du centre ; c'est le début des faubourgs industriels de Prague.

Les faubourgs de Prague ; L'expansion fulgurante de l'ère industrielle.

Après cinq siècles à se développer à l'intérieur des murs de la Nouvelle Ville, la ville va connaître une expansion fulgurante sans précédent avec l'arrivée de l'ère industrielle au 19^{ème} siècle. N'ayant plus la place de s'installer dans l'espace intra-muros, pour la première fois ce développement allait se faire juste à l'extérieur des murs, dans son périmètre le plus proche. Ainsi plusieurs villes allaient voir le jour en un siècle seulement, se collant à l'enceinte de l'agglomération médiévale.

Dans la seconde moitié du 18^{ème} et au début du 19^{ème} siècle, Prague est une ville provinciale endormie, où l'expansion urbaine et l'activité de construction connaissent une ardeur plus que modérée. Les premières étapes de l'industrialisation ont émergé dès les premières décennies du 19^{ème}, où les premières manufactures sont apparues dans le centre-ville. Elles se situaient le long de la rivière. L'eau était attractive car source d'énergie et artère de transport pour les fabricants. Mais très rapidement ces usines ont été relevées comme source de pollution dans la ville intra-muros, de plus s'ajoutait le besoin de surface résidentielle et commerciale. Peu après leur implantation, les industries ont été décalées dans les franges de la ville, à l'extérieur des murs, toujours près de l'eau qui était indispensable. Cependant le gros problème de la rivière à Prague était son instabilité. Ainsi des barrages ont été construits tout le long du cours d'eau, pour stabiliser son lit. Ces barrages ont été un succès quant au contrôle du Vltava, et on fait monter le niveau de l'eau de 4m. Le déplacement des industries à l'extérieur a diminué la pollution dans la ville, et arrangeait aussi les usines qui étaient de plus en plus demandantes d'espace et celui-ci était moins cher et disponible à l'extérieur des murs. Ce processus de pousser les industries hors du centre-ville fonctionne encore aujourd'hui et a été le moteur, au 19^{ème} siècle de la création des premiers faubourgs de Prague.



••• Routes majeures partant de la ville

Karlín

Žižkov

Smíchov

Vinohrady

Les faubourgs s'accumulent aux portes de la ville

Prague: L'Homogénéité contrastée/UE84//De1///Partie2/// 75

1- Karlín :

Quatre siècles et demi après la Nouvelle ville, c'est le premier grand développement urbain. Il prend place sur un terrain vierge extra-muros, au bord du Vltava, derrière la Porte de l'Hôpital ; sur la route menant en Bohême du sud. En 1816 est donc créé le premier faubourg de Prague. Il porte à l'origine le nom de Karolinenthal, en l'honneur de l'impératrice Caroline-Auguste de Bavière. Ce nom va évoluer peu à peu vers Karlín, le nom actuel. Même s'il s'agit du premier faubourg industriel, l'idée initiale était pourtant toute autre. Lors de sa création, le but était d'en faire un nouveau quartier résidentiel pour les riches de Prague. Ainsi le plan proposait à l'origine de très grandes parcelles pour répondre à ce but. Mais le processus n'a pas du tout fonctionné. Personne ne voulait de ces terrains trop proches de l'eau, car le Vltava d'où les barrages étaient absents, était toujours trop instable à cette époque. Donc chaque parcelle a été redécoupée en plus petite pour trouver acquéreur, et par chance cela concordait avec le rejet des industries hors de la ville et la prise de contrôle de la rivière par l'apparition des barrages. Les usines ont donc tout de suite pris d'assaut ces terrains de la taille idéale pour les premières manufactures de l'époque, et surtout ayant un accès exclusif à l'eau. Le développement de Karlín a pris une tournure encore plus radicale avec l'apparition du premier chemin de fer et la première gare toute proche ; la gare de Masaryk en 1845 et la création d'un port en 1850. Ainsi ce quartier, malgré des débuts difficiles est devenu ensuite un faubourg très animé, même s'il n'avait finalement plus du tout l'usage qu'on lui prétendait lors de sa création.

Le plan de régulation sur lequel il a été construit est très simple et ressemble aux villes Américaines de la même époque. Il ne cherche pas spécialement à se lier à la ville intra-muros, qui est, de toute façon, enfermée derrière une forteresse massive, hormis le fait qu'il s'agglutine autour de la route menant vers la Porte de l'Hôpital. Il forme une grille régulière simple en damier qui suit la rive du Vltava avec une grande place en son centre. Les rues identiquement larges et perpendiculaires dessinent de gros blocs rectangulaires redécoupés en parcelles. Ce système de régulation affectait donc les blocs, mais pas l'intérieur de ceux-ci. Il pouvait donc y avoir un mixte des activités au sein d'un même bloc, ce qui était attrayant pour les nouveaux arrivants. En effet ceux-ci pouvaient hybrider l'usage résidentiel et industriel. Ainsi les blocs associaient étroitement les usines aux maisons ouvrières, donnant à ce faubourg un aspect très animé de jour comme de nuit et montrant la rudesse des conditions sociales et de travail de l'époque.

Ce premier faubourg industriel, finalement de taille modeste, est devenu un mixte dense d'industries et d'habitat. Il est encore aujourd'hui un témoin de la modicité des dimensions des établissements industriels et de la rudesse des conditions sociales du début du 19eme. Bientôt à la limite de ses capacités, il fallait trouver de nouveaux lieux où implanter les industries et leurs travailleurs ; à ce moment-là va se développer sur la rive gauche le faubourg de Smíchov.

2- Smíchov :

Le second faubourg à caractère industriel se situe juste au sud du Petit Côté, le long du Vltava, après la porte d'Ujezd qui mène sur la route de l'Empire et de France. Ce faubourg est le plus ancien de Prague. Il existe en fait depuis la création de la ville du Petit Côté en 1257. En effet ; celle-ci a été fondé sur un hameau appelé Ujezd, mais n'en a pris que la partie Nord. Au-delà des murailles, la partie sud est devenue le centre de peuplement du faubourg de Smíchov. La Porte d'Ujezd construite en 1362 (muraille de Charles IV) reliera les parties nord et sud jusqu'au démantèlement de la muraille en 1892.

Au Moyen Age des vignobles, des houblonnières, des fermes, des champs et des jardins s'étendaient sur ce territoire. Ce n'est que sous Charles IV que sont arrivés les premiers peuplements. Des habitants venant des différentes villes de Prague s'y sont installés, et le hameau dont le nom actuel vient de « Smíchani », soit « mélange des populations » est apparu.

La construction du second pont de Prague, en 1841 au bout du premier ring va lancer le développement industriel de Smíchov. En effet la situation du territoire est idéale. Tout d'abord il longe le Vltava donc permet un accès à l'eau indispensable au développement des industries. Ensuite la porte d'Ujezd est un chemin de passage très important et donne sur une route à grande circulation ; la route de l'Empire et de France, permettant ainsi d'acheminer facilement les matières premières. Enfin, il est collé à la ville intra-muros par le Petit Côté, donnant un accès facile au centre-ville. Il ne manquait donc plus qu'un lien à la rive droite, donné par le pont, pour lancer l'essor industriel de ce faubourg.

Petit à petit les jardins ont laissé place aux usines, les maisons adjacentes aux résidences ouvrières. Contrairement à Karlín, la conversion industrielle s'est faite sans plan urbain. En 1838 le hameau a été élevé

au rang de faubourg. L'apparition du chemin de fer à Smíchov en 1871 a amplifié encore le développement. En 1880, le nombre d'usines alors présentes atteint son maximum, avec 30 grandes entreprises au sein du faubourg. Les premiers secteurs de l'industrie qu'on y trouvait étaient : le tissage, la fabrication de chapeau, la fabrication d'indiennes, la porcelaine, où la première de Prague y a été produite. Parallèlement aux constructions d'usines naissaient les zones d'habitations ouvrières. Ce mixte des usages a permis de donner à Smíchov, malgré son fort caractère industriel, une vie urbaine animée, comme c'était le cas à Karlín. Cette hybridation des activités ne sera pas le cas dans tous les faubourgs, et certains servaient juste de résidences pour les ouvriers sans activité industrielle en son sein ; c'est le cas de Žižkov.

3- Žižkov :

Contrairement à ses deux prédécesseurs, Žižkov n'accueille pas d'industries, mais fait quand même partie du processus de l'expansion urbaine de l'ère industrielle car c'est devenu le quartier résidentiel privilégié des ouvriers dès le milieu du 19ème siècle.

Au Moyen Age, ce territoire situé à l'ouest de la ville, sur les hauteurs des collines était déjà peuplé. Mais sur ordre de Charles IV, au 14ème siècle y ont été plantés des vignobles, car l'ensoleillement de cette zone est idéal. Puis ces vignobles ont été transformés en champs et jardins. Ce n'est qu'au cours du 19ème siècle que le quartier même de Žižkov est apparu, et l'ensemble du territoire s'appelait alors Vinohrady ; ce qui signifie vignobles. Ces derniers ainsi que les jardins ont été remplacés par les constructions, mais certains lieux dans le quartier ont gardé le nom des anciens domaines viticoles et marquent le souvenir du passé du territoire. Parmi ces anciens domaines on retrouve le parc « Parukářka » qui signifie Mésanges, ou encore « Ohradá » : l'Enclos. L'apparition du quartier est due au fait de la croissance industrielle, qui gonflait la ville d'industries et d'ouvriers. Après l'expansion de Karlín et de Smíchov, il n'y avait plus de places dans celles-ci pour les résidents, et il fallait un nouveau quartier. Comme le territoire actuel de Žižkov est situé sur les collines, il n'était pas adéquat du tout pour le développement des industries, mais au contraire parfait pour y accueillir des zones résidentielles. De plus étant le voisin du faubourg de Karlín, Žižkov allait donc rapidement accueillir les classes ouvrières qui travaillaient dans les usines de Karlín. Ainsi un plan de régulation se basant sur la topographie a été dessiné. Deux routes principales encadrent la colline et

délimitent la zone du quartier. Elles se fondent en une seule avant d'entrer dans la Nouvelle Ville par la Porte Neuve, au bout de l'actuelle rue Seifertova. Les rues étroites essayent donc de reprendre les courbes de niveaux, et quelques espaces publics ont été créés. Pour répondre à la forte demande résidentielle des ouvriers, de nombreux hauts immeubles, constitués de petits appartements sans confort ont été construits. Il n'y avait bien sûr pas de jardins, et la qualité globale des bâtiments était médiocre.

Ce quartier devenu vite dense allait prendre une tournure prolétaire, et se créer une identité ouvrière forte. Il est aujourd'hui connu pour contenir le plus de bars par habitant et par kilomètre carré. Par la suite appelé « Bronx de Prague » (bien que ce qualificatif soit tout à fait exagéré) il allait accueillir une très grande diversité d'usagers, allant des ouvriers aux gens du voyage. Par extrême opposition, le faubourg voisin qui voyait le jour dans les mêmes temps allait servir de résidence pour les classes plus aisées, l'actuel quartier de Vinohrady.

4- Vinohrady :

Comme le quartier de Žižkov, Vinohrady trouve place sur l'ancien territoire qui avait auparavant le seul nom de Vinohrady et recouvre sa partie sud. Le faubourg se trouve donc aussi sur les collines de la ville à l'emplacement des anciens vignobles, d'où il tire son nom.

Au milieu du 19^{ème} siècle, alors que Žižkov se construisait suite à la demande en logements pour les ouvriers, une autre classe sociale montait, la classe moyenne supérieure. Celle-ci aspirait à un meilleur environnement urbain que la Prague médiévale congestionnée dans ses murs et à l'air pollué. Les collines aérées et ensoleillées de Vinohrady situées juste en bordure de la ville semblaient être l'endroit idéal pour y habiter. Le problème majeur de l'époque, quant à l'implantation sur les hauteurs, était l'approvisionnement en eau. En 1885, l'ouverture de la station de pompage de Podolí permettait d'acheminer l'eau jusqu'à une telle altitude qu'était celle de Vinohrady. Dès lors, le faubourg est créé en 1890 et les constructions démarrent sur ce qui allait être nommé les « Terrasses de Prague ». Le plan de régulation a été dessiné, contrairement à Žižkov, par de vrais architectes. Cela se ressent dans le tracé. Les rues se basent sur le dénivelé du terrain, et tournent autour de trois places majeures : Náměstí Míru, Tylovo Náměstí et Jiřího Z Poděbrad. L'axe majeur du faubourg (Vinohradská) était basé sur la route de Vienne et amenait à la Porte du Marché aux chevaux. L'idée de

cet axe était de se lier à la Nouvelle Ville en créant un prolongement de la Place Venceslas. Autour de ces espaces publics s'agençaient de larges îlots qui ont reçu la construction de beaux immeubles de rapport de style Art Nouveau notamment. Les rues larges, la beauté des bâtiments et les espaces publics nombreux sont les symboles de la richesse de ce quartier. Les classes moyennes supérieures s'y sont plu très vite, et les prix de l'immobilier actuels montrent qu'il s'agit encore d'un quartier très prisé. Encore aujourd'hui l'élément typique qui différencie Vinohrady de son voisin Žižkov et qui sonne comme une sentence de la différence de niveau social entre les deux, sont les arbres que l'on trouve dans toutes les rues de Vinohrady et qui sont totalement absents de Žižkov.

Ainsi ce faubourg résidentiel accueillait une classe sociale aisée et cohabitait avec son voisin prolétaire. Ce quartier est le dernier à s'être emparé d'une zone frontalière avec la Prague médiévale intra-muros, mais l'expansion ne s'est pas arrêtée pour autant.

Les faubourgs à caractère industriel n'ont cessé de naître et d'entourer Prague au fur et à mesure, d'un réseau de quartier construits les uns à côté des autres. En face de Karlín, sur la rive gauche est apparu **Holešovice**, suite à la construction du pont ferroviaire Negrelli qui a lancé le développement du territoire. Ce dernier est en effet longtemps resté inutilisé car dévasté régulièrement par les inondations, infertile et peu accessible. Le contrôle du Vltava, l'arrivée du chemin de fer et la construction du Pont François-Joseph qui reliait la zone à la Vieille Ville ont été les éléments déclencheurs de l'expansion. Ce faubourg devait mixer les usages résidentiels, industriels et commerciaux autour d'un motif de grille stricte, qui ne laissait pas de place à des larges espaces publics communs. De gros établissements industriels ont vu le jour ici : les thermo centrales urbaines et ses grandes cheminées, la garde de marchandise, les abattoirs, le port fluvial aménagé par le creusement d'un bassin. Dans l'intervalle de ces usines, les maisons ouvrières apparaissaient çà et là. Le port a développé par conséquent le territoire en face d' Holešovice, sur la rive droite, à l'est de Karlín : **Libeň**. De la même façon ce faubourg mixait résidences ouvrières et industries, sur un ancien territoire agricole. A la fin du 19ème siècle, il accueillait 53 entreprises industrielles et une grande population ouvrière. **Vysocany** a connu le même sort un peu plus tard par le développement du chemin de fer. Situé plus à l'est encore, il est passé du statut de hameau rural à celui de faubourg industriel où des blocs d'immeubles de faible hauteur et surpeuplés s'alignent le long de rues.

Ce faubourg sera le dernier qui marquera l'immense expansion de l'ère industrielle. Durant cette période faste, la population a connu un accroissement sans précédent. La ville intra-muros comptait 150 000 âmes au début du 19ème siècle et à la fin du développement industriel, l'agglomération de Prague et de ses faubourgs comptaient 1 000 000 d'habitants. Ces quartiers extra-muros ont poussé le long de la forteresse baroque, et étaient fières de leur indépendance et de leur singularité, cherchant à se détacher de Prague. Pourtant on peut malgré tout relever des traces relatives de liens avec la ville médiévale même si la massive fortification les séparait.

Les faubourgs deviennent villes ; Entre indépendance proclamée et prémices d'articulation.

Les faubourgs de l'ère industrielle étaient à cette époque fiers de ne pas faire partie de Prague et donc de ne pas être encadrés par les murs. Ils cherchaient à marquer leur indépendance et leur singularité face à la ville. Ils ne sont pourtant pas déconnectés complètement de cette dernière et les liaisons formées pourront être un atout lors de la démolition des fortifications.

Les faubourgs ont plus ou moins rapidement gagné le statut de villes indépendantes (par exemple : Žižkov en 1881, Smíchov en 1903). Ainsi à la fin du 19ème siècle, la ville de Prague, intra-muros, comptait 200 000 habitants et quelques 300 000 autres habitaient les villes périphériques ; anciens faubourgs de Prague. Ces villes (puisqu'elles n'avaient plus le statut de faubourgs) étaient donc totalement indépendantes de Prague et étaient dirigées par leur propre conseil municipal, qui bénéficiait d'une ample autonomie. Elles étaient fières de cela, fières de se revendiquer comme entité autonome et de ne pas faire partie de l'enceinte de Prague. En effet à cette époque la ville intra-muros était surpeuplée, commençait à se dégrader, les taxes y étaient très élevées comparées aux villes périphériques, et les murs l'encerclant limitaient le développement. Les habitants souhaitaient du nouveau, un changement d'air dans cette limite tracée depuis le 14ème siècle, d'où l'attrait pour les nouvelles villes péri-urbaines.

Celles-ci marquaient leur émancipation par la proposition de tous les services qu'on pouvait trouver en ville, de fait qu'on ne puisse que se plaire dans ces villes et ne manquer de rien. Ainsi, elles ont commencé à se concurrencer les unes les autres, avec la construction :

- d'églises imposantes : église Saint Cyrille et Méthode en 1863 à Karlín, l'église néogothique de Náměstí Míru à Vinohrady
- de théâtres qui par leur activité théâtrale dépassaient même les frontières de la ville : Svandovo Divadlo (Divadlo veut dire théâtre) dans Smíchov, le théâtre de variété de Karlín en 1880, Vinohradské Divadlo en 1905 à Vinohrady.

- de bâtiments pour la vie mondaine : La Maison Nationale («Národní Dům») à Vinohrady.
- de châteaux d'eau, qui était un élément majeur pour la réussite d'une ville à l'époque où l'eau courante arrivait dans les immeubles: chaque ville s'est donc vue équipée de son propre château d'eau, pour assurer sa totale indépendance.
- de places de marché, de gymnases et d'autres services.

Ainsi les villes étaient toutes équipées pour répondre aux besoins de leurs habitants. Elles étaient donc tout à fait satisfaites de leur autosuffisance. Par cela, même dans le cas des villes où les industries prenaient une place importante, une vie sociale et culturelle s'y est développée et le sentiment d'appartenir à un lieu grandissait dans les mentalités. Dans le cas par exemple de Smíchov et de Karlín où une forte identité ouvrière se faisait ressentir, les habitants étaient fiers de dire d'où ils venaient, où ils habitaient.

On retrouve cet aspect d'entités autonomes dans le tracé des villes (comme on l'a vu dans la sous-partie précédente). En effet celui-ci ne dépendait que de la ville en elle-même, et se basait la plupart du temps sur des raisons pratiques ou topographiques. Peu d'attention a été apportée pour créer une continuité à la Prague médiévale, celle-ci étant de toute façon cachée derrière sa forteresse. De la même façon il n'y avait alors pas de plan urbain global à l'échelle de toute l'agglomération. Finalement ces faubourgs apparaissaient comme des entités séparées, les unes à côté des autres. Leur processus d'élaboration est tout à fait différent de celui de la Nouvelle Ville qui venait se coller à l'enceinte de la Vieille Ville, et cherchait à faire une unité avec elle, à donner sa continuité. Les faubourgs industriels n'ont pas été pensés comme ça.

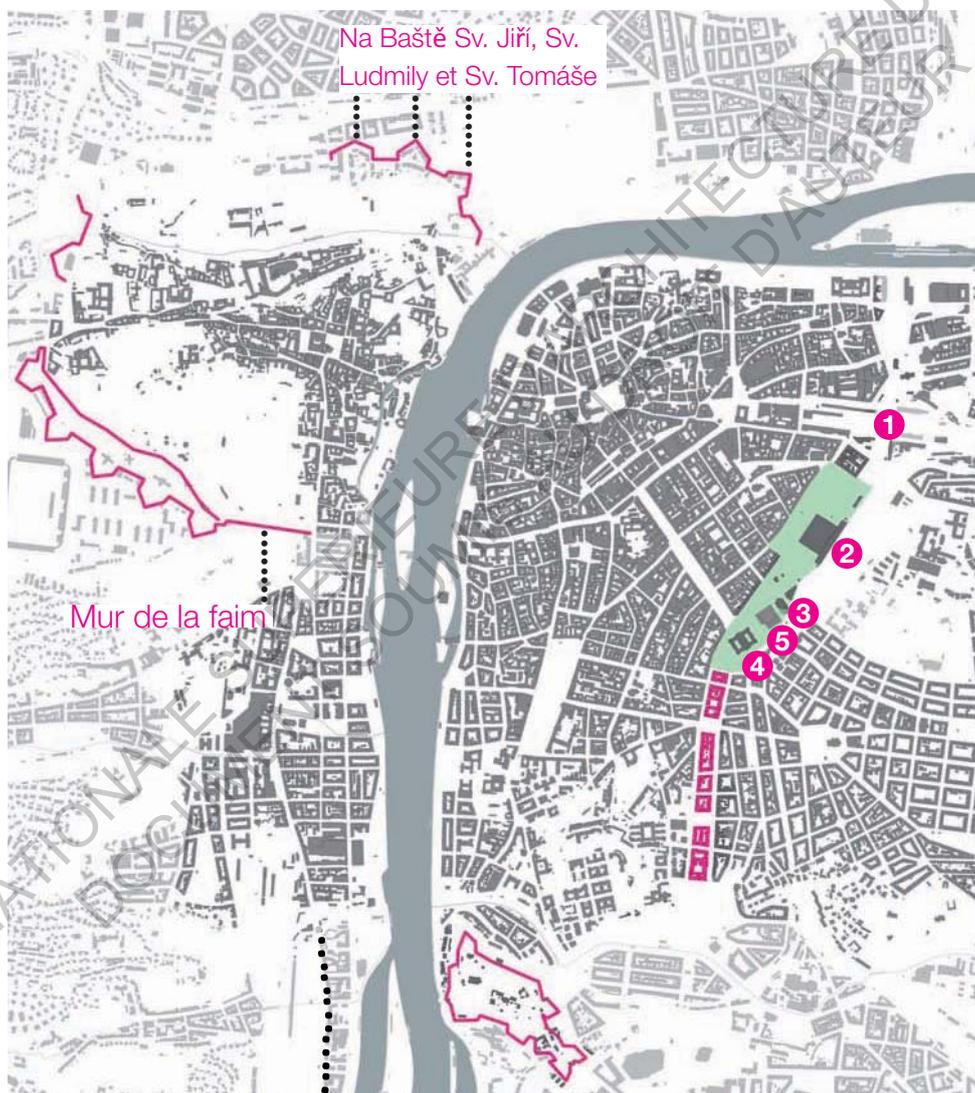
Néanmoins les faubourgs ne pouvaient pas renier certaines articulations qu'ils avaient entre eux, et surtout celles qui les unissaient à la ville intra-muros par les routes et les portes des fortifications. En effet la base de tous les faubourgs formés se faisait sur une des routes qui quittaient la ville de Prague par une de ces 8 portes. Ainsi, indéniablement les faubourgs étaient liés à la ville intra-muros par ces routes qui arrivaient des périphéries et se rapprochaient de l'enceinte comme des rayons. Dans le cas de Vinohrady, c'est même intentionnellement que la rue Vinohradská se voulait être la continuité de la Place Venceslas. Chacun des quatre faubourgs majeurs (Karlín, Smíchov, Žižkov et Vinohrady) a été établi sur une des routes quittant la ville et s'en est servi comme axe principal à son expansion. Par conséquent, quel que soit le tracé urbain qui s'y est développé autour, ces faubourgs sont en partie, malgré le mur encore existant alors, la continuité de la Prague médiévale.

Les villes ont aussi tissé entre elles des liens plus ou moins forts. Pour le cas de Karlín et sa voisine Žižkov, un lien pratique a été établi. Rappelons que Žižkov était en quelque sorte le dortoir des usines de Karlín,

mais ces deux quartiers, bien que proches, étaient séparés par une colline étroite mais très haute de forme oblongue : Vítkov. Alors a été construit en même temps que le faubourg de Žižkov un tunnel continuant une artère importante du quartier et traversant la colline pour rejoindre une autre rue importante du côté de Karlín. Ce tunnel avait des origines très rationnelles, mais a tout de même laissé un lien pérenne entre les deux villes. De même, à la frontière entre Žižkov et Vinohrady, le seul témoin indiquant l'appartenance d'une rue à tel ou tel quartier (hormis le nom sur les plaques des rues) est la présence ou non d'arbres, montrant que le tissu urbain des deux villes s'est finalement bien entremêlé.

Pour conclure, ces anciens faubourgs ont vu le jour juste en dehors des limites de la Prague médiévale qui commençait à étouffer dans ses murs. Nés des transformations qu'ont apportées l'ère industrielle, ils faisaient donc face à l'imposante forteresse de l'époque. Les faubourgs situés au bord de l'eau avaient une vocation industrielle et ceux sur les collines étaient résidentiels. Ayant par la suite obtenu le statut de villes, ils ont réussi à prôner leur indépendance et leur singularité par leur activité, leur tissu urbain et les services qu'ils offraient tout en étant, dans une certaine mesure, articulés entre eux et à la ville emmurée de la Prague médiévale par les routes qui menaient à elle. Ces articulations, même si involontaires ou timides, allaient être importantes au moment de la destruction du complexe baroque des fortifications.

- | | |
|------------------------------------|----------------------------|
| Rive Gauche et Vyšehrad: | ① Gare Mazaryk |
| — Parties conservées des enceintes | ② Gare Principale |
| Rive Droite; enceinte transformée: | ③ Nouveau Théâtre Allemand |
| ■ Zone résidentielle | ④ Musée National |
| ■ Parcs et jardins | ⑤ La Bourse |



La transformation de l'enceinte sur la rive droite, et les vestiges.

2. Les transformations initiales des fortifications ; Entre articulation et coexistence.

La ville de Prague allait être divisée en deux zones intra-muros (la Prague médiévale) et extra-muros (les faubourgs industriels) jusqu'à la fin du 19ème siècle. Puis la ville a été déclarée ouverte et les murs ont été abolis ne démarquant plus de zone intra ou extra murs. Le processus d'obtention inusuel des murs va orienter fortement la façon dont sa surface allait être transformée suite à sa destruction. La rive droite allait bénéficier des prémices d'une articulation de l'interface par un boulevard et la rive gauche allait conserver jusqu'à aujourd'hui encore les vestiges de la forteresse baroque.

Processus d'acquisition inusuel ; Comparaison aux cas de Paris et Vienne.

Quand la ville a été déclarée « ville ouverte », les murs devaient être abolis et sa surface pouvait retourner à la ville. Pourtant l'obtention des fortifications pour la ville de Prague a été beaucoup plus laborieuse que dans le cas d'autres villes majeures comme Paris et Vienne et cela a affecté la façon dont l'aire allait être utilisée par la suite.

La ville de Prague a subi plusieurs sièges successifs au cours du 17ème et 18ème siècle. En 1648 elle est assiégée par les Suédois, en 1741 par les Français et en 1774 par les Prusses. Ces sièges ont eu lieu malgré les nouveaux bastions baroques et le dernier a amené à une défaite de l'armée autrichienne contre ceux-ci. La défaite se solde par l'invasion de la ville par les Prusses, révélant alors l'inutilité de la forteresse baroque. L'Empereur François Joseph I d'Autriche comprend alors que les fortifications sont obsolètes face aux guerres modernes. Celles-ci commençaient d'autant plus à se délabrer et à limiter le développement de la ville. Il déclare alors la ville ouverte en 1866.

Cela signifie que la ville n'a plus de raison d'être protégée par un mur, que celui-ci va retourner à la ville et qu'il doit être démoli. Dans le cas de Prague il s'agissait donc de toute la surface immense des remparts, des bastions, des fossés et du glacis qui allait changer de propriétaire. Car, étant une zone de défense et de protection, les murs de ville étaient donc une zone militaire et qui dit zone militaire dit appartenance à l'Empire. Ainsi la surface des murs, par la déclaration de la « ville ouverte » allait passer des mains de l'Empire, à celles de la ville. Pourtant ce processus d'obtention n'est pas le même dans toutes les villes et cela a affecté par la suite les transformations qui ont suivi la destruction du mur. La plupart des grandes villes européennes ont dû supprimer leurs enceintes puis transformer l'aire urbaine de celles-ci, dans le courant du 19^{ème} siècle. Le processus d'acquisition du mur puis leur transformation varient dans chaque ville, le cas de deux villes célèbres va être évoqué : Paris et Vienne.

La ville de Vienne est protégée par des remparts depuis ses origines, mais l'enceinte majeure est créée en 1192 par Léopold V. Son tracé circulaire entourant le centre-ville perdurera jusqu'au 19^{ème} siècle. Cependant Vienne a dû faire face à différents sièges successifs, dont celui des Turcs en 1529, qui montrent la faiblesse des fortifications. Celles-ci sont alors remaniées en 1548 en une forteresse à 10 bastions, qui couvre une superficie beaucoup plus grande. Devant les bastions a été creusé un fossé à contrescarpes et par la suite des ravelins ont été ajoutés entre les bastions. Le complexe des fortifications est donc devenu beaucoup plus impressionnant et imprenable. La ville a subi encore différents sièges et en 1770 l'Empereur Joseph II supprima le rôle militaire de l'enceinte. Ainsi la propriété des murs passa de l'Empire à la ville. Or à ce moment-là, Vienne est la capitale de l'Empire et donc ce qui appartenait à l'Empire appartenait aussi à Vienne en quelque sorte. Donc la surface et l'intégralité des fortifications ont été données gratuitement à la ville de Vienne. Le glacis a donc été transformé en espace de promenade avec des allées et des plantations d'arbres. Mais la véritable transformation ne se fera qu'après le démantèlement des murs, décrété en 1857 par l'Empereur François Joseph et sera effectif entre 1861 et 1863. La ville disposait alors d'une immense superficie à transformer et comme ce terrain était gratuit, il était idéal pour y construire les édifices publics et des espaces publics. Le tracé des anciens remparts s'est donc doté d'un boulevard circulant tout autour du centre-ville ; c'est le célèbre Ring actuel. Tout le long de ce boulevard, des édifices publics ont vu le jour, donnant au Ring la position de plus beau boulevard de la capitale.

Paris, étant la capitale de la France a elle aussi bénéficié de l'obtention gratuite de ses murs de ville lors de leur démantèlement. Le périphérique encerclant la ville a donc été dessiné sur le tracé de l'enceinte de Thiers détruite dans les années 1920; c'est le boulevard des Maréchaux. Ces boulevards sont devenus, en plus d'un périphérique, des promenades pour la ville.

Par opposition, contrairement à ces cas de villes, qui représentent une grande majorité, Prague n'a pas eu droit au même sort. L'Empereur avait à l'origine promis à la ville le don des murs, comme il l'avait fait pour Vienne. Pourtant, au moment de l'acquisition, il s'est finalement rétracté et a demandé à la ville de Prague d'acheter ces surfaces appartenant à l'Empire. L'achat des fortifications et le prix à payer pour leur destruction demandaient une somme énorme à la ville. C'est pourquoi Prague a dû redécouper la surface du mur et revendre une partie de ses parcelles. Celles-ci ont été cédées notamment à des investisseurs privés, dans le but de les transformer en zones résidentielles. Finalement cette opération a été un succès financier pour la ville. En effet ces parcelles étant désormais situées en plein centre-ville (entre les faubourgs et la Prague médiévale), elles ont été revendues à prix d'or et ainsi la ville a obtenu de grosses rentrées d'argent. En contrepartie, la ville a perdu par la revente une partie de l'opportunité de créer un espace public homogène et utilisable pour l'implantation de bâtiments publics, comme l'a fait Vienne sur son Ring. Contrairement aux exemples des villes précédentes, Prague n'a pas eu les mêmes chances et n'a pas pu profiter autant de ces espaces en cœur de ville, qui étaient trop chers payés pour en faire don au public. On remarquera que dans les mêmes temps sont apparus les bâtiments publics comme le Théâtre National ou encore le Rudolfinum, non pas sur ces parcelles trop chères, mais le long de la rive, quand les berges du Vltava n'intéressaient encore personne et se vendaient à prix bas.

Finalement, le cas de Prague quant à l'obtention des murs a été inusuel, et a porté préjudice à la ville quant aux transformations du mur à venir, comparé aux cas de Paris ou Vienne. Malgré tout, les premières transformations successives du mur ont réussi à créer une interface assez satisfaisante entre les anciens intra et extra-muros.

Rive droite transformée ; De la destruction des murs aux prémices d'une articulation de l'interface autour d'un boulevard.

La démolition des murs s'est faite étape par étape, entre 1868 et 1877 sur la rive droite principalement. La rive gauche a jusqu'à aujourd'hui en grande partie conservé ses murs. La surface était tellement grande qu'il était impossible de tout détruire d'un coup. Et pour rentabiliser rapidement chaque parcelle, celles-ci ont été immédiatement construites dès leur libération du mur. Ainsi allait naître des bâtiments sur l'emplacement de l'ancienne muraille et un boulevard plutôt agréable allait courir tout le long de son tracé.

Il n'y avait pourtant pas d'idée urbaine supérieure quant à la transformation des murs (à l'inverse de Vienne), cela dû en partie au processus onéreux d'acquisition de l'enceinte. Malgré tout, une tentative a été faite pour transformer cette aire en un boulevard agréable, longé de quelques bâtiments publics, avec des étendues vertes et des parcs entre chaque.

La première partie à être détruite remonte à 1845, avant même que la ville ait été déclarée ouverte. Cela correspond à l'arrivée du chemin de fer dans la ville et de la construction de la première gare (« Masarykovo Nádraží » ou gare Masaryk). Celle-ci allait propulser l'essor industriel de l'époque. Construite intra-muros, il a donc fallu détruire une partie des remparts pour faire passer le complexe ferroviaire. Ainsi la première portion détruite se situe entre la Porte de l'Hôpital et la Porte Neuve. Cette section était fermée par des grilles la nuit, car la ville n'était pas encore « ouverte » selon l'Empereur. Grâce à ce système de porte, la gare était le premier élément urbain à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du mur.

Puis sur la section entre la Porte Neuve et la Porte Aveugle, d'autres bâtiments importants allaient être construits suite à la destruction des murs. En effet cette section n'a pas été vendue à des investisseurs privés et elle est restée publique jusqu'à encore aujourd'hui, permettant la construction d'édifices publics majeurs, au moins sur ce tronçon.

En 1871 apparaît le premier bâtiment à être construit sur la zone autrefois inconstructible juste derrière les remparts, le glacis. La Gare Principale (« Hlavní Nádraží ») était donc considérée comme n'appartenant pas à Prague. Comme elle était construite juste derrière les murs, elle était à l'extérieur de Prague. Son nom d'origine jusqu'en 1918 était « Gare de l'Empereur François Joseph I ». Elle avait pour but de fluidifier le trafic de la première gare, car les besoins dus à l'industrialisation allaient croissants. Trois tunnels partaient de cette gare pour passer sous Vinohrady et ressortir après la colline. Le style du bâtiment a changé en 1909 pour réapparaître sous son manteau Art Nouveau actuel. Dessiné par l'architecte Fanta, c'était un des bâtiments Art Nouveau le plus réussi du début du 20ème siècle à Prague. Un jardin (« Vrchlického Sady ») lui faisait face et accueillait les nouveaux arrivants à Prague.

Le bâtiment voisin à la gare était le Théâtre de la Nouvelle Ville, construit en 1858. Il s'agissait d'une grande et belle bâtisse en bois, qui pouvait accueillir 2000 personnes. Cependant à cause de sa structure, il était impossible à chauffer en hiver et représentait un haut risque d'incendie. C'est pourquoi le Théâtre National a été construit le long des quais en 1881. Alors, le Théâtre de la Nouvelle Ville était devenu obsolète. De plus, comme toujours la rivalité entre les deux nationalités a fait que la population allemande voulait à tout prix elle aussi son propre Théâtre, qui montrerait les valeurs de l'Empire. Ainsi a été détruit le Théâtre de la Nouvelle Ville et a été construit à sa place en 1888 le Nouveau Théâtre Allemand, aujourd'hui appelé « Státní Opéra Praha », ou Opéra d'Etat de Prague. Celui-ci trônait sur le tracé des anciens remparts comme un rival au Théâtre National et une contre-attaque au nationalisme tchèque. Face à son entrée, une allée plantée d'arbres et un parc invitaient les spectateurs à pénétrer dans la bâtisse néo-classique. Par la suite, contrairement au processus qui a amené à leur construction, les deux théâtres majeurs de Prague (le tchèque et l'allemand) ont fusionné en 1948 au sein d'un organisme géré communément.

Les constructions continuaient quand les murs disparaissaient, et en 1890 a émergé le bâtiment emblématique de la Place Venceslas, le Musée National : « Národní Muzeum ». Celui-ci trône donc à l'extrémité haute de la Croix d'Or et vient ajouter au prestige de cette dernière. Il remplace la Porte du Marché aux chevaux, détruite en 1876 et se situe donc à une des entrées originelles de la ville. Le contexte de sa construction vient toujours de la même rivalité entre les deux nationalités majeures de la ville de Prague. En 1818 existait le Musée patriotique de Bohême, représentant l'histoire de la culture tchèque, sur le boulevard de « Na Příkopě », l'ancien fossé. Mais la noblesse patriotique tchèque voulait toujours plus impressionner leurs rivaux, et lorsque le mur commençait à se transformer, l'emplacement idéal pour marquer les esprits était bien sûr la partie haute de la Place Venceslas. Ainsi la construction a commencé en 1885 et le musée a ouvert ses portes en 1890. Il était entouré du parc « Čelakovského Sady » et achève majestueusement la Croix d'Or, cœur urbain de Prague.

Le dernier édifice public majeur construit sur cette portion du mur est apparu plus tard, en 1938. Construit entre le Musée National et le Nouveau Théâtre Allemand, le bâtiment de la Bourse, arbore un style tout à fait différent de ses voisins. Il termine la collection de bâtiments publics qui court sur la première section des fortifications libérée de son mur. Cette portion du mur, avec ses parcs associés à sa panoplie d'édifices publics, donne un aperçu de ce qu'aurait pu être l'analogie du Ring de Vienne à Prague, si la totalité du tracé des remparts avait été modifiée de cette façon. Cependant pour les raisons économiques évoquées, une partie de l'aire a été revendue à des investisseurs privés.

Cette partie devenue privée, est celle entre la Porte du Marché aux chevaux et le quartier de Karlov au sud de la Nouvelle Ville. Toute cette partie sud-est des murs a donc été vendue dans le but de construire des quartiers résidentiels. Comme ces nouveaux espaces étaient à présent situés tout proche du centre-ville, et vierges de tout développement (une fois le mur supprimé) ils ont été achetés à prix d'or par les investisseurs. Ceux-ci avaient en effet relevé le potentiel du site. Alors les remparts ont disparu petit à petit, remplacés par de beaux immeubles de rapports très prisés qui s'alignaient le long du nouveau boulevard.

En effet un boulevard a été dessiné tout le long du tracé de l'ancienne frontière. Il partait du sud, là où se sont installés les nouveaux quartiers résidentiels des investisseurs privés, longeait tous les bâtiments publics et a même été prolongé d'un pont à son extrémité nord, pour relier la ville médiévale à la rive gauche au quartier d'Holešovice fraîchement créé. Ce boulevard courant perpendiculairement à l'axe de la Croix d'Or articule l'ensemble des constructions apparues suite à la transformation du mur. C'était une artère agréable, où le trafic routier n'était pas trop important de par son envergure modeste. Des arbres la bordaient tout du long, et elle était ponctuée par les parcs et jardins qui entouraient les bâtiments publics, formant finalement une ceinture verte autour de la Nouvelle Ville.

Quand le mur a été détruit, les maisons lui tournaient alors le dos et montraient leur jardin (avant le verso de la maison, devenu recto). Les façades n'étaient donc pas alignées, et ce processus d'alignement et d'embellissement des façades donnant sur le boulevard s'est fait progressivement, ajoutant toujours du cachet à l'avenue nouvelle.

Ce boulevard articulait non seulement la globalité des constructions apparues sur le site des anciens murs, mais il reliait aussi les anciens faubourgs à la ville maintenant ouverte. En effet, le niveau de la rue étant le même que celui de la voie de chemin de fer adjacente, il n'y avait pas de rupture de niveau de terrain entre les faubourgs et la Nouvelle Ville. De plus le boulevard reprenait les voies qui arrivaient des anciennes portes, les anciennes routes de Prague. Or les faubourgs s'étaient tous implantés le long de ces routes et il y avait déjà des prémices de liaisons avec la ville lors de leur implantation. Par la destruction des murs, la création du boulevard a renforcé ces liens entre les anciens faubourgs et l'ancienne partie intra-muros.

La ville de Prague a vu sa superficie augmenter énormément lorsqu'elle a incorporé sous son nom les anciens faubourgs. En 1922, la Grande Prague a en effet unifié 22 villes voisines (dont Smíchov, Vinohrady, Karlín et Žižkov) au noyau médiéval déjà unifié depuis 1784. Ainsi les villes périphériques avaient perdu leur indépendance et étaient désormais des quartiers de Prague, comme aujourd'hui encore. De ce fait l'articulation donnée par le boulevard sur les anciens remparts était bénéfique pour donner une cohérence au nouvel ensemble urbain.

Finalement les transformations de la rive droite, entre bâtiments publics et investisseurs privés ont réussi à s'articuler autour d'un boulevard vert qui se liait aussi aux anciens faubourgs par les antiques routes de Prague. Cet ensemble a donc réussi à créer une interface relativement réussie entre les anciens intra et extra-muros. Contrairement à la rive droite, sur la rive gauche et à Vyšehrad, les murs ont été conservés, engendrant une autre situation : la coexistence.

Rive gauche et Vyšehrad conservés ; La coexistence des vestiges avec le paysage urbain.

A la différence de l'interface entre la Nouvelle Ville et ses faubourgs où l'intégralité des murs ont été détruits et remplacés par un boulevard, la majeure partie des fortifications de la rive gauche et de Vyšehrad allait être conservée jusqu'à aujourd'hui. Une petite partie à quand même été transformée, pour abolir cette frontière physique entre la ville intra-muros et les faubourgs. Mais là où il n'y avait aucun développement derrière les murs, souvent dû à la topographie, ceux-ci sont restés en place, coexistant avec l'environnement urbain.

Sur la rive gauche, les faubourgs se sont peu collés à la muraille, principalement à cause de topographie accidentée des lieux et ainsi au nombre limité de portes de ville. En effet le Petit Côté s'étale en bande étroite tout au long des pieds de la colline de Petřín, et encadré au nord par la colline de Hradčany. Ainsi à cet endroit la seule limite possible avec la Prague médiévale se trouvait au sud de cette bande, à l'endroit de la Porte d'Ujezd, où s'est implanté Smíchov. Alors, au moment du démantèlement des fortifications, celles-ci ainsi que la porte ont été détruites en 1892, sur toute la largeur de l'étroite bande, correspondant actuellement à la rue Plaská. Ainsi l'ancien hameau moyenâgeux d'Ujezd, sur lequel ont été construits le Petit Côté (qui l'a amputé de la moitié de sa superficie) puis Smíchov (la deuxième partie laissée à l'extérieur des murs), retrouve après sept siècles son unité originelle. Par la démolition du mur, les rues qui se trouvaient de chaque côté se sont soudées et aujourd'hui le Petit Côté et Smíchov forment une continuité par leur tissu urbain. Le deuxième endroit où les bastions baroques ont été supprimés se trouve au nord de Hradčany. En effet depuis la création de la Grande Prague en 1922, le territoire situé à cet endroit, depuis toujours inutilisé, va être intégré à la ville sous le nom de Dejvice. Ce nouveau développement urbain a vu éclore un quartier résidentiel et des universités. Pour ne pas le laisser en dehors de la ville, les fortifications qui couraient tout le long de cette frontière ont été abolies, et à la place un boulevard appelé « Na Valech » soit « sur les remparts » tente de lier les deux quartiers, tout en rappelant l'existence de la frontière. Cependant la démarcation est toujours assez nette, dû à la ligne de chemin de fer qui maintient une coupure, et à la topographie qui forme une frontière naturelle. Dejvice semble alors encore aujourd'hui un peu en marge de la ville, car il est difficilement articulé à l'ensemble urbain.

Mis à part ces deux cas, les vestiges des murs sont encore présents aujourd'hui, sur les flancs de Petřín, de Letná et de Vyšehrad. Les raisons pour lesquelles ils existent encore sont liées ; ces murs se situent sur des collines, et renforcent juste la topographie du lieu et à cause de ces collines aucun développement ne s'est fait derrière le mur, il n'y avait donc pas d'articulation à créer à ces endroits-là.

Les vestiges les plus marquants et visibles sont ceux de Vyšehrad. Les fortifications font de la colline une citadelle culminante et imprenable. Le château originel a en effet été créé sur un éperon rocheux abrupt qui domine la ville. Naturellement à cet endroit la roche émerge du sol de façon très marquée formant une falaise plongeant dans le Vltava. La muraille baroque en briques qu'on peut voir de loin s'accroche donc juste à cet éperon rocheux et renforce son caractère défensif. Ainsi le mur ne fait qu'accrocher le caractère saillant de l'éminence rocheuse et même s'il était détruit, la démarcation topographique naturelle subsisterait. Les remparts ne sont donc pas des frontières en tant que tel et donc ne gênent pas à la cohésion urbaine globale. Au contraire, ses murs enferment aujourd'hui un parc paisible dominé par l'église Saint Pierre et Paul, où les visiteurs peuvent jouir d'un beau point de vue sur la rive gauche et le Vltava.

Sur la colline de Petřín on observe un cas similaire. Ses pentes ont même conservé de doubles vestiges : ceux de la forteresse baroque, mais aussi ceux de la première muraille gothique de Charles IV, le célèbre Mur de la Faim. L'édifice traverse le grand parc qui recouvre le versant est de la colline dans le sens perpendiculaire à la pente. Ainsi lorsqu'on déambule sur les méandres que forment les chemins on peut passer plusieurs fois au travers de ces vestiges historiques. Le mur gothique se dresse alors comme un objet de musée au cœur de son jardin et est visible depuis toute la rive droite. Le cheminement de ses remparts crénelés participe à la beauté et au pittoresque de la colline de Petřín. Il est aujourd'hui inconcevable de détruire ce patrimoine qui a traversé les siècles, qui attire les visiteurs par la légende du Charles IV qu'il conte et qui donne tout le charme au paysage bucolique du parc.

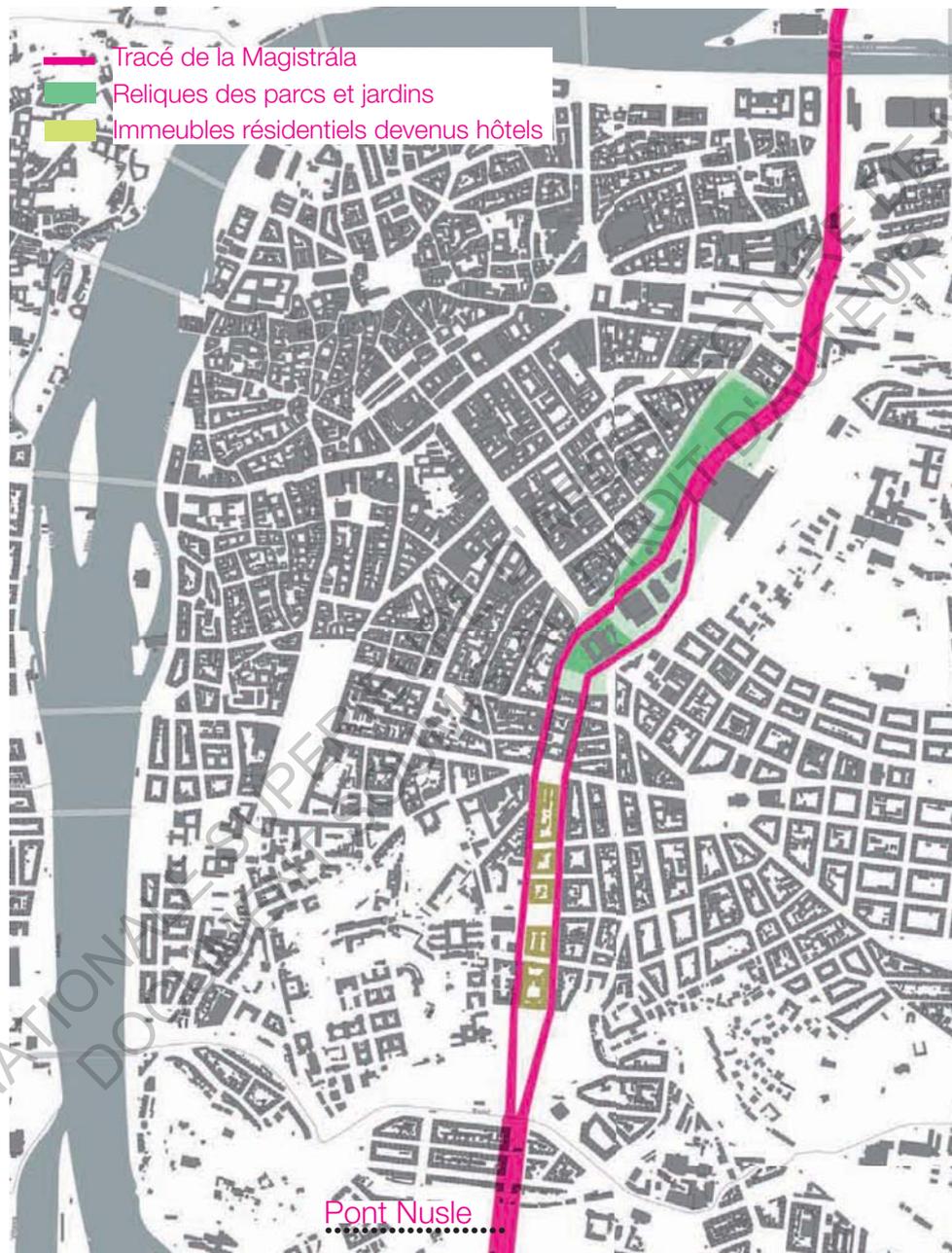
Les traces des anciens bastions baroques sont aussi visibles aux pieds du plateau de Letná. De la même façon, ce plateau est recouvert d'un grand parc urbain et les fortifications ne marquent donc pas de limites entre deux zones construites. Cependant, à l'inverse de Petřín, ces vestiges ne sont pas exposés comme des objets muséifiés. Ils sont même difficilement visibles et très peu (voire pas du tout) entretenus. En effet le niveau ayant été relevé à l'extérieur des murs, ceux-ci sont aujourd'hui quasi enterrés et servent de fondations à des maisons résidentielles qui couvrent toute leur surface. Ils sont donc maintenant intégrés au développement urbain qui s'est fondé sur lui et font partie intégrante des constructions. Ainsi ces vestiges sont peu perceptibles quand on se promène dans son entourage. Cependant en plan on remarque tout de suite la forme des rues qui longent les bastions prismatiques et prennent sa forme si reconnaissable. De plus ces rues ont gardé les noms des bastions originaux, et s'appellent donc « Na Baště Sv. Tomáše », « Na Baště Sv. Ludmily » et « Na Baště Sv. Jiří », ce qui signifie : Sur le Bastion St Thomas, St Ludmilla et St George. Entre les deux derniers bastions trônent encore une des trois portes d'entrée de la rive gauche, qui héberge aujourd'hui un restaurant. Les vestiges des fortifications sont donc ici physiques et nominatifs et sont intégrés à la vie urbaine de façon pratique et pas comme un objet pittoresque appartenant à l'héritage historique comme c'est plus le cas des deux collines précédentes.

Que ce soit comme objet à valeur patrimoniale ou à usage pratique, les vestiges des fortifications coexistent actuellement parfaitement dans le paysage urbain et sa topographie et il semble impensable qu'ils puissent disparaître, puisqu'ils ne sont plus du tout considérés comme des obstacles, bien au contraire.

Pour conclure, les transformations initiales des fortifications depuis que la ville a été déclarée ouverte allaient plus dans le sens de l'articulation entre les anciens intra et extra-muros, que du maintien d'une frontière. Bien que le processus d'acquisition des murs ait été un désavantage pour la ville, celle-ci a réussi à créer un boulevard vert agréable long de bâtiments

majeurs publics ou de logements privés. Ce boulevard permettait aussi aux faubourgs de se raccorder à la Prague médiévale par les anciennes routes qui partaient depuis les portes disparues. Quand les remparts n'ont pas été détruits, c'est qu'ils ne formaient pas d'obstacle à la cohésion urbaine globale et s'intègrent aujourd'hui brillamment dans le paysage. Ces prémices d'articulation allaient cependant, au lieu de s'améliorer, s'altérer complètement par les transformations exécutées sous l'ère communiste.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Le tracé et les conséquences de l'artère nord-sud; la Magistrala.

3. Les altérations sous l'ère Communiste ; Construction de la controversée Magistrála.

Suite à leur arrivée au pouvoir en 1945, les Communistes ont appliqué leur idée de la ville au cas de Prague. La voiture étant l'élément prédominant dans le système soviétique, elle a pris une place importante dans le centre-ville, sous la forme de l'artère Magistrála. Celle-ci est apparue très vite comme étant une erreur fondamentale qui ne correspondrait pas aux tracés historiques de l'environnement.

Les idées communistes ; Hégémonie de la voiture en ville.

Les idées communistes quant à la planification urbaine tournaient autour de deux points majeurs: l'habitat de masse et le transport en ville dont l'élément principal était la voiture. L'association des deux facteurs a mené au projet d'une grande artère urbaine : la Magistrála.

A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les Soviétiques ont libéré Prague du joug Nazi. Par conséquent les Tchèques voyaient en eux et leurs idées communistes un sauveur face à la barbarie nazie. Cela a mené à l'arrivée au pouvoir du parti communiste dont la République Tchèque ne sera vraiment libérée qu'en 1989 avec la Révolution de Velours de Vaclav Havel.

La fin de la guerre a vu le retour de nombreuses populations exilées et une croissance démographique élevée. Ainsi la population grandissante avait besoin de nombreux logements, que la ville de Prague n'arrivait pas à fournir. Ce sont donc entre les années 1950 à 1980 qu'ont poussé les « Panelak », les grands ensembles urbains préfabriqués qui ont vu le jour dans toute l'Europe suite à la guerre. Ces « Panelak » (qui signifient

« constructions en panneaux ») avaient l'avantage d'une construction peu onéreuse et très rapide par la préfabrication. Le régime communiste a décidé de les implanter à distance du centre-ville, sur toutes les collines environnantes en groupe immense. Ils forment aujourd'hui une ceinture de barres d'immeubles visibles depuis très loin. L'idée initiale était de construire des villes autonomes qui abriteraient tous les services et les activités d'une ville. Mais rapidement la théorie du mécanisme pour mixer les fonctions a montré son échec et ces lieux ne sont aujourd'hui que des cités dortoirs où les gens ne font qu'habiter et travaillent dans le centre-ville. De plus ces quartiers sont aujourd'hui les plus peuplés de Prague où, contrairement aux banlieues françaises, toutes les populations y sont mixées sans aucun complexe. Alors forcément quand tous ces gens font tous les jours la navette entre leur cité et leur travail la question des transports a été primordiale.

Dans l'idéal communiste la voiture est l'élément prédominant mais dans le cas de Prague, le régime a réussi à implanter le métro. Celui-ci devait permettre de relier ces cités au centre rapidement, par trois lignes A, B et C qui ont vu le jour entre 1974 et 1985. Ce transport en commun est aujourd'hui le plus emprunté par les Praguais. Lors de la construction du métro, les travaux ont été pensés afin de créer le moins de dégâts possibles dans la ville, le moins de dérangements et de destructions. Et cela a été réussi puisque la création du réseau n'a pas détérioré le centre-ville et est même très discret quant à la signalétique de ses stations etc.

On ne peut pas en dire autant du nouveau réseau routier. Dès 1920 un Plan détaillé de la Grande Prague prévoyait des travaux conséquents pour transformer les boulevards et routes du territoire. Mais à cause des changements de régimes et la guerre, la commission a été dissoute de nombreuses fois. Donc aucun de ces desseins n'ont été vraiment réalisés avant la fin de la Seconde Guerre Mondiale. L'arrivée des Communistes correspond aussi à l'arrivée des idéaux soviétiques par rapport à la place de la voiture en ville: le schéma radial-concentrique. Et un exemple de ville illustre parfaitement la mise en place de ce schéma: Moscou. Le plan de cette ville parle de lui-même. A Moscou, le réseau routier est formé de trois ou quatre périphériques successifs se rapprochant de plus en plus du centre névralgique: la Place Rouge. Ces périphériques sont d'une largeur impressionnante, souvent d'une dizaine de voies même au plus proche du cœur de ville. Puis des voies secondaires (mais toujours très larges) partent en rayon depuis le centre vers l'extérieur. La voiture est omniprésente, elle est maîtresse et dessine la ville soviétique. Ainsi l'idée était de recopier ce

modèle « idéal » à la ville de Prague. Il fallait donc transformer le réseau routier de type plus ou moins radial de Prague (ayant pour centre la Place de la Vieille Ville) à radial-concentrique. Un premier Ring existait déjà à l'époque, même s'il n'avait pas du tout l'envergure de ceux de Moscou, il s'agit du boulevard de la première enceinte. Le plan du régime communiste était donc de créer un deuxième ring, sur les tracés de la deuxième enceinte et ils voulaient transformer le premier Ring afin de pouvoir augmenter le trafic. Finalement les événements politiques ont encore une fois empêché la réalisation du plan et aucun de ces deux Rings n'ont vu le jour, laissant prévaloir le système radial.

Ainsi Prague a finalement échappé aux transformations majeures du centre-ville prévu dans ce plan radial-concentrique. Cependant un autre concept de la ville soviétique est le rattachement des villes entre elles par des routes s'approchant le plus près du centre-ville (toujours dans cette idée de subordination de la ville par la voiture) et ce concept, dans le cas de Prague, a été appliqué dans les années 1970 sur le tracé de la seconde enceinte: c'est l'artère controversée Magistrála.

Mise en place d'une nouvelle artère ; Construction de la Magistrála sur le tracé des anciennes fortifications.

La Magistrála avait pour but premier de relier l'Allemagne à la seconde plus grande ville de la République Tchèque: Brno. C'était aussi un grand boulevard qui relierait la ville du nord au sud, tout en passant par le centre. Or, dans les mêmes temps le tracé des lignes du métro apparaissait, et il s'est avéré que la ligne C allait elle aussi passer à l'emplacement de l'ancien mur et qu'elle nécessiterait un pont essentiel pour franchir la vallée entre la colline de Vyšehrad et le quartier de Karlov. Ainsi le second objectif de l'artère était d'accueillir dans son tablier le passage du métro et de créer un franchissement par un pont au-dessus de cette vallée: l'actuel « Nuselský Most » ou pont Nusle.

Cette route a été planifiée comme étant une deux-fois trois-voies, et devait donc sur son passage provoquer la destruction de nombreux bâtiments par l'extension de sa largeur et le déplacement voire la suppression d'un certain nombre de rues. Elle a aussi été surélevée au-dessus de la ligne de chemin de fer, contrairement au niveau d'origine du boulevard existant, donnant aujourd'hui cette impression d'autoroute. A la base planifiée dans

les années 1960, une crise économique a retardé sa construction d'une dizaine d'années. Alors dans les années 1970, l'artère Nord/Sud, la Magistrála, a été ouverte petit à petit.

La route a été construite progressivement. La première section incluait le pont Nusle et allait jusqu'à la rue Rumnská. Ce pont a donc été construit pour franchir la vallée en dessous de Vyšehrad, et d'y incorporer le métro. Avant ce pont, il n'y avait qu'un seul moyen de franchir la vallée: y descendre complètement depuis Pankrác (sud-est de Vyšehrad) puis remonter sur la colline d'en face, pour arriver par Vinohrady avant d'atteindre le centre-ville. Il avait déjà été question de construire un pont à cet emplacement depuis longtemps. En effet le quartier de Pankrác se développait et la seule route pour atteindre le centre n'était pas suffisante. Seulement, les bouleversements politiques récurrents ne laissaient pas place à la construction. Ainsi cette artère Nord/Sud était un bon prétexte pour faire enfin voir le jour à l'ouvrage. Le pont de Gottwald (comme il était appelé au début, du nom du « premier Président ouvrier » et ce jusqu'en 1989) a démarré en 1967 et a été franchi par les premières voitures en 1973. Ce pont aux mensurations impressionnantes (500m de long, 26 m de large et 42m de haut) a nécessité la destruction d'une vingtaine de maisons dans la vallée. A cause de sa hauteur ce pont est tristement célèbre pour le nombre de personnes qui s'y sont donné la mort volontairement. Avant l'installation de grilles de protection, quelques 300 personnes s'y sont jetées dans le vide. Lors de son ouverture le 23 février 1973 seuls les locaux l'utilisaient. En effet la continuité de l'artère n'était pas encore assurée. En 1978 elle s'est étendue de la rue Rumnská jusqu'au pont Hlávčův qui franchit le Vltava au nord de la ville, au bout des anciens remparts, pour rejoindre Holešovice. Enfin en 1980 le Pont Barikadniku franchissait de nouveau le coude du Vltava au nord d'Holešovice et l'artère quittait la ville vers le Nord. Alors, la route allait commencer à être utilisée pour franchir la ville de part en part par des milliers d'automobilistes, comme c'est encore le cas aujourd'hui.

Cette route devait être à la base utile pour franchir la ville de part en part tout en y incluant le métro et pour joindre l'Allemagne à Brno. Cependant sa construction longue et dévastatrice pour l'environnement urbain a rapidement été controversée. Le passage du métro est encore aujourd'hui bénéfique, mais l'artère routière l'est beaucoup moins. Mr Maier, qui a vu lui-même la mise en place de cette voie dit que « Cela devenait évident que son tracé ne correspondrait pas avec le tracé historique de l'environnement ». En effet les conséquences négatives n'allaient pas tarder à se manifester.

Evidences néfastes immédiates ; Conséquences aux abords de la route.

Cette artère Magistrála a dès le début été contestée. En effet, elle ruinait les articulations entre les différents éléments s'alignant le long du tracé des remparts (bâtiments publics, privés, parcs) que le premier boulevard avait réussi à créer. Ce dernier était en effet le lien fort qui coalisait l'ensemble et il a été supprimé.

La conséquence première, la plus flagrante, vient du tracé même de la route. Celle-ci longe donc les anciens murs de ville, à la place du premier boulevard, mais à cause de sa largeur surdimensionnée des agencements ont dû être faits. Et pour trouver la place nécessaire à son passage la seule alternative trouvée a été de manger l'espace des jardins autour des bâtiments publics. En effet des parcs entouraient et reliaient entre eux les édifices tels que le Musée National, Le Nouveau Théâtre Allemand et la gare Principale. Cela donnait une cohésion d'ensemble et un endroit agréable pour se promener entre ces différents beaux bâtiments. Le passage de l'artère Nord/Sud a détruit ces espaces verts de promenade et de lien et n'a laissé place aujourd'hui qu'à des reliquats de verdure mal entretenus, délaissés et disjointes. On trouve des vestiges de cette ancienne coulée verte en face de la gare Principale, le parc « Vrchlického Sady », qui est aujourd'hui un repaire et squat pour les personnes sans abri et un bout d'herbe sur un côté de Muzeum qui autrefois était le parc « Čelakovského Sady ». Ces espaces étant maintenant encadrés par les voies de la route de chaque côté, ils subsistent tels des îlots perdus et inutilisables entre les voitures.

En effet non seulement le tracé de la Magistrála a supprimé les espaces verts, mais il a en plus, toujours dans ce besoin d'espace, été scindé en deux pour faire passer les deux-fois trois-voies nécessaires. Ainsi entre le quartier Karlov et la gare principale il n'y a pas une seule voie mais deux, qui ont chacune trois voies et sont donc à sens unique. On a donc Sokolská et Mezibranská d'un côté et Legerova de l'autre. Les deux tronçons se rejoignent ensuite sur Wilsonova au niveau de la Gare Principale. Par conséquent tous les espaces: blocs, immeubles, bâtiments entre ces deux rues, se retrouvent sur des îlots, encadrés de part et d'autre de cette barrière de voitures. Cela a beaucoup changé le statut de ces édifices désormais juchés sur un archipel.

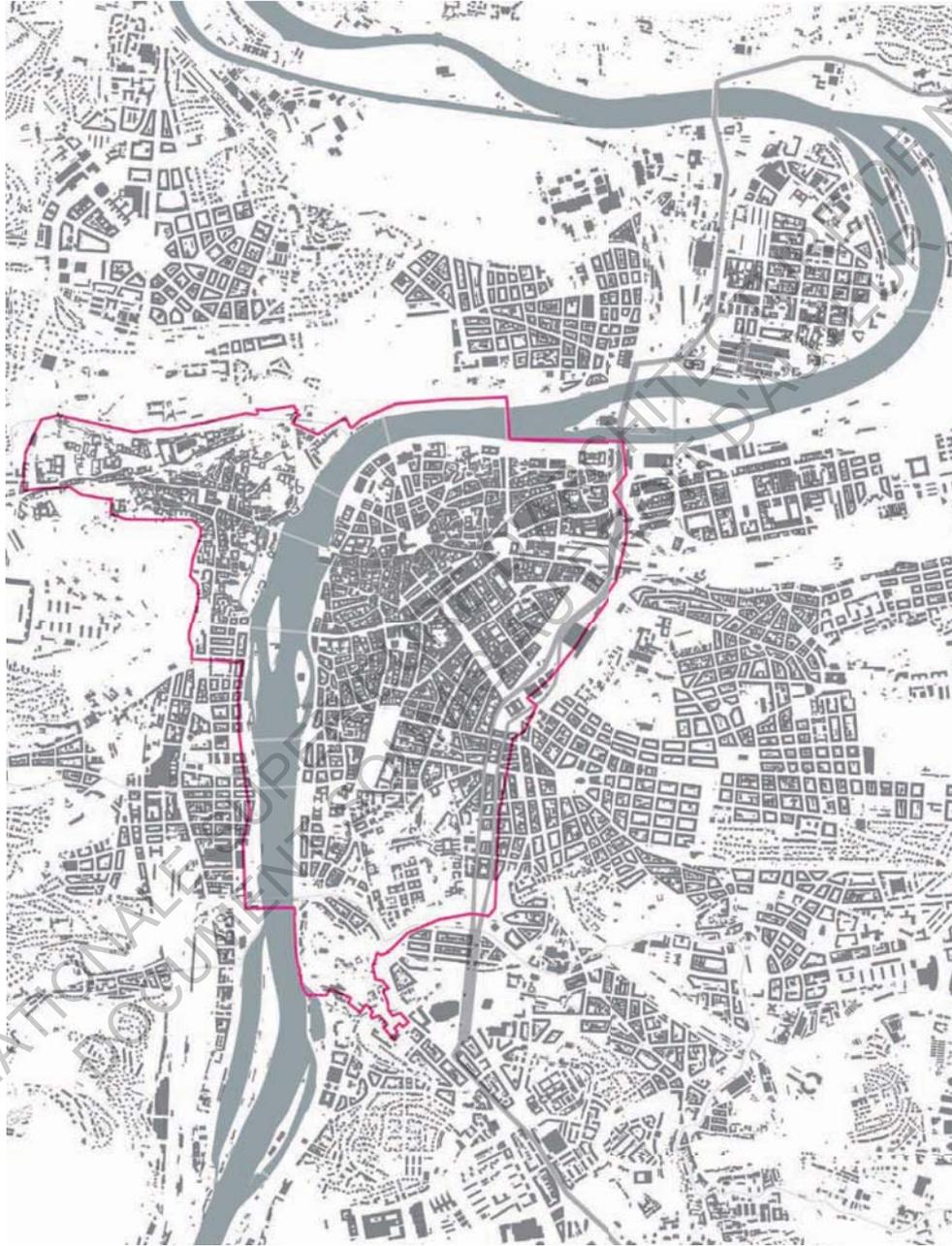
C'est le cas de tous les bâtiments résidentiels construits par les investisseurs privés. Ceux-ci jouissaient autrefois d'une situation privilégiée en cœur de ville, le long d'un boulevard vert agréable. S'étaient donc construites ici de belles bâtisses pour les classes moyennes-élevées. Mais le passage de l'artère a tout changé. Le boulevard n'était désormais plus ni lien, ni vert, ni agréable, et les blocs d'immeubles se sont retrouvés enfermés entre deux lignes de voies très fréquentées. Leur statut a donc chuté, plus personne ne voulait habiter dans cet environnement bruyant et

peu agréable. Par conséquent, l'usage de ces bâtiments a changé au fur et à mesure, pour quasiment tous se transformer en hôtel bon marché. En effet les touristes, le temps d'une semaine, se soucient moins du bruit causé par une route tant qu'ils sont proches du centre-ville. Comme ces bâtisses jouissaient au moins toujours de leur proximité du centre et qu'il s'agissait de beaux bâtiments, il a été facile de les transformer en hôtel et d'attirer les visiteurs. Aujourd'hui, sur un plan ou dans la rue, il est frappant de remarquer le nombre d'insignes d'hôtels qui s'alignent les uns à côté des autres. Ainsi le passage de la Magistrála a transformé tout un quartier résidentiel chic en une banlieue bon marché à touristes.

D'autres édifices se sont retrouvés encadrés par les deux voies: ce sont les bâtiments publics. Ceux-ci ont non seulement perdu les parcs au milieu desquels ils reposaient, mais ils ont aussi perdu les liens qu'ils avaient avec les espaces publics adjacents. En effet la voie a séparé le Nouveau Théâtre National de son allée plantée d'arbres, qui servait d'entrée majestueuse menant vers les portes. Dorénavant il faut franchir difficilement la grande route et on se retrouve nez à nez avec l'entrée, elle-même collée à la voie. Cette perte de l'entrée a une répercussion sur la prestance du bâtiment. Celui-ci a beau être inchangé, il perd beaucoup en splendeur. Le cas de la Gare Principale est même encore plus dramatique puisque, la route passant trop proche de l'entrée, un nouveau et immense hall a été construit en dessous de la route pour accéder ensuite à la gare. Ainsi l'entrée majeure de la ville, le fronton Art Nouveau splendide de la gare, se retrouve totalement obsolète et n'est même plus visible tant la Magistrála l'éloigne des espaces publics. Ce bâtiment autrefois fierté de la ville, est aujourd'hui totalement à l'abandon et n'est plus du tout utilisé, toute l'activité se passant désormais dans le hall souterrain. Le dernier bâtiment et pas des moindres ayant été desservi totalement par la création de l'artère, est le Musée National. Autrefois point culminant, achèvement de la Croix d'Or, terminant le tracé dans sa continuité, il se retrouve aujourd'hui coupé totalement d'elle, séparé de la Place Venceslas par le passage bruyant, dangereux et continu des voitures. Même si l'effet visuel est toujours présent depuis toute la Place Venceslas cette rupture est quand même néfaste pour le Musée qui perd à la fois son entrée imposante (face à la Place) et son lien avec celui-ci ; il perd son statut d'aboutissement de la Croix d'Or.

Finalement, l'idéal communiste n'a pas été bénéfique à la ville. Même si elle lie le Nord et le Sud de la ville, la Magistrála délie ce que l'ancien boulevard avait réussi à créer: une articulation entre les éléments divers qui sont apparus le long du tracé des anciens remparts. Ces conséquences immédiates sont dues en grande partie à ses dimensions trop importantes qui ont réduit l'espace public et ont coupé les bâtiments de leur environnement, les laissant sur des îlots, et leur faisant perdre en prestance. Les réactions en chaîne allaient continuer et les conséquences néfastes n'allaient pas s'arrêter au tracé même du boulevard, mais à toute la jonction entre la Prague médiévale et ses faubourgs.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Une frontière entre la Prague médiévale et industrielle encore très marquée.

4. Rupture dans la ville aujourd'hui ; Distinction très marquée entre les anciens faubourgs et la Prague médiévale.

Aujourd'hui, Prague vue dans son ensemble présente une faille très marquée dans son tracé urbain: la Magistrála. Celle-ci a donc fait perdurer la frontière qui existe entre les deux zones qu'elle sépare depuis sept siècles. Hors de cette frontière les faubourgs se sont organisés entre eux, créant une ceinture cohérente autour du noyau médiéval. On peut en effet parler de la Prague historique comme un noyau fort, qui impose une certaine hégémonie face au développement post-médiéval. Les frontières entre les anciennes zones intra et extra-muros sont donc encore ressenties et elles ne sont pas seulement physiques.

Nouvelle faille à l'interface des anciens intra et extra-muros ; Le cas Magistrála.

La voie rapide Magistrála est aujourd'hui le route de transport la plus maudite de la ville. Les aspects nuisibles sont non seulement apparus dès le début, mais se sont intensifiés par la suite, conduisant à une dégradation générale du périmètre avoisinant. Elle est aussi la cause directe de la désunion de la Prague médiévale et de ses faubourgs, créant une nouvelle faille, presque plus violente que lorsque les murs étaient encore présents. Elle forme donc une discontinuité dans la qualité de l'espace urbain, dans la zone touristique de la ville et dans les liens entre les anciens intra et extra-muros.

Suite à la construction de la voie, les alentours de celle-ci ont connu une dégradation générale. Tout le long de la voie, les espaces publics sont appauvris et délaissés, car souvent des espaces résiduels où il est impossible d'implanter quoi que ce soit. L'exemple le plus flagrant est celui des dessous de ponts. Car, pour que la voie soit à peu près au même niveau tout du long, celle-ci a été rehaussée et en de nombreux endroits elle se décolle du sol. Les espaces situés alors sous la voie sont totalement inuti-

lisables, sonores, délaissés et malsains où s'entassaient les déchets. Un cas particulier est le dessous du pont Nusle. En effet ce dernier étant tellement haut, il survole un quartier d'habitations. Ce quartier a perdu d'un coup la qualité de son environnement urbain en se voyant constamment infliger les nuisances sonores, en perdant en ensoleillement et surtout, en ayant pour paysage ce pont imposant en béton armé, aux qualités architecturales discutables. Les alentours des piles du pont étant de même des endroits délaissés, les espaces publics même de ce quartier de la vallée en ont pâti sévèrement. Au niveau de Florence, le cas est similaire ; le Musée de la Ville voit désormais dans son ciel le passage d'un pont de l'artère et se retrouve avec les mêmes désagréments quant à l'environnement urbain. L'ensemble des espaces situés sous le décolllement de la voie s'est donc dégradé petit à petit, qu'ils s'agissent d'espaces résiduels ou des quartiers construits. Tout le cheminement de l'artère crée alors une faille dans la qualité de l'espace urbain.

Les répercussions en chaîne ont même fait décliner complètement le quartier sud de la Nouvelle Ville : Karlov. Celui-ci a été le dernier à s'urbaniser dans la nouvelle ville, il était donc situé dans une zone relativement rurale, très verte à caractère champêtre. De grandes villas posées dans des jardins et le quartier de l'hôpital sont installés ici. L'environnement était à l'origine très sain, air pur, constructions peu denses et verdure ce qui correspondait avec l'activité hospitalière. La Magistrála a rendu ce quartier désagréable par la pollution atmosphérique, visuelle et sonore. Cet environnement n'est plus du tout l'idéal pour les malades dorénavant. Karlov a donc basculé d'un quartier agréable, vert et composé de belles villas à un quartier bruyant, bétonné, ayant pour paysage urbain une grande route. Ce basculement a fait changer les circuits touristiques types. En effet dans « Le Guide des étrangers à Prague » de 1838 l'auteur propose comme un des trois trajets touristiques une balade dans le quartier de Karlov puis de Vyšehrad. Il décrit cette promenade comme étant « champêtre et avec des points de vue remarquables sur la ville ». Aujourd'hui ce quartier a totalement perdu son attrait touristique et a par conséquent un peu coupé Vyšehrad (qui est situé au sud) des circuits touristiques de la même façon. Ainsi par effet papillon, la construction de l'artère Nord/Sud a déclassé ou diminué le potentiel touristique de deux quartiers, créant une rupture dans la zone touristique de la ville.

La rupture la plus violente que va créer cette artère n'est pas la discontinuité de la qualité de l'environnement urbain ou de la zone touristique. C'est bien une nouvelle frontière dans le tissu urbain qui est apparue entre la Prague Médiévale et ses faubourgs. L'artère délie complètement ce qui avait été lié par le premier boulevard. En effet, les routes qui autrefois reliaient les faubourgs à Prague par ses portes étaient déjà des prémices de liens. Et le boulevard avait mis en valeur ces articulations en joignant à son tracé les arrivées des routes. Le tracé de la Magistrála a ruiné de nouveau cette articulation, qui est même presque pire qu'avant la destruction du mur. En effet dans le cas de Žižkov et Vinohrady, les routes prolongeaient

des axes de la ville et s'intégraient au tissu urbain. La rue Vinohradská a été dessinée comme le prolongement de la Place Venceslas; c'était la connexion la plus importante entre les faubourgs et la Prague médiévale. La grande route est venue couper ce lien par son tracé perpendiculaire aux deux axes sectionnant ainsi le lien précédent. Les faubourgs se retrouvent donc déconnectés de nouveau par une nouvelle sorte de frontière difficilement franchissable.

En effet, le franchissement est rendu difficile par tous les types de transport. Non seulement les routes sont coupées, mais les accès piétons sont aussi très limités. Cette artère ayant été surélevée elle apparaît aujourd'hui sous la forme d'une autoroute étant donc dangereuse à traverser. La voie de chemin de fer en contrebas ajoute une deuxième faille à celle formée par la grande route. Ainsi ces deux ruptures consécutives rendent le passage très difficile. A cause de cela le piéton se sent complètement désemparé tout le long du tracé. Il n'est pas du tout mis en priorité et des tunnels ont été construits à certains points particuliers pour permettre le franchissement perpendiculaire à la Magistrála. Le piéton doit donc s'incliner face à la voiture, ce n'est pas lui qui est prioritaire ; il est obligé de franchir la route aux endroits où on l'y autorise. Quand il n'y a pas de tunnels ce sont des feux qui contrôlent le franchissement de la voie, mais ceux-ci sont très longs et durant seulement quelques secondes on consent à arrêter le flot ininterrompu de voitures pour laisser passer les promeneurs. Cette suprématie de la voiture par rapport au piéton est donc ressentie non seulement lors du franchissement perpendiculaire de la voie, mais aussi tout au long de son tracé. En effet longer l'artère est un parcours dangereux pour les passants. L'espace public n'est pas du tout approprié pour pouvoir marcher le long. L'exemple le plus flagrant est le passage du Musée Nationale à la gare Principale. Pour se faire il faut emprunter un trottoir d'une cinquantaine de centimètres de large, entouré d'un côté de la voie rapide dangereuse et de l'autre des voies de chemins de fer situées dix mètres plus bas. Cela est donc bien sûr extrêmement dangereux et montre à quel point la voiture a pris le dessus sur cet espace.

Les transports en commun n'aident pas non plus vraiment à traverser cette nouvelle faille. Seulement les deux lignes de métro sur les trois la franchissent et les trams ne passent cette frontière véritablement qu'à un seul endroit, après l'attente de longs feux de circulation (comme pour les piétons) au niveau d'IP Pavlova. Autrement le tracé des lignes de tram rebondissent contre la frontière pour s'en approcher mais repartent ensuite vers la périphérie, comme c'est le cas pour la ligne 11.

Cette route marque donc une véritable rupture entre la Prague médiévale et ses faubourgs et elle est même encore plus forte que le mur lui-même. Mr Maier a déclaré à son sujet que sa construction était un «acte de vandalisme» envers la ville. Cependant tant qu'il n'y aura pas d'alternative efficace mise en place, cette route restera la seule option pour traverser Prague du Nord au Sud. La ville a donc déjà cherché à résoudre

le problème, mais sans vraiment arriver à de résultats conséquents pour le moment.

Tous les plans visant à réduire l'intensité de l'utilisation de cette route qui voit passer près de 90 000 voitures chaque jour, n'ont pour le moment apporté aucun résultat. Pourtant la ville continue d'œuvrer pour changer la situation. Un projet en cours consiste à réduire les voies durant l'été 2012, de trois voies à deux voies seulement par sens de la route et de tirer des conclusions quant à la réaction des automobilistes. L'idée est de réduire le nombre de voitures sur toute la portion qui court le long de l'ancien mur de ville. Et l'expérience veut vérifier si : moins de gens vont utiliser leur voiture car leur trajet va être plus contraignant (moins de voies amenant plus de bouchons) ou si ceux-ci vont modifier leur trajet pour emprunter d'autres rues et si oui, lesquelles. Dans l'idée, s'il est possible par la suite de réduire définitivement le nombre de voies de trois à deux, la dernière voie serait utilisée pour y mettre une nouvelle ligne de bus. Il n'y a donc pas encore de résultats à tirer de cette expérimentation puisqu'elle est en plein déroulement en ce moment même, mais le processus de réflexion est lancé depuis longtemps et ce n'est pas la seule intention qui existe pour faire changer les choses.

Pour le cas plus particulier de la jonction au niveau du Musée National, un projet impressionnant de tunnel a été imaginé suite à une initiative de la ville. Ce projet vise à redonner l'importance à l'axe de la Place Venceslas et de sa continuité avec le musée National, puis la rue Vinohradská. Il veut mettre en valeur l'espace public pour les piétons et les transports en commun et faire passer les voitures par un tunnel qui plongerait sous le Musée National. Ainsi se reformerait en surface le prolongement de la Place Venceslas par l'axe principal de Vinohrady et une grande partie de cet axe serait transformé en zone piétonne. Les trams franchiraient aussi l'ancienne muraille à cet endroit, contrairement à aujourd'hui où ils « rebondissent » contre l'artère Nord/Sud. Ce projet améliorerait sans conteste l'espace public à cet endroit stratégique de la ville ; il réduirait la domination de la voiture sur la ville et relierait enfin de nouveau la Prague médiévale à ses anciens faubourgs, à un des endroits les plus essentiels. Cependant le problème est qu'actuellement les fonds financiers nécessaires à la réalisation d'un tel projet ne sont pas disponibles et les plans restent pour le moment au placard.

Des solutions moins onéreuses pourraient être envisagées à plus court terme. En effet les architectes et urbanistes de la ville ont pensé à d'autres alternatives. Deux de mes professeurs d'architecture m'ont tenu le même discours à ce sujet, quant aux transformations possibles. Le problème majeur étant la domination de la voiture, créant cet aspect d'auto-route, c'est donc cet aspect qu'il faut changer. Pour cela il faudrait redonner à la route une allure de boulevard. Les propositions seraient donc de diminuer le nombre de voies et de mettre une nouvelle ligne de transport public à la place, d'y installer des pistes cyclables, des trottoirs d'une largeur adap-

tée et des plantations d'arbres. Cela redonnerait alors de l'importance aux piétons et aux cyclistes et diminuerait largement la suprématie automobile à cet endroit. Le trafic serait probablement identique, mais le ressenti serait complètement différent ; ça ne serait plus une autoroute mais un boulevard, ce qui donnerait une toute autre vision de cette artère dans la ville.

Malgré tous ces projets, aucun n'est actuellement en cours de réalisation même si on peut espérer des transformations dans les prochaines années à venir. Cette Magistrála de l'ère Communiste est donc une réelle faille entre la Prague médiévale et ses faubourgs et sonne comme un avertissement contre toute adaptation d'un environnement historique pour la voiture. Celle-ci ne doit plus diriger les transformations du tissu dans la ville, car ses conséquences sont souvent beaucoup plus des ruptures que des liens. Au-delà de cette nouvelle frontière les faubourgs se sont eux liés les uns aux autres.

Réussite de l'évolution des frontières entre faubourgs ; Articulation tout en conservant l'identité de chacun.

Même s'ils sont coupés de la ville anciennement intra-muros par la grande route, les anciens faubourgs ont réussi à se lier entre eux tout en gardant leur identité propre.

Malgré la différence de tracé urbain au moment de leur construction, les interfaces entre les faubourgs ne se font pas ressentir comme des frontières. En effet le tracé des rues a réussi à articuler les quartiers les uns aux autres et aujourd'hui, entre deux anciens faubourgs, puis villes indépendantes, on ne ressent pas le passage de l'un à l'autre comme une rupture. Les rues ont réussi à s'aligner, se rejoindre, s'articuler. Ainsi même si chaque faubourg était à l'origine dessiné séparément, on a aujourd'hui l'impression que ces interfaces avaient déjà été pensées car ils sont aujourd'hui articulés intelligemment.

Cependant, ce n'est pas parce qu'ils sont bien reliés entre eux qu'ils ont perdu leur identité propre. Cela est en effet la réussite de l'évolution des faubourgs ; ils ont su se relier tout en conservant leurs singularités. Ainsi on remarque par de nombreux aspects leur ancienne indépendance et les raisons différentes pour lesquelles chaque faubourg avait été construit. L'architecture est un point qui différencie les faubourgs. Par exemple les immeubles de Vinohrady sont de style Art Nouveau pour la plupart, très décorés et très bien entretenus. Alors que quand on passe dans Žižkov on trouvera des bâtiments beaucoup plus simples, plus hauts et plus austères qui rappellent le passé ouvrier du lieu. Le tracé urbain des rues est lui aussi indicateur du passage d'un faubourg à l'autre. Par exemple, alors que les rues de Žižkov longent les courbes de niveau de la colline et donc ont un aspect un peu sinueux ; les rues de Karlín, son voisin, forment un quadrillage hyper régulier de rues perpendiculaires les unes aux autres. Encore dans un

genre différent, les espaces publics de Vinohrady marquent leur singularité par la proposition de grandes places urbaines, qui sont moins présentes dans les deux quartiers précédents. Les activités et populations qu'on y trouve donnent encore une autre teinte à chaque quartier. Cela a plus ou moins évolué selon la désignation d'origine des quartiers. Žižkov, quartier prolétaire, propose le nombre de bars par habitant et par kilomètre carré le plus important de toute la ville de Prague. Il est donc aujourd'hui un des centres de la vie nocturne et attire une population jeune et un peu alternative (artistes, écrivains...) par les loyers modérés et le passé historique qui donne du poids au lieu. On assiste alors à un certain processus de gentrification, qui pourrait changer complètement l'image du quartier dans quelques décennies. Le quartier de Vinohrady a gardé son statut de résidence pour les classes moyennes-supérieures et ses appartements sont aujourd'hui des habitats très recherchés car la vie urbaine proposée correspond aux attentes de cette classe sociale. Smíchov quant à lui devient aussi très attractif, pour un peu toutes les populations, par sa transformation en centre urbain important, avec la création du complexe commercial et de bureaux d'Anděl et sa proximité du centre-ville.

Ainsi les faubourgs ont réussi à se coordonner entre eux et s'articuler, si bien que les frontières entre chaque ne sont plus visibles. Pourtant ils ont gardé leurs identités propres, les teintes qui leurs donnent un caractère spécifique et qui fait qu'on veut habiter là, et pas ailleurs. Ces différences sont importantes dans une ville, tant que les entités ne forment pas des blocs fermés, mais sont liés entre eux, comme c'est le cas pour les anciens faubourgs. Ce paradoxe favorable entre articulation et contraste n'est cependant pas vraiment effectif entre la globalité des faubourgs et le noyau de la Prague médiévale ; cette dernière tend à conserver une certaine hégémonie face au reste de l'agglomération.

Prague Médiévale versus Prague Industrielle; Distinction encore très marquée en faveur d'une certaine hégémonie de la Prague originelle.

La première partie évoque le développement des cités médiévales de Prague. Celles-ci se sont articulées au fil du temps au sein de fortifications pendant cinq siècles. Puis seulement après tout ce temps, les faubourgs industriels sont apparus en grands nombres, de façon indépendante, au touche à touche. Ces faubourgs ont donc leur propre identité, mais ont réussi à se lier entre eux, de façon plutôt efficace. Cependant la frontière entre ces faubourgs et la Prague médiévale était bien sûr révélée par le mur de ville et aujourd'hui son tracé a laissé une marque beaucoup plus forte entre ces deux zones de la ville ; c'est l'artère Magistrála qui scinde la ville à cet endroit. Cependant d'autres aspects distinguent les deux zones (anciens intra et extra-muros) en faveur d'une certaine hégémonie des cités médiévales. Ces marqueurs de différence sont les usages et activités de ces zones et la notion de centre-ville vue par les visiteurs et habitants.

Les pratiques urbaines qu'on retrouve dans le centre médiéval de Prague englobent quasiment toutes celles qu'on trouve dans une ville. C'est là que se passent toutes les activités commerciales, financières et de bureau, dans la Croix d'Or principalement. C'est la Prague médiévale qui offre la plupart des emplois aux habitants. Mais les activités commerciales représentent non seulement un nombre d'emplois important, mais aussi l'attrait des gens pour faire les magasins. Par ses commerces la Prague intra-muros représente donc un lieu de distraction pour tous. Mais l'activité phare des cités médiévales, qui rend celles-ci économiquement puissantes est l'activité touristique. En effet celle-ci n'est pas du tout partagée avec les anciens faubourgs, mais se retrouve dans la quasi-totalité de l'ancienne aire intra-muros. Ainsi pour les touristes les limites de Prague correspondent à celles de l'ancien mur. Cependant, cette division nette de l'activité touristique a en quelque sorte « chassé » les Tchèques de cette partie de la ville qui n'habitent donc pas dans la zone médiévale. En effet, l'activité résidentielle est comprise quasi exclusivement dans la zone extra-muros. Ainsi les anciens faubourgs industriels et les cités préfabriquées communistes sont les lieux de la vie locale au foyer. Ces cités préfabriquées n'accueillant quasiment que cette fonction peuvent être qualifiées de « cités dortoir ». Les faubourgs industriels, même s'ils ne proposent pas toute la palette de services qu'à la Prague médiévale, a échappé à ce sort. En effet, suite au sondage que j'ai effectué, les lieux de promenade, de détente et les espaces verts sont aujourd'hui tous situés dans ces quartiers extra-muros. Ceux-ci, contrairement à la Prague médiévale proposent donc des parcs ou endroits agréables où se balader, que les locaux vont fortement apprécier. Les touristes quant à eux se cantonnent dans les limites de la Prague médiévale et ne vont pas ou peu profiter de ces lieux verts dont ils n'entendent de toute façon pas parler. Ainsi la vie économique et touristique de Prague va se situer dans la zone intra-muros et lui donner une certaine puissance même si on n'y trouve plus d'habitants tchèques et en opposition les faubourgs industriels hébergent les locaux et offrent les espaces de promenade et détente pour ces derniers. Ces faubourgs où on ne croise pas (ou peu) de touristes sont en quelques sortes considérés « hors la ville » pour cette catégorie de visiteurs.

En effet la notion de centre-ville, de « noyau urbain » est assez claire dans le cas de Prague. Quand on demande à la fois aux Tchèques et aux visiteurs de court terme (étudiants en Erasmus par exemple) quel est pour eux le centre-ville, la zone encadrée correspond aux limites de la Prague médiévale. Cela est, pour les visiteurs, lié à l'activité économique, touristique et commerciale qu'on y trouve. En effet pour les touristes, c'est parce que de toute façon ils n'ont pas l'occasion de voir beaucoup plus loin que ces anciennes frontières, les circuits classiques restant toujours entre les anciens murs. Il est alors bien sûr possible de sortir des rangs, mais cela demande plus d'efforts pour ensuite se renseigner sur lesquels endroits sont intéressants aussi, et méritent le coup d'œil, en dehors des sentiers battus. Donc pour les visiteurs le « centre-ville » correspond à la zone visitée et n'est pas vraiment un choix de leur part, par comparaison. Ce-

pendant, pour les étudiants Erasmus il s'agit un peu d'une situation d'entre deux, entre le touriste et l'habitant à long terme. Les étudiants d'un an ont dans la plupart des cas eu le temps de visiter la ville beaucoup plus loin que les touristes d'une semaine le font. Ils connaissent donc, au moins sommairement, le centre ancien et les faubourgs industriels avoisinants. Cependant leur notion du centre-ville coïncide avec celle proposée par les visiteurs éphémères. Mais les raisons en sont différentes ; c'est la concentration dans cette zone de tous les services d'une vie urbaine dynamique qui amène les étudiants à encercler cette zone. Ils disent alors y trouver tout ce dont ils avaient besoin en termes de distractions, d'achats, de vie nocturne et de promenades aussi. Car cette catégorie particulière de visiteurs, contrairement aux Tchèques lassés des touristes, ne rechigne pas à faire un tour dans les jolies ruelles des cités originelles. Ainsi les habitants d'un an voient dans les cités médiévales tous les avantages d'une ville dans sa globalité et entourent donc cette zone sous le nom de « centre-ville ». La dernière catégorie d'habitants que j'ai différenciée est celle des locaux. Ceux-ci sont pour moi les Tchèques, ou tout autre habitant considérant Prague comme étant sa ville et résidant ici à long terme. Ce dernier groupe de la population va lui aussi proclamer « centre-ville » la zone anciennement intra-muros. Les raisons sont liées aux services proposés et à la vie urbaine qui s'y passe bien sûr. Cependant ce n'est pas tout à fait la même notion que pour les étudiants de passage, car les Tchèques ne vivent pas dans le centre historique et n'y passent pas leurs moments de détente car ils apprécient plus le calme des banlieues non touristiques. Malgré tout ils gardent en mémoire l'histoire de la ville de Prague et pour eux aussi le centre-ville coïncide avec celui tracé par Charles IV sept siècles plus tôt, sur la ligne des anciennes fortifications. Dans la mentalité Tchèque, cette appellation de « centre-ville » va même plus loin que la notion de noyau attractif et dynamique. En effet ils utilisent, dans le cas où nous, français, dirions « je vais dans le centre », l'expression « Je vais à Prague ». Comme les Tchèques n'habitent pas dans la zone anciennement intra-muros, ils disent « aller à Prague » quand ils rentrent dans cette zone. Cette expression indique que dans les esprits, Prague, la ville (et non seulement son centre) correspond entièrement à la ville intra-muros du 14^{ème} siècle. Il y a donc toujours dans les esprits le passage d'une frontière qui se fait, comme le passage des murs par les portes au bout des routes qui menaient à Prague autrefois. Cette expression montre combien la Prague médiévale reste supérieure à ses faubourgs, beaucoup plus récents, qui n'ont pas encore réussi à se faire valoir comme des lieux historiques eux aussi, dans les esprits locaux. Ainsi la notion de centre-ville de Prague concorde selon des catégories de personnes différentes et pour des raisons nuancées. Cela montre l'hégémonie de la Prague médiévale en opposition à ses faubourgs plus récents, qui n'arrivent pas à concurrencer les cités historiques.

En continuité avec cette notion de centre, un autre aspect renforce la suprématie de la Prague médiévale : l'intérêt patrimonial porté à son égard. En effet la zone protégée par l'UNESCO reprend quasi exclusivement les frontières de la ville du 14^{ème} siècle. S'ajoutent à cette frontière la

frange qui longe la rive du Vltava dans le quartier de Smíchov (donc un faubourg industriel) et celle qui longe la colline de Letná. On peut donc se dire qu'un quartier industriel (Smíchov) a été classé important selon l'UNESCO. Cependant les raisons de cette intégration à la zone protégée ne sont pas les qualités intrinsèques de Smíchov, mais le fait que cette frange fasse face à la Nouvelle Ville et donc que la vue depuis celle-ci doit être protégée. Ainsi ce n'est pas pour les qualités architecturales de Smíchov, mais parce qu'il fait office de décor à la Nouvelle Ville qu'il est très importante selon l'UNESCO. Ainsi toute cette zone médiévale attire l'attention de l'organisme qui veille bien sûr à ce que n'importe quel changement qui s'y passe corresponde aux règles patrimoniales qu'il a établies. De la même façon la population tchèque veille scrupuleusement à ce que rien de « grave n'arrive à leur centre historique chéri » (selon les propos de Lenka Bürgerova). En effet rappelons que les Tchèques n'habitent pas le centre, n'y vivent pas, ils y travaillent tout au plus mais n'y passent pas non plus dans la plupart des cas leurs moments de détente. Pourtant quand un projet municipal touche à la Prague médiévale, tous les Tchèques vont s'y intéresser de près, vont donner leur point de vue, vont s'impliquer dans les débats et suivre le processus du projet, pour être sûrs que ce dernier ne va pas ruiner le centre historique qui leur est si cher. A contrario, les projets urbains à grande échelle pouvant viser à remanier complètement les cités préfabriquées où une majeure partie de la population réside, intéresse très peu et ne va pas remuer les foules. Cet attachement au centre historique se comprend par l'Histoire de la République Tchèque. En effet l'ère communiste a marqué les esprits comme une période où on était plus propriétaire de sa ville, de « chez soi ». Les habitants n'avaient plus leur mot à dire, car rien ne leur appartenait plus. De plus tous les événements politiques qui ont bouleversé plusieurs fois cette ville ont eu comme décor la Place Venceslas dans la ville médiévale. Ainsi suite à tous ces tourments, la propriété retrouvée du centre historique est maintenant quelque chose de très fort et précieux pour les Tchèques. C'est le symbole de l'appartenance à un pays libre de nouveau, c'est le symbole de leur nationalité et leur histoire et dans ce sens il est tout à fait compréhensible qu'ils y montrent un tel attachement.

Ainsi l'hégémonie actuelle de la Prague médiévale au détriment de ces faubourgs et cités préfabriquées de l'ère communiste révèle encore des frontières très fortement marquées. Celles-ci sont appuyées par les activités touristiques et économiques centrées dans ce noyau, par la notion de centre qui est imprimée dans tous les esprits (visiteurs éphémères et Tchèques) et par l'attachement historique fort des locaux aux cités originales de leur ville actuelle.

Conclusion de la seconde partie:

La seconde grande étape de développement de Prague correspond donc à l'époque industrielle. Les premiers faubourgs sont alors apparus, car les murs créés cinq siècles plus tôt ne pouvaient plus contenir l'expansion spectaculaire de l'époque. Ces faubourgs revendiquaient leur indépendance et ont acquis le statut de ville rapidement. Ainsi même s'il n'y avait pas de murs entre chacune de ces villes, les frontières de leur territoire étaient démarquées différemment, par l'architecture, les usages ou la classe sociale qui y vivait.

Le mur médiéval de la Nouvelle Ville les séparait cependant physiquement de la cité intra-muros, jusqu'en 1866, date où la ville a été ouverte. La destruction du complexe de défense baroque a laissé une grande zone désormais libre dans la ville. Elle a donc accueilli un boulevard longé de parcs où trônent de majestueux édifices publics ainsi que des immeubles de rapports prestigieux. Les transformations originales de l'enceinte ont articulé la cité médiévale à ses faubourgs.

Cependant sous l'ère Communiste, la subordination de la voiture sur la ville a amené à des altérations de ces prémices d'articulation. A été dessiné et construit sur le tracé du premier boulevard la route de l'Allemagne à Brno: la Magistrála. Ses dimensions, son tracé, sa fréquentation, sa réalisation; tout a été néfaste dès son arrivée pour la cohésion globale de la ville. Elle dessine aujourd'hui une nouvelle limite infranchissable, comme si un nouveau mur réapparaissait sur la ligne de l'ancien.

Elle distingue donc physiquement et sévèrement l'ancienne frontière entre la ville médiévale et les faubourgs. A l'extérieur, ceux-ci se sont articulés entre eux, tout en conservant chacun leur identité. Quant au noyau médiéval, il impose son hégémonie au reste de l'agglomération. Il est considéré comme le «centre-ville» incontesté de Prague, par toutes les sortes d'habitants, tant des points de vue touristique, économique, historique que sentimental. Cette distinction appuie et souligne encore aujourd'hui les frontières physiques et matérielles passées, plutôt que d'homogénéiser l'intégralité de l'agglomération de Prague.

CONCLUSIONS

La ville de Prague aujourd'hui est donc contrastée dans l'homogénéité qu'elle présente au premier coup d'oeil. Les visiteurs éphémères qui l'appréhendent ne verront de cette ville que les rues médiévales similaires, revêtant leur manteau baroque du 17ème siècle. Ce bloc médiéval est formé à l'origine de cités construites les unes après les autres, avec une administration et une population qui étaient propres à chacune. Les populations qu'on trouve encore aujourd'hui mélangées dans la ville avaient à l'état initial leur propre quartier: Ville Juive, Vieille Ville pour les Tchèques etc. La création de la Nouvelle Ville en 1348 a chamboulé cette coexistence en unifiant toutes ces cités primitives au sein d'un mur commun. Alors les limites de chacune de ces cités devaient s'articuler les unes aux autres, il fallait créer une unité à partir de cette diversité et estomper les anciennes frontières (physiques, linguistiques, de populations, culturelles) qui s'étaient établies entre chacune. La transformation phare de l'ancien mur à la frontière entre la Vieille Ville et la Nouvelle Ville a articulé brillamment ces deux villes. Ainsi les liens se sont tissés, les réseaux urbains soudés entre eux, les populations mélangées et l'architecture a été rendue homologue pour toutes ces cités par l'expansion du style baroque. Ce noyau urbain est aujourd'hui considéré comme le centre ville de Prague pour toutes les catégories de visiteurs (de l'habitant temporaire à long terme) il est à la fois homogène dans son apparence et ses rues sont, sans être identiques, fluides de l'une à l'autre. Malgré tout les cités originelles ont gardé leurs singularités, les marques des frontières passées étant toujours imprimées soit dans les mentalités des gens, par le souvenir des noms de ces cités (les quartiers s'appellent toujours par leur nom originel) et par la particularité du tracé urbain de chaque cité. Le noyau médiéval est donc aujourd'hui homogène tout en restant contrasté de façon positive, sans altérer la cohésion globale de l'environnement urbain.

Cependant la frontière qui contraste la ville et qui a imprimé sa marque de façon violente dans le tissu urbain est celle laissée entre la ville intra-muros et extra-muros. En effet aujourd'hui l'ancien mur entre la cité médiévale et ses faubourgs est remplacée par une grande route, une voie rapide passante et bruyante qui scinde la ville en deux. La Magistrala est aujourd'hui l'artère la plus maudite de la ville et elle ne correspond pas du tout à l'environnement historique dans lequel elle a été implantée. Les faubourgs du 19ème siècle sont coupés du centre médiéval par cette barrière infranchissable et aucun lien, aucune articulation n'est possible entre ces deux anciennes zones intra et extra-muros tant que cette route ne sera pas transformée. A cet endroit la marque des frontières passées est donc encore imprimée physiquement et le contraste qu'elle crée entre les villes médiévales et industrielles porte préjudice aux villes industrielles. Cela renforce en effet le caractère hégémonique de la cité médiévale sur le développement industriel de la ville. Le noyau médiéval semble former un seul bloc qui est supérieur aux villes développées hors les murs par la suite.

Aujourd'hui les anciennes frontières ne sont donc pas toutes perceptibles, elles sont plus ou moins présentes, parfois même complètement effacées (on n'a plus de souvenir des limites de la ville de Havel) ou alors transformée en articulation. Par ce dernier processus, la ville trouve une homogénéité tout en gardant les contrastes qui lui donnent cette beauté, cette singularité, ce mystère qui fait qu'on veut découvrir toutes les rues, car elles ont toutes quelque chose de nouveau à apporter. Cependant certaines frontières ont gardé une présence beaucoup trop forte par des transformations peu adaptées (la Magistrala) qui portent aujourd'hui préjudice aux quartiers maintenant coupés, séparés du reste de la ville. Alors la balance entre homogénéité et contraste n'est plus équilibrée. Le contraste prend trop le dessus et est perçu non pas comme une singularité belle, mais comme une rupture, un aspect négatif dans la ville. C'est donc là toute la délicatesse à observer, à établir, entre le contraste bénéfique ou le trop, qui rompt la ville et l'homogénéité qui articule, sans qu'elle efface la belle diversité de l'histoire urbaine de Prague. On peut alors se demander dans quelles mesures le dernier grand développement urbain de Prague, avec les Panelaks (sous l'ère communiste) contraste ou tend à homogénéiser la ville? Ces grands ensembles préfabriqués n'ont pas de frontières délimitées comme l'avaient les cités historiques de Prague, mais quelles marques imprègnent ils dans le territoire? Ou au contraire, pourraient-ils d'une certaine façon contribuer à rendre homogène l'intégralité de l'agglomération? Ou ne dessinent-ils pas plutôt une nouvelle rupture dans le paysage urbain? Le questionnement quant à l'intégration de cette ceinture d'immeubles en périphérie de la ville est encore un nouveau débat. Mais dans toutes cette diversité, malgré certaines ruptures qui tendent à être réparées, la ville de Prague est belle dans son homogénéité contrastée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LEXIQUE

Město = Ville

- Praha = Prague
- Praha vient de Prahy = gué
- Staré Město = Vieille Ville
- Nové Město = Nouvelle Ville
- Malá Strana = Petit Côté
- Hrad = Château fort
- Vyšehrad = Le Château d'en haut
- Smíchov vient de Smíchaní = mélange des populations
- Vinohrady = Vignobles

Náměstí = Place

- Staroměstské Náměstí = Place de la Vieille Ville
- Malostranské Náměstí = Place du Petit Côté
- Václavské Náměstí = Place Venceslas
- Senovážné Náměstí = Place du foin
- Karlovo Náměstí = Place Charles
- Náměstí Míru = Place de la Paix

Trh = Marché

- Koňský trh = marché aux chevaux
- Dobyččí trh = marché au bétail
- Ovocný trh = marché aux fruits
- Senovážné trh = marché au foin

Most = pont

- Františka I Most = pont Francis I
- Legii Most = pont de la Légion
- František Josef I Most = pont François Joseph I
- Stefánikův most = pont Stéphane
- Nuselský Most = pont Nusle

Divadlo = théâtre

- Stavovské Divadlo = théâtre des Etats
- Národní Divadlo = théâtre National
- Státní Opéra = Opéra d'Etat
- Vinohradské Divadlo = théâtre de Vinohrady

Nábřeží = quai

- Smetanovo Nábřeží = quai Smetana
- Rašínovo Nábřeží = quai Rasin

Ulice = rue

- Národní třída = Avenue Nationale
- Na Příkopě = Sur le fossé
- Revoluční = Révolution
- Dlouhá = Longue
- Na Můstku/Můstek = Au pont
- Zitná = Seigle
- Ječná = Orge
- Pařížská = Paris
- Na Valách = Sur les Remparts
- Na Poříčí = Au bord de l'eau
- Vodičkova = Fil conducteur

Baště = bastion

- Na Baště Sv. Tomáše/Ludmily/Jiří =
Au bastion St Thomas/Ludmile/George

Nádraží = gare

- Masarykovo Nádraží = g. Mazaryk
- Hlavní Nádraží = g. Principale

Zdi = mur

- Hladová zed' = Mur de la faim
- Sv. Martin Ve Zdi = St Martin dans le Mur

Tady a tam... = Ici et là bas...

- Národní Dům = maison nationale
- Národní Muzeum = musée national
- Karlův = Charles
- Anděl = Ange
- U Brány = A la Porte
- Pasáž = passage
- Parukářka = mésange
- U Nemocnice = A l'Hôpital
- Sady = verger
- Panelak = préfabriqué
- Magistrála = magistrale

ICONOGRAPHIE

Ces iconographies ont été des mines d'informations précieuses pour l'avancée de mes recherches. Toutes celles présentées ici sont issues de documents référencés dans les sources. Pour des questions de compréhension rapide, j'ai préféré reproduire complètement les cartes et plans présentés dans ce mémoire, car les iconographies anciennes, par leur hétérogénéité sont difficilement lisibles pour les non initiés. Je souhaitais tout de même en exposer quelques-unes ici car elles m'ont été primordiales.

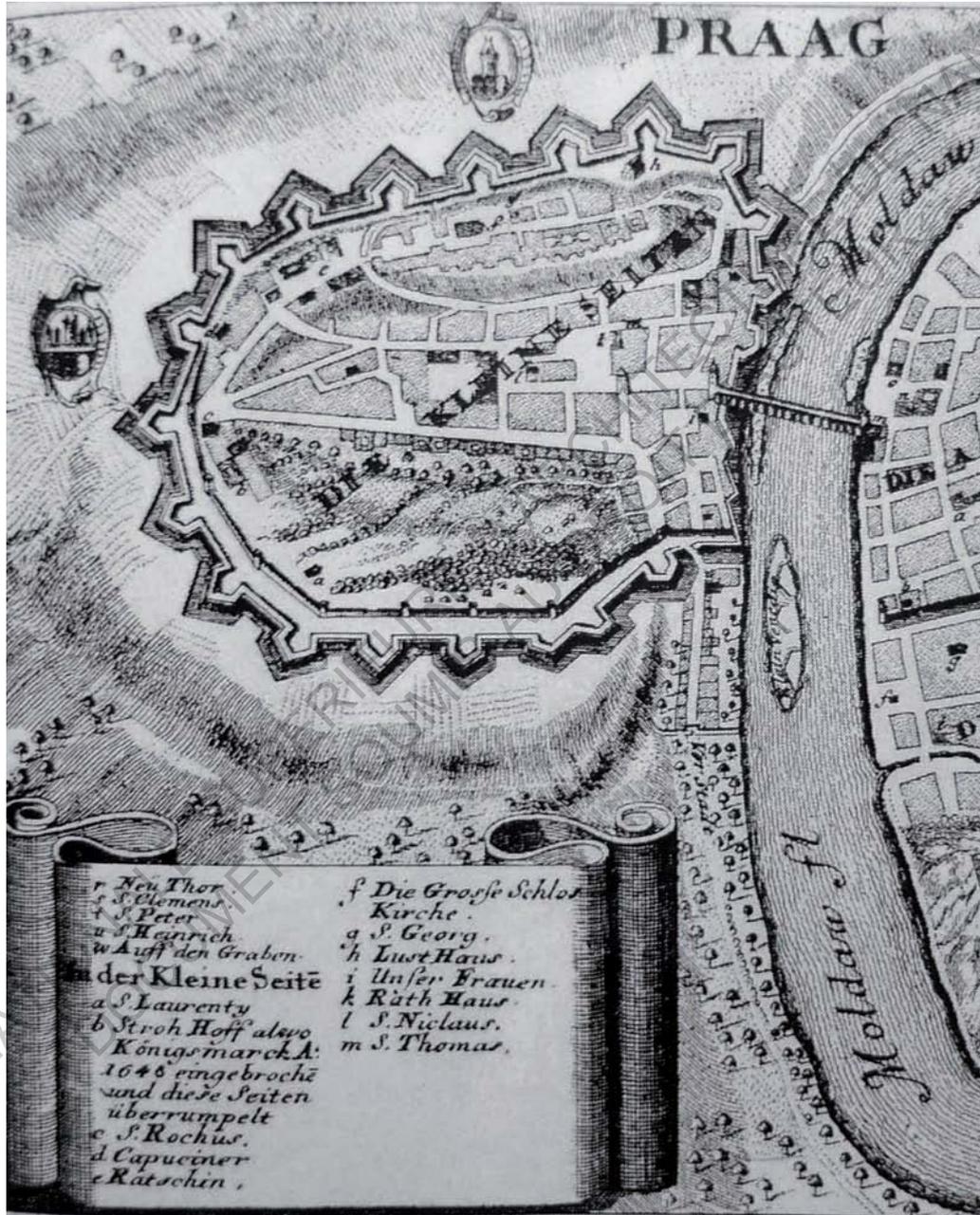
Vue de 1562 depuis la colline de Petrin.

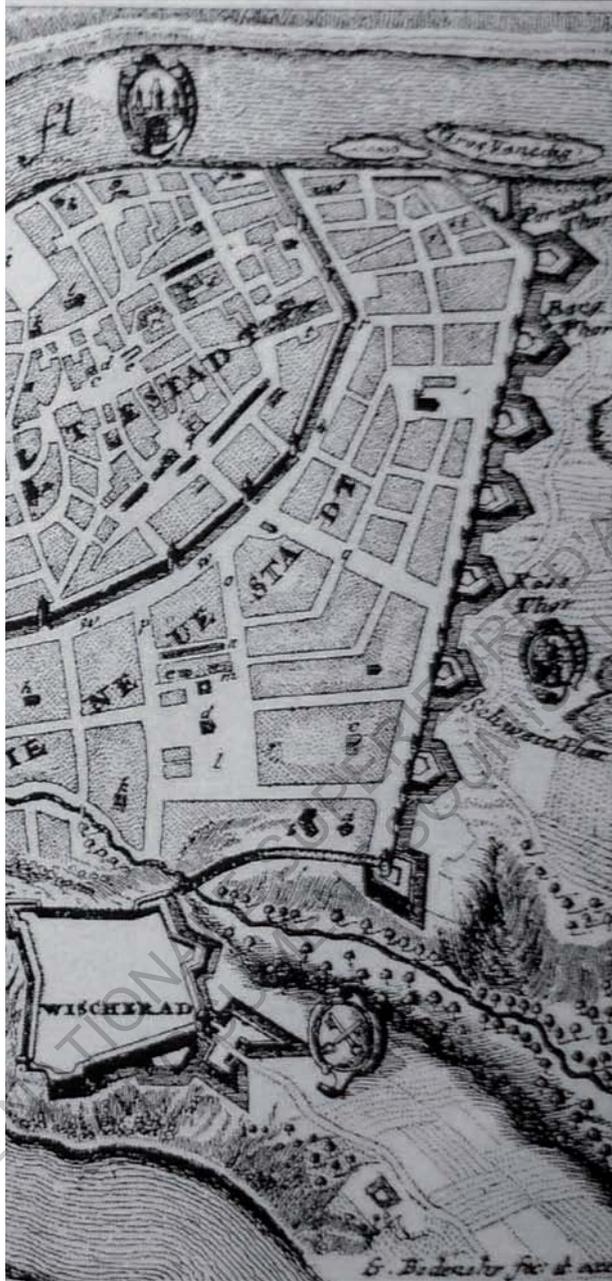


© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library



Prague: L'Homogénéité contrastée/UE84//De1///Iconographie/// 119





Plan de 1600

Vue de 1685 depuis le sud ouest de la ville.





Prague: L'Homogénéité contrastée/UE84//De1///Iconographie/// 123

Vue d'oiseau de 1769.



Vue des Nouvelles Allées créées sur le fossé de la première enceinte en 1784.



Plan de 1848



REFERENCES

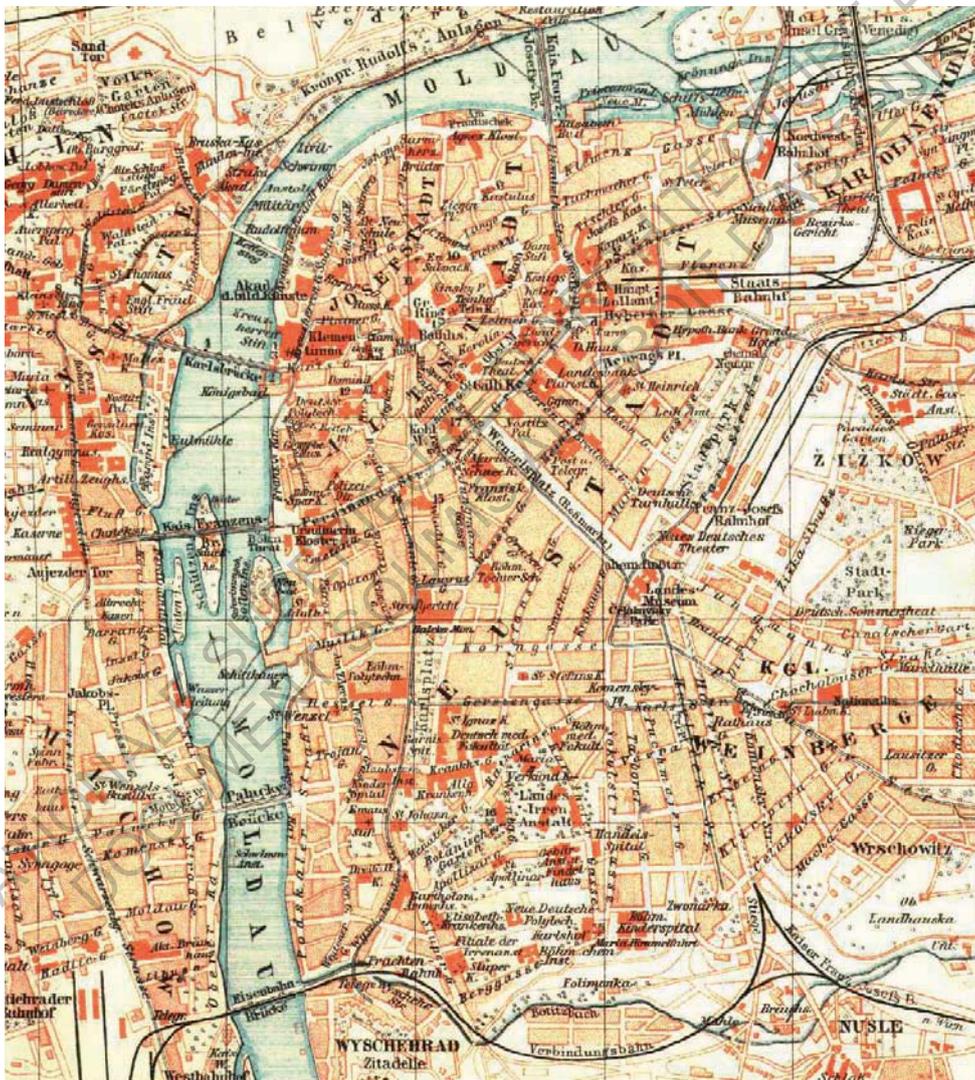
Altstadt				
1	Theinkirche	E b	19 National Museum	F c
2	Clementinum	D c	20 Monum. of S. Swales	G b
3	Kreuzherren Stüt.	D c		
4	University	E c	Kleinseite	
5	Kathhaus Altstadt	E b	21 S. Nicholas	C b
6	Theatre	E c	22 S. Thomas	C b
7	Conservatorium of Mus.	E c	23 Wallenstein Palace	C b
8	Comm. in Chief	F b	24 Nostitz Palace	C e
9	Clam Gallas Pal.	E c	25 Lobkowitz Palace	B b
			26 Arsenal	C e
			27 Post Office	C e
10	Old Jewish Bur. Ground	E b	28 Blind Asylum	D b
11	Old Synagogue	E b		
Neustadt				
12	Head Custom House	F b	29 Royal Palace	C b
13	Bathhaus	E d	30 Damenstift	C b
14	General Hospital	E e	31 Cathedral of S. Vitas	C b
15	Military Hospital	E e	32 Archb. Palace	B b
16	House of Correction	D d	33 Ständische Gallerie	B b
17	Madhouse	F e	34 Monast. of Strahow	A e
18	Deaf & Dumb As ^m	E e	35 Caernin Palace	A b
			36 Wissehrad	E f

J & C Walker Sculp^s



Le ghetto juif avant l'assainissement de 1893.

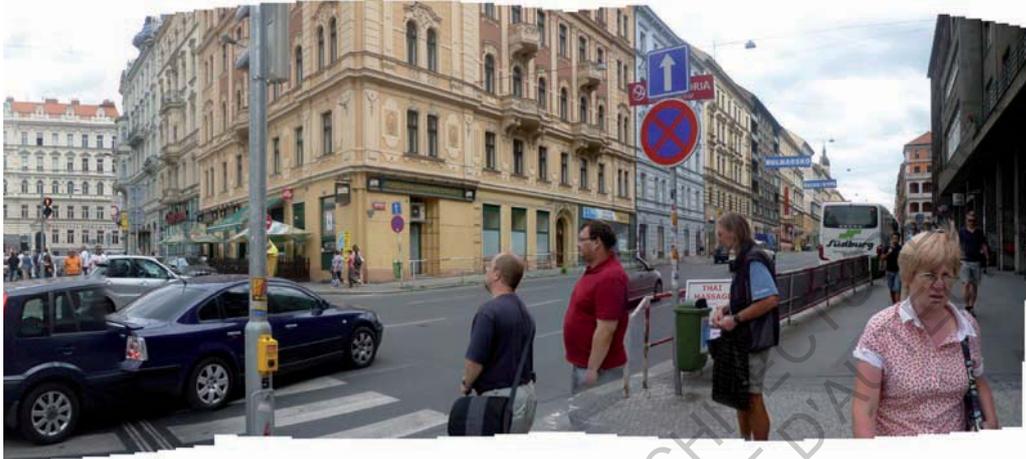
Plan de 1900.



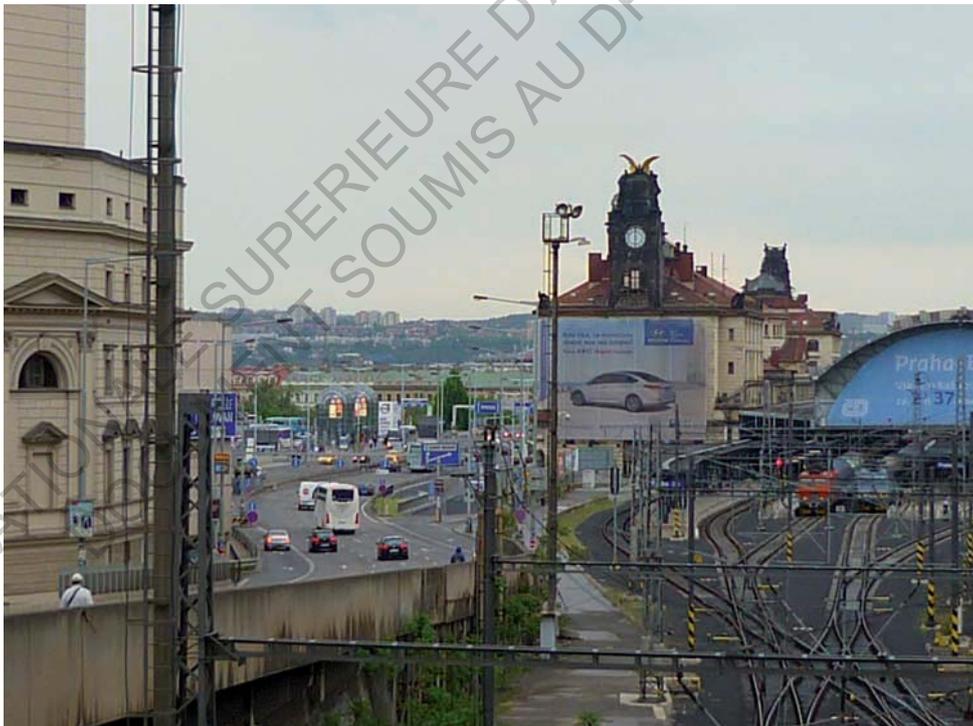


*Passage actuel de la Magistrala au carrefour d'IP Pavlova.
Passage actuel entre la Gare Principale et le Musée National; La Magistrala.*





Passage actuel de La Magistrala devant la Gare Principale.



Prague: L'Homogénéité contrastée/UE84//De1///Iconographie//// 131



Exemples de réponses à l'enquête que j'ai menée.

Anne Germon MASTER THESIS ABOUT PRAGUE for ENSA Nantes, France



SOURCES

BIBLIOGRAPHIE

- *Prague; Monuments et Culture*, texte du **Service d'information de Prague**, Éd. Par la Ville de Prague, 50p., 2011, Prague.
- *Prague; Aux frontières de la zone de protection du patrimoine urbain de Prague*, texte du **Service d'information de Prague**, Éd. Par la Ville de Prague, 120p., 2008, Prague.
- *Prague: Guides VOIR*, Direction **Nathalie Pujo**, Éd. Hachette Tourisme, 272p., 2008, Paris.
- *Prague: Then and Now*, **Jenni Meili Lau**, Éd. Thunder Bay Press, 144p., 2007, San Diego.
- *Urban development of Prague: History and present issues*, **Karel Maier, Michal Hexner et Karel Kibic**, Éd. par la CVUT de Prague, 141p., 1998, Prague.
- *15 promenades dans Prague*, **Léon et Xavier de Costner**, Coll. « Découvrir l'architecture des villes », Éd. Casterman, 148p., 1992.
- *Le «Grand Prague»*, **George Pierre et Desvignes Suzanne**, In: *Annales de Géographie*. n°307, pp. 249-256, 1948.
- *Le guide des étrangers à Prague*, **Kronberger et Weber**, Éd. Théophile Haase fils, 129p., 1836.

SITES INTERNET

- Wikipédia :
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Prague>
http://fr.wikipedia.org/wiki/Enceinte_de_Vienne
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Ring_\(Vienne\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ring_(Vienne))
http://fr.wikipedia.org/wiki/Encintes_de_Paris
- Site officiel de la ville de Prague :
<http://www.praha.eu/jnp/en/home/index.html>
- Histoire de Prague :
<http://www.prague-ville-alchimique.fr/index.php>
- Histoire des fortifications de Prague :
<http://www.praguewelcome.cz/fr/monuments/monuments/lieux-interesants/fortifications-de-la-ville/>
- Histoire de Na Příkopě :
<http://www.radio.cz/fr/rubrique/tourisme/lavenue-na-prikope-fete-cette-annee-ses-250-ans>
- Tours de Prague :
<http://stovezata.praha.eu/list.html>

MUSÉES

- Musée principal de la ville de Prague ;
Muzeum Hlavního Města Prahy
- Musée des tours de la ville de Prague ;
Jindřichská věž ; Muzeum pražských věží
- Musée de l'usine de traitement des eaux de la ville de Prague à
Podolí ;
Muzeum pražského vodárenství a úpravna vody v Podolí
- Musée du cloître des Slaves ;
Muzeum Klášter Na Slovanech

ENSEIGNEMENTS DE LA ČVUT

- Semestre 1 :
« UP1 – Planning 1 - Urban Planning » Karel Maier et Petř Vorel
- Semestre 2 :
« U2 – Urbanism 2 - History » Lenka Burgerova
« PP2 – Monument preservation » Josef Stůlč
« SAT – Contemporary Architecture » Michal Slapeta
- Entretiens particuliers avec les professeurs :
Karel Maier
Lenka Burgerova.

ET ENCORE...

- **Sondage** sur les frontières ressenties dans Prague effectué auprès d'une quarantaine de personnes; étudiants ERASMUS et habitants Tchèques.
- **Relevés dans la ville** ; de nombreuses heures passées à observer le ville sur le terrain
- **Expositions complémentaires** ; de nombreuses autres visites, secondaires ont enrichi mes connaissances
- **Voyages** ;
 - Russie : Moscou
 - Pologne : Krakow/Warsow/Wroclaw
 - Roumanie: Cluj Napoca/Alba Iulia
 - Autriche: Vienne
 - Hongrie : Budapest
 - Croatie : Zagreb
 - Slovenie : Ljubljana
 - Slovaquie: Bratislava
 - République Tchèque: Brno/Cesky Krumlov/Cesky Budejovice/Karlovy Vary/Marianské Lazne/Ostrava/PlzenTous ces voyages m'ont apporté une ouverture d'esprit et un regard sur les cultures des pays alentours, quant aux questions des frontières dans les villes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

REMERCIEMENTS

Au terme de ce mémoire, je souhaiterais adresser mes remerciements à tous ceux qui m'ont aidé à construire, concrétiser et achever ce travail, qui a été pour moi, par ma situation hors-frontière, comme une course en solitaire.

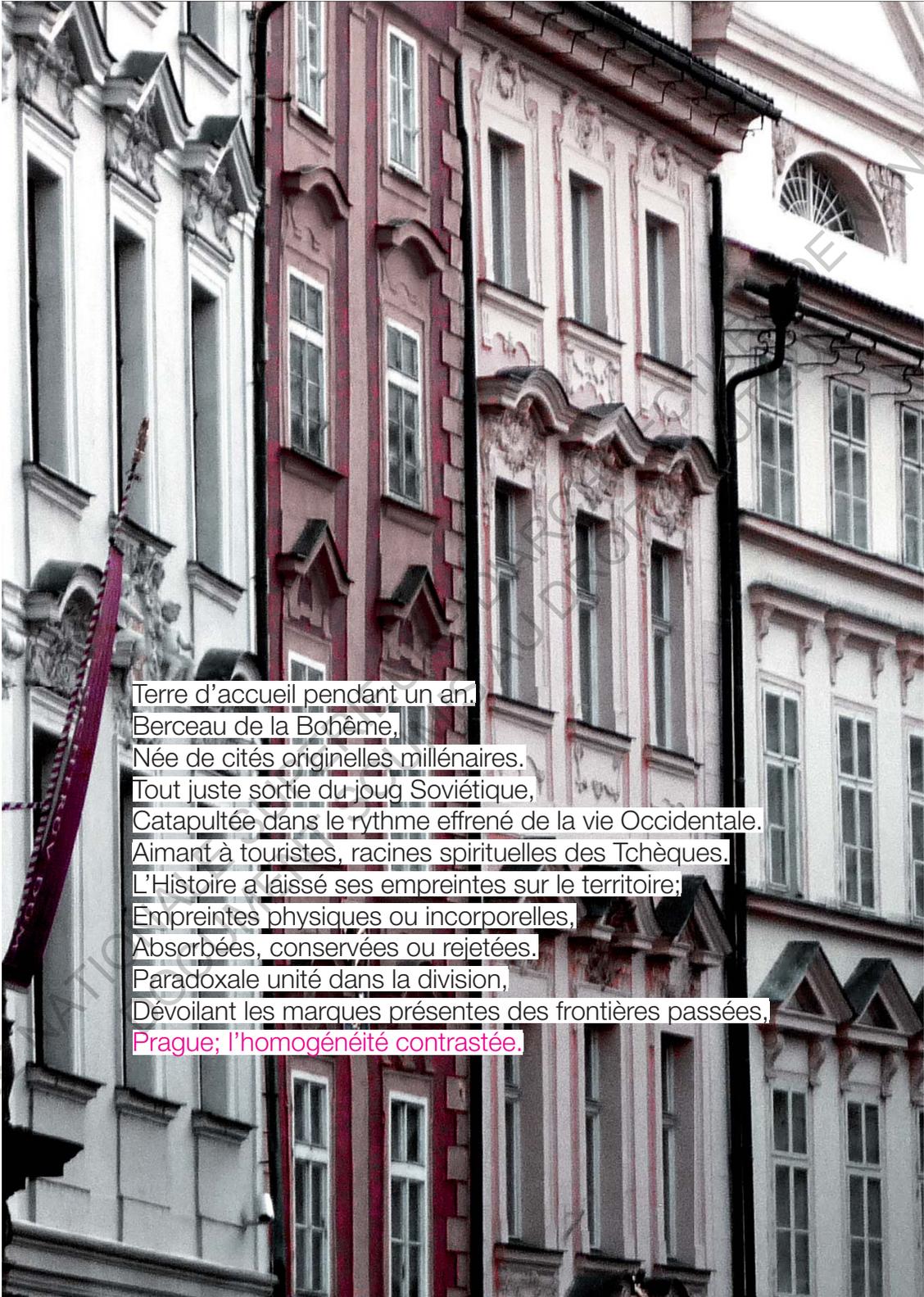
J'aimerais tout particulièrement remercier Gilles Bienvenu, enseignant encadrant du DE Fragment de ville et questions patrimoniales, seul lien avec l'ENSA Nantes durant ton mon travail depuis l'étranger. Son écoute, sa disponibilité et ses réponses à toutes mes questions, m'ont été primordiaux.

J'exprime aussi toute ma gratitude aux enseignants de la Faculté d'Architecture de l'Université Technique de Prague, qui prenaient toujours le temps de répondre à mes interrogations, sans jamais se lasser; Lenka Burgerova, Karel Maier, Vladimir Kratky, Hana Novotna.

Enfin, je suis aussi et surtout très reconnaissante envers toutes les personnes venant des quatre coins du globe, qui me sont aujourd'hui précieuses et que j'ai rencontré au cours de cette formidable année. Par leur soutien, leur amitié, leurs encouragements ou tout simplement leur présence, ils ont été pour moi des éléments moteurs dans cette étude et dans la vie en général.

Merci à Marie-Pier Micropin, Semih Bief, Nathan Louërat, Veronika&Bretislav Myš, Joely Pretty, Cristina Robina, Vojta Franta, Jiri Cevela, Margaux Frétier, Antoine Coloc, Kike Conejo, Mélu Limou, Johanna Faitnat, Miguel Dao, Lucie, Elke, Guillaume, Sylvain, Tristan, Sarah, et bien sûr ma famille.

Sans vous tous, ce mémoire n'aurait pas vu le jour.



Terre d'accueil pendant un an,
Berceau de la Bohême,
Née de cités originelles millénaires.
Tout juste sortie du joug Soviétique,
Catapultée dans le rythme effrené de la vie Occidentale.
Aimant à touristes, racines spirituelles des Tchèques.
L'Histoire a laissé ses empreintes sur le territoire;
Empreintes physiques ou incorporelles,
Absorbées, conservées ou rejetées.
Paradoxale unité dans la division,
Dévoilant les marques présentes des frontières passées,
Prague; l'homogénéité contrastée.