

Université Michel de Montaigne Bordeaux 3

École Doctorale Montaigne Humanités (ED 480)

THÈSE DE DOCTORAT EN HISTOIRE

**Les réseaux de transport
tchécoslovaques dans l'entre-deux-
guerres :
une approche historique
multimodale.**

Présentée et soutenue publiquement le 22 novembre 2012 par

Jan OLIVA

En co-tutelle sous la direction de Christophe Bouneau et Ivan Jakubec.

Membres du jury :

Christophe BOUNEAU, Professeur, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3.

Ivan JAKUBEC, Professeur, Université Charles, Prague.

Marcela EFMERTO VÁ, Professeur, École polytechnique (ČVUT), Prague.

Michèle MERGER, Chargée de recherche au CNRS, Paris.

Bruno MARNOT, Professeur, Université La Rochelle.

Alexandre FERNANDEZ, Professeur, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3.



Clare Avery, *Study for Terminus*, pencil drawing, détail[©]

Remerciements

Corinne Blazquez et **Martine Courrège-Blanc** pour leur aide précieuse sur la cartographie et les images. Dans le but d'offrir à la communauté de recherche des illustrations de qualité, notre souci a été de présenter dans ce travail le plus possible de cartes originales tout en rassemblant régulièrement les données les plus importantes dans des cartes synthétiques spécialement conçues pour ce mémoire. Sans le travail efficace et soigné de Corinne et de Martine cet objectif n'aurait pas pu être atteint.

Sylvain Machefert pour son aide à la mise en conformité du tapuscrit avec les normes de la thèse électronique.

Les membres de l'équipe de l'**École doctorale** Montaigne-Humanités pour leur travail de *back-office* sur les différents aspects administratifs.

Jiří Dvořák pour tout un pan d'informations et de documents originaux essentiels sur l'histoire régionale de la Bohême du sud et son rayonnement sur le plan national.

L'**Association pour l'Histoire des Chemins de fer en France (AHICF)** pour son soutien financier à mes travaux de recherche depuis mon année de maîtrise et pour l'émulation scientifique facilitée grâce aux manifestations scientifiques qu'elle organise régulièrement.

Les groupements de recherche internationaux **Transport, Traffic and Mobility (T²M)** et **Tensions of Europe Network** pour avoir stimulé mes travaux de recherche et pour m'avoir grandement facilité mes premiers pas sur la scène internationale.

Les membres du programme de recherche interuniversitaire et interdisciplinaire **Les Trajectoires de l'innovation, Espaces de conflits** coordonné par MM. les professeurs Christophe Bouneau et Yannick Lung à la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine et soutenu par le Conseil régional d'Aquitaine (2006-2010).

Messieurs les professeurs Christophe Bouneau et **Ivan Jakubec** pour leur soutien et leurs conseils tout au long des années de thèse et pour les réseaux de chercheurs qu'ils m'ont permis d'intégrer.

Ma petite famille pour sa patience devant un travail qui n'en finissait pas...



Sommaire

Contenu

<i>Remerciements</i>	3
<i>Sommaire</i>	4
<i>Introduction générale</i>	7
<i>Première partie : Prologue – le « Fer » et « l'Eau », deux éléments complémentaires et fondateurs de l'histoire des transports tchécoslovaques</i>	35
Introduction	36
Chapitre Un : Les chemins de fer – la pierre angulaire de l'architecture politico-économique du pays	38
Introduction	38
I. Les fondements de la politique ferroviaire	39
II. Les motifs et les moyens de l'innovation dans le monde ferroviaire.....	64
III. La compagnie des Chemins de fer tchécoslovaque (ČSD) et le Ministère des Chemins de fer (<i>Ministerstvo železnic, MŽ</i>). Processus de transformation du Ministère des Chemins de fer en un Ministère des Transports.....	87
Conclusion : À la recherche d'une politique de transport globale	98
Chapitre Deux : La voie d'eau – la petite sœur choyée	102
Introduction	102
I. L'internationalisation des cours d'eau et ses conséquences	104
II. Les compagnies de navigation tchécoslovaques – un levier du développement de la navigation fluviale.....	117
III. La gestion de la navigation fluviale, les aménagements des voies navigables et les extensions internationales du réseau	154
Conclusion.....	189
Conclusion de la Première partie	194

Deuxième partie : La « Terre », le retour du transport routier au premier plan de la scène des transports..... 196

Introduction 197

Chapitre Un : La (re)naissance du transport routier tchécoslovaque et sa transformation au cours de l'entre-deux-guerres 199

Introduction 199

I. Les principes de gestion du secteur routier..... 203

II. Le Fonds d'État pour les routes (*Státní silniční fond*) la clé de la réussite ? 236

III. Les grands axes de la politique routière tchécoslovaque..... 281

IV. L'autoroute tchécoslovaque – une lente maturation d'un projet ambitieux 320

Conclusion..... 393

Chapitre Deux : Le développement des réseaux tchécoslovaques de transport automobile, l'enjeu majeur de la politique des transports de l'entre-deux-guerres.. 398

Introduction 398

I. L'évolution de l'automobilisme tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres : cadres technologique, législatif et social 402

II. L'entreprise publique dans le domaine du transport routier : entre initiative heureuse et moyen de pression économique 434

III. Les rapports de concurrence et de coopération entre le rail et la route et le développement du secteur privé..... 467

Conclusion – Les urgences de l'après-Munich 531

Conclusion de la Deuxième partie..... 535

Troisième partie : « L'Air », l'émergence de l'aviation comme d'un mode de transport consensuel..... 543

Introduction 544

Chapitre Un : Le cadre – institutionnel, légal, social..... 547

Introduction : Le rôle des militaires dans la naissance et le développement de l'aviation..... 547

I. La gestion du portefeuille des transports aériens : Le Ministère des Travaux publics (MTP)..... 552

II. L'aviation, la force des symboles 556

III. Un point sur la législation..... 569

IV. L'aviation au service de la nation – les hommes et les organisations au service de l'aviation nationale.....	575
V. Le transport aérien postal.....	591
Conclusion.....	600
Chapitre Deux : Les compagnies tchécoslovaques et leurs réseaux.....	603
Introduction : les précurseurs et les « opportunistes »	603
I. La Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État (<i>Československé státní aerolinie, ČSA</i>), le fleuron de la nation	610
II. La Compagnie tchécoslovaque d'aviation (<i>Československá letecká společnost, ČLS</i>) – le prototype d'une compagnie internationale	637
III. Les alliances internationales et le partage de l'espace aérien européen	650
Conclusion.....	660
Chapitre Trois : Les infrastructures du transport aérien	663
Introduction	663
I. Les aéroports de Prague – prestige et modernité pour la capitale et base du réseau aéroportuaire national et international.....	666
II. Brno/Černovice – d'une escale nationale « administrative » vers un carrefour international ?.....	680
III. Les aéroports « secondaires »	687
Conclusion.....	705
Conclusion de la Troisième Partie	708
<i>Conclusion générale.....</i>	<i>711</i>
<i>Sources et Bibliographie</i>	<i>733</i>
<i>Annexes.....</i>	<i>767</i>
<i>Index des noms de personnes.....</i>	<i>786</i>
<i>La Table des matières.....</i>	<i>788</i>

Introduction générale.

L'histoire des réseaux de transport constitue un champ de recherche traditionnel et constamment renouvelé en Europe à la fois sur le registre de l'intermodalité, de la mobilité et de la construction des territoires. Dans cette optique notre thèse qui se place résolument sous le signe de l'histoire économique contemporaine, s'attache à analyser dans une approche croisée la mise en place et le développement des quatre modes de transport principaux de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres. De façon génétique notre enquête est indissociablement liée à la formation géopolitique du nouvel État tchécoslovaque et, dans ce contexte, s'attache à mettre en évidence la formation d'un réseau de transport qui se déploie dans une trajectoire en partie originale d'une guerre mondiale à l'autre.

Les prémices et les contours politiques et économiques du nouvel État.

La naissance à l'issue de la Grande Guerre¹ de l'État tchécoslovaque, désigné, dès cette époque, par le vocable d'« État successeur » (*nástupnický stát*)² en référence à la disparition de la monarchie austro-hongroise, tout en étant soudaine, n'a pas moins été préparée à l'intérieur par une lente maturation politique, sociale et économique depuis au moins un siècle. Nombreux étaient ceux, cependant, qui s'étaient résignés à une attitude d'obéissance passive devant l'intransigeance du pouvoir central de Vienne d'accorder le même *Ausgleich* aux peuples slaves que celui, convenu en 1867, entre les Allemands et les Hongrois de l'Empire. Cette résignation, encore présente selon Ferdinand Peroutka³ dans de nombreuses couches de la population au début de la Grande Guerre, allait cependant de pair avec la pression de l'appareil policier austro-hongrois. Peroutka parlait d'un certain

¹ Nous allons adopter au cours de ce travail l'orthographe « Grande Guerre » avec deux majuscules en référence à la Première Guerre mondiale lorsque nous avons l'intention de souligner l'importance qu'avait cette guerre pour les contemporains au cours de la période historique de l'entre-deux-guerres. Nous allons aussi, en synonyme moins chargé de sens, utiliser le terme Première Guerre mondiale, par opposition à la Seconde.

² Ce terme est utilisé par l'historiographie de l'entre-deux-guerres à propos de sept États suivants : la Tchécoslovaquie, la Pologne, l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie, la Yougoslavie et l'Italie. En effet, chacun d'eux hérita d'une partie, plus ou moins grande de la défunte Monarchie.

³ Ferdinand Peroutka, *Budování státu (La construction de l'État)*, Lidové Noviny, Prague, 1991, 4 volumes, 1851 p.

opportunisme des couches politiques tchèques qui, dévitalisées par des décennies de vains efforts à la recherche de véritables réformes de profondeur, adoptaient une attitude passive, attentiste, non-révolutionnaire. En face de cette vie politique *intérieure* à quelques rares exceptions près « rangée », il y eut depuis la fin du 19^e siècle une vie *extérieure*, en exil notamment français, anglais et américain beaucoup plus active et de plus en plus radicalement orientée vers la recherche d'une « libération nationale ». Ces hommes dont les figures emblématiques furent Tomáš Garrigue Masaryk, Edvard Beneš et Milan Rastislav Štefánik⁴ gagnèrent progressivement en importance. Ce ne fut qu'au cours de la guerre que les liens entre les deux camps s'intensifièrent et un objectif commun se dessina – la fondation d'un Etat autonome rassemblant les Tchèques et les Slovaques. En effet, Peroutka rapporte que « Dans le passé récent encore [avant la Première Guerre mondiale] Masaryk et Beneš en France et en Angleterre étaient surtout occupés à faire en sorte que l'on soit le moins possible au courant de la politique intérieure tchèque. Il n'y avait pas de discours d'hommes politiques tchèques qu'ils auraient pu soumettre à ceux auprès de qui ils s'efforçaient de faire inclure la libération des Tchèques et des Slovaques aux objectifs de la guerre. En effet, ces discours manquaient de l'essentiel : l'expression claire d'un désir de liberté. »⁵

Les risques liés à la configuration géopolitique de l'Europe de l'après-Guerre, car on ne connaissait en 1918 qu'une Grande Guerre, étaient immenses car de nombreux facteurs de stabilité allaient disparaître de sorte que l'évolution future était dans une large mesure imprévisible⁶. Les risques politiques d'instabilité extérieure et intérieure étaient accompagnés

⁴ Sur T. G. Masaryk, cf. les travaux d'Alain Soubigou : A. Soubigou, *Tomas Masaryk*, Fayard, 2002, 450 p., A. Marès, A. Soubigou, M-E. Ducreux, *Tomas G. Masaryk - Un intellectuel européen en politique (1850-1937)*, Institut d'études slaves, Paris, 2007, 247 p. Sur M. R. Štefánik, cf. la récente thèse, non publiée, de Michal Kšiňan, *Milan Rastislav Štefánik, essai biographique*, soutenue le 28 novembre 2011 à l'Université Komenský de Bratislava.

⁵ Ibid. p. 6. En tchèque dans l'original. **Note importante** : Toutes les traductions du tchèque et du slovaque présentes dans ce mémoire ont été réalisées par nos soins. Nous avons placé parfois l'énoncé original en note de bas de page pour permettre au lecteur bilingue de mieux se repérer. Nous avons fait un effort particulier à traduire tous les titres des publications tchèques en français afin d'aider les scientifiques francophones dans la constitution d'une bibliographie sur l'histoire des pays tchèques. En revanche, les termes et les citations allemands et anglais n'ont pas été traduits.

⁶ Sur l'histoire politique et économique des pays tchèques dans l'entre-deux-guerres, voir avant tout le travail synthétique général en trois volumes : Kárník Z., *České země v éře První republiky: 1918-1938 (Les pays tchèques pendant la Première République)*, tome I : *Vznik, budování a zlatá léta republiky 1918-1929 (La naissance, la construction et les années d'or de la république 1918-1929)*, Praha, Libri, 2000, 571 p.; tome II : *Československo a české země v krizi a ohrožení 1930-1935 (La Tchécoslovaquie et les pays tchèques en temps de*

de risques économiques et sociaux majeurs, à savoir la possible incapacité des nouveaux États d'Europe centrale, pour ne parler que d'eux, de tout simplement subsister, et donc de garder leur indépendance si douloureusement acquise. « La situation était totalement nouvelle. L'industrie tchèque qui n'était pas habituée à exporter à l'étranger et qui manquait d'expérience technico-commerciale, des réseaux commerciaux etc., était contrainte de s'adapter à l'export sur des marchés étrangers dans des conditions défavorables d'un commerce international de l'après-guerre lorsque la plupart des pays se repliait vers une politique douanière protectrice. »⁷

À cette époque « révolutionnaire » qui, par définition, amenait avec elle autant de risques que d'opportunités de changements les plus radicaux, le spectre était large en ce qui concernait le choix du système politico-économique allant d'un capitalisme libéral extrême avec une forte présence de capitaux étrangers (pour les Tchécoslovaques, surtout du capital d'origine nationale germanique – autrichienne ou allemande⁸ - ou hongroise) jusqu'à la transformation du pays en une république socialiste. Finalement la position intermédiaire s'imposa – la Tchécoslovaquie devint un État avec une économie de marché capitaliste, mais avec une forte proportion de capital public dans certaines grandes entreprises, voire la

crise et sous la menace 1930-1935), Praha, Libri, 2002, 577 p., tome III : *O přežití a o život 1936-1938 (Lutte pour la survie 1936-1938)*, Praha, Libri, 2003, 803 p. ; et Olivová V., *Dějiny první republiky (Histoire de la Première république)*, Karolinum, Praha, 2000, 355 p. ; Voir aussi, centrés sur les aspects économiques de la Tchécoslovaquie les travaux suivants : Kubů E., Pátek J., *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami (Le mythe et la réalité du développement économique de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres)*, Praha, 2000, 439 p. ; Lacina V., *Formování čsl. ekonomiky 1918-23 (Formation de l'économie tchécoslovaque)*, Praha, Academia, 1990 ; Lacina V., *Velká hospodářská krize v Československu 1929-1934 (La Grande crise économique en Tchécoslovaquie)*, Praha, 1984, 135 p. ; Lacina V., *Zlatá léta československého hospodářství 1918-1929 (Les années d'or de l'économie tchécoslovaque)*, Praha, Historický ústav AV, 2000

⁷ Jakubec I., Kubů E., *Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období (přístavní pásmo, doprava po Labi a hamburský reexport) (Hambourg et son rôle dans le commerce extérieur tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres (zone portuaire, transport sur l'Elbe et reexport hambourgeois)*, in: *Hospodářské dějiny/Economic History 20*, Prague, 1992, pp. 127-166, ici p. 128.

Sur l'histoire économique des « pays tchèques » depuis le début de l'industrialisation jusqu'à la fin de la monarchie des Habsbourg voir I. Jakubec, Z. Jindra, *Dějiny hospodářství českých zemí od počátku industrializace do konce habsburské monarchie (L'histoire économique des pays tchèques depuis le début de l'industrialisation jusqu'à la fin de la Monarchie des Habsbourg)*, Prague, Karolinum, 2006, 471 p.

⁸ Teichová A., *Mezinárodní kapitál a Československo v letech 1918-1938 (Le capital international et la Tchécoslovaquie)*, Praha, Karolinum, 1994, 279 p. ; Teichová A., Matis H. (sous la dir.), *Österreich und die Tschechoslowakei: 1918-1938, Die wirtschaftliche Neuordnung in Zentraleuropa in der Zwischenkriegszeit*, Böhlau, Wien, Köln, Weimar, 1996, 419 p. ; Teichová A. (sous la dir.), *Der Markt in Mitteleuropa der Zwischenkriegszeit: Der Kapital-Waren- und Arbeitsmarkt*, Praha, 1997.

nationalisation de quelques secteurs jugés stratégiques comme celui de l'armement ou des transports⁹. Les contours de l'architecture économique du pays commençaient à se dessiner au cours des deux dernières années de la guerre lorsque « ce qui était impensable en 1914, c'est-à-dire l'idée d'un État tchèque indépendant, commençait à entrer en ligne de calcul comme une réalité potentielle. »¹⁰ Dans le contexte de tensions extrêmes au sein de l'Empire austro-hongrois avec surveillance policière et répression sévère de toute tendance politique centrifuge, un nouveau parti et quelques noms d'hommes ressortaient plus spécialement. Ce parti fut la Démocratie tchèque de droit étatique (*Česká státoprávní demokracie*)¹¹ avec, à sa tête, Karel Kramář le futur premier Premier ministre tchécoslovaque et un groupe d'entrepreneurs tchèques parmi lesquels Alois Rašín, le futur Ministre des Finances, et Jaroslav Preiss, déjà directeur de la Banque de l'entrepreneuriat (*Živnostenská banka*). Le rôle d'économistes et, notamment, de banquiers, est à souligner. En effet, le travail préparatoire fourni par Rašín et Preiss dans l'hypothèse de la fondation d'un État indépendant, nourri par des discussions secrètes au sein d'un petit cercle d'hommes de confiance, avait débouché sur l'écriture d'un texte connu par la suite comme le premier programme économique du pays¹². Une fois arrivé à maturité, puis mis à exécution dans la Tchécoslovaquie libre, ce plan eut pour conséquence d'orienter la politique économique du pays (dont celle des transports) dans un sens déterminé – vers la construction d'un État national centralisateur avec tendance socialisante au niveau des grandes entreprises, relativement tolérant vis-à-vis des minorités linguistiques et culturelles et animé par un puissant esprit démocratique.

Pour être à la hauteur de ce programme un travail minutieux sur le plan constitutionnel et identitaire était indispensable. Pour asseoir la démocratie sur des bases stables, on alla chercher les racines des peuples tchèques et slovaques loin en arrière dans l'histoire à l'époque des guerres hussites au XV^e siècle, aux heures de gloire du royaume de Bohême au

⁹ Cf. Kárník Z., *České země v éře První republiky: 1918-1938 (Les pays tchèques pendant la Première République)*, tome I : *Vznik...*, op. cit., ici pp. 194.

¹⁰ J. Čechurová-Šetřilová, *Politická reprezentace českých podnikatelů v období tzv. budování státu (La représentation politique des entrepreneurs tchèques à l'époque de la « construction de l'Etat »)*, In : Kárník Z. sous la dir., *K novověkým sociálním dějinám českých zemí III.: Od války k válce 1914 – 1939 (Nouvelle histoire des pays tchèques III : D'une guerre à l'autre)*, Karolinum, Praha, 1998, 133 p., p. 45.

¹¹ Le parti changea de nom dès le mois de mars 1919 pour s'appeler le *Parti tchécoslovaque national-démocrate (Československá strana národní demokracie, abrégé ND)*. Pour la liste des principaux partis politiques, se reporter à l'Annexe et à la liste des abréviations.

¹² Ce programme d'abord officieux et en partie secret fut rendu public en 1926. Voir F. Hodáč, *O náš hospodářský program (Sur notre programme économique)*, In : *Obzor národohospodářský* Ročník XXIII, 1926; p. 1-43.

XIV^e siècle, voire plus loin encore à l'époque de la Grande Moravie qui remontait au IX^e siècle de notre ère¹³. Le domaine des transports terrestres et fluviaux n'échappait pas à ce besoin de s'inscrire dans la longue durée et de procurer à la nouvelle nation des bases solides pour se construire. Ainsi, avait-on mis en avant le rôle particulier joué par la Bohême dans les échanges commerciaux en Europe centrale, dont on soulignait au passage la situation géographique « au cœur de l'Europe » : « Les contacts commerciaux basés sur le transport avaient dès l'aube de l'Europe centrale historique une dimension continentale faisant du territoire de notre État un carrefour de chemins. »¹⁴ Nous allons retrouver ce thème, devenu littéralement « central » dans le discours lié à la politique des transports, tout au long de ce travail.

¹³ Voir pour la mise en perspective de l'un des discours fondateurs de l'État-nation tchécoslovaque du géographe Viktor Dvorský (1882-1960), la communication de Felix Jeschke, *The Nation as a Railway Body, Geopolitical Theory, Nation-Building and Trains in Czechoslovakia, 1918-1938*, juin 2012. Il cite Dvorský : « *The contemporary Czechoslovak state is the restitution of the Great Moravian Empire, just like contemporary Italy is the restitution of the Roman Empire* ». In : Dvorský V., *Základy politické geografie a Československý stát*, Prague, 1918, p. 22. Plus largement, la problématique des discours politiques fondateurs de la République tchécoslovaque est traitée in : Haslinger P., *Nation und Territorium im tschechischen politischen Diskurs 1880-1938*, Collegium Carolinum Bd. 117, Munich, 2010, 531 p.

¹⁴ Krupský E., *Československo ve středoevropské silniční síti (Tchécoslovaquie dans le réseau routier centre-européen)*, Rozpravy NTM č. 41, Praha, 1970.

Carte n° 1 : La Tchécoslovaquie en Europe 1918-1938



La justification de la problématique et du cadre chronologique.

Il n'est guère de cadre chronologique plus classique en études historiques que « l'entre-deux-guerres ». Faut-il encore justifier ce choix ? Laissons de côté le développement d'arguments habituels, très importants cependant qui soulignent comme nous venons de le faire dans les paragraphes précédents les nombreuses ruptures dans le monde industrialisé, sociétales et technologiques, dues aux conséquences des deux guerres mondiales, et attardons-nous un peu sur ce qui fait la spécificité du « cas » tchécoslovaque. Il y a à nos yeux plusieurs bonnes raisons d'étudier cette période.

La plus importante est peut-être celle de contribuer par un travail universitaire sur les réseaux de transport à faire mieux connaître une période historique essentielle pour les peuples tchèque et slovaque. Cette période revêt une importance capitale dans la construction identitaire de ces deux peuples pour une triple raison : il s'agit de l'histoire encore relativement récente qui se déroulait dans le cadre géopolitique proche de celui d'aujourd'hui

et dans un contexte politique et économique de relative liberté, par opposition à la monarchie austro-hongroise, à l'occupation nazie et au totalitarisme communiste. Ces trois raisons réunies produisent un modèle auquel on peut se référer, voire s'identifier, ce que, depuis la « Révolution de velours » de 1989, les Tchèques et les Slovaques ne manquent pas de faire, parfois à mauvais escient, de sorte à susciter une série de travaux critiques (notamment en histoire) afin de jeter une lumière juste sur cette « Première république » (*První republika*)¹⁵.

De plus, sur un plan plus concret, il nous paraissait intéressant de consacrer notre étude de réseaux de transport à une entité politique entièrement nouvelle, dont la première page d'histoire restait à écrire et la configuration territoriale à confirmer, pour laquelle un cadre économique viable devait être créé. Cette adaptation ne s'était certes pas faite sur un terrain vierge. Le contraire était vrai. Les Tchèques et les Slovaques hésitant sur l'attitude et le vocabulaire à adopter lorsqu'il s'agissait d'aborder le passé austro-hongrois, durent bâtir leur unité à partir de ce passé, qualifié de « lourd » ou « difficile ». Malgré le voisinage géographique, du fait de la coupure administrative entre la Cisleithanie et la Transleithanie, les deux peuples étaient restés seulement des cousins éloignés dans la grande famille des Slaves, peu conscients de liens linguistiques, culturels ou raciaux qui pouvaient les rapprocher. Le regroupement en un seul État à l'issue de la Grande Guerre devait avoir nécessairement pour conséquence le remodelage de la carte de tous les réseaux, politiques, sociaux, économiques et techniques et parmi ces derniers, des transports. Les différents modes de transport, les « anciens » comme les chemins de fer et la navigation ou les « émergents », comme l'automobilisme¹⁶ et l'aviation, furent ainsi aussitôt appelés à jouer un

¹⁵ Voir des titres comme Sekanina M., *Kdy nám bylo nejhůře? Hospod. krize 30. let 20. století v ČSR a některá její východiska.* (Quand avons-nous vécu le pire? La crise économique des années 1930 en Tchécoslovaquie), Libri, Praha, 2004, 144 p. ou Lacina V., Hájek J., *Kdy nám bylo nejlépe? ... op. cit.*

¹⁶ L'automobilisme est un néologisme permettant « de déchiffrer l'épaisseur historique, politique et sociologique de ce grand système technique [le monde de l'automobile], devenu une pièce maîtresse du jeu de la mobilité humaine. Dans cette perspective, l'étude de l'automobilisme devient celle de l'un des modes de vie planétaire dominant – hégémonique même selon ses adversaires – et aussi de l'un des styles majeurs de l'homme contemporain, plein d'aspirations et de paradoxes : tantôt individualiste ou conformiste, tantôt industriel ou hédoniste, mais toujours en quête d'une libération et d'un pouvoir qui peuvent paraître bien illusoire. De cette pluralité d'enjeux contradictoires naît justement la force de l'automobilisme. » Extrait de l'article de M. Flonneau intitulé *Automobilisme*, in : Encyclopaedia Universalis, <http://www.universalis.fr/encyclopedie/automobilisme/> (accédé le 28 août 2012). Nous utiliserons ce terme comme métaphore du motorisme, terme d'origine anglo-saxonne, désignant *addiction to or practice of motoring*, *motoring* signifiant à son tour *travel by automobile*, *driving*. Ainsi, nous tâcherons de dépasser dans notre travail la notion trop étroite du transport routier, sans pour autant développer toute la riche palette d'éléments historiques, économiques et sociologiques de l'automobilisme tel que défini ci-dessous.

rôle de premier ordre, ajoutant à leur fonction économique classique, des fonctions politique, sociale, voire stratégique, avec pour mission de contribuer à créer et à harmoniser un espace politique et économique cohérent dans lequel la nouvelle république pourrait confirmer vis-à-vis de l'étranger le bien-fondé de sa demande d'autonomie et de sa raison d'être.

Dans le *contexte international*, les différents modes de transport jouèrent un rôle non négligeable lié à la « visibilité » de l'État. Ils furent tous concernés, bien qu'à des degrés variables. Ils furent chargés de « missions » diplomatiques et technologiques et servirent en retour de baromètre indiquant le degré de notoriété internationale du pays. En effet, il y eut durant l'entre-deux-guerres, une sorte de course à la reconnaissance sur la tribune politique et économique européenne et mondiale à laquelle tous les acteurs de la vie civile participaient. Cela se reflétait dans le domaine des transports par exemple par l'organisation des expositions ou des congrès internationaux¹⁷, la participation active aux organismes internationaux et à leurs structures dirigeantes¹⁸, à l'élaboration de traités bilatéraux ou multilatéraux de communication, de transport ou plus généralement de commerce. Bien que la majorité de ces actions ne fût pas particulièrement spectaculaire, elles apportèrent néanmoins d'importantes pierres à l'édifice de la conscience et de la confiance nationales. Chaque « succès » sur la tribune internationale était largement repris et commenté par la presse générale ou spécialisée, nourrissant naturellement l'esprit patriotique. Soulignons au passage que la participation active de la Tchécoslovaquie dans les groupes de travail des divers organismes supranationaux identifiés par F. Schipper *et alii* comme des *Europe's system builders*¹⁹

¹⁷ Par exemple dans le domaine de l'aviation : l'organisation du congrès de la *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI) à Prague en septembre 1925 (L 10/1924, *Ocenění čs. letectví na FAI*), l'organisation des expositions internationales d'aviation à Prague. La première exposition « internationale » eut lieu du 23 octobre au 7 novembre 1920, la seconde, appelée « Salon de l'Aéronautique de Prague », entre le 22 et le 30 octobre 1921; la 3^e du 31 mai au 9 juin 1924 ; la 4^e entre le 4 – 6 juin 1927 et, enfin la 5^e et dernière après 10 ans de pause en 1937. D'après nos sources (cf. la partie dédiée à l'aviation), ces expositions avaient obtenu un large écho au niveau européen, en particulier celles de 1924 et 1927.

¹⁸ Comme par exemple, au plus haut niveau, la participation tchécoslovaque à l'*Organisation pour les communications et le transit* de la Ligue des Nations où le pays était notamment représenté entre 1935 et 1938 dans le *Comité pour le Transport routier* par l'ingénieur Roubík, Conseiller ministériel auprès du Ministère des Travaux publics. Le tableau complet des représentants par pays est donné par F. Schipper in : F. Schipper, V. Lagendijk, I. Anastasiadou, *New Connections for an Old Continent : Rail, Road and Electricity in the League of Nations Organisation for Communications and Transit*, in : Badenoch A., Fickers A. ed., *Materializing Europe, Transnational infrastructures and the Project of Europe*, Palgrave Macmillan, UK, 2010, 333 p., p. 129.

¹⁹ Ibid. p. 114. Les auteurs de l'article relativisent l'importance politique de la Société des Nations, mais soulignent son importance au niveau de la concertation et de l'harmonisation internationale sur le plan technique.

représentait, avant la parenthèse communiste, sa contribution aux premières étapes de la construction européenne.

Enfin, du point de vue technologique, la période de l'entre-deux-guerres correspondait à une modification dans le rapport de forces entre les modes de transport, une sorte de guerre intermodale. Elle tirait sa source d'une part de la renaissance du transport routier grâce à la massification de la force motrice des moteurs à explosion, avec à la clé la relance, après un siècle de stagnation, de grands travaux dans ce secteur et, d'autre part, de l'émergence d'un nouveau mode de transport, ajoutant à l'action et à la pensée de l'Homme littéralement une nouvelle dimension : l'aviation. En parallèle, les chemins de fer et la navigation, modes de transport plus anciens arrivés à un degré de maturité organisationnelle et d'emprise spatiale élevée, parfois maximale, connurent à leur tour un certain renouveau grâce aux mêmes apports de l'innovation technologique. Les tensions qui ne manquaient pas de se produire entre les différents modes de transport feront l'objet de notre étude.

Notre thèse poursuit en outre deux objectifs complémentaires. Elle se place bien entendu dans la logique classique d'une recherche universitaire, avec pour objectif le défrichage d'un champ de recherche nouveau et la contribution à l'accroissement des connaissances dans son domaine. Mais elle se place aussi dans le registre plus spécifique lié à des travaux réalisés en « co-tutelle » dont le but général est de rendre accessible à la communauté de chercheurs (dans notre cas francophone) certaines sources et certaines connaissances en provenance d'une aire culturelle et linguistique jusqu'alors peu explorée car matériellement et/ou linguistiquement peu accessible²⁰. Le terme « jusqu'alors » est bien entendu exagéré. Faut-il rappeler que l'histoire des « pays tchèques » peut être et fut étudiée – du moins en ce qui concerne la période allant jusqu'à la fin de la Grande Guerre – dans le cadre de l'Empire austro-hongrois, dont les sources sont disponibles en langue allemande ? Bien sûr, la langue allemande liée au « pouvoir » biaise inévitablement l'approche de l'histoire des peuples tchèque et slovaque, mais elle possède au moins le mérite de la rendre plus accessible à la communauté scientifique internationale. Il y eut en ce pendant aussi plusieurs spécialistes français de la langue tchèque (ou slovaque) dont certains reçurent des

²⁰ Cette étude en co-tutelle s'appuie en République tchèque sur le projet mené à la Faculté de philosophie de l'Université Charles de Prague (FFUK), intitulé PRVOUK « Histoire dans une perspective interdisciplinaire » (*Studie vznikla v rámci projektu PRVOUK « Historie v interdisciplinární perspektivě » dílčí projekt « Evropa a (versus) svět : Interkontinentální a vnitrokontinentální politická, ekonomická, sociální, kulturní a intelektuální transfery a jejich důsledky » (hlavní řešitel projektu/sous la dir. du Prof. PhDr. Josef Opatrný, CSc.) et en France sur les activités du Centre d'études des Mondes Moderne et Contemporain, CEMMC, EA 2958 de l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3 (cf. <http://cemmc.u-bordeaux3.fr/index.html>).*

honneurs officiels²¹. Un travail de maîtrise récent, réalisé à l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3 en résume les traits les plus marquants²². Malheureusement la « parenthèse communiste » coupa le pays pour deux générations de l'Occident en général et de la France en particulier. Les liens tissés de façon très dynamique par l'Administration tchécoslovaque sous l'égide de son ministre des Affaires étrangères francophone et francophile Eduard Beneš au cours des années 1920 et 1930²³ s'étiolèrent après 1948 et furent quasiment rompus comme peut en témoigner l'espacement de presque 68 ans entre deux visites officielles en France d'un président tchécoslovaque, celle de Tomáš Garrigue Masaryk en 1923 et celle de Václav Havel, les 19 et 20 mars 1991. Après 1948, la langue française disparut de l'enseignement obligatoire, pour ne réapparaître qu'en marge après 1989. Après cette date, la progressive intégration de la Tchécoslovaquie au sein de la Communauté européenne, puis des Républiques tchèque et slovaque s'adossait davantage sur le partenariat avec d'autres pays que la France.

Un mouvement similaire était sensible en France où l'intérêt pour l'Europe centrale après avoir atteint des sommets durant l'entre-deux-guerres, puis quelques regains ponctuels durant les années sombres de l'ère communiste, semble désormais revêtir principalement des

²¹ Ernest Denis (1849-1921), historien qui avait consacré sa thèse de doctorat à Jan Hus et qui était lié d'amitié avec les plus hautes personnalités tchèques de la Première république (E. Benes, T. G. Masaryk) avait obtenu en 1919 la distinction de docteur honoris causa de l'École polytechnique de Prague (ČVUT). E. Denis était l'initiateur principal de l'Institut d'études slaves de Paris, fondé en 1919 afin d'établir durablement des études slaves en France. La création de l'Institut fut d'ailleurs soutenue par une subvention d'un million de francs par la toute jeune République tchécoslovaque « destinée pour moitié à l'achat de l'immeuble rue Michelet [à Paris] et pour moitié à la création d'une chaire d'histoire et civilisation des peuples slaves. Enfin, le 17 octobre 1923, l'Institut d'études slaves fut inauguré par Tomas G. Masaryk, président de la République tchécoslovaque, en présence d'Alexandre Millerand, président de la République française. » J. Veyrenc, *Histoire de la slavistique française*, in : *Beiträge zur Geschichte der Slawistik in nichtslawischen Ländern*, éd. Josef Hamm, Günther Wytrzens, Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Schriften der Balkankommission, Linguistische Abteilung, t. XXX), 1985, p. 245-303., ici p. 258.

²² Cf. Sophie Jaubert, *La genèse de la Tchécoslovaquie dans l'historiographie française*, mémoire de maîtrise sous la direction de Sylvie Guillaume, Bordeaux, 1996.

²³ Ces liens d'amitié et d'intérêt réciproque pouvaient parfois prendre des directions inattendues comme peut en témoigner la constitution d'une collection unique d'œuvres d'art français réalisée par l'État tchécoslovaque en 1923 « en une seule acquisition » dont l'histoire est retracée par Nicolaj Savický dans un article paru en français in : Savický N., *L'art tchécoslovaque et l'art français en 1923*, Bulletin of the National Gallery in Prague, pp. 97-111 et comme monographie, pour l'instant parue seulement en tchèque : Savický N., *Francouzské moderní umění a česká politika v letech 1900-1939*, academia, Praha, 2011, 228 p. (parution en français est prévue aux éditions de la *Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine*, MSHA).

formes économiques mineures, laissant la culture et la langue en arrière-plan²⁴. Malgré la volonté de certains États et la politique récente des langues minoritaires de l'Union européenne affichant la volonté de résister à l'homogénéisation mondiale sur le plan linguistique²⁵ (cf. p. e. les travaux de la CEE au niveau de la Charte européenne des langues régionales ou minoritaires à laquelle plusieurs travaux de spécialistes furent consacrés récemment²⁶), le mouvement pourrait être irréversible. Il nous semblait donc important de contribuer par ce travail rédigé en français à destination de la communauté des chercheurs francophones à une meilleure connaissance de l'histoire tchèque et slovaque.

Traité de paix et le « Système de Versailles ».

Il faut garder à l'esprit que les frontières du jeune État tchécoslovaque ne furent pas stabilisées dès le 28 octobre 1918, le jour de sa date de naissance officielle. En effet, les frontières tchécoslovaques résultaient du croisement de plusieurs facteurs – « historiques »

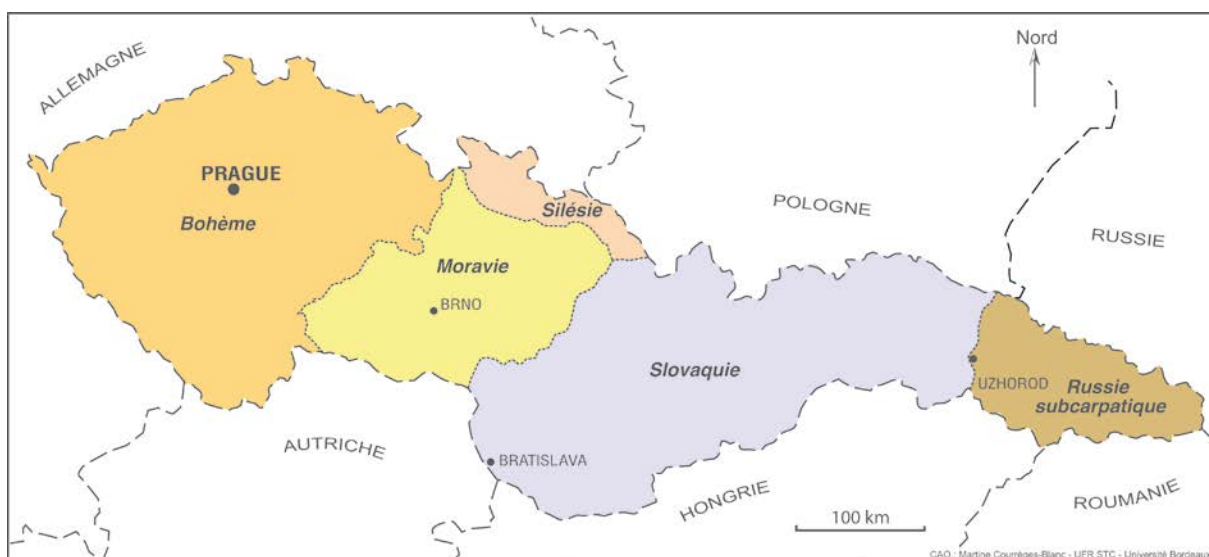
²⁴ Nous devons mentionner cependant les efforts constants, mais aux effets limités des attachés culturels français à Prague et souligner le travail du Centre français de recherche en sciences sociales (CEFRES, UMS CNRS-MAEE 3138, www.cefres.cz) qui se place entre recherche et collaboration académiques et diffusion de connaissances à destination du grand public. Soulignons aussi le travail d'enseignement et de recherche dans le domaine de la slavistique réalisé dans certaines universités françaises en premier lieu en Sorbonne, Paris IV (Centre d'études slaves, UMS 623, <http://www.etudes-slaves.paris-sorbonne.fr>), mais aussi à Strasbourg, Dijon, Montpellier et d'autres villes universitaires françaises.

²⁵ Considérant que la protection des langues régionales ou minoritaires historiques de l'Europe, dont certaines risquent, au fil du temps, de disparaître, contribue à maintenir et à développer les traditions et la richesse culturelles de l'Europe, le Conseil de l'Europe s'est très tôt préoccupé de leur sort. Dès 1957, son assemblée consultative adoptait une résolution reconnaissant le droit pour les individus de parler leur langue. Cette première initiative sera suivie de nombreuses autres recommandations et déclarations, dont celle de Bordeaux en 1978 préconisant l'élaboration d'une Charte européenne de droits culturels des minorités et la délégation aux régions des pouvoirs nécessaires à la réaffirmation des traditions culturelles propres à chaque région. Ce mouvement aboutira à l'adoption, le 5 novembre 1992, de la Charte européenne des langues régionales ou minoritaires. Cette initiative concerne aujourd'hui uniquement les langues « menacées », mais des petits pays, comme la République tchèque sont désormais et seront encore plus dans le long terme exposés à des choix en matière d'enseignement qui réduisent forcément la palette de l'offre au profit de quelques langues « phares » telle l'anglais, le russe, voire à moyen terme le chinois. Si le nombre des langues enseignées se trouvent ainsi réduit, il provoque par effet de résonance un affaiblissement des langues non-enseignées d'abord sur le plan international les reléguant au rang des simples langues « nationales », puis, peut-être un jour « régionales »...

²⁶ Cf. p. e. Le 7 novembre 2005 : La Charte européenne des langues régionales ou minoritaires et la territorialité linguistique, progr. MESR/MSHA 2003-06 *Lieux, territoires, mémoire* - EEE, 7 com., coord. A. Viaut, MSHA.

(frontières du Royaume de Bohême), « naturels » (frontières nord de la Slovaquie) et plus arbitraires (frontières sud de la Slovaquie et de la Russie subcarpatique). La décision des territoires à attribuer à la Tchécoslovaquie fut prise à l'occasion des négociations des Traités de paix et devint donc définitive seulement après leurs ratifications respectives²⁷. Parfois, les arbitrages internationaux nécessitaient la consultation populaire dans les régions controversées ce qui retarda d'autant la fixation définitive des frontières. Dans l'exemple de la région de Těšín, de Orava et de Spiš en Silésie du nord, cela pouvait durer jusqu'en 1927²⁸. Naturellement, la question du territoire était d'une importance capitale pour le jeune État.

Carte n° 2 : Carte administrative de la Tchécoslovaquie (1918-1938)



Dans la définition des frontières, plusieurs facteurs jouèrent des rôles plus ou moins importants – l'héritage historique, des considérations politiques, économiques et stratégiques, tout en préservant, au mieux, une cohérence basée sur le principe des nationalités cher au président Wilson et maintes fois mis en avant dans le discours politique pour justifier les objectifs de guerre des Alliés. Les demandes tchécoslovaques formulées lors des négociations des Traités de paix étaient regroupées dans sept *memoranda* rédigés probablement en grande

²⁷ La ČSR était concernée par trois traités : le Traité de Versailles signé le 28 juin 1919 avec l'Allemagne (reconnaissance de l'indépendance de la ČSR, cession du « pays » de Hlučínsko ; zones portuaires libres à Hambourg et Stettin pour 99 années...) ; le Traité de St-Germain-en-Laye signé le 10 septembre 1919 avec l'Autriche (reconnaissance de la ČSR, cession de Vitorazsko et Valticko signifiant la fin des tentatives séparatistes de ces régions frontalières...) et le Traité de Trianon signé le 4 juin 1920 avec la Hongrie (reconnaissance de la ČSR, cession de la Slovaquie et de la Russie subcarpatique...).

²⁸ La documentation finale concernant les frontières avec la Pologne fut signée par les deux parties et transmise à la Conférence des ambassadeurs le 12 octobre 1927. Cf. *Deset let Československé republiky (Dix ans de la République tchécoslovaque)*, Volumes I-III, Praha, 1928, ici Volume I, p. 543.

partie par Edouard Beneš le futur Ministre des Affaires étrangères et le futur second président tchécoslovaque²⁹. Dans ce travail, nous sommes concernés uniquement par les aspects touchant aux voies de communication (l'accès à la mer, le transit ferroviaire international, les garanties tarifaires, la régulation des questions concernant la répartition de la dette et celle du matériel austro-hongrois) et nous allons faire allusion à ces « mémoires » dans le corps de texte à chaque fois que cela sera nécessaire. Leur contenu nous est accessible grâce à leur édition allemande intégrale datant de 1937 mettant face-à-face le texte original en français et sa traduction allemande³⁰.

La postérité retient cependant des frontières précises telles qu'elles existaient le jour de la signature du Traité de Munich. La Tchécoslovaquie possédait alors 4 111 km de frontières (soit 100%), dont 1 545 km (soit 37,6%) avec l'Allemagne, 984 km (soit 23,9%) avec la Pologne, 832 km (soit 20,2%) avec la Hongrie, 549 km (soit 13,4%) avec l'Autriche et enfin 201 km (soit 4,9%) avec la Roumanie, « de sorte que 3 920 km (95,1%) appartenaient aux États plus ou moins hostiles »³¹. L'écart séparant l'incertitude des frontières et leur réalité fixée pour l'histoire peut se lire sur la carte suivante à comparer avec la carte géopolitique n°1 *supra*.

²⁹ Cf. *Die tschechoslowakischen Denkschriften für die Friedenskonferenz von Paris*, 1919/1020; übersetzt und mit einer Einleitung herausgegeben von H. Raschhofer, C. Heymanns Verlag, Berlin, 1937, 331 p., ici p. VIII de l'introduction. L'auteur y cite Beneš qui se serait désigné lui-même comme auteur « principal » ayant tenu compte de quelques remarques des autres membres de la délégation tchécoslovaque à Paris. Voir aussi le discours d'Edouard Beneš à la Chambre des députés le 30 septembre 1919 pour expliquer l'action des exilés pour préparer la création de la Tchécoslovaquie et donnant des détails sur la mission de la délégation tchécoslovaque à Paris aux négociations des Traités de paix :

<http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/077schuz/s077001.htm>

³⁰ In : *Die tschechoslowakischen Denkschriften... op. cit.* p. VIII.

³¹ Mištera L. a kol., *Geografie Československé socialistické republiky (La géographie de la République socialiste tchécoslovaque)*, Praha 1985, p. 16 tableau n° 1.1-1, cité par Dvořák, J., *Dálková síť Československé republiky konkretizovaná československou jižní automobilovou dráhou v návrhu píseckého regionalisty ing. Ivo BENEŠE*, Rozpravy NTM, sv. 9, Praha, 2002, pp. 23 – 30. Voir aussi Jakubec I., Kubů E., *Námořní přístavy a československá ekonomika meziválečného období (Les ports maritimes et l'économie tchécoslovaque dans l'entre-deux-guerres)*, In : Slezský sborník 3 (1995), pp. 244-248, ici p. 244 (« Il faut rappeler que la ČSR n'avait pendant l'entre-deux-guerres avec aucun de ses voisins, à l'exception de la Roumanie, des relations amicales, et ce pas même avec la Pologne qui figurait pourtant dans le camp des vainqueurs de l'entente. »)

Carte n° 3 : « Voici comment nous avons imaginé l'État tchécoslovaque après la révolution. »



Source : Nowak R., *Der künstliche Staat. Ostprobleme der Tschecho-Slowakei*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg-Berlin, 1938, 324 p., p. 29

Légende :

- Les frontières telles que nous les avons demandées
- Les frontières fixées par les Traités de paix
- Les frontières des « pays »
- Les frontières des principautés hongroises
- Villes - Fleuves

Définitions de quelques termes utilisés³².

Étant donné que nous travaillons sur une période historique qui a connu de nombreux bouleversements géopolitiques en peu de temps et sur une problématique, vue depuis la France, d'un pays étranger, il faut donner ici quelques définitions de termes utilisés qui pourraient ne pas être compris, sinon prêter à confusion.

- Tout d'abord une question de vocabulaire importante concerne l'évolution de l'appellation officielle du pays. Dans le texte, nous utilisons indifféremment le terme République

³² Voir les abréviations et les traductions des principaux termes entre le tchèque, l'allemand et le français dans l'Annexe.

tchécoslovaque, Tchécoslovaquie et l'abréviation tchèque « ČSR » (pour *Československá republika*, République tchécoslovaque). Ce terme est valable pour la période allant de la naissance de l'État le 28 octobre 1918 jusqu'au 29 septembre 1938, date du Traité de Munich. Le nom du pays évolua alors vers « Tchéco-Slovaquie » montrant grâce au trait d'union la nouvelle réalité politique et, justement, le début de désunion des Tchèques et des Slovaques³³, pour finir quelques mois plus tard après le 15 mars 1939 et l'occupation du pays comme « État slovaque » indépendant, mais sous tutelle du Reich d'une part et le « Protectorat Bohême et Moravie », considéré comme faisant partie du Reich bien que sous une administration provisoire particulière d'autre part. Nous avons tenu compte de cette évolution dans le texte de la thèse et utilisons donc le terme approprié en fonction de la période à laquelle il se réfère.

- Ensuite, en ce qui concerne les noms propres évoqués au cours du mémoire, nous allons procéder de manière suivante : Lorsqu'un nom français existe, comme par exemple pour « Prague » ou « Danube », nous allons l'utiliser. Lorsqu'il n'existe pas, nous allons utiliser le nom tchèque, parfois moins connu que le nom allemand qui peut lui être préféré dans la littérature francophone. En effet, nous pensons que ceci est une anomalie héritée de l'histoire qu'il s'agit de corriger. En revanche, pour faciliter le repérage, nous allons indiquer le nom allemand (et parfois le nom hongrois ou polonais) au moins une fois en même temps que le nom tchèque. Ce sera le cas par exemple lorsque nous parlerons de la rivière Odra – *Oder* en allemand, ou encore de la rivière Vltava – *Moldau* en allemand³⁴.

- Le texte fait référence aux « pays » mis entre guillemets. Il s'agit des cinq territoires historiques constitutifs de la Tchécoslovaquie - la Bohême, la Moravie, la Silésie, la Slovaquie et la Russie subcarpatique. D'autres subdivisions administratives existaient, notamment des régions (ex. Bohême du sud), des « cercles » en Bohême et Moravie et des « *župy* » en Slovaquie (l'équivalent des départements français), puis à l'échelon locale les

³³ Un parallèle historique peut être tiré avec la désunion progressive des Tchèques et des Slovaques après la révolution de velours de 1989 et la « guerre des tirets » dans l'appellation du nouvel État tchéco-slovaque (cf. http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A1_a_Slovensk%C3%A1_Federativn%C3%AD_Republika). En effet, la Tchécoslovaquie devint d'abord le 29 mars 1990 un état fédéral, la République fédérale tchécoslovaque (ČSFR), qui céda au 1^{er} janvier 1993 la place à deux États distincts, la République slovaque et la République tchèque au terme de six mois de négociations entre les dirigeants tchèques (Václav Klaus, ODS) et slovaques (Vladimír Mečiar, HZDS), mais sans que les populations aient été consultées. Enfin, les deux républiques adhèrent à la CE le 1^{er} mai 2004.

³⁴ Dans l'exemple de la Vltava/Moldau, le paradoxe linguistique veut que la racine du mot « tchèque » Vltava serait en réalité germanique « **wilt ahwa* » (eau sauvage) (référence Wikipédia non vérifiée : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Vltava#%20Étymologie>) alors que celle du mot « allemand » Moldau serait en fait slave...

communes. Les « pays » avaient une superficie, un poids économique et démographique très variables (cf. le tableau ci-dessous).

Tableau n°1 : La population tchécoslovaque selon les « pays » et les recensements

« Pays »	Superficie en km ²	Population présente						Densité au 1 ^{er} décembre 1930/km ²
		31. XII.				15. II. 1921	1. XII. 1930	
		1880	1890	1900	1910			
Bohême	52 062	5 568 964	5 852 127	6 329 530	6 781 997	6 670 610	7 109 376	137
Moravie et Silésie	26 808	2 653 049	2 813 294	3 042 684	3 296 640	3 338 977	3 656 010	133
Slovaquie	49 021	2 465 247	2 583 213	2 790 234	2 925 251	2 998 244	3 329 793	68
Russie subc.	12 617	395 692	456 097	526 686	595 598	604 593	725 357	57
Total	140 508	11 082 952	11 704 731	12 689 134	13 599 486	13 612 424	14 729 536	105

Source : *Statistisches Jahrbuch für das Protektorat*, p. 142

- Enfin, comme il s'agit d'une thèse rédigée en co-tutelle, nous avons été obligé de conserver souvent, dans le texte et/ou dans les notes de bas de pages, des termes, voire des passages (citations) en tchèque ou, plus rarement, en slovaque. Ce choix qui alourdit parfois les notes, est motivé par deux facteurs : Étant donné que la thèse est rédigée uniquement en français, l'utilisation de quelques termes tchèques facilite la lecture et le repérage dans le texte des collègues tchèques ; Étant donné que nous sommes l'auteur de toutes les traductions, il se pourrait que certaines soient inexactes auxquels cas, la présence de l'expression originale permettrait de corriger l'erreur.

Application du « concept de réseau » à la trajectoire tchécoslovaque.

Le « réseau » constitue la transcription dans l'espace d'un système technique, dans sa double dimension matérielle et immatérielle. Il s'agit à la fois d'une infrastructure matérielle (ex. une voie ferrée) ou immatérielle (ex. une liaison aérienne) et d'un flux pouvant être lui aussi matériel (ex. transport de marchandises) ou immatériel (ex. information). Enfin, le concept de « réseau » s'appuie pour l'analyse sur la dualité du réseau compris comme une technologie et du Réseau compris comme une entreprise, selon la définition de la grande entreprise de réseau chandlérienne³⁵. Enfin, si en apparence le terme « réseau » semble être

³⁵ En ce qui concerne le « concept de réseaux », cf. les travaux français qui y sont consacrés, notamment en ce qui concerne l'univers ferroviaire grâce à la coordination de l'AHICF : *Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, Revue d'Histoire des chemins de fer n° 2, AHICF, Paris, 1990, 282 p., *Les chemins de fer en temps de concurrence, choix du XIXe siècle et débats actuels*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 16-17, Paris,

intrinsèquement associé à la notion de progrès, n'oublions pas sa genèse étymologique qui, comme le rappelle Claude Raffestin dans l'introduction à l'ouvrage « Réseaux et territoires... » inclut aussi un « ensemble de choses abstraites emprisonnant peu à peu l'individu »...³⁶

Au cours de la thèse, nous allons présenter l'évolution de quatre réseaux de transport, dans l'ordre suivant : le réseau ferroviaire et fluvial, le réseau routier et enfin le réseau aérien. En suivant cette trame « modale », nous aurons l'occasion d'aborder plusieurs Réseaux d'entreprises, de compagnies ou encore « d'opérateurs »³⁷ principalement publiques ou mixtes, à savoir dans le domaine routier et ferroviaire celui de la Compagnie nationale des chemins de fer (ČSD), dans le domaine de l'aviation ceux de la Compagnie tchécoslovaque aéronautique d'État (ČSA) et de la Compagnie tchécoslovaque d'aviation (ČLS) et dans le domaine de la navigation fluviale ceux des Compagnies de navigation tchécoslovaques sur le Danube, sur l'Elbe et sur l'Odra, représentées respectivement par les sigles ČPSD, ČPSL et ČPSO.

Les éléments constitutifs de tout réseau sont ses nœuds et ses liaisons. Aussi notre étude nous permettra-t-elle de mettre en perspective au titre des premiers quelques nœuds des plus importants, correspondant dans notre étude systématiquement aux agglomérations

AHICF, 1997, 438 p., en ce qui concerne les réseaux électriques voir le travail fondateur de Thomas Hughes Hughes T., *Networks of power, Electrification in Western Society 1880-1930*, Softshell books edition 1993, The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 1983, 474 p., les travaux collectifs publiés in : *L'électricité en réseau, Networks of Power*, n° spécial des *Annales historiques de l'électricité*, juin 2004, Victoire Editions, 188 p. et individuels comme p. e. C. Bouneau, *Entre David et Goliath, La dynamique des réseaux régionaux, Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle*, Pessac, MSHA, 2008, 557 p., Bouneau C., Derdevet M., Percebois J., *Les réseaux électriques au cœur de la civilisation industrielle*, Timée-Éditions, 2007, 173 p., sur les réseaux de télécommunications les travaux de P. Griset et A. Beltran, p. e. P. Griset, *Les révolutions de la communication XIXe-XXe siècles*, Paris, Hachette, 1991, 260 p., P. Griset, *Technologie, entreprise et souveraineté : les télécommunications transatlantiques de la France (1869-1954)*, Institut d'Histoire de l'Industrie, Éditions Rive-Droite, 1996, 780 p. (Edition de la thèse soutenue en 1993), etc.

³⁶ In : Offner J-M., Pumain D. sous la dir., *Réseaux et territoires. Significations croisées*, Eds de l'Aube, 1996, 286 p., ici p. 5.

³⁷ « L'opérateur de réseau apparaît d'abord comme le gestionnaire d'une offre technique destinée à relier des personnes ou des lieux, à faire circuler des personnes ou des biens matériels et immatériels. Il est offreur d'un service, qui se caractérise par sa dimension territoriale : la mise en relation de lieux distants. » Ibid. p. 63. Plus loin cette définition est complétée avec un léger glissement de sens : « En fin de compte, l'analyse historique des réseaux montre que l'opérateur de réseau est l'acteur qui façonne et permet le fonctionnement d'un service public : il a un rôle composite, à la fois technique, économique et juridique, que plusieurs acteurs ou combinaison d'acteurs peuvent se partager. » Ibid. p. 71.

urbaines, et, au titre des seconds, des convergences de réseaux, dessinant comme nous allons le visualiser sur les cartes synthétiques ce que l'on appelle aujourd'hui dans une perspective de raisonnement européenne les « corridors » de transport³⁸. La superposition des différents réseaux nous permettra enfin de hiérarchiser les différentes aires géographiques et de cerner les points forts et les points faibles dans la répartition des équipements de transport de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres.

Cette approche des réseaux en tant qu'infrastructures et en tant qu'entreprises nous amène obligatoirement à nous positionner par rapport à des territoires donnés sur des échelles géographiques régionales, nationales, voire internationales. Notre étude privilégie clairement l'échelle intermédiaire, le niveau d'analyse national. Cependant, la nature de certains réseaux, en particulier fluvial et aéronautique, de par leur configuration géographique ou leur mode opératoire, nous oblige inévitablement à inscrire la politique de transport tchécoslovaque dans une perspective internationale plus large, parfois déjà européenne. Dans le contexte de ce travail, le rôle de conférences et d'organisations internationales (p. e. UIC, IATA, AIACR) était apparu comme non négligeable. Leur existence était à l'origine de l'internationalisation des échelles de considérations par l'intermédiaire des grands réseaux techniques (transports, énergie, télécommunications) et de l'harmonisation normative et fonctionnelle de ces systèmes en vue de l'intégration dans un ensemble économique et politique plus vaste, réalisée par la Communauté européenne dans la seconde moitié du 20^e siècle. En revanche, sauf cas exceptionnels s'appuyant sur des études déjà existantes³⁹, il ne nous était pas possible

³⁸ La Communauté européenne (programme TEN-T), mais aussi l'ONU (*United Nation Economic Commission for Europe, UNECE*, programmes TEM et TER – Master plan) se penchent régulièrement sur le thème des transports et élaborent et financent des projets de construction et de rénovation d'infrastructures de transport avec l'accent sur les corridors transnationaux : « *Most of these transport infrastructures have been developed under national policy premises. In order to establish a single, multimodal network that integrates land, sea and air transport networks throughout the Union, the European policymakers decided to establish the trans-European transport network, allowing goods and people to circulate quickly and easily between Member States and assuring international connections...* » in : http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm et http://www.unece.org/trans/main/temterm/firstedition_files.html où tous les principaux projets transnationaux sont listés.

³⁹ Voir pour cela le travail exemplaire et unique en ce qui concerne le territoire des « pays tchèques » d'une analyse régionale concernant la Bohême du sud de J. Dvořák : Dvořák J., *Vývoj hospodářství jihočeského regionu v meziválečné době 1918-1939 (Z pohledu Národohospodářského sboru jihočeského)* (*Le développement économique de la région de la Bohême du sud durant l'entre-deux-guerres 1918-1939, du point de vue de l'Union économique de la Bohême du sud*), Disertační práce, Universita Karlova v Praze, 2002, 672 p.

pour des raisons pratiques d'approfondir l'étude régionale des réseaux bien que cela eut été parfois pertinent⁴⁰.

Les choix techniques et politiques opérés parfois lentement, mais inéluctablement au cours des décennies, parfois brusquement, nous amènent à nous poser la question des cycles d'innovation et de la notion d'irréversibilité (respectivement du coût grandissant de la réversibilité) des choix techniques⁴¹. La période de l'entre-deux-guerres constitue à ce titre une période d'accélération à tout point de vue remarquable. On pourrait dès lors se poser la question de la logique des échelles : À quelle échelle se situe la réflexion des autorités politiques pour aménager les réseaux ? La politique de transport relève-t-elle pour l'entre-deux-guerres encore d'une logique nationale ou dépasse-t-elle déjà les frontières ? Et si oui, pourquoi ? Nous allons tenter au cours de ce travail d'apporter quelques éléments de réponse à ces questions.

Mais ce travail ne souhaite pas se limiter à l'étude des seuls aspects techniques et économiques des réseaux. Le rôle de la dimension humaine dans l'aménagement d'un réseau, celui des managers, des ingénieurs et des techniciens et bien entendu des autorités de tutelle et des organisations professionnelles aura été au moins en partie pris en considération. Des portraits de quelques hommes remarquables (car la profession technique était à cette époque une exclusivité masculine) et de quelques organisations majeures jalonneront le travail.

Insertion dans les travaux de recherche actuels en République tchèque, en France et en Europe.

La recherche que nous avons entreprise dans le cadre de la thèse s'insère dans un mouvement scientifique plus large. Les études d'histoire, de géographie, d'économie et de sociologie de transports furent élargies progressivement à partir des années 1970 dans une démarche combinant plusieurs modes de transport, voire leurs réseaux et plusieurs échelles spatiales. Ce mouvement s'accéléra considérablement à partir de la fin des années 1990 et au

⁴⁰ Cf. les nombreuses études d'histoire régionale en France dont l'apport essentiel à la compréhension de l'histoire nationale n'est plus à démontrer. Pour l'histoire des réseaux techniques voir p. e. C. Bouneau, *Entre David et Goliath, La dynamique des réseaux régionaux...*, op. cit. qui présente pp. 468 une bibliographie critique de l'histoire des réseaux électriques et ferroviaires dans leurs rapports à l'espace régional français.

⁴¹ Sur la notion de l'irréversibilité des choix techniques et de l'innovation voir p. e. C. Bouneau, Y. Lung, sous la dir., *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, MSHA, Pessac, 2006, 298 p., C. Bouneau, Y. Lung, sous la dir., *Les dynamiques des systèmes d'innovation : logiques sectorielles et espaces de l'innovation*, MSHA, Pessac, 2009, 221 p.

début des années 2000. « *In previous decades, an increasing number of authors have investigated how the shaping of modern societies coincided with the building of infrastructures or 'networks'.* »⁴² Ce constat récent de Erik van der Vleuten se confirme actuellement à la fois par l'arrivée d'une nouvelle génération de chercheurs en diverses disciplines (historiens, géographes, sociologues, économistes...) intéressés par l'étude des réseaux sous leurs différentes acceptions (techniques, sociologiques, économiques...) et de leurs interactions avec et de leurs influences sur la société moderne. Ces nouvelles recherches ont trouvé l'appui politique souligné récemment par le lancement de programmes de recherche européens d'envergure⁴³ et la formation de nouveaux groupements de chercheurs⁴⁴. Les financements importants acquis par divers fonds nationaux ou européens sont liés à l'obtention d'un résultat, celui « de fournir avant tout un cadre d'analyse indispensable à la définition des politiques en matière de transport et un ensemble de recommandations permettant de déterminer, à partir des leçons de l'histoire, les priorités à accorder aux différents projets élaborés par les instances européennes »⁴⁵.

La situation, l'état de l'art en quelque sorte, diffère cependant considérablement selon les disciplines et les pays. Si l'Europe dans son ensemble y trouve son compte afin de mettre en lumière l'évolution complexe de ce qu'on préfère appeler positivement « l'intégration » européenne : « *Inventing Europe takes technological change as a point of entry for research*

⁴² Erik van der Vleuten, *In Search of the Networked Nation: Transforming Technology, Society and Nature in the Netherlands during the Twentieth Century*, *European Review of History – Revue européenne d'Histoire*, Vol. 10, N° 1, 2003 pp. 59-78.

⁴³ Il s'agit de programmes de recherche COST Action de Coopération Scientifique et Technique 340 (COST 340) intitulée « Vers un réseau de transport européen intermodal : les leçons de l'histoire » et EUROCORES, financé par la Fondation Scientifique Européenne, intitulé : « *Inventing Europe : Technology and the making of Europe, 1850 to the present* ». Pour la description complète du projet voir : www.esf.org/inventingeurope

⁴⁴ Voir notamment l'association internationale *Transport, Traffic and Mobility*, créée à Eindhoven en novembre 2003 aux travaux de la quelle nous avons activement pris part. Pour la mise en place de ce groupement et les objets de ses recherches cf. notamment Flonneau M., Guigueno V., *Introduction, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ*, in : Flonneau M., Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2009, 331 p., pp. 11-21 et Mom G., *Inventer et établir l'Histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme*, Ibid., pp. 25-39.

⁴⁵ M. Merger, Présidente de l'Action COST 340, dans son *Introduction* à la Bibliographie critique constituée au cours de l'Action. M. Merger y récapitule le calendrier des nombreuses rencontres internationales organisées entre 2000 et 2004 dans le cadre de l'Action COST et au-delà, ayant pour thème la mobilité et l'intermodalité. Cf. Merger M., Polino M-N. eds, *COST 340, Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History, A Critical Bibliography*, AHICF, Paris, 2004, 220 p.

into the contested processes of European integration »⁴⁶, c'est aussi et autant pour combler des vides que pour synthétiser les travaux existants. Les divers pays européens pris individuellement, présentent, cependant, des images contrastées. L'intérêt pour de tels travaux n'est pas toujours évident, voire, parfois, ne se justifie pas socialement devant d'autres priorités ou urgences. Nous avons pu durant les années de thèse côtoyer à l'occasion de colloques et de séminaires internationaux un certain nombre de chercheurs Européens et Nord-Américains et constater la dynamique de ce secteur de recherche dans certains pays (États Unis, Pays Bas, Allemagne, Grande Bretagne...), mais aussi la sous-représentation, voire l'absence complète d'autres pays (de façon générale des pays de l'est de l'Europe, notamment la République tchèque⁴⁷).

Notre intérêt se focalisa sur la recherche en République tchèque actuelle sans pour autant négliger complètement les travaux réalisés éventuellement dans le pays voisin, son frère et allié pendant la plus grande partie du 20^e siècle, la Slovaquie. Le constat est édifiant : peu de travaux sont consacrés à la problématique des réseaux⁴⁸ et ce qui existe n'est pratiquement pas accessible à la communauté de chercheurs internationale, car rédigé en langues nationales⁴⁹. C'est aussi en ce sens que nous avons entrepris notre travail, souhaitant contribuer à la meilleure visibilité, à travers le « support » des réseaux de transports, de la situation politique, économique et sociale de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres tout en réalisant une contribution à la recherche fondamentale, utile aux chercheurs Tchèques eux-mêmes. Cette contribution s'inscrit naturellement dans la dynamique de recherche internationale précitée.

⁴⁶ Cf. le ESF *Call for Outline proposals*, p. 2.

⁴⁷ On retrouve effectivement encore trop peu de Tchèques ou Slovaques présents dans les réseaux de recherches européens précités et M. Merger regrette naturellement que certains pays (dont les Républiques tchèque et slovaque) soient absents du recueil bibliographique résultant de l'Action COST 340. Cf. *supra*.

⁴⁸ On peut compter parmi les plus actifs récemment : Ivan Jakubec, professeur à l'Université Charles, Prague, co-directeur de nos travaux de recherche ; Jan Štemberk, son ancien doctorant et actuellement enseignant-chercheur à Prague, ayant soutenu sa thèse sur les entreprises automobiles en Tchécoslovaquie dans la première moitié du 20^e siècle en 2004 ; Jiří Dvořák, enseignant-chercheur à l'Université Sud-Bohême (*Jihočeská Universita*) à České Budějovice, spécialiste du régionalisme et de la technologie (pour les titres de leurs publications se reporter à la bibliographie).

⁴⁹ Il y a une exception notable à ce constat. Elle concerne les travaux récents, publiés en allemands (l'allemand étant à ce jour la langue la plus accessible aux chercheurs tchèques) par Ivan Jakubec : *Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918-1938*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 2001, 184 p. et le prolongement chronologique de la thématique dans *Schlupflöcher im « Eisernen Vorhang », Tschechoslowakisch-deutsche Verkehrspolitik im Kalten Krieg, Die Eisenbahn und Elbeschiffahrt 1945-1989*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart, 2006, 270 p.

Le système d'acteurs.

L'avancement de notre recherche a permis de démontrer que les acteurs dans le domaine des transports étaient nombreux, leur rôle et leur influence variables. Il y avait des individus de grande influence, des associations socio-professionnelles diverses, des organismes publics ou privés, des collectivités territoriales et l'État⁵⁰. Il y avait en outre le cadre national et le cadre international dans lesquels ces nombreux acteurs s'exprimaient. Devant la complexité des cas de figure et la richesse documentaire, notre thèse dut naturellement procéder de façon sélective et privilégier notamment l'examen de l'action de l'État, certainement la plus importante et la plus décisive. Ce faisant, elle s'inscrit dans une dynamique entamée récemment par d'autres chercheurs tchèques (I. Jakubec, J. Štemberk) qui, chacun à partir d'une problématique donnée⁵¹, procéda à éclairer l'action étatique, de façon à construire progressivement un premier édifice de connaissances historiques sur lequel les travaux futurs pourront capitaliser. Il aurait été cependant à la fois scientifiquement insuffisant et intellectuellement insatisfaisant de limiter notre approche à la vision et à l'action de l'État seul. C'est pourquoi, au fur et à mesure de nos recherches, d'autres acteurs sont venus enrichir le tableau complexe des transports en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres. Il sera question de collectivités territoriales, en particulier dans le domaine du réseau routier, qui avaient compétence dans leurs périmètres géographiques sur sa construction et sur son entretien, voire, qui avaient par le biais de ses ingénieurs une influence non négligeable sur la conception du réseau routier dans son ensemble. Le groupe d'ingénieurs, actif dans le domaine des travaux publics, employé par ces mêmes collectivités ou par l'État, joua d'ailleurs un rôle essentiel, lorsqu'il fondait et faisait vivre des associations professionnelles, lieux privilégiés de confrontation et d'échange d'expériences, telle que la *Société des Ingénieurs et Architectes (Společnost československých inženýrů a architektů)*, la *Société routière tchécoslovaque (Československá silniční společnost)*, ou lorsqu'il dirigeait et contribuait aux publications spécialisées ou grand public. De ce lot (qu'il serait parfaitement légitime d'étudier en détail dans une perspective prosopographique), nous n'avons pu retenir

⁵⁰ À titre d'anecdote, malgré une pléthore d'organismes, un sentiment d'impasse conceptuelle pour reformer la politique de transport s'emparait parfois du public. Pour en sortir, s'inspirant de la France, l'ingénieur Zdenko Janák proposa d'instaurer également en Tchécoslovaquie un Conseil national d'études (*Národní studijní rada*.) Cette institution apolitique et purement honorifique devait reposer uniquement sur le savoir-faire et l'expertise reconnus mis au service de la Nation. La proposition n'eut pas de suite. Cf. l'article d'Ing. Z. Janák, *Rozhledy*, In : A 7/1928.

⁵¹ Cf. leurs publications principales listées dans la bibliographie.

que quelques noms qui s'en détachaient par leur degré de responsabilité et leur visibilité publique mesurée à l'aune de l'importance en qualité et/ou en quantité de leurs publications.

Un autre groupe cependant est considéré dans ce travail, celui des parlementaires. Il était tout aussi essentiel car, en tant que corps législateur, moteur de la politique publique des transports. Approcher ce groupe nous était possible notamment grâce à la mise en ligne intégrale des débats parlementaires sténographiés sur le site internet du Ministère de l'Intérieur de la République tchèque⁵². Nous avons puisé premièrement dans les débats parlementaires à proprement parler, deuxièmement dans les requêtes, les injonctions et les mémorandums des députés ou des sénateurs (présentés sous forme d'imprimés diffusés lors des réunions parlementaires) et enfin, troisièmement, dans les débats au sein du Conseil du gouvernement.

L'approche de l'histoire par les acteurs possède le mérite de rendre plus vivant et plus attrayant à la fois le résultat du travail (le récit) et la procédure (l'étude). Elle permet en fin de compte de reconnecter les événements et les grands mouvements de la société à la vie quotidienne des individus qui la composent, de démontrer de quelle manière un système technique, économique ou social complexe, peut se former dans le moyen et long terme à partir d'impulsions collectives ou individuelles, voire d'expliquer sa genèse.

Nous allons nous attacher dans notre thèse à la notion de la mise en place des réseaux tchécoslovaques des transports, y compris de celui, le plus ancien, des chemins de fer, car il subit des modifications importantes de concept et de tracés⁵³. Nous allons suivre leur évolution sur le plan matériel, mais aussi organisationnel. Ce faisant, nous allons nous intéresser à l'origine de ces réseaux et de leurs modifications, c'est-à-dire aux idées conceptuelles qui les sous-tendent. Pour l'historien, c'est un travail tout aussi important et intéressant car il touche au monde des pensées et des possibilités. Bien sûr, le chemin est parfois long depuis les idées et les concepts jusqu'à leur incarnation dans la réalité de la matière et nous sommes les premiers à dire que l'histoire est riche en idées utopiques et en

⁵² Archives numériques consultables à partir du portail internet du Ministère : www.mvcr.cz

⁵³ « L'antériorité » des chemins de fer sur les autres modes de transport étudiés se définit bien entendu par rapport à la révolution industrielle du 19^e siècle et à la redéfinition complète des rôles économiques et sociaux respectifs. Il est naturellement entendu que, chronologiquement parlant, la voie de terre et la voie d'eau furent les premiers supports et moyens de transport pour les Hommes. Cependant, dans la perspective de notre recherche, nous allons distinguer deux modes de transports « anciens » les chemins de fer et la navigation, traités dans la Première partie et deux modes de transports « nouveaux » ou « émergents », le transport routier et l'aviation, traités dans la Seconde et la Troisième parties.

projets avortés. Il est donc d'autant plus intéressant de décrire la façon dont certains projets arrivent jusqu'à leur terme, car, portés non seulement par l'idée d'un inventeur, mais aussi par un travail concentré et prolongé d'une multitude d'acteurs.

Pour y parvenir nous avons exploité les sources suivantes :

Les sources.

Nous nous appuyons dans notre travail sur trois types de *sources primaires*, reflétant trois *façons d'appréhender* les transports. Il s'agit de :

- celle des décideurs politiques. Nous suivons au jour le jour les débats parlementaires qui reflètent le mieux les débats et les grandes priorités politiques du moment et déterminent par la prise de position et le vote des lois les grands choix en matière de transport. C'est à ce niveau-là qu'est créée la force principale, qui, par son élan et, par la suite par son inertie (*momentum*), détermine dans le long terme le développement de ce secteur à cheval entre l'économique et le social.

- celle de l'opinion publique exprimée par la presse quotidienne ou spécialisée. On pourrait certes supposer que les débats parlementaires étaient déjà le reflet de l'opinion publique étant donné le suffrage universel. Ce fut sans doute le cas, mais avec deux limites considérables : d'une part le débat électoral était généralement dominée par des questions « plus importantes » que les celles des transports et d'autre part il régnait à cette époque entre les grands partis un large consensus en la matière bien qu'aux contours opératoires parfois vagues. L'opinion publique dont la presse se faisait écho suivait cependant de très près non seulement les grands choix sur le plan national dont bien souvent elle appréciait mal les conséquences dans le moyen et le long termes, mais surtout les répercussions sur la marche concrète des réseaux de transport de tous les jours. Certes nous partons du point de vue que la presse est extrêmement subjective d'autant plus qu'à cette époque les journaux très nombreux étaient bien plus politisés qu'aujourd'hui. Leurs prises de positions étaient très souvent ouvertement partiales. D'ailleurs, régulièrement ils s'attaquaient mutuellement pour dénoncer la partialité de l'un ou de l'autre, la tourner en dérision. Aussi s'avère-t-il indispensable, pour bien comprendre tel ou tel article, de connaître la couleur politique du journal (cf. liste en Annexe). Néanmoins, malgré ces défauts, l'information qui nous parvient à travers les journaux a tout de même le mérite de refléter (une partie de) l'opinion publique. Elle exprime en quelque sorte, parfois de façon exagérée par la volonté journalistique d'influencer l'opinion, une position extrême que l'on essayera de pondérer, le cas échéant, par l'opinion d'un journal « d'opposition ». L'avantage de cette source pour les historiens réside dans le fait

qu'elle reflète de façon immédiate l'opinion publique et, surtout, l'esprit ambiant, dans lequel les choix politiques – et les actions qui s'en suivaient – s'inscrivaient.

- celle des « faits objectifs » à travers les statistiques et la chronologie des réalisations. En effet, un travail d'historien qui doit tendre vers l'objectivité toujours plus grande doit confronter ses données recueillies de sources variées à des données dites « objectives », les statistiques. Même si le postulat que « les chiffres ne mentent pas » était rapidement contredit par les statistiques elles-mêmes (selon les sources certains chiffres ne correspondent pas tout à fait), il n'empêche que notre travail devait absolument s'inscrire dans une dimension matérielle et spatio-temporelle qui permet de vérifier, d'une part, à quel point le discours politique a trouvé sa concrétisation et, d'autre part, la critique de l'opinion publique a trouvé sa justification. L'approche à travers la confrontation des discours politiques et journalistiques avec les faits permet de synthétiser les données en un tout cohérent.

En plus des sources primaires énoncées et étant donné l'éloignement géographique et notre disponibilité limitée en ce qui concerne les séjours de recherche en République tchèque, nous basons aussi notre travail sur un large éventail de sources imprimées et de publications présentées dans la bibliographie en fin de volume. Les défauts principaux de la plupart des publications disponibles sont leur relative ancienneté, le biais politique éventuel et le fréquent manque de rigueur normatif (citations, références aux sources...).

« Les réseaux de transport tchécoslovaques dans l'entre-deux-guerres : une approche historique multimodale. » tel est le titre de cette thèse d'histoire contemporaine. L'entre-deux-guerres ou l'*Interbellum*, constitue, nous l'avons vu, une période de recherche historique tout à fait courante et cohérente à plus d'un titre. De façon générale, cette période représentait un palier de maturation sociétale en Europe occidentale et dans le monde industriel. Ce fut une période transitoire essentielle entre un 19^e siècle qui avait vu en Europe la construction et/ou la consolidation des grands États-nations portés par la révolution industrielle et leurs efforts à conquérir et à dominer le monde et la seconde moitié du 20^e siècle qui raffinaient leurs potentiels sociétaux dans une contrainte politico-économique mondiale bipolaire. Plus spécifiquement, l'entre-deux-guerres correspondait à la première « vie » politique indépendante des Tchèques et des Slovaques, donc au début de leur histoire en tant que membres d'une communauté d'États modernes (d'où l'appellation courante en historiographie tchèque et slovaque de « Première république »). La cohérence de l'étude de l'entre-deux-guerres se retrouve également dans les aspects économiques et technologiques qui nous

serviront de trame dans notre travail. La seconde industrialisation était en marche, de nouveaux modes de transport naissaient ou s'affirmaient de façon décisive, d'autres, plus anciens, traversaient des turbulences parfois critiques⁵⁴.

Si nous consacrons notre étude en premier lieu à une problématique géographiquement centrée sur un pays – la Tchécoslovaquie – il sera aussi question de l'insérer, lorsque cela est nécessaire et pertinent dans un contexte géopolitique plus vaste, de voisinage proche voire au-delà. Enfin, l'approche « multimodale » que nous avons mise en œuvre et qui résulte des travaux historiques récents⁵⁵ découle du constat que « le secteur des transports, dans la période moderne et contemporaine, est l'objet d'une préoccupation politique constante... Il constitue de ce fait un laboratoire de l'intervention économique de l'État »⁵⁶. Il était de notre objectif d'éclairer justement cette action étatique pour la ČSR. Cependant, notre démarche a trouvé plusieurs limites dans son application. Tout d'abord, il faut différencier clairement notre approche « multimodale » d'une approche « intermodale » au sens moderne du terme dont le déficit sur le plan de travaux historiques est encore plus important⁵⁷. En effet, nous avons examiné quatre modes de transport pour une période historique donnée, en tenant compte lorsque cela était possible de leurs interactions, leurs influences réciproques, leurs affinités ou au contraire, leurs mises en concurrence. Mais nous n'avons pas pu approfondir ces aspects suffisamment pour déboucher sur une véritable étude intermodale. Conscients de la difficulté de la tâche, nous avons prévu d'emblée de limiter notre travail à une étude multimodale. Celle-ci se base la plupart du temps sur un examen mode par mode, le seul véritablement à propos en cette période historique. Ce n'est pas tant que des expériences de passerelles intermodales n'avaient pas existé. Pour certaines, elles étaient même largement

⁵⁴ Cf. pour cela les cinq stades dans l'évolution d'un mode de transport définis selon la théorie des cycles d'innovations par certains économistes : stade expérimental, de démarrage, d'expansion, de maturité et de déclin. Voir : Fair, ML., Williams EW. Jr., *Economics of Transportation*, Harper, New York, 1950, p., cité par Bouveret GJ., *La concurrence du rail et de la route*, thèse de sciences économiques, Dijon, 1955, p. 34 et Nicolas Neiertz in : Neiertz N., *La Coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, thèse d'histoire (nouveau régime) sous la direction de F. Caron, Université de Paris Sorbonne (Paris IV), 195, 748 p., p. 14.

⁵⁵ Cf. les programmes COST et EUROCORES cités *supra*.

⁵⁶ In : Neiertz N., *La Coordination des transports en France ...*, *op. cit.*, p. 21.

⁵⁷ « ...to underline the real deficit in historical researches on intermodality. Inter-modality is a theme that essentially implies issues inherent to the logic of demand, and as such it has attracted the attention of geographers. However, their recent studies use sources and written material whose very nature may not be sufficient to provide explanation of the operators' strategies (carriers and logistics operators). We can only hope that in future years historians will be able to fill this gap.... » M. Merger, *Transportation in France : A historical appraisal*, In : Merger M., Polino M-N., *COST 340, Towards...*, *op. cit.* p. 53.

antérieures au début du 20^e siècle. Mais, l'étude de l'intermodalité prise *stricto sensu* aurait débouché sur une plongée en profondeur dans quelques domaines très pointus, forcément marginaux, au détriment d'un balayage et d'une compréhension d'ensemble qui manquait dans les travaux historiographiques actuels. Cela aurait signifié dans le langage populaire atteler la charrue devant les bœufs. Mais cet approfondissement de la problématique peut et doit constituer de futurs axes de recherche. Nous nous sommes par conséquent, parfois à contrecœur, limité à lister les lieux et les conditions de croisement modaux. En effet, la généralisation de l'approche multimodale, c'est-à-dire la prise en compte systématique, de plusieurs modes de transport afin d'éclairer d'une lumière nouvelle les différentes problématiques historiques liées aux transports, débouche forcément dans le vaste fleuve de l'histoire de la mobilité dont la constitution non pas comme une discipline nouvelle, mais plutôt comme un « programme » a été amorcée récemment⁵⁸. Des travaux qui se réclament de l'histoire de la mobilité doivent obligatoirement posséder une dimension synthétique reposant sur une approche multimodale, interdisciplinaire et transnationale. Cependant, étant donné que l'histoire de la mobilité constitue une sorte d'aboutissement d'une somme de travaux antérieurs émanant de disciplines variées et d'un nombre de pays suffisant pour permettre justement la généralisation des conclusions, elle doit en amont disposer de corpus contextualisés, en premier lieu à l'échelle spatiale des États-nations. Nous espérons que notre thèse apporte ici quelques éléments utiles.

Quelques travaux historiographiques récents existent sur la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres et nous ne nous privons pas de les citer les moments venus. Notre travail apporte cependant trois plus-values essentielles. Tout d'abord, il présente pour la première fois au public francophone les différents aspects de la problématique abordée, les autres travaux n'étant disponibles qu'en tchèque ou slovaque et, parfois, en allemand. Ensuite, en partant des quatre modes de transports étudiés, nous avons porté l'accent sur les deux modes les moins bien traités à ce jour – le transport routier et l'aviation en leur consacrant la Seconde et la Troisième partie de la thèse et avons conservé les deux autres modes de transport restant, relativement mieux étudiés à ce jour, pour la première partie, en quelque sorte introductive, présentée de ce fait sous la forme d'un « Prologue ». Enfin, l'approche globale que nous proposons dans les pages qui suivent est celle d'un historien, certes Tchèque d'origine, mais ayant été formé à l'École de la vie européenne, principalement franco-allemande. De ce fait, la reprise sous de nouveaux angles de certains thèmes déjà étudiés par

⁵⁸ Cf. Mom G., *Inventer et établir l'Histoire de la mobilité...*, *op. cit.* et Flonneau M., Guigueno V., *Introduction, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?... op. cit.*

les collègues tchèques, au demeurant matérialisée par la codirection des travaux de recherche dans le cadre de la co-tutelle de thèse, constitue un examen critique de leurs résultats et ne peut que nourrir la réflexion et le débat historiographique.

Première partie : Prologue – le « Fer » et « l'Eau », deux éléments complémentaires et fondateurs de l'histoire des transports tchécoslovaques

*« Dejž to Bůh, abychom už měly dráhu! Que Dieu veuille qu'on ait le chemin de fer !
Byli jsme chlapci/Nous étions des enfants,
dráhu nám slibovali/Et on nous promettait le train.
teď jsme už starci/Maintenant nous sommes des vieillards,
stavět dosud nezačali! Et le chantier n'a pas commencé ! »*

Source : NV du 7 août 1925, *Cestou, po které má projížděti dráha Plzeň-Brno*

Introduction.

Nous allons traiter dans le cadre de notre thèse de façon prioritaire deux modes de transport « nouveaux » ou, du moins, qui sont passés, pendant l'entre-deux-guerres, d'un statut de pionniers à celui d'acteurs à part entière au niveau technique et économique. Il s'agit du transport routier et de l'aviation. Leur émergence rapide au début du 20^e siècle, leur montée en puissance, puis leur affirmation après la Première Guerre mondiale dans un laps de temps aussi court, constituèrent une véritable révolution sur le plan de la mobilité des hommes et des marchandises. Mais comme toute révolution, celle-ci ne s'opérait pas sur un terrain vierge, deux autres acteurs – les chemins de fer et la navigation intérieure – étaient présents, bien qu'à des échelles d'implantation et des degrés d'importance économique variables. En effet, les chemins de fer reposaient sur le territoire tchécoslovaque sur une histoire déjà quasiment séculaire et sur un réseau, du moins en ce qui concerne la partie tchèque du pays, parmi les plus denses de l'Europe centrale. La navigation intérieure y était pratiquée depuis le Moyen Âge, mais elle n'était que peu développée à cause du faible nombre de cours d'eau navigables. Son potentiel était ainsi limité par la Nature et, depuis l'arrivée des chemins de fer au cours du 19^e siècle, réduit à des proportions économiques relativement négligeables.

Malgré la différence de poids et de niveau d'importance macro-économique des chemins de fer et du transport fluvial, il nous semblait essentiel d'établir pour chacun d'eux une sorte de carte d'identité qui permettrait de disposer de tous les éléments utiles à une mise en perspective intermodale qui constitue la trame de notre travail. De plus, connaître les quelques traits originaux qui marquèrent leur évolution durant la période étudiée, permettra aux historiens d'établir des comparaisons à l'échelle européenne. Si, par ailleurs, pour les chemins de fer la nécessité de développer les paragraphes qui suivent s'explique prioritairement par leur poids économique et leur importance sociale et politique, il s'agit, en ce qui concerne le domaine de la navigation, avant tout de raisons liées à certaines de ses caractéristiques originales faisant de la Tchécoslovaquie un cas d'études atypique.

Afin de bâtir un récit cohérent, il s'agit donc dans cette première partie de la thèse de dresser un portrait de chacun de ces deux modes de transport et de fournir une base suffisante pour comprendre le contexte lequel vit l'arrivée et l'expansion des modes de transport nouveaux, s'appuyant sur l'énergie du moteur thermique, le transport routier et l'aviation. Le peu de place qui est consacré dans ce travail au « Fer » et à « l'Eau » tient au fait qu'un

certain nombre de travaux récents leur est déjà consacré et que le véritable travail d'historien commencera pour nous dans le défrichage des chantiers ayant pour problématique le transport routier et aérien. En combinant cependant les quatre éléments le « Fer », l'« Eau », la « Terre » et l'« Air », ce travail a pour ambition de donner au lecteur les clés de la compréhension non seulement du domaine des transports tchécoslovaques d'une période historique relativement brève, mais aussi ceux de la construction d'une identité autour d'un projet social, politique, économique et culturel, les transports n'étant dans cette perspective autre chose que des écrans de projection, des vecteurs de pensées, de projets, d'idées, voire d'utopies...

Chapitre Un : Les chemins de fer – la pierre angulaire de l’architecture politico-économique du pays

Introduction.

Le réseau ferré tchécoslovaque n'a certes pas subi de dégâts matériels directs dus aux actions militaires de la Grande Guerre, son état général était néanmoins déplorable du fait du manque d'entretien et de l'extrême usure résultant de l'effort de guerre. De plus, ses structures et ses installations n'étaient guère adaptées aux besoins du nouvel État⁵⁹. Ainsi, en particulier la Slovaquie et la « Russie subcarpatique », possédaient de nombreuses enclaves inaccessibles et économiquement sous-développées. L'étendue géographique très longitudinale du pays représentait un inconvénient majeur pour la création d'un réseau cohérent. Parallèlement, la volonté de réaliser « enfin » certains travaux d'aménagement et de désenclavement ferroviaire, dont les retards dans l'exécution furent attribués à la mauvaise volonté du pouvoir central de Vienne, annonçait une politique ambitieuse et des mutations profondes dans l'aménagement du territoire.

La priorité sur le plan politico-stratégique fut dans les premiers mois de l'après-guerre logiquement accordée au réseau ferré car il avait acquis au cours du 19^e et au début du 20^e siècles une position économique, politique et sociale largement supérieure aux autres moyens de transports. À sa sécurisation d'abord car le réseau était menacé à plusieurs endroits aux frontières ou même à l'intérieur du pays, dans une atmosphère diplomatique tendue au moment des négociations sur les détails de la reconfiguration de la carte géopolitique de l'Europe.

Dès le 28 octobre 1918, le jour de l'indépendance, une déclaration du référent pour les chemins de fer du Conseil révolutionnaire (et futur premier Ministre des Chemins de fer) Bohdan Zahradník, devait assurer le calme sur le réseau et, surtout la poursuite du trafic :

⁵⁹ Les faiblesses du réseau ferré du début de la république sont bien résumées dans l'ouvrage sur « La politique des transports » de J. Gruber. Voir Gruber J., *Dopravní politika*, Autorisované vydání spolu právníků, „Všehrd“, Praha, 1924, 178 p.

« L'État tchécoslovaque vient d'être proclamé sous la statue du Saint Venceslas. Comme représentant de l'administration ferroviaire, j'ordonne d'enlever les insignes de l'ancien État autrichien, de parler tchèque dans les administrations, de maintenir le trafic à la normale et d'arrêter le transport de wagons à Vienne et en Allemagne. Dr. Zahradník »⁶⁰

Le Conseil révolutionnaire tchécoslovaque dépêcha les troupes disponibles dans certaines régions frontalières qui, pour des raisons ethniques, économiques ou stratégiques représentaient des enjeux de première importance. Ainsi par exemple, on a vu une tentative séparatiste dans la région frontalière entre la Bohême et la Saxe, habitée majoritairement par l'ethnie allemande (« Deutsch-Böhmen »), où le 20 novembre 1918 une quarantaine de fonctionnaires souhaitant le rattachement à l'Autriche fonda la « Direction des chemins de fer allemands en Bohême ». Cette tentative fut réprimée militairement le 7 décembre. Outre la région germanophone du Nord de la Bohême, il s'agit en particulier de la région de Těšín en Moravie du Nord (frontière polonaise), du nœud ferroviaire de Gmünd dans le Sud Bohême (frontière autrichienne) et du Sud slovaque (frontière hongroise). La résolution des questions liées à la définition des frontières du nouvel État tchécoslovaque ne put fatalement qu'entraîner des relations tendues avec ses voisins, qui, à l'exception de la Roumanie, furent tous considérés comme nations ennemies. Les questions ferroviaires jouèrent ensuite un rôle essentiel dans les négociations des Traités de Paix comme nous avons pu le voir en introduction à ce travail.

I. Les fondements de la politique ferroviaire

D'emblée on reconnaît l'importance du réseau ferré au simple fait que, dès les premiers mois de l'existence de l'État, tout un catalogue de mesures était prêt dessinant les grands axes de la politique ferroviaire du pays pour de nombreuses années. À l'opposé, l'aviation tout en nourrissant le rêve de grandeur de tout un pays demeurait en réalité longtemps une affaire de pionniers et d'enthousiastes et le transport routier une affaire de petites entreprises, souvent individuelles, où le mot « entrepreneur » revêtait tout son sens étymologique. Ainsi, après la phase de sécurisation du réseau ferré, le gouvernement procédait systématiquement et

⁶⁰ Cette déclaration a souvent été citée, cf. p. e. In : Štěpán Miloslav, *Přehledné dějiny čs. železnic 1824-1948*, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958 (« *Československý stát se právě před sebou sv. Václava prohlásil. Já jako zástupce železniční správy nařizuji, aby se znaky bývalého rakouského státu šňaly, úřadovalo se česky, provoz udržoval normálně a zastavil se dovoz vozů do Vídně a do Německa. Dr. Zahradník* »).

simultanément à des étapes essentielles comme l'organisation de l'administration ferroviaire à partir du savoir-faire des fonctionnaires austro-hongrois de nationalité tchécoslovaque, la nostrification des compagnies dont le siège se trouvait à l'étranger et l'unification du réseau par une série d'éléments s'imbriquant les uns dans les autres : une nationalisation systématique des compagnies privées, une politique de constructions nouvelles et une modernisation générale du matériel roulant et des procédés de gestion. Cette politique que l'on ne peut désigner autrement que par le qualificatif « d'ambitieuse » avait son corollaire dans une activité législative précoce et intense et des budgets sans pareil dans le domaine des transports⁶¹.

1. Le rail, un symbole et un moyen de l'unification nationale

L'opposition politique tchécoslovaque au régime autrichien comprenait durant la guerre deux branches, une à l'intérieure du pays, l'autre dans l'exil à Paris et à Londres. C'est essentiellement l'opposition intérieure, mieux placée pour saisir la problématique dans son ensemble, qui étudia l'organisation des transports du nouvel État à créer. Elle énonça dès 1917 quelques principes essentiels qui avaient préfiguré la politique de transport de l'après-guerre. Cette date précoce nous fournit aussi l'un des éléments pour comprendre l'avantage pris par le rail sur l'automobile, car, à cette époque et dans un contexte économique perturbé par la guerre, le véhicule à moteur ne pouvait pas encore jouer un rôle significatif. On élaborait une sorte de « loi fondamentale » qui devait régir les aspects juridiques et économiques de l'après-guerre. Cette « loi » devait servir de feuille de route au premier pouvoir exécutif du pays. Les auteurs de sa partie économique, J. Preiss et V. Pospíšil, tous deux banquiers, inscrivirent la nationalisation des chemins de fer, à côté de celle de l'industrie d'armement, sur la liste des priorités nationales⁶².

⁶¹ On se place donc en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres dans une optique de politique ferroviaire totalement différente par rapport à la situation en France où le réseau ferré avait déjà atteint sa maturité et où le processus de repli commençait à se mettre en place avec la fondation de la SNCF et la première grosse vague de fermetures de lignes à faible trafic entre 1938 et 1940. Cf. pour le détail de l'expansion et de la contraction du réseau français l'article synthétique d'Etienne Auphan : E. Auphan, *Evolution du réseau et hiérarchie de voies ferrées*, in : *Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 2/1990, Paris, AHICF, 1990, pp. 21-45.

⁶² Le « programme » fut publié ultérieurement sous le titre : František Hodáč, *O náš hospodářský program* [Pour notre programme économique], In : *Obzor národohospodářský*, Ročník XXIII, 1926, pp. 1-43.

Nous avons vu auparavant à quel point la Tchécoslovaquie était géographiquement, mais aussi historiquement parlant un pays sans véritable unité intérieure. Les raisons en étaient multiples et contribuèrent d'emblée à transformer les chemins de fer en outil de l'unification nationale confirmant pour la ČSR le constat de F. Caron selon lequel en France « le chemin de fer n'a jamais été neutre »⁶³, mais toujours un instrument politique...

En premier lieu sur le plan du **territoire physique** : Les réseaux – qu'ils soient ferrés ou routiers – étaient orientés en direction des anciennes capitales impériales – en Bohême/Moravie vers Vienne et en Slovaquie/Russie subcarpatique vers Budapest. Ces deux villes, tel Paris en 1842, dessinaient chacune sa propre « étoile de Legrand » non seulement physiquement, mais surtout en ce qui concerne les flux du trafic⁶⁴. Désormais, il s'agissait d'unifier les fragments des réseaux orientés Nord-Sud en les remplaçant par la nouvelle direction dominante Ouest-Est et en reliant ainsi la nouvelle capitale Prague à ses homologues de l'est de la république Bratislava et Užhorod. Pour cela, il fallait créer de nouveaux passages dans les premiers chaînons de la barrière naturelle des Carpates (Carpates Blanches/Bílé Karpaty, Javorníky) entre la Moravie et la Slovaquie et construire de nouvelles lignes en territoire slovaque.

Ensuite en tant que **territoire symbolique** : Adapter des fragments d'un réseau conçu selon les besoins de la monarchie multinationale aux besoins de vie, voire de survie d'un État national démocratique moderne, proposer une alternative slave au concept germanique de *Mitteleuropa* tout en érigeant les lignes des chemins de fer en autant de traits d'union entre les deux peuples frères.

Enfin comme support d'une **politique intérieure** avec des éléments économiques, militaires, mais aussi simplement de communication politique, éprouvée déjà en Autriche-Hongrie : La poursuite de la nationalisation des compagnies de chemins de fer entamée par l'Empire austro-hongrois au début du 20^e siècle apparut aux yeux des nouveaux dirigeants comme un fait tout à fait naturel, car l'État devait contrôler le principal moyen de transport et de communication dont l'importance stratégique avait été révélée sinon confirmée au cours de la Grande Guerre. Ainsi, pour garantir sa capacité de défendre le territoire national et pour assurer le fonctionnement économique (redémarrage après les bouleversements de l'économie

⁶³ Exposé à Paris, le 12 janvier 2006, au Comité des constructeurs d'automobiles, 2, rue de Pressbourg, notes personnelles.

⁶⁴ Nous utilisons le terme « Étoile de Legrand » en référence au projet de Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées dont les vues sur la conception du réseau ferré français pesa sur les choix prioritaires de lignes à construire et prit en 1842 la forme géographique d'un réseau en forme d'étoile avec Paris en son centre. Cf. p. e. G. Ribeill, *Des saint-simoniens à Léon Lalanne. Projets, thèses et controverses à propos de l'organisation des réseaux ferroviaires*, in : *Le concept de réseau... op. cit.*, pp. 47-80, ici p. 53.

de guerres) la mainmise de l'État sur le transport ferroviaire fut toute logique. L'intention de poursuivre la nationalisation autrichienne fut facilitée grâce au fait que les nouveaux cadres de la république étaient, pour l'écrasante majorité, issus de la hiérarchie autrichienne.

Tels étaient donc les enjeux à la fois symboliques et parfaitement concrets dont la réalisation passait par la construction d'un réseau de chemins de fer performant.

2. L'héritage austro-hongrois et une politique nationale originale (?)

Conditionné par le passé austro-hongrois, le réseau ferré *tchécoslovaque* de 1918/19, n'en possédait véritablement que le nom. Il s'agissait en fait de trois fragments, régis par des tarifs, des législations et des taxations différentes : les pays tchèques (Bohême, Moravie, Silésie) étaient régis par la législation autrichienne, la Slovaquie et la Russie subcarpatique par la hongroise et le petit "pays" de Hlučín (dans le Nord morave) par la prussienne. Dans sa loi numéro 11, le Conseil national ne put, dans un premier temps, que prolonger l'application de ces différences. Le fonctionnement du trafic ferré sur la base de la législation autrichienne, fut également confirmé dans deux traités bilatéraux avec l'Autriche, le 5 et les 25-27 novembre. Afin d'assurer la stabilité intérieure du pays, il était en effet pratique courante de maintenir dans un premier temps en vigueur les différentes lois de l'empire, puis de les remplacer ultérieurement par des lois nationales. La nationalisation des normes et de la législation n'aboutit cependant bien souvent qu'après de très nombreuses années. Ainsi, par exemple, l'unification tarifaire tchéco-slovaque n'eut lieu qu'en 1927 dans la « Grande réforme tarifaire ».

Les deux parties du pays ne possédaient qu'une seule ligne transversale destinée au grand trafic – la KBD (*Košicko Bohumínská dráha*) et trois lignes mineures. Aussi, les deux premières villes du pays – Prague, la nouvelle capitale nationale, et Bratislava, la capitale slovaque – n'étaient que mal reliées l'une à l'autre. Par conséquent, les premiers travaux d'aménagement furent entrepris dans la région frontalière entre les pays tchèques et la Slovaquie. Par la suite, grâce notamment au progrès de l'innovation technologique, le temps de voyage qui séparait Prague de Bratislava ne cessa de diminuer⁶⁵.

⁶⁵ Cf. *infra* le paragraphe consacré au train rapide *Slovenská strela*.

Fragmenté du point de vue législatif, tarifaire et organisationnel, le réseau ferré l'était également en ce qui concerne son infrastructure et son matériel roulant. En fait, la compagnie nationale ČSD passa les trois premières années de son histoire à l'inventaire des différences et des incohérences dans son réseau. Cet héritage était dû à l'histoire complexe de la construction ferroviaire en Autriche-Hongrie avec une multitude de compagnies privées et des réseaux relativement hétérogènes. La ČSR hérita à la suite des négociations de Paix d'un parc de matériel roulant théoriquement proportionnel à la longueur de son réseau ferré, mais qui, du fait des trafics durablement perturbés pendant et après la guerre, était dans un état de désorganisation la plus totale.

Ainsi par exemple dans le domaine des superstructures, où le travail d'homogénéisation avait pourtant déjà commencé à l'époque des *Chemins de fer d'État austro-hongrois*, il demeurait néanmoins en 1923 plus de 100 types de rails et plus de 110 types d'aiguillages⁶⁶. De même, les standards tchèques et slovaques ne se correspondaient pas, ce qui devait entraîner d'importants travaux de consolidation de l'infrastructure en Slovaquie (spécialement sur l'axe central – Pays tchèques-Ukraine subcarpatique). Les premiers travaux dans ce domaine allèrent au renforcement des ballasts sur des lignes jusqu'alors d'importance secondaire reconverties en lignes de grand trafic (en particulier dans les régions frontalières entre la Moravie et la Slovaquie).

Le Ministère des Chemins de fer tchécoslovaques rencontra aussi dès 1918 le problème d'uniformisation et de modernisation du matériel roulant. On recensait par exemple en 1923 plus de 200 types de locomotives. Ce nombre diminua jusqu'au début des années 1930 à 143, puis ce mouvement se ralentit voire, s'inversa à cause de l'introduction des deux nouvelles tractions – à moteur à explosion et électrique. En effet, la période des essais de ces deux tractions exigea naturellement la mise en circulation d'un nombre élevé de types de machines, qui, seulement après avoir été éprouvées dans le service, purent faire objet de commandes plus importantes. Par ce fait, l'innovation technologique que le Ministère encourageait à travers sa politique volontariste de modernisation et la poursuite notamment des programmes d'électrification ferroviaire généra par la complexification des installations des effets pervers.

La grande diversité du matériel dans le ressort ferroviaire s'explique dans le cas de la Tchécoslovaquie non seulement par l'ancienneté de l'histoire de ce mode de transport, mais aussi par son histoire particulièrement mouvementée comme nous avons pu le démontrer dans

⁶⁶Chiffres cités par I. Jakubec, in : *Vývoj československých a německých drah 1929-1937* (Développement des chemins de fer allemands et tchécoslovaques 1929-1937), Praha, Univ. Karlova, 1991, 158 p., ici p. 76.

notre mémoire de maîtrise⁶⁷. En effet, en 1918, il s'était écoulé 80 ans depuis l'inauguration de la première ligne ferrée à vapeur sur le territoire des pays tchèques en Autriche-Hongrie⁶⁸. Depuis cette date, la politique publique en matière de chemins de fer n'avait de cesse de changer, passant d'un régime privé au monopole d'État, puis encore au privé, puis à la mixité et, enfin, depuis 1906, à la nationalisation progressive et planifiée des lignes principales. Aussi, ces changements multiples laissèrent-ils des traces profondes sur le réseau. Désormais, la simplification des structures et du matériel poursuivait le double objectif : faciliter l'exploitation et créer un standard national.

Ce double objectif s'inscrivait dans une démarche beaucoup plus globale. Le nouvel État voulait sciemment se démarquer du passé austro-hongrois, mais aussi de tous les voisins européens. Les commandes publiques sollicitaient alors l'industrie nationale pour construire des locomotives et des wagons⁶⁹ afin de favoriser son autarcie économique et symboliser à travers le label *Made in Czechoslovakia* la fierté nationale. Dans le domaine ferroviaire l'État avait joué un rôle similaire à celui de l'aviation où les commandes publiques nourrissaient l'industrie nationale et y stimulaient l'innovation technologique. L'État prenait ainsi à ses frais les inconvénients – pannes et autres imperfections techniques – que seul l'usage au quotidien des nouvelles technologies pouvait révéler. La ČSR voulait jouer sur ce plan (et y réussit parfois) au début des années 1920 dans la cour des grandes nations industrielles.

3. Les nationalisations et la « nostrification » : deux leviers de la politique ferroviaire

Pour mettre en œuvre sa politique ferroviaire, le nouvel État s'appuya sur deux puissants leviers, la « nostrification » qui concernait toutes les grandes entreprises dont le siège social se trouvait à l'étranger et la nationalisation sinon des plus grandes parmi elles, du moins de celles qui étaient considérées comme stratégiques du point de vue industriel et/ou militaire. En effet, l'élite politique tchécoslovaque ne pouvait envisager un autre avenir pour son réseau

⁶⁷ Oliva J., *Le concept de réseau dans l'histoire des chemins de fer tchèques au 19^e siècle*. Mémoire de maîtrise 2001, Université Michel de Montaigne, Bordeaux, 114 p.

⁶⁸ Il s'agit du *Chemin de fer du Nord de l'empereur Ferdinand (Kaiser Ferdinands Nordbahn)* concédé le 4 mars 1836. Le 13 novembre 1837 eut lieu le premier déplacement d'une locomotive à vapeur sur rails en Autriche (entre Vienne/Floridsdorf et Wagram). L'ouverture officielle de la voie fut célébrée le 6 janvier 1838.

⁶⁹ On comptait au nombre de fabricants de matériel roulant les entreprises situées à Adamov, Česká Lipa, Kopřivnice, Suchdol et Plzeň.

ferré que celui de la propriété publique. « Les acteurs publics suivaient la tendance qu'il faut non seulement dans le présent, mais aussi pour l'avenir, que nos chemins de fer soient administrés, respectivement construits et gérés comme un élément où l'intérêt entrepreneurial s'applique seulement au regard de l'intérêt général. »⁷⁰

Aussi, dès les premières séances du Conseil révolutionnaire, la nationalisation du réseau fut décidée. Elle reposait sur les programmes des partis politiques de la coalition gouvernementale, en réalité sur le premier plan économique dessiné par Rašín et Preiss dès 1918⁷¹. Cette politique n'était cependant qu'une nouveauté partielle. Elle s'inscrivait en effet dans la logique des nationalisations entamées de façon « définitive » par l'État autrichien dès 1906 pour ce qui est du réseau principal⁷². Cette politique permit par ailleurs à la Tchécoslovaquie d'hériter d'un réseau ferré en grande partie nationalisé (environ 11 400 km sur les quelques 13 500 km situés sur son territoire en 1918) et put fonder sa compagnie nationale ČSD dès 1919. La nouveauté, en revanche, consistait dans le fait qu'afin de compléter le réseau d'État, il fut décidé de nationaliser rapidement tous les fragments manquants alors que l'empire austro-hongrois avait l'intention de nationaliser uniquement les grandes compagnies. Seul le contexte économique avec sa pénurie financière obligea les gouvernements à étaler le processus dans la durée⁷³.

La « nostrification » était une étape essentielle dans la nationalisation des entreprises. Ce terme recouvre la *possibilité* d'imposer par le ministre compétent à une société dont le siège social et/ou l'établissement principal se trouvait à l'étranger son transfert à l'intérieur des frontières tchécoslovaques. La loi dite de « nostrification » fut votée en décembre 1919 et promulguée le 10 janvier 1920 sous le n° 12/1920⁷⁴. Elle constituait « l'un des piliers de la

⁷⁰ In : 10 let..., *op. cit.*, p. 385 (« *Veřejní činitelé sledovali tendence, že třeba a to nejen pro blízkou přítomnost, nýbrž i do budoucna, aby naše železnice byly spravovány, resp. zřizovány a vedeny jako činitel, při kterém se zájem podnikatelský uplatňuje jen s patřičným ohledem na zájem obecný.* »).

⁷¹ Cf. F. Hodáč, *O náš hospodářský program (Sur notre programme économique)*, *op. cit.* Le Parti national-démocrate (ND) par exemple exigeait la « nationalisation de la grande propriété qui est mûre et peut être mieux gérée par l'État, c'est-à-dire des forêts, des mines, des stations thermales, des chemins de fer, des aciéries etc. » In : J. Čechurová-Šetřilová, *Politická reprezentace...*, *op. cit.*, p. 49.

⁷² Voir p. e. J. Oliva, *Le concept de réseau...*, *op. cit.*, pp. 82 ; M. Hlavačka, *Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce (L'histoire des transports dans les pays tchèques à l'époque de la révolution industrielle)*, Academia, Praha, 1990, 140 p.

⁷³ Miloslav Štěpán donne une liste exhaustive de compagnies présentes en novembre 1918 sur le territoire de la ČSR, in : M. Štěpán, *Přehledné dějiny čs. železnic 1824-1948*, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958, 269 p., ici p. 192.

⁷⁴ In : *Sb. z. a n.*, *op. cit.* loi n° 12/1920 « *Zákon o podnicích, které mají sídlo mimo území čsl. státu.* »

nationalisation de l'économie » tchécoslovaque⁷⁵. En suivant les termes de cette loi, en tout 235 sociétés furent « rapatriées » ainsi jusqu'en 1928 et parmi elles 128 compagnies de chemins de fer. La nostrification des compagnies s'opérait plus ou moins rapidement selon les complexités de leurs situations particulières. En effet, 17 premières compagnies furent « nostrifiées » en l'espace de quatre mois seulement, délai initialement prévu par le législateur pour l'ensemble des compagnies⁷⁶. À l'opposé il demeurait en 1928 encore sept compagnies avec des sièges sociaux à l'étranger⁷⁷.

Le principal levier des négociations dont disposait l'État dans ce dossier, était financier. En effet, par le biais de la loi du 15 juillet 1919 n° 417/1919 la ČSR se porta garante, sous certaines conditions, en lieu et place de l'Empire austro-hongrois dans les termes des concessions pour la garantie d'intérêts à verser aux actionnaires⁷⁸. Parmi ces conditions, on comptait justement la nostrification de la compagnie sous quatre mois. Il était également prévu d'exclure des Conseils d'administration tous les étrangers et enfin l'acceptation par la compagnie de la tutelle du Ministère des Chemins de fer tchécoslovaque. Aussi la nostrification des compagnies « garanties » par l'État fut-elle la plus rapide. Lors du bref débat parlementaire, la mesure fut présentée par son rapporteur dr. Vaněk comme « la liquidation d'un morceau de l'ancien État autrichien »⁷⁹.

§1. Podniky, jež provozují výrobu neb dopravu v území čsl. státu, mají však sídlo (hlavní závod) mimo toto území, jsou povinny, vyzve-li je k tomu ministr, do jehož oboru působnosti podle předmětu svého provozování náležejí, přeložiti sídlo (hlavní závod) a hospodářské vedení do oblasti státu československého. Ministr může, shledá-li toho potřebu, ustanoviti, že přeložení sídla (hl. závodu) a hospodářského vedení se má státi do určité lhůty nebo do určitého místa.

§2. Podnikům, které vyzvání v §1 uvedenému v dané lhůtě nevyhoví, může ministr zakázati provozování výroby, dopravy neb obchodů vůbec na území čsl. státu. ... ».

⁷⁵ J. Čechurová-Šetřilová, *Politická reprezentace...*, op. cit., p. 49.

⁷⁶ Il s'agissait des compagnies suivantes : Jindřichův Hradec-Nová Bystřice, Kostelec-Telč-Slavonice, Benešov-Vlašim-Dolní Kralovice, Jičín-Rovensko-Turnov, Rakovník-Louny, Karlovy Vary-Johanngeorgenstadt, Sdružené pošumavské místní dráhy, Vodňany-Týn n. Vlt., Mariánské Lázně-Karlovy Vary, Schoenwehr-Loket, Domažlice-Tachov, Svitava-Polička, Vsetín-Velké Karlovice, Německý Brod-Žďár-Tišnov, Moravské Budějovice-Jemnice, Německý Brod-Humpolec et Chlumeck-Králové Městec.

⁷⁷ Il s'agissait de trois compagnies dans les pays tchèques (*Moravská západní* et deux petites compagnies locales) et de quatre en Slovaquie (Šála-Neděd, Piešťany-Vrbové, Zbehy-Radošíná, Trevišov-Vranov). Cf. *10 let...*, op. cit., p. 386.

⁷⁸ In : *Sb. z. a n. loi n° 417/1919 Zákon o vstupu čsl. státu v záruční (garanční) poměr u místních drah garantovaných státem* z 15. července 1919.

⁷⁹ Dr. Vaněk s'appuyait pour cette affirmation notamment sur le fait que le transfert du siège social des compagnies comprenait automatiquement le transfert de la gestion financière du *K. k. priv. oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmen und öffentliche Arbeiten*, spécialement fondé par l'Empire pour cette

Après la parenthèse indispensable de la nostrification, l'État s'engagea dans le processus des nationalisations. La décision de procéder à une nationalisation généralisée des compagnies ferroviaires ne fut cependant pas prise sans un débat contradictoire, opposant ceux qui souhaitaient à tout prix intégrer l'ensemble du patrimoine ferroviaire au domaine public et ceux qui craignaient que cette dépense importante ne grève trop lourdement les finances publics, représentant de fait une fuite de capitaux à l'étranger⁸⁰. Dans ces débats la nationalisation fut associée par certains hommes politiques à la « socialisation » des chemins de fer ce qui créait un courant convergent de tous les patriotes et de tous les socialistes, très puissants dans l'entre-deux-guerres, assurant de fait à la résolution de cette question une large majorité au Parlement. Comme le souligna l'un des fervents défenseurs d'une nationalisation rapide, le député Dr. Ludvík Vaněk, il ne servait à rien d'avancer des raisons « savantes » pour ou contre la nationalisation, il fallait se rendre à l'évidence que des raisons « stratégiques, de facilité d'exploitation, tarifaires, des raisons de politique commerciale, des raisons sociales et, chez nous, des raisons nationales [liées aux différentes nationalités] » parlaient nettement en faveur de la nationalisation⁸¹.

Une première vague de nationalisations dura six années s'étendant de 1918 à 1924. Elle ne releva d'aucun plan précis et fut motivée « par des nécessités » d'exploitation et/ou des « opportunités du moment »⁸². En tout sept compagnies furent concernées parmi lesquelles

raison, sur le Ministère des Chemins de fer, donc les banques tchécoslovaques. Cf. 64. schůze v úterý dne 15. července 1919 o 2. hod. odpo. : Zpráva dopravního výboru o vládním návrhu zákona (tisk č. 1055) co do vstupu československého státu v záruční (garanční) poměr u místních drah garantovaných státem (tisk č. 1259).

⁸⁰ Voir p. e. les débats menés dans la Commission des transports du Parlement rapportés par le député Brodecký à l'occasion de la séance parlementaire du 21 novembre 1919 (<http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/091schuz/s091001.htm>). Voir également les débats relayés par la presse spécialisée, notamment la Revue des chemins de fer (*Železniční revue*), p. e. *Odstátnění železnic? ŽR 20/1921, O pronajmutí čsl. státních drah, ŽR 24/1926.*

⁸¹ Ibid. (« Neváhám říci, že v našem státu veškeré důvody mluví pro sestátnění. Jsou to důvody strategické, provozní, tarifní, důvody obchodní politiky, důvody sociální a u nás zejména též i důvody národnostní. Velevážení pánové a paní! Ani do těchto důvodů pro sestátnění drah našeho státu nechci se pouštět a to proto, že nehledě k tomu, že již jisté vážné důvody byly pány řečníky přede mnou uvedeny a snad ještě v další debatě budou uvedeny, mám za to, že tato otázka, mají-li býti privátní dráhy sestátněny čili nic, jest u nás a pro nás již rozhodnuta, a to ve smyslu postátnění. »).

⁸² In : *10 let..., op. cit.*, p. 388 (« podle dané potřeby nebo výhodnosti »). Cette première vague toucha en Slovaquie la compagnie Užhorod-Vajany (1920), Holič-Hodonín (1924) et celle de la vallée de Borža (1924) et, dans les pays tchèques, les compagnies Rakovník-Louny (1922) et Počeradce-Vrskmany (1923), Ústecko-Teplická dráha et Košicko-Bohumínská dráha (1923). La Compagnie Rakovník-Louny fut la première à être

deux grandes compagnies « charbonnières », la *Ústecko-Teplická dráha* (ÚTD)⁸³ et la Compagnie de Buštěhrad (BŽ).

La nationalisation de ces deux grandes compagnies fut motivée par des considérations économiques. En effet, leurs réseaux respectifs étaient situés dans des bassins miniers et industriels de la Bohême septentrionale. Le rachat du réseau de la ÚTD le 1^{er} janvier 1923 (250 km) et celui de la Compagnie de Buštěhrad le 15 juin 1923 (280 km) constituèrent à la fois un geste politique fort autant sur le plan intérieur qu'extérieur, qu'*a priori* une bonne affaire car il s'agissait de rares compagnies dégageant des bénéfices. En réalité, la santé économique de ces deux compagnies était soumise à controverses. Les politiques et les fonctionnaires du Ministère des Chemins de fer soupçonnaient en fait les compagnies qui pressentaient l'approche de la nationalisation, de négliger les investissements dans les infrastructures au profit des versements de dividendes aux actionnaires. L'argument qui devait hâter la nationalisation consistait donc à dire simplement que tout retard allait signifier des dépenses importantes de remise en état des infrastructures et du matériel roulant⁸⁴.

De plus, en faisant disparaître deux îlots privés importants dans la carte des chemins de fer tchécoslovaques, la nationalisation de ces compagnies constituait l'une des conditions essentielles pour la construction d'un réseau ferré national « harmonieux » comme le fit immédiatement remarquer le premier Ministre des Chemins de fer Ph. Dr. Bohdan Zahradník : « Je ne peux pas imaginer comment quelqu'un pourrait aujourd'hui organiser nos chemins de fer sans les réseaux de Buštěhrad, de ÚTD et de KBD. Ce sont des corps ferroviaires qui s'encastrent si profondément dans notre univers ferroviaire, des lignes si importantes, des compagnies si puissantes que, sans elles, Messieurs, nous ne pouvons jamais réaliser aucune organisation [fonctionnelle]. »⁸⁵

nationalisée au 1^{er} février 1922. Par sa configuration, ce fut un exemple typique d'une compagnie « secondaire » et déficitaire : Il s'agissait d'une courte ligne (45,128 km), exploitée par les ČSD contre péage, mais chroniquement déficitaire. En effet, alors que la ligne était plutôt bien située, les ČSD avaient la tendance à la contourner pour éviter le péage. L'État était alors obligé de verser des compensations habituelles aux actionnaires (4% de dividende). Pour mettre fin à cet état, il fut décidé d'expérimenter sur cette compagnie la procédure de nationalisation. Cf. Dr. V. Houška, *Sestátnění dráhy Rakovník-Louny*, In : ŽR 1/1922.

⁸³ Il s'agissait d'une très ancienne compagnie (ouverture au trafic en mai 1858) dont l'originalité consistait en son raccordement dès l'origine à un port fluvial sur l'Elbe à Ústí/Elbe. Il s'agissait alors du premier port intermodal rail/voie d'eau en Autriche-Hongrie. Cf. ŽR 6/1925, Jindřich Šindelář, *Z historie ÚTD*.

⁸⁴ Dr. Vojtěch Houška, *Sestátnění Úst.-tepl. dráhy*, In : ŽR 17/1922 décrit notamment la rapidité avec laquelle le gouvernement avait présenté son projet de nationalisation de l'ÚTD et le mit à l'exécution.

⁸⁵ In : 92^e réunion parlementaire du 25 novembre 1919, (« *Nedovedu si představití, jak by mohl dnes někdo u nás české železnictví organisovati bez buštěhradské, ústecko-teplické a košicko-bohumínské dráhy. To jsou tělesa*

Il fut décidé dans un second temps de s'attaquer aux lignes d'importance moindre, souvent déjà exploitées par l'État, et dont le bilan financier était pour la plupart déficitaire. La loi n° 156/1925 du 30 mars 1925 permit une première vague de nationalisations de quelques 48 lignes d'une longueur totale de 1 589 km.

Un cas à part est à faire au sujet de la *Košicko-Bohumínská dráha* (KBD), mentionnée *supra* par le ministre Zahradník. Malgré son souhait, la nationalisation immédiate et complète de la compagnie n'était pas envisageable car le contexte international troublé imposait des délais importants pour la clarification des diverses obligations.

La KBD était la plus grande compagnie privée sur le territoire tchécoslovaque possédant un réseau de 426 km. Son siège social se trouvait à Budapest. L'État hongrois refusait dans un premier temps d'honorer ses engagements financiers contractés dans le cadre de la concession tout en réclamant la garantie des droits sociaux des employés actifs et retraités de nationalité hongroise, très nombreux dans le vivier de la compagnie. Les actionnaires, majoritairement hongrois ou autrichiens, refusaient par ailleurs le transfert du siège social en ČSR. L'État dut donc procéder à une série de longues négociations politico-économiques et, par défaut, à une nationalisation par étapes. Tout d'abord, il s'assura dès les premiers jours de l'indépendance de la république de la coopération de la Compagnie avec les ČSD car sa loyauté était indispensable étant donné que son réseau irriguait la région sensible aux frontières disputées avec la Pologne et qu'il s'agissait de surcroît de la seule véritable ligne principale (et à double voie) reliant les pays tchèques à la Slovaquie (voir la carte schématique *infra*)⁸⁶. De ce fait d'ailleurs, la compagnie était sous le coup de la loi du 10 décembre 1918, loi n° 64, sur « les

železniční, která tak hluboko se zařezávají v tělo našeho železničního světa, dráhy tak důležité, dráhy tak mocné, že bez nich, pánové, nemůžeme provést nikdy žádné organizace. »).

⁸⁶ La ligne devait cet équipement exceptionnel au fait qu'il s'agissait d'une ligne qui reliait l'Allemagne à la Hongrie et traversait une riche région minière, partagée après la Première Guerre mondiale entre l'Allemagne, la Pologne et la ČSR. La ČSR avait donc l'espoir de conserver l'importance économique et stratégique de cette ligne, comme cela fut justement souligné par le député Buřival le 21 novembre 1919 au cours de la 91^e réunion parlementaire : Buřival : « *Konečně jde také o košicko-bohumínskou dráhu. Také o této dráze lze říci, že byla po celý čas trvání svého aktivní. Na této dráze dopravován byl celý export maďarský do Německa a tu nepotřebuji, velevázení pánové, připomínati, jak nesmírně důležité jest to právě dnes, kdy Slovensko tvoří součást naší říše a kdy konečně také pro příště Maďarsko celým svým exportem ohledně průvozu bude odkázáno na tuto dráhu, tedy jak důležitá jest otázka plebiscitní, aby celá dráha košicko-bohumínská dostala se do naší správy, poněvadž myslím, že tím po stránce národohospodářské bude učiněno velmi mnoho.* » (Zcela správně!). In : <http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/091schuz/s091001.htm>

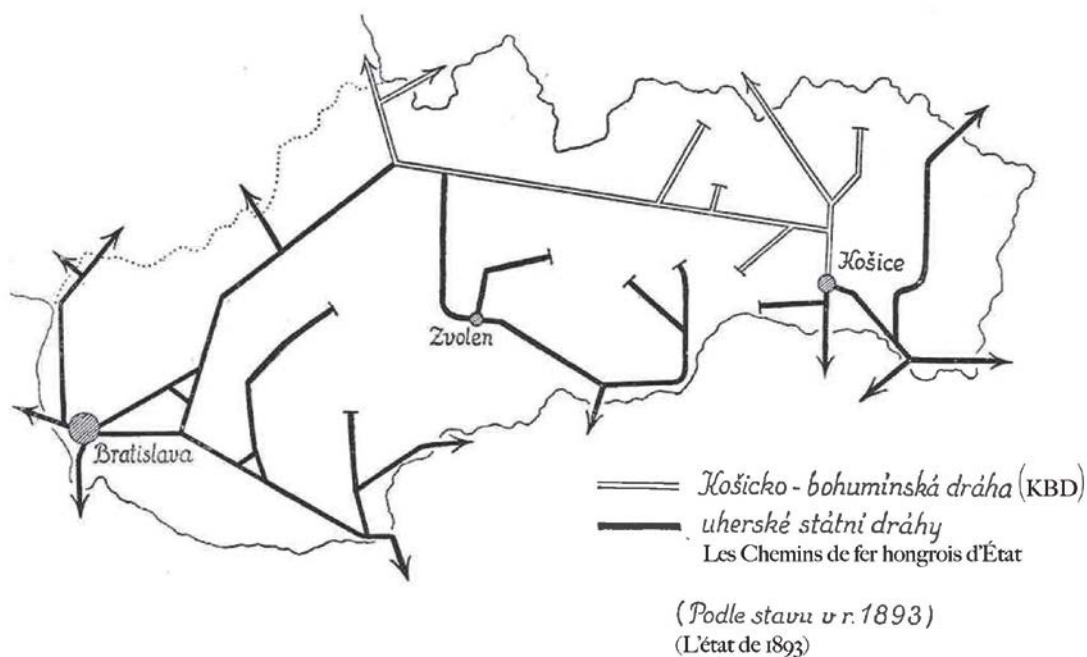
mesures exceptionnelles et transitoires en Slovaquie⁸⁷ » autorisant l'État à reprendre au besoin la gestion de n'importe quelle compagnie ferroviaire privée sur le territoire slovaque ce qui, en soi, donnait à l'État tchécoslovaque un atout non négligeable pour les négociations.

Pour contrer les actionnaires hongrois qui refusaient le transfert du siège social de la compagnie en ČSR, la seconde étape consistait dans l'acquisition en 1925 d'une part importante d'actions de la compagnie par l'État tchécoslovaque, la plaçant de fait sous l'autorité de son nouvel actionnaire majoritaire⁸⁸. Cette étape facilitait également la nostrification de la compagnie, réalisée seulement en 1927 par le transfert de son siège social à Košice, en Slovaquie. Jusqu'à la fin de l'entre-deux-guerres, la Compagnie restait *de iure* une société par actions, bien que l'État posséda en tant qu'actionnaire majoritaire tout le contrôle décisionnel. Enfin, la compagnie fut nationalisée complètement en 1947, autant dire que le projet initial avait connu quelques retards.

⁸⁷ Cf. *Sbírka z. a n. č. 64/1918 o « mimořádných přechodných ustanoveních na Slovensku »*, § 5 : « *Správu všeho státního jmění a podniků, jakož i privátních železnic přejímají příslušná ministerstva ČSR* ».

⁸⁸ Voir la loi n° 158/1925 du 15 juillet 1925 autorisant l'État des actions contre des obligations d'État pour une enveloppe financière maximale de 45 millions Kč. [§1. *Vláda se zmocňuje, aby nabyla pro čsl. stát akcií KBD a aby na úhradu nabývací ceny vydala 4% státní dlužní úpisy umořitelné do r. 1966 do nejvyšší částky Kč 45 282 000.* §2. *Úroky z těchto dlužních úpisů jsou osvobozeny od daně důchodové (rentové).* ...]. La ČSR échangea le paquet d'actions détenu par une banque autrichienne (*Všeobecný rakouský ústav pro úvěr pozemkový*) contre des obligations d'État pour 45 millions Kč. Cf. ŽR 12/1925, *Košicko-Bohumínská dráha*.

Carte n° 4 : Un aperçu schématique de la partie slovaque du réseau KBD



Carte modifiée par nos soins d'après : Štěpán M., *Přehledné dějiny čs. železnic 1824-1948*, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958, 269 p., Illustration n° 53.

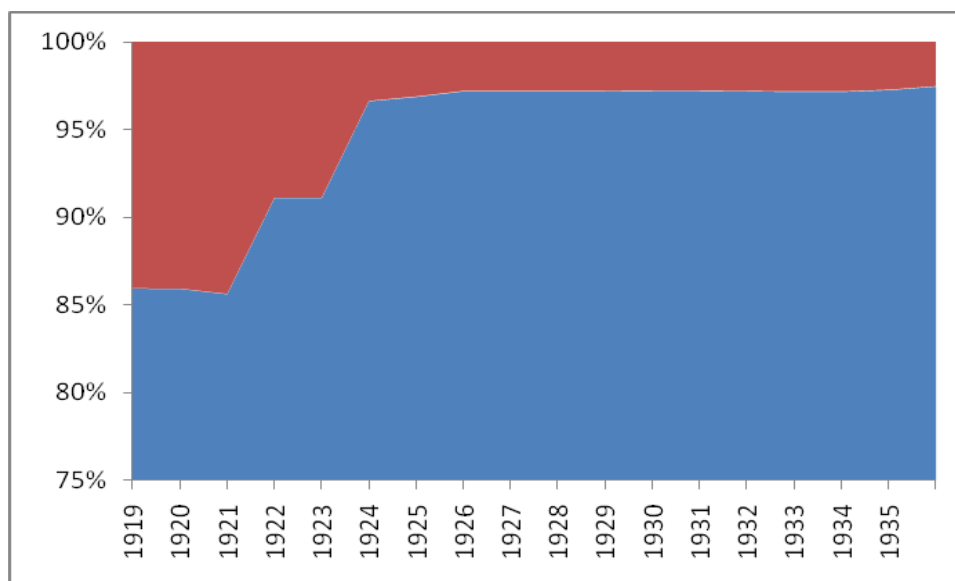
Dès les premières années de la république des voix s'élevaient pour plaider en faveur d'une nationalisation généralisée et, surtout, planifiée. Après une première période d'improvisations, le principe fut voté par le gouvernement le 22 mai 1924 et mis en exécution dès l'année suivante. Le « plan de nationalisation » devait être réalisé en trois phases : la première phase concernait les lignes locales garanties par le pays de Bohême ou par l'État ; la seconde toutes les lignes locales slovaques ; la troisième et dernière phase, toutes les lignes des pays tchèques restantes.

La première phase fut honorée selon les prévisions sur la base de la loi n° 156 du 25 juillet 1925 que nous avons déjà évoquée. Elle amena en moins de trois ans dans le giron étatique 1 895,5 km de lignes nouvelles en provenance de 48 petites compagnies. La seconde phase entamée en 1927 comportait de nombreuses difficultés liées aux statuts très complexes des compagnies slovaques. Bien souvent, les avancées se firent au cas par cas, seulement grâce à la bonne volonté de grands actionnaires, l'État n'étant pas en position de force. Les avancées aléatoires de la nationalisation en Slovaquie retardèrent la troisième phase du plan et

obligèrent l'État à racheter « hors plan » quelques compagnies sur le territoire des pays tchèques selon de simples opportunités ou des nécessités de service des ČSD⁸⁹.

L'évolution des nationalisations peut se lire dans le graphique ci-dessous qui représente la progression de la part du réseau ferré exploité par la compagnie nationale ČSD (en bleu) par rapport à la totalité du réseau.

Graphique n°1 : L'évolution de la part du réseau ČSD (en bleu) par rapport à la totalité du réseau ferré national



Source : Graphique de l'auteur à partir de données recueillies in : *Statistická příručka* et *Statistická ročenka* 1932 pp.175, 176 ; 1934 pp. 113 ; 1935 pp. 108, 109 et 1938 pp. 122, 123.

Cette part se divise en deux parties – le réseau propriété de l'État (environ 4/5) et le réseau privé exploité par les ČSD pour le compte des compagnies privées (environ 1/5). La somme de ces deux correspond à l'emprise administrative et technique de la compagnie sur le réseau ferré national. Les ČSD contrôlaient ainsi en 1919 environ 86% du réseau ferré tchécoslovaque, puis, suivant les paliers principaux, 91% en 1921 (longueur rectifiée après l'ajustement des frontières suite aux Traités de paix) et 97% en 1923 (après la nationalisation de ÚTD et BŽ. Comme le montre le graphique, cette proportion évoluait très peu par la suite pour atteindre en 1935 97,5%.

Les nationalisations et leur corollaire, les « nostrifications », s'inséraient dans la volonté politique dont l'objectif était la création d'un réseau ferré national unifié sous la houlette

⁸⁹ Le détail des rachats avec dates précises se trouve In : *10 let ..., op. cit.*, pp. 388.

entièrement publique⁹⁰. Pour donner à ce réseau sa cohérence afin qu'il réponde aux besoins du jeune État, un vaste plan de travaux de modernisation du matériel roulant, des gares, d'élargissement de voies et de constructions de lignes nouvelles fut conçu. Son fil directeur était dicté par la configuration géographique du pays, la répartition de ses richesses économiques et la volonté de l'État de compenser les déséquilibres territoriaux. En effet, la nouvelle configuration géopolitique en Europe centrale modifia radicalement les flux d'hommes et de marchandises par rapport aux flux de « l'ancien régime » austro-hongrois. La construction de lignes nouvelles incarne de tous les temps, hier comme aujourd'hui, plus que toute autre mesure politico-économique le renouveau.

4. Les travaux – l'inscription dans le paysage du renouveau ferroviaire

Entre les deux parties de la république – les pays tchèques à l'ouest d'une part et la Slovaquie avec la Russie subcarpatique, à l'est, d'autre part, l'activité de construction ferroviaire prit deux visages différents. En effet, les pays tchèques disposant déjà d'un réseau ferré développé ne pouvaient prétendre dans la situation de crise de transport dans l'après-guerre à des réalisations de lignes entièrement nouvelles. Les travaux se concentrèrent par conséquent sur des chantiers de petite et de moyenne envergure, essentiellement :

- de rénovation des infrastructures (on réalisa par exemple immédiatement après la prise du pouvoir en novembre 1918 la reconstruction de la ligne locale Břeclava – Kúty – Děvínská Nová Ves pour améliorer la connexion des capitales Prague et Bratislava) ;
- de remodelage des nœuds (p. e. en 1929 on rénova entièrement le carrefour ferroviaire de Břeclav) ;
- d'élargissement des (nouveaux) axes de gros trafic ;
- de (ré)aménagement des grands centres urbains, en premier lieu de Prague (p. e. en électrifiant le nœud ferroviaire pragois avec la mise en service de liaisons électrifiées suburbaines dès mai 1928), mais aussi de Brno (« *komárovská spojka* » en 1927) et de Bratislava ;

⁹⁰ Malgré cette volonté publique et le gros programme de rachat, il restait en Tchécoslovaquie de l'après-
Seconde Guerre mondiale environ une quarantaine de compagnies privées. Cf. leur liste en Annexe.

- de raccordements transfrontaliers, en particulier vers la Slovaquie (lignes Vsetín – Bylnice – Brumov prévu comme ligne principale (1919- 21 octobre 1928), Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom (8 février 1923 – 1^{er} septembre 1929⁹¹) et Horní Lideč – Púchov nad Váhom (juillet 1935 – 2 mai 1937) ;
- de travaux d'équipements (ateliers, logements etc.).

La Slovaquie, en revanche, devait bénéficier d'un effort de construction de lignes nouvelles, car, son réseau ferré, lacunaire, possédait bien plus encore que le réseau des pays tchèques le "défaut" d'être happé en quelque sorte par "son" ancienne capitale, Budapest. Il fallait alors rapidement créer un axe transversal en direction ouest-est, qu'on allait nommer « l'axe magistral slovaque » (*slovenská magistrála*, cf. la carte ci-dessous). Ces chantiers transposèrent dans le domaine des transports la politique de cohésion nationale. Cette politique fut concrétisée dès 1920, après deux années à peine d'études et de sondages, dans le vote de deux lois fondamentales sur la construction de lignes nouvelles en Slovaquie ou aux frontières moravo-slovaques (lois n° 78/1920 du 13 février 1920⁹² et n° 235/1920 du 17 avril 1920⁹³), puis se prolongea par une longue période de travaux qui, dépassant largement le cadre initialement prévu, s'étendit en réalité sur l'ensemble de la période de l'entre-deux-guerres. Ses différentes étapes étaient dans l'ordre chronologique les lignes :

- Bánovce nad Ondavou – Vajany (construite entre 7 janvier 1920 et 20 octobre 1921
- Zvolen – Krupina (3 janvier 1921 – 16 janvier 1925) ;
- Petřkovice – Hlučín, une ligne dont le chantier a été hérité en 1918, ouverte au trafic le 15 juin 1925) ;

⁹¹ Tous les chantiers ferroviaires généraient localement une forte demande en main d'œuvre représentant pour plusieurs années une source de revenu très appréciable pour les populations rurales des environs. À titre d'exemple, le chantier de la ligne Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom longue de 67,5 km où se trouvait à l'époque le plus long tunnel ferroviaire du pays (2 421,5 m) employait au plus fort de son activité pas loin de 6 000 personnes. Cf. VŽP 97/1926, *Zápis o XII. podzimmímu řádnému zasedání Čsl. Ústřední rady železniční*.

⁹² Loi pour « compléter le réseau des chemins de fer publics en Slovaquie » (*Zákon o doplnění sítě státních drah na Slovensku*). In : *Sbírka z. a n., op. cit.*

⁹³ Loi « sur la construction de nouvelles lignes ferroviaires aux frais de l'État et la définition du programme de construction et d'investissement pour les années 1921-1925 (*Zákon o stavbě nových žel. drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925*). L'État consacra à ce projet un budget record de 6,4 milliards Kč. In : *Sbírka z. a n., op. cit.*

- Handlová – Horná Štubňa (8 novembre 1927 – 20 décembre 1931) comme tronçon de la « magistrale slovaque » (*slovenská magistrála*) ;
- Červená Skála – Margecany, 92 km (1933 – 26 juillet 1936), qui était avec ses 92 km la ligne la plus longue ;
- Zlaté Moravce – Zbehy (1936-1^{er} mai 1938), 33 km. Cette construction fut longuement discutée car elle nécessitait des travaux très coûteux pour un si court tronçon⁹⁴.
- Enfin la construction de deux nouvelles lignes slovaques fut achevée seulement pendant la guerre : Banská Bystrica – Diviaky (19 décembre 1940; 43 km) et Kapušany – Strážske (5 septembre 1943).

Carte n° 5 : L'axe transversal projeté au travers de la Slovaquie centrale (*Transversála projektovaná stredním Slovenskem*)



Source : *10 let..., op. cit.*, p. 393.

La création de cet axe ferroviaire central avait bien entendu également une forte signification stratégique. Après l'expérience de la campagne tchéco-hongroise de 1919 pendant laquelle la voie ferrée fut quasiment inutilisable pour le transport de troupes, l'État-major souhaitait la création d'une ligne nouvelle, au centre du pays. En effet, avant l'achèvement de « l'axe magistral slovaque » les deux seules lignes principales longeaient les frontières d'États

⁹⁴ Cf. Štěpán Miloslav, *Přehledné dějiny ..., op. cit.*, p. 201 [« Takto vznikající nová dráha byla vlastně pokračováním dráhy Handlová – Horní Štubňa z r. 1931 a zkratkou již dostavěné slovenské magistrály. O možnosti takového spojení – podle mapky v jízdních rádech pro laika velmi lákavé – bylo v odborných kruzích zprvu mínění velmi skeptické. Ještě oficiální publikace z r. 1933 prohlašovala, že „i kdyby stavba dráhy byla tímto směrem možná, byl by potřebný stavební náklad přece jen velmi značný, takže v nynější době stěží bude k realizaci přikročeno. »]

voisins, la Hongrie au sud et la Pologne au nord. R. Nowak parlait ainsi de cette dernière (la KBD, évoquée *supra*) dans son pamphlet anti-tchèque en 1938 : « *Dies ist die einzige durchgehende West-Ostverbindung des Staates, seine Hauptverkehrs- und Lebensader, die so ungünstig gelegen ist, dass man, wie Hassinger schrieb, von der Hauptstadt Prag kommend gleichsam durch einen Kamin von oben her in das slowakische Nebengebäude hineinsteigen muss.* »⁹⁵

Illustration n° 1 : Une offre de marché public du Ministère des Chemins de fer pour la construction de plusieurs tronçons de la « Magistrale slovaque » (2 avril 1920)

MINISTERSTVO ŽELEZNIC V PRAZE.

K čís. 14.716/1920.

Vypsání nabídky.

Ministerstvo železnic v Praze zadá ve veřejné soutěži vypracování následujících projektů nových drah:

- I. **Generální projekt asi 93 km** dlouhé hlavní dráhy z Červené Skály do Gelnice (rozděleně ve 3 dílech).
- II. **Detailní projekt asi 41 km** dlouhé hlavní dráhy z Užhorodu do Munkačeva, (Případně rozděleně ve 2 dílech).
- III. **Generální projekt asi 72 km** dlouhé hlavní dráhy z Munkačeva do Hustova (rozděleně ve 3 dílech).
- IV. **Generální projekt asi 68 km** dlouhé hlavní dráhy z Veselí n./Mor. do Nového Města n. Váhi. (rozděleně ve 2 dílech).
- V. **Detailní projekt asi 14 km** dlouhé vedlejší dráhy z Jablonice do Plaveckého Sv. Mikuláše a asi 15 km dlouhé vedlejší dráhy z Myjavy do Brezové. (v jednom díle).

Vyměřování, grafické a jiné práce související s vypracováním projektů řečených drah zadají se dle **jednotkové ceny za 1 km** projektované dráhy, eventuelně za 1 km ministerstvem železnic žádaných variant.

Pomůcky a nabídkové formuláře budou od 15. dubna 1920 vyloženy k nahlédnutí u ministerstva železnic dep. IV./1. v Praze, Dlážděná ulice čís. 5.-III. patro mezi 10—12 hodinou dopoledne mimo neděle a svátky, a vydají se uchazečům za náhradu K 15.—

S příslušnými pracemi musí být po přijetí nabídky ihned započato. Pro předložení úplného projektu ministerstvu jsou určeny tyto lhůty: ad I. 4 měsíce, ad II. 6 měsíců, ad III. 4 měsíce, ad IV. 4 měsíce, ad V. 5 měsíců pro obě dráhy dohromady.

Nabídky mohou se podati na jednu neb více dílčích tratí. Projektant oierující na více dílčích tratí musí ve lhůtě uvedené dodat celý operát.

Od složení vadia se mimořádně upouští.

Projektant, jemuž provedení předmětných prací bude zadáno, jest povinen složit **kauci** v částce 5% ze zadávacího obnosu za podmínek platných pro složení kaucí.

Úplně vypravené 2 K kolkované nabídky úř. autorisovaných civilních inženýrů (příslušníků státu československého), opatřené mimo to na každém archu kolkem 1 K, zapečetěné a s nápisem: »**Nabídka na vypracování projektů na stavbu nových drah na Slovensku**« nutno podati nejdéle do 4. května t. r., do 12 hodiny dopoledne podacímu protokolu v ministerstvu železnic v Praze, Hyberská ulice číslo 12 u.

Úřední otevření podaných nabídek se provede dne 5. května t. r. u dep. IV./1. ministerstva železnic v Praze, Dlážděná ulice, číslo 5. III. patro v 10 hodin dopoledne:

V PRAZE, dne 2. dubna 1920.

Ministerstvo železnic v Praze.

Vychází každou první a třetí sobotu v měsíci. Rukopisy se nevracejí. Svolení k otiskování a k překladu původních prací vyhrazeno autorům prostřednictvím redakce. Otisk drobných zpráv dovozen pouze s nezkráceným uvedením pramenů. — Redakce a administrace v Praze II., Pšténá ul. 6. Telefon administrace č. 3446. Reklamáce se nepřijímají a nevracují, a vyvíjí se bezplatně pouze do vydání nejbližšího čísla. — Předplatné přijímá se pouze na celý ročník než ve čtvrtletních splátkách, činí Kč. 25.— a spošt. zásičkou a platí se předem. — Vydává: Vydavatelské družstvo při Spolku českých úředníků železničních v Praze, zpol. s r. o. S redakčním sborem řídí a za redakci odpovídá Václav Keller. — Tiskem knihtisk. Dra Ed. Grégra a syna v Praze.

Source : *Železniční revue* n° 8/1920

⁹⁵ In : Nowak R., *Der künstliche Staat...*, op. cit., ici p. 81.

Tableau n° 2 : Un aperçu général sur le réseau ferré tchécoslovaque 1918-1935 (en km)

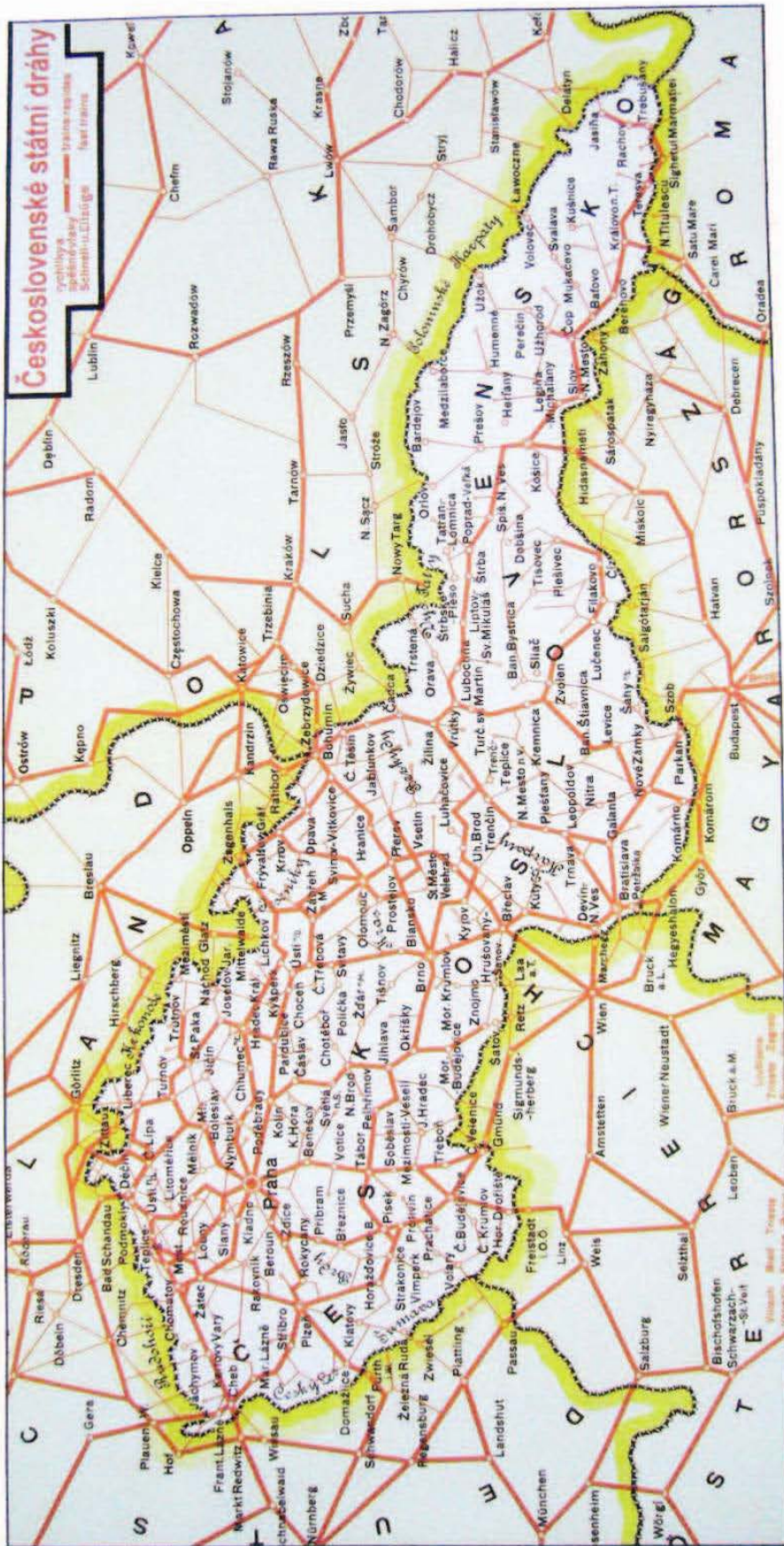
Année	Lignes principales et secondaires								Lignes à faible écartement				
	Tchécoslovaques en exploitation				Etrangères				Total		Raccordements entreprises**		
	publique		privée		étrangère publique		Construction	Exploitation					Construction
	Construction*	Exploitation*	Construction	Exploitation	Construction	Exploitation			Construction	Exploitation			
1918	11 239	11 392	1 694	1 702	47	49	97	99	13 077	13 242			
1919	11 227	11 404	1 694	1 702	47	49	97	99	13 065	13 254	280	262	1 291
1920	11 500	11 692	1 803	1 811	27	30	100	101	13 430	13 634	280	266	1 401
1921	12 253	12 419	1 075	1 077	20	22	100	102	13 448	13 620	179	267	1 528
1922	12 272	12 435	1 075	1 077	17	19	104	107	13 468	13 638	281	267	1 532
1923	13 051	13 260	294	290	17	19	103	106	13 465	13 675	283	271	1 547
1924	13 037	13 273	194	292	17	19	108	111	13 456	13 695	290	276	1 584
1925	13 114	13 333	252	252	17	19	108	111	13 491	13 715	305	290	1 597
1926	13 119	13 343	253	253	17	19	109	111	13 497	13 726	326	341	1 407
1927	13 154	13 382	253	252	17	19	109	111	13 533	13 764	330	317	1 427
1928	13 188	13 423	253	252	17	19	109	111	13 567	13 805	339	327	1 460
1929	13 230	13 458	265	255	17	19	105	108	13 608	13 840	351	336	1 453
1930	13 232	13 467	256	255	17	19	105	108	13 610	13 849	361	348	1 506
1931	13 243	13 487	263	261	16	18	102	107	13 624	13 873	372	357	1 503
1932	13 236	13 483	267	253	16	74	102	107	13 621	13 917	377	357	1 531
1933	13 239	13 491	267	253	16	74	102	107	13 624	13 925	380	357	1 520
1934	13 241	13 495	253	254	16	74	102	107	13 612	13 930	383	357	1 511
1935	13 252	13 509	225	226	16	74	102	107	13 595	13 916	413	387	1 504

Sources: *Statistická příručka* et *Statistická ročenka* de 1932 p.175, 176; de 1934 p. 113; de 1935 p. 108, 109 et de 1938 p. 122, 123

*Construction/Exploitation : Le terme « Exploitation » inclut à la différence du premier même les voies auxiliaires, en culs de sac, etc.

** Il s'agit de tronçons de lignes raccordant les établissements industriels à la gare la plus proche.

Carte n° 7 : Le réseau ferré tchécoslovaque dans les années 1930



ČESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA VE TŘICÁTÝCH LETECH 20. STOLETÍ A JEJÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ VČETNĚ PŘESHRANIČNÍCH SPOJŮ.
Z archivu autora

LITOGRAFIE JIŘÍHO BOUDY

Source : Inconnue, Archives personnelles du prof. I. Jakubec

5. Le Conseil ferroviaire tchécoslovaque central/*Československá ústřední rada železniční* (ČÚRŽ) – source et relais de la politique ferroviaire tchécoslovaque.

Le Conseil ferroviaire tchécoslovaque central (ČÚRŽ) fut créé par l'ordonnance gouvernementale n° 54 du 27 janvier 1921⁹⁷ sur la base du paragraphe 90 de la Constitution de février 1920. Comme son nom l'indique, il s'agissait d'un organe de conseil auprès du Ministère des Chemins de fer ayant deux fonctions principales : expertise/évaluation et proposition/initiative. Des assemblées similaires existaient également au niveau des Directions des Chemins de fer (*Ředitelské železniční rady*, huit au total) avec des champs d'exercice correspondant aux compétences et aux emprises géographiques des Directions. Notre considération se limitera ici exclusivement au Conseil central, dont les délibérations avaient une portée nationale.

Les membres du Conseil et leurs suppléants étaient nommés pour une période de cinq ans ce qui signifie que l'entre-deux-guerres connut quatre assemblées différentes⁹⁸. Les 69 membres et autant de suppléants devaient provenir de domaines économiques suivants : commerce, industrie, mines, professions libérales, agriculture et sylviculture. Ils étaient nommés par le Ministre des Chemins de fer soit directement (12 membres et autant de suppléants), soit après consultation de ses homologues du Commerce (respectivement 25), des Finances (4), des Travaux publics (12) et de l'Agriculture (16). Si on analyse la liste des membres, on s'aperçoit qu'il s'agissait d'une assemblée très prestigieuse, du moins dans le premier Conseil, avec de nombreux députés ou sénateurs (13), industriels (9), « directeurs » (22 dont cinq directeurs de banques), ingénieurs et professeurs. Quelques professions plus « simples » apparurent dans ce premier Conseil de façon isolée comme agriculteur, pharmacien ou architecte. On peut observer une certaine stabilité de membres sur le moyen et le long terme. En effet, plusieurs personnalités (environ une quarantaine) firent deux mandats, le premier parfois comme suppléant ; il y eut même sept personnes ayant fait trois mandats

⁹⁷ L'ordonnance en question publia également les statuts de la ČÚRŽ (54/1921 *Sb. z. a n.*) modifiés par l'ordonnance en 1926 (53/1926 du 16 avril). Les statuts furent publiés également par la presse spécialisée, p. e. In : VŽP 36/1926, *Stanovy pro Čsl. Ústřední radu železniční*.

⁹⁸ La première période 1921-1925, la seconde 1926-1930, la troisième 1931-1935 et la quatrième commença en 1936.

d'affilée et quatre ayant été membres pendant toute la période de l'entre-deux-guerres⁹⁹. On peut cependant observer une certaine baisse dans le prestige des membres, car la proportion de très grandes personnalités s'affaiblit progressivement et une rupture nette apparaît entre la 3^e et la 4^e période. La composition socio-professionnelle se diversifie alors très fortement. On voit apparaître par exemple un notaire, un maire d'une ville moyenne, un constructeur de travaux publics, un commis voyageur... et, pour la première fois, des métiers liés à l'automobilisme (un transporteur morave et un président d'un Club automobile slovaque). On peut dès lors s'interroger sur les raisons de cette évolution. Elle pourrait faire penser de prime abord à une perte d'importance, à un affaiblissement vis-à-vis du Ministère des Chemins de fer. Nous privilégierons plutôt la piste d'une meilleure adéquation entre ses missions statutaires et son pouvoir réel¹⁰⁰. En effet, le Conseil avait besoin de personnalités usagers réguliers des services ferroviaires, vivant au plus près des réalités du terrain bien plus que de grands noms du monde économique, de grands banquiers ou de capitaines d'industrie. Vu le niveau de certains débats, ces derniers devaient se sentir totalement hors propos et utiliser au besoin d'autres canaux pour exercer du lobbying auprès du Ministère des Chemins de fer pour obtenir par exemple des réductions tarifaires etc. En effet, le travail ordinaire du Conseil qui se réunissait régulièrement deux fois par an (session « du printemps » et session

⁹⁹ Pour les trois mandats, il s'agit de : JUDr. Karel BAXA, le maire de Prague ; Vilém BRODECKÝ, député, membre de la Commission de transports du Parlement et Secrétaire général de l'Union des employés des chemins de fer ; Arnošt GRÜNZNER, député et secrétaire du « Verband der Eisenbahner im Bereiche der čsl. Republik » ; František POLÁK, l'inspecteur à la Chambre de commerce de Plzeň ; Karel SÁBLÍK, sénateur et agriculteur ; Eduard STUTZ, directeur de la banque tchèque UNION ; Martin ŠVÁB, rédacteur et secrétaire de l'Union d'ouvriers agricoles et pour les quatre mandats de : Jindřich PETR, président de la Commission de gestion de la Chambre du Commerce de Brno ; Ing. Bedřich SCHERB, président de la Chambre du Commerce et d'Industrie de Cheb ; JUDr. František ULRICH, avocat et président de la Centrale du Commerce et de l'Industrie de Hradec Králové et JUDr. Mořic WEDEN, avocat chargé du groupement d'agriculteurs allemands.

Pour les listes nominatives se reporter sur *Ročenka státních a soukromých drah*, 1924, pp. 616 (la première période), *Ročenka státních a soukromých drah*, 1930/31, pp. 633 (la seconde période), *Ročenka státních a soukromých drah*, 1932/33, pp. 633 (la troisième période), *Ročenka státních a soukromých drah*, 1936/37, pp. 611 (la quatrième période).

¹⁰⁰ « ČÚŘŽ a été un organe de conseil du ministère [des Chemins de fer] et lorsque ses recommandations convenait au ministère, il le proclamait haut et fort. Il est évident que le ČÚŘŽ a été le lieu d'opinions controversées, surtout de la part des représentants des industries: On y discutait beaucoup de tarifs car la volonté de l'industrie était leur diminution. » [« ČÚŘŽ byla poradním orgánem, a pokud doporučení ČÚŘŽ konvenovala dopravní politice ministerstva, tak se jim ministerstvo ohánělo. Je zřejmé, že se v ČÚŘŽ křížila řada názorů, zejména pak zástupců průmyslu. Hodně se diskutovalo např. o výši tarifu na železnici, kdy byla snaha ze strany průmyslu je snížit. »] cité selon l'interview du prof. Ivan Jakubec (février 2011).

« d'automne »), consistait essentiellement à débattre des propositions de ses membres dont une sélection validée était ensuite transmise au Ministre des Chemins de fer pour information ou pour suite à donner.

Le Conseil travaillait dans deux commissions, la première pour les affaires de transport de personnes (*doprava*) et de construction et la seconde pour les affaires de transport de marchandises (*přeprava*) et de tarifs. Certaines questions urgentes ou particulières pouvaient également être confiées à des commissions *ad hoc*. À titre d'exemple, au cours de la première période (1921-1925) le Conseil traita en dix séances plénières 893 questions dont 843 propositions. Elles concernaient en premier lieu les questions d'adaptation de l'exploitation (modification d'horaires des trains, introduction de nouveaux trains etc.¹⁰¹) et de tarifs. Ces deux grands domaines regroupaient à eux seuls 427 propositions sur 843, soit 50,7%¹⁰². Le traitement de problèmes souvent très pratiques, voire terre-à-terre, entraînaient probablement le désintérêt des notables pour l'engagement dans les futurs Conseils. En revanche, nous avons constaté une présence régulière et très engagée de la part des représentants de plusieurs Chambres de Commerce et d'Industrie. Trois sur les quatre personnes ayant été membres durant tout l'entre-deux-guerres appartenaient justement à cette catégorie de membres. Ils devaient trouver dans cette assemblée le lieu approprié pour comprendre la situation de la grande compagnie nationale et pour exercer une influence sur sa politique tout en défendant les intérêts de l'ensemble du monde de l'entreprise. De plus, il semblerait que ce soit par le biais des membres de la ČRÚŽ qu'il avait nommés (25 en tout), que le Ministre du Commerce pouvait le mieux influencer sur la politique tarifaire du Ministère des Chemins de fer. En effet, comme se le demandait en 1927 l'ingénieur Hanáček : « Quelle est la raison que cette administration [Ministère du Commerce] n'ait pas jusqu'à présent le droit d'ingérence dans la politique tarifaire ferroviaire qu'il devrait, du point de vue de la place de ce ressort, incontestablement occuper ? »¹⁰³ Et plus loin : « Ce Ministère [Ministère du Commerce] a

¹⁰¹ À titre d'exemple, les membres du ČRÚŽ demandaient dans la seconde réunion du Conseil à l'automne 1921 un nouveau couple de trains rapides à destination de Brno et Vienne, de Karlovy Vary et Berlin ; la création d'une liaison directe de Prague vers Kolín, Brno, Bratislava et Čop ; l'application de tarifs réduits pour certains produits agricoles, du bois de construction, du charbon etc. Cf. VŽP 94/1921, *Československá ústřední rada železniční, II. podzimní zasedání roku 1921*.

¹⁰² Cf. *Ročenka státních a soukromých drah*, 1926, pp. 621.

¹⁰³ In : Ing. A. Hanáček, *Úkoly ministerstva obchodu ve věcech dopravních a tarifních*, HP 34/1927 (« Co jest příčinou, že tomuto úřadu (min. obchodu), ačkoliv oprávněnost jeho působnosti v žel. tarifním hospodářství nelze popírati, není až dosud vyhrazena taková ingerence, jakou svým resortním postavením by měl nesporně zaujímati. Domnívám se, že jest to především nová organizace žel. provozování na podkladě hospodářství

surtout la possibilité d'influencer la qualité de l'assemblée consultative ferroviaire, à savoir le Conseil ferroviaire tchécoslovaque central ... Il lui est donnée la possibilité d'y nommer des représentants de telles qualités pour que les personnes qui accèdent à cette assemblée soient capables d'évaluer sans parti pris et avec du recul non seulement les intérêts de branches qu'elles représentent, mais aussi les intérêts de l'État. »¹⁰⁴

Les procès-verbaux des séances montrent que le Conseil ferroviaire ne constituait en aucune manière une assemblée de complaisance ou une chambre d'enregistrement. Tout au contraire, ses membres originaires des quatre coins de la république se montraient suffisamment informés et intéressés pour aller au fond des problèmes. En face, le Ministère des Chemins de fer nous semble avoir été parfaitement coopérant, mettant à la disposition du Conseil ses employés en guise d'experts à chaque fois que cela était nécessaire. Le Ministère se montra également réactif à répondre précisément à chaque demande bien qu'il ne fût pas toujours en mesure de donner une suite favorable. Un esprit constructif de coopération semble avoir régné dans les réunions, le Conseil ayant souvent un rôle d'aiguillon en particulier sur des problèmes dont la solution tardait à voir le jour (réformes tarifaires, construction de lignes nouvelles, ...). La présence régulière du Ministre qui présidait les séances, sa prise de parole introductive brochant les grandes lignes de la politique ferroviaire et des actions réalisées ou à venir, constituait pour lui autant une tribune politique dont l'écho devait être relayé par les membres du Conseil en province que pour les membres du Conseil une somme d'information précieuse puisée à la source même. Sur cette base de gagnant/gagnant le ČÚRŽ représentait un maillon fort du système ferroviaire tchécoslovaque et servait naturellement de modèle à d'autres assemblées, tel le Conseil routier créé en 1927.

podnikového a hlavně úzké složení správního sboru železničního, v němž ani min. obchodu, ani interesované veřejnosti nedostalo se zastoupení, přes to, že požadavek ten byl řádně odůvodněn a na kompetentních místech i uznáván. »).

¹⁰⁴ Ibid. (« ... Ministerstvu tomu (min. obchodu), je dána především možnost působiti na kvalitu poradního sboru železničního, t. j. Čsl. ústřední rady žel., do níž navrhuje značný počet členů. Tím dána jest mu příležitost voliti zástupce takových kvalit, aby do sboru dostaly se osoby skutečně vynikající, ... schopné posuzovati nestranně a s vyššího hlediska nejen zájmy odvětví jimi zastupovaných, nýbrž i zájmy státní. »).

II. Les motifs et les moyens de l'innovation dans le monde ferroviaire

L'avènement de l'État tchécoslovaque et la fondation de la compagnie nationale ČSD insufflait en quelque sorte mécaniquement une nouvelle dynamique au monde ferroviaire. L'enthousiasme des premiers jours et des premiers mois devait néanmoins rapidement céder aux réalités financières du pays retardant souvent les projets d'investissements lourds parmi lesquels ceux liés à l'innovation technologique. Sur ce plan, cependant, les chemins de fer étaient globalement les mieux lotis par rapport aux autres modes de transports. Par ailleurs, d'autres facteurs purent contribuer à la transformation du monde ferroviaire comme l'indique F. Caron : « ... si l'investissement a été le support principal du changement technique et de la diffusion des innovations, il faut aussi tenir compte des mesures d'ordre purement organisationnel, n'entraînant aucune dépense de capital, qui ont rendu possible une meilleure utilisation des facteurs de production. »¹⁰⁵ Nous allons voir que la ČSR eut recours à des innovations organisationnelles (« réformes ») relativement tardivement. On pourrait même supposer que les réformes furent partiellement motivées par le manque de capitaux censés financer les investissements lourds. Il est à souligner comme nous l'avons remarqué précédemment que la dynamique réformatrice est, en partie du moins, à mettre en lien direct avec la montée en puissance de la concurrence du transport routier.

1. Innovation technologique

Le volet de l'innovation technologique comprend deux niveaux : celui du perfectionnement des technologies en service et celui de la mise en place de technologies nouvelles, apportant des changements à plus ou moins grande échelle. Nous allons évoquer ici trois exemples, l'un relevant de la première catégorie, l'introduction du frein hydraulique du type « Bozic », et les deux autres de la seconde – l'électrification ferroviaire et l'introduction de la traction à moteur (à explosion).

¹⁰⁵ In : Caron F., *Histoire des chemins de fer en France*, t. II, *op. cit.*, ici p. 119.

a) Les freins Bozic

Après des tests comparatifs entre différents systèmes et fabricants, la compagnie nationale décida en faveur de l'installation du frein à air comprimé de l'ingénieur yougoslave Bozic dans tous les trains de marchandises¹⁰⁶. D'après I. Jakubec, le programme de l'équipement de ce frein fut reparti sur six années pour un coût estimé à 300-350 millions de couronnes¹⁰⁷. En réalité, la première tranche du programme fut étalée sur huit années (1929-1936) et équipa au final 32 000 wagons de marchandises sur une flotte de 90 000 wagons environ. L'ex-ministre Hůla estima que cet équipement était insuffisant car le parc ne fut équipé qu'à 33% alors que celui de l'Allemagne l'était à 70%¹⁰⁸. Cela signifiait pour l'ancien ministre non seulement le doublement du temps de transport sur de longues distances, mais aussi, en cas de mobilisation et de « mélange de matériel roulant » l'obligation de faire rouler les trains par précaution à une vitesse réduite perdant totalement les avantages du système Bozic. En effet, parmi les avantages de ce frein, on comptait l'accroissement de la sécurité et de la vitesse des trains, grâce à la commande centralisée à partir de la locomotive, le freinage automatique en cas d'accident, de l'arrachage d'une partie de train ou de l'accélération brusque. Le frein hydraulique facilita également la manipulation avec les wagons et rendait possible l'augmentation du taux de remplissage et la réduction de temps de manipulation en gare. On notait cependant aussi des inconvénients comme une charge de travail supplémentaire au moment de la reconstitution des trains, la nécessité de contrôles techniques réguliers et l'allongement du temps de réparation en cas de panne. Néanmoins, les avantages l'emportaient largement sur les inconvénients¹⁰⁹, d'autant plus que ce choix technique correspondait aussi à une simplification du moins en ce qui concernait les trains de marchandises. En effet, avant la Première Guerre mondiale, deux types de frein étaient utilisés sur le territoire de la ČSR : dans les pays tchèques le frein du type *Hardy*, alors que la Slovaquie était équipée du frein *Westinghouse*. À la fin des années 1930, la ČSD équipait ses

¹⁰⁶ Système de freins à air comprimé Bozic, désignation abrégée « Bo », homologué par la 5^e commission Questions techniques (Matériel et Traction) de l'IUC en octobre 1928. Cf. le site de l'UIC : www.uic.org.

¹⁰⁷ In : Jakubec I., *Vývoj čsl. a německých drah ... op. cit.*, p. 120.

¹⁰⁸ Cf. Ing. Josef Hůla, *Reorganisace železničního podniku z hlediska obrany státu* (La réorganisation de l'exploitation ferroviaire du point de vue de la défense nationale), Prague le 7 mars 1937, Archives du Musée technique national, publication n° 769.

¹⁰⁹ Le système fut par la suite perfectionné par les techniciens tchécoslovaques comme en témoigne l'attribution en 1936 du prix Masaryk pour l'innovation technologique dans le domaine ferroviaire à cinq employés des ČSD. Cf. *Ročenka státních a soukromých drah republiky československé*, 1936/37 pp. 872.

trains de trois types de frein en fonction du type de train : les trains de marchandises avec le système *Bozic*, les trains avec passagers avec le système *Westinghouse* et enfin, les trains à moteur thermique, avec le système *Knorr-Kunze*.

b) L'électrification

Comme dans les autres pays industrialisés, l'électrification des chemins de fer fut discutée dès après la Première Guerre mondiale. Les débats devinrent plus denses en 1923/1924 se concrétisant par la création au 1^{er} janvier 1924 d'un Bureau d'étude pour l'électrification des lignes de chemins de fer auprès du VI^e département du Ministère des Chemins de fer¹¹⁰. On proposa pour les budgets de l'État 1925-1927 d'électrifier les environs de la gare Wilson à Prague (gare principale), de même que la ligne Prague gare Wilson – Plzeň. Pour ce faire on avançait en parallèle des raisons techniques ou organisationnelles, les raisons de la salubrité publique tout à fait classiques – la suppression des fumées dans la ville et dans les tunnels (dont le plus important tunnel de Prague d'un km sous le quartier Vinohrady), la préservation de la santé du personnel, une économie de combustible, des facilités d'entretien et de mise en route des locomotives, une meilleure préservation des wagons et des installations autour de la voie. Le projet technique convergea vers l'utilisation du courant continu 1 500 V, tel qu'il avait été expérimenté depuis la réalisation de la première ligne électrique sur le territoire tchécoslovaque remontant à 1903, la ligne Tábor-Bechyně¹¹¹.

Cependant ces plans furent remis partiellement en question dès l'été 1924 pour cause de financement : on maintint l'électrification des gares de la ville de Prague, mais on renonça à la ligne Prague-Plzeň. En effet, Prague la nouvelle capitale nationale, centre politique et économique, avait accumulé des besoins en matière de modernisation du transport ferroviaire. Ainsi, un agrandissement et un embellissement des gares la construction de jonctions nouvelles, le déplacement des ateliers ferroviaires du centre vers la périphérie, un meilleur raccordement entre les gares et, globalement une meilleure organisation du trafic devinrent-ils nécessaires. Tous ces travaux devaient être réalisés sinon conjointement, du moins sans discontinuer les uns après les autres et pesaient logiquement très lourdement sur le budget du

¹¹⁰ TO n° 24/1924, *Elektrisace čsl. drah*, Přednáška Ing. Antonína Balcara na IV. sjezdu čs. inženýrů.

¹¹¹ Cf. p. e. l'exposé de Marcela Efmertová prononcé à l'occasion du colloque « Les Paysages de l'électricité, Perspectives historiques et enjeux contemporains » organisé les 18 et 19 novembre 2010 à la MSHA à Bordeaux/Pessac dans le cadre du programme quadriennal *Les Trajectoire de l'Innovation* : Efmertová M., *Paysages de la première ligne ferroviaire électrifiée tchèque : la voie de Křižík Tábor-Bechyně*.

Ministère et retardaient le projet d'extension de l'électrification au dehors du nœud pragois. Aux difficultés financières s'ajoutèrent cependant plusieurs autres, liées plus spécifiquement à la nouvelle technologie : celle d'estimer correctement les besoins en matériaux électriques car le recul nécessaire manquait aux décideurs ; celle du manque de capacités de production des entreprises électriques tchécoslovaques pour une si grande commande.

Cependant malgré ce que l'on pourrait croire, l'électrification ferroviaire ne fut pas perçue comme une priorité nationale et n'entra pas directement en ligne de compte dans la compétition vis-à-vis du transport routier. La Tchécoslovaquie était en effet pourvue en quantité suffisante d'un charbon de qualité à la différence d'autres pays, comme l'Autriche, qui était dépendant des importations ce qui les poussait naturellement vers l'électrification systématique. On put par ailleurs entendre le Ministre des Chemins de fer Najman parler en 1927 de l'électrification en ces termes : « Il faut cependant remarquer que l'administration des chemins de fer ne retire aucun avantage de l'électrification des gares de Prague. Tout au contraire, l'électrification des gares posera problèmes, puisque les trains devront s'arrêter à la sortie des gares pour changer la locomotive électrique contre celle à vapeur. Ceci causera un fâcheux retard, qu'il faudra rattraper ailleurs, spécialement pour les trains express. Vous pouvez voir que l'administration des chemins de fer en reconnaissant l'intérêt de la ville d'être débarrassée des fumées, lui offre un beau cadeau. »¹¹²

c) L'introduction de l'autorail¹¹³

La motorisation dans les chemins de fer représente un exemple parfait de comment un système technique peut s'approprier une innovation développée ailleurs. Le moteur à explosion (à essence, à gasoil ou à mélange essence/glycol), dans un premier temps développé en lien avec la route, fut ensuite transposé sur le rail. Le mouvement commença déjà en Autriche-Hongrie et la Tchécoslovaquie avait hérité en 1918 de 18 véhicules ferroviaires dotés de moteurs à explosion – autorails. Ils étaient de types très disparates et ne servaient que sur les lignes secondaires, dans une perspective de test de longue durée¹¹⁴. Avec les

¹¹² In : LN du 28 octobre 1927; archives MZV-VA; SUA, Prague.

¹¹³ Pour simplifier la lecture, nous allons dans le texte utiliser le terme « traction à moteur » sous entendant « à moteur à explosion » par opposition au moteur électrique ou machine à vapeur.

¹¹⁴ J. Bek indique cependant que les ČSD n'héritèrent d'aucun autorail (Cf. Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv, II. Elektrická a motorová trakce (Atlas des locomotives, t. 2, Traction électrique et à moteur)*, NADAS, Praha, 1971, 124 p., p. 14). Il indique au contraire que l'extinction des autorails eut lieu à cause de performances peu convaincantes des premières unités expérimentées encore avant la Première Guerre mondiale, combiné au fait

perfectionnements progressifs des moteurs, ce qui aurait pu être une impasse technologique gagna en intérêt et on prévoyait de nouveaux essais dès l'été 1925. On testa alors le premier autorail de nouvelle génération à partir du 2 septembre 1925 sur la ligne locale Zaječí-Čejč-Hodonín. Son châssis avait été fabriqué à Studénka en ČSR et le moteur fourni par *Deutsche Werke* à Kiel. Il avait 20 tonnes de poids, 55 places assises, un seul conducteur et atteignait 50 km/h¹¹⁵. On décida de commander les futurs véhicules auprès des fabricants tchécoslovaques toujours dans l'optique du patriotisme économique.

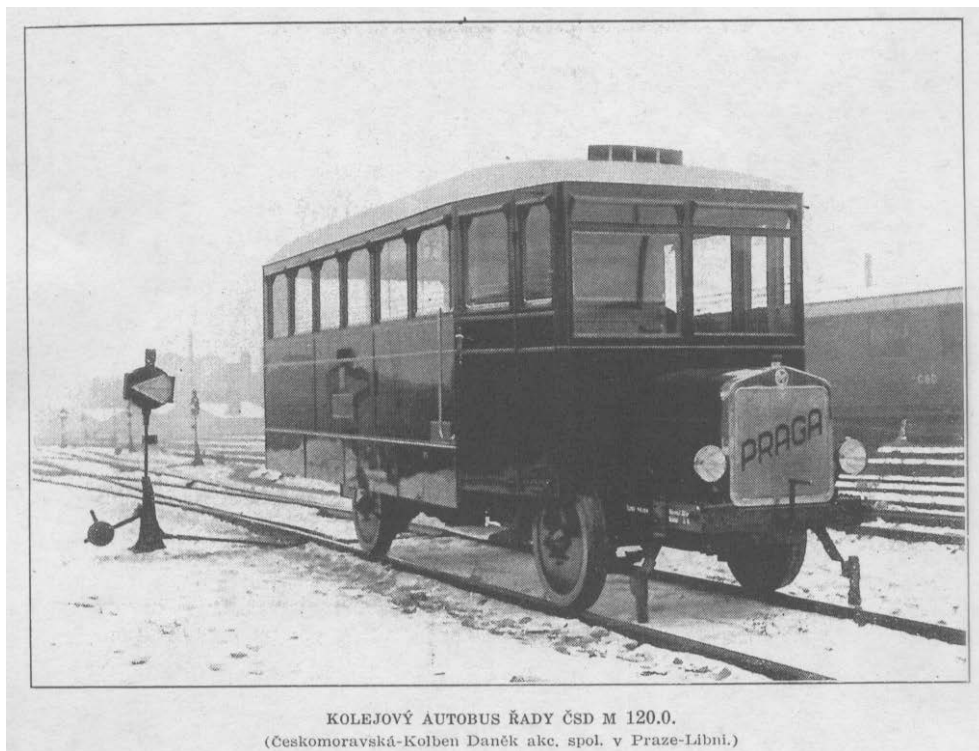
Le mouvement continua lentement car les dépenses à réaliser pour l'achat de ce type de véhicules étaient importantes et que le Ministère des Chemins de fer souhaitait engranger suffisamment d'expériences à partir de quelques unités déjà en exploitation avant d'engager de nouvelles dépenses. En novembre 1926, le Ministère des Chemins de fer disposait de quatre autorails : « Le Ministère est conscient que l'introduction de la traction moteur [autorails] peut ranimer le transport de passagers sur les lignes secondaires et y diminuer les frais d'exploitation. C'est pourquoi nous allons intensifier l'introduction de la traction à moteur dans le cadre de nos possibilités financières, partout là où l'intérêt économique l'exigera. »¹¹⁶ Un an plus tard, dans une interview accordée au journal *Lidové Noviny* publié le 28 octobre 1927, le même ministre Najman confirma les bonnes expériences avec les « trains-bus » et insista sur leurs avantages par rapport aux bus ordinaires – plus grande vitesse, plus grand confort, pas de poussière. Cependant, l'autorail lui semblait, à cette date encore, être destiné à équiper uniquement les lignes secondaires, particulièrement touchées par les déficits.

que la ČSR disposait de réserves importantes de charbon et, *a contrario*, d'aucun gisement de pétrole. En tout cas, leur retour sur les chemins de fer tchécoslovaques eut bien lieu à partir de 1925 dans des conditions technologiques améliorées.

¹¹⁵ Ce véhicule posa beaucoup de soucis et fut retiré de la circulation après quelques jours seulement. Après réparation du moteur, il servait de véhicule expérimental pendant toute la période de l'entre-deux-guerres et fut définitivement retiré de la circulation en 1939. Cf. Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv...*, *op. cit.*, p. 14.

¹¹⁶ In : L'entretien avec le ministre Najman réalisé par le journal *Reforma* le 18 novembre 1926; fond MZV-VA; SUA, Prague.

Illustration n° 2 : Un « autorail » Škoda du type ČSD M 120,0 fabriqué par ČKD s. a. à Prague.



Source : *10 let republiky československé, op. cit.*, p. 460

Un *kolejový autobus* (« autobus-sur-rail », auto-rail) telle que nous le voyons sur cette illustration se différenciait d'un *motorový vůz* (« véhicule motorisé », automotrice) par son poids mort et sa capacité en nombre de places assises relativement limitée. En fait, certains modèles de ce « bus sur rails » étaient de fait de simples adaptations de bus ordinaires pour le trafic sur rails. En revanche, le « *motorový vůz* » (automotrice) présentait tout à fait le gabarit et l'allure d'un wagon de chemin de fer auquel on a simplement ajouté une unité motrice soit au centre, soit en avant du wagon. Nous y voyons deux façons différentes des chemins de fer de s'approprier la technologie du moteur à explosion : dans le premier cas comme une *transposition* pure et simple d'un élément étranger et dans le second comme son *adaptation* au monde du rail. On peut se demander si la similitude des carrosseries de l'auto-rail et de l'autobus était voulue ou représentait juste une situation d'attente (un parallèle pourrait être tiré avec les premiers wagons qui ressemblaient aux chars tirés par des chevaux). En effet l'image trop ressemblante nous paraît être en contradiction avec la volonté de réprimer la concurrence automobile qui avait été érigée en *leitmotiv* par la hiérarchie ferroviaire, car la seule vue de ce « bus sur rail » incarnant l'image de la modernité, véhicule l'idée d'une supériorité du concept de l'autobus sur le train. Ces premiers modèles trop ressemblant aux bus cédèrent d'ailleurs rapidement la place à d'autres, plus "trains" et sûrement plus pratiques d'utilisation...

Sur le plan économique la rupture vint en 1928 lorsque le parc d'auto-rails et d'automotrices augmenta brusquement à 68 unités, puis ne cessa de grossir pour atteindre en 1936 443 véhicules. La ČSR se plaçait alors selon les dires de M. Štěpán à la seconde position derrière l'Allemagne quant au nombre absolu d'auto-rails/d'automotrices et en première position européenne quant à la proportion de la traction à moteur qui avait atteint 18% du total¹¹⁷. Ainsi, le nombre de personnes-kilomètres avait-il augmenté entre 1929 et 1936 d'un tiers, mais celui de la traction à moteur avait sextuplé durant la même période.

Les lignes secondaires furent le premier vecteur de cette croissance exponentielle. En effet, « si l'on considère la motorisation des lignes secondaires du point de vue de l'année 1928, on constate que les auto-rails représentaient une solution avantageuse à ce pour plusieurs raisons. Il y avait à cette époque déjà quelques expériences, bien que peu nombreuses... [les autorails] consommaient relativement peu de carburant et leur prix d'achat oscillait entre 150 et 180 000 couronnes tandis que le prix des premières automotrices oscillait entre 800 mille et un million de couronnes. »¹¹⁸

Le second vecteur de la motorisation ferroviaire et à l'opposé des estimations du ministre Najman de ressusciter par son biais seulement le réseau secondaire, se situe dans l'introduction de la traction à moteur grâce aux « trains rapides ou express » sur les grandes lignes.

Parmi eux et sur l'extrême pointe de l'innovation se situait l'un des fleurons de l'industrie ferroviaire tchécoslovaque et de la compagnie nationale ČSD, l'autorail rapide la « Flèche slovaque » (*Slovenská Strela*)¹¹⁹. Il contribua au renforcement de l'axe principal ferroviaire (et politique) du pays et devint un symbole, tel un trait d'union, de la fraternité tchécoslovaque. Probablement d'inspiration étrangère¹²⁰, il s'agissait d'une automotrice légère d'un

¹¹⁷ Štěpán M., *Přehledné dějiny ...*, op. cit., pp. 203.

¹¹⁸ Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv...*, op. cit., p. 19.

¹¹⁹ Jakubec I., Oliva J., *La « Flèche slovaque » – le premier train à grande vitesse tchécoslovaque (Slovenská strela – první vysokorychlostní vlak ČSR)*, exposé présenté au Colloque international de l'AHICF « Le rail à toute(s) vitesse(s) – Deux siècles de vitesse sur rail, trente ans de grandes vitesses », Paris, 14 - 16 décembre 2011.

¹²⁰ Le modèle de la Flèche slovaque fut sans doute le *Fliegender Hamburger* mis en service en 1933 par la DRG sur le trajet Berlin-Hambourg cf. http://de.wikipedia.org/wiki/DRG_877 en encore le train italien Littorine, présenté en Tchécoslovaquie en 1934. Mais il y avait aussi des exemples français (La Micheline) ou hongrois (Arpád). Cf. Ing. Josef Bosáček, ing. Zdeněk Maruna, *50 let Slovenské strela (50 ans de la Slovenská strela)*, *Železničář* n° 16/1986 pp. 248-250.

type nouveau à deux bogies, avec moteurs à essence d'une puissance totale de 330 chevaux et avec une charge par essieu ne dépassant pas 11 t. Cette charge rendait possible des vitesses plus élevées augmentant ainsi la vitesse commerciale des services sur le trajet complet Prague-Bratislava à environ 82 km/h ce qui représentait une amélioration sensible par rapport à la vitesse commerciale moyenne de 70 km/h du train à vapeur le plus rapide pour le même trajet. Il était même prévu d'augmenter la vitesse commerciale à 91 km/h. Ces engins, dont deux premiers (et seuls) exemplaires furent commandés en 1934 à la maison Ringhoffer-Tatra à Kopřivnice (Moravie) furent livrés au mois de juin 1936 et, après une série d'essais, mis en service régulier (parcours de 794 km par jour) à partir du 13 juillet 1936. Ces services (un aller/retour quotidien) étaient accessibles seulement aux voyageurs qui faisaient réserver leurs places à l'avance¹²¹. Son exploitation cessa à la séparation tchéco-slovaque en mars 1939, puis reprit brièvement après la Seconde Guerre mondiale¹²².

Illustration n° 3 : *Slovenská Strela* devant le musée technique de Kopřivnice

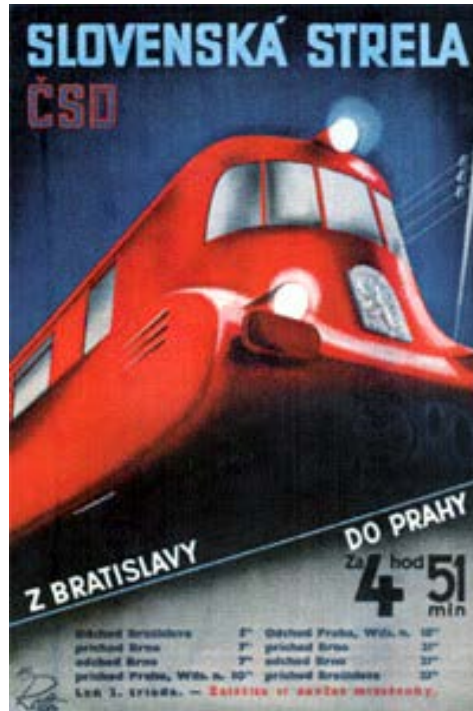


Source : <http://tatraklub.tatraportal.sk/strela.htm> (accédé le 20 mai 2012)

¹²¹ La « Flèche Slovaque », nouveau service d'autorail rapide entre Prague et Bratislava, par M. Paul Koller, Ingénieur, Directeur des Services de la traction et du matériel roulant, Membre du Conseil d'Administration des Chemins de fer de l'État tchécoslovaque. In : Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer, janvier 1937, pp. 239-248.

¹²² L'un des deux autorails se trouve actuellement dans le musée de Tatra à Kopřivnice www.tatramuseum.cz. L'histoire de sa sauvegarde et de sa restauration est relatée par Mgr. Lucie Kempná, curatrice et historienne du musée : *Slovenská strela jako součást sbírek Technického muzea TATRA*, communication donnée le 8 décembre 2010 au Musée technique national de Prague (*Národní technické muzeum*).

Illustration n° 4 : l'affiche publicitaire des ČSD – *Slovenská Strela*, de Bratislava à Prague en 4h51min



Source :

http://www.google.fr/imgres?imgurl=http://www.motionrevue.cz/pic/zima07_slovenska_strela/slovenska_2.jpg&imgrefurl=http://www.motionrevue.cz/en/site/archiv/zima_07/zima07_historie/&h=330&w=250&sz=30&tbnid=Esq_IXwNYDqw3M:&bnh=119&tbnw=90&prev=/images%3Fq%3Dslovenska%25C3%25A1%2Bstrela&zoom=1&usq=__7E0s0--K_kz1roAVpjEdKDDIIxU=&sa=X&ei=XYd2TPjbMty4jAfPutnABg&ved=0CDA09QEwBA (accédé le 20 mai 2012)

Nous venons de voir le rôle qu'a joué la traction à moteur pour la ligne expresse Prague-Bratislava (*Slovenská Strela*). Ce projet s'insérait dans la continuité de la motorisation ferroviaire, voire de l'introduction de la grande vitesse en Tchécoslovaquie. En effet, il avait été précédé de l'expérimentation d'une autre automotrice rapide – la « Flèche bleue » (*Modrý šíp*) certes plus modeste, expérimenté dès 1934 sur d'autres lignes importantes comme Prague-Liberec ou Prague-Plzeň et suivi de celle de la « Flèche d'argent » (*Stříbrný šíp*).

La *Flèche bleue* tenait son nom de sa couleur bleu-crème. Sous cette appellation on rassemblait une série comptant 20 unités, fabriquée sur une période de cinq ans par trois industriels tchécoslovaques différents avec des caractéristiques techniques et des options variables : Královopolská (1933-1938 pour huit unités), Škoda (1934-36 pour six unités) et ČKD (1934 pour six unités)¹²³. L'État agissait souvent ainsi, répartissant ses commandes

¹²³ Cf. J. Bulušek, « *Modrý šíp* » nový motorový vlak ČSD, In : Železniční revue, 1934, n° 4, p. 55-56 et Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv, II. Elektrická a motorová trakce (Atlas des locomotives, t. 2, Traction électrique et à moteur)*, NADAS, Praha, 1971, 124 p., pp. 43.

entre plusieurs fabricants dans le but à la fois de maintenir une saine et donner du travail à tout le monde.

La commande de la *Flèche d'argent* avait été passée auprès de ČKD. Dans ce cas précis, cependant, la multiplication de fournisseurs devait s'avérer une erreur tant la *Flèche slovaque* représentait un concept original et abouti tandis que la *Flèche d'argent* contenait des erreurs conceptuelles plus ou moins graves. La plus grave sans doute fut le dispositif de freinage, sous-dimensionné, ne permettant pas à la rame de dépasser dans le service régulier 90 km/h. En effet, initialement conçue pour rouler à 120 km/h la 6^e et dernière vitesse de l'automotrice dut être « plombée » (condamnée) d'usine car son poids et son inertie associés au freinage insuffisant rendait son utilisation trop dangereuse. Ainsi, la puissance des moteurs (2x230 cv par opposition au 2x165 cv de la *Flèche slovaque*) était largement surdimensionnée au point que le train roulait généralement avec un seul moteur. Sortie d'usine en 1939, la *Flèche d'argent* était en service régulier entre 1945 et 1951¹²⁴.

Un autre domaine d'expérimentation d'emploi de la traction moteur fut le service dans les gares (en particulier de triage). Cependant l'usage du train tracté par un moteur à explosion demeura presque exclusivement dédié au transport de personnes. En ce qui concerne le transport de marchandises, la vapeur fut préférée, même si l'on reconnaissait dans les cercles professionnels que la traction électrique y serait encore mieux adaptée. Malheureusement, avant la Seconde Guerre mondiale, les finances publiques ne pouvaient pas permettre la réalisation d'importants travaux dans ce domaine.

L'autorail représentait une nouvelle chance pour le réseau secondaire qui commençait dans l'entre-deux-guerres à marquer définitivement le pas sur le plan de la rentabilité économique. Il donnait également une image renouvelée du train, forcément positive, fruit d'une dynamique d'innovation convergente entre une nouvelle forme de traction (moteur à explosion) et, surtout, un nouveau standard au niveau du confort et de l'équipement (suppression des fumées et des étincelles, introduction de l'éclairage électrique, du chauffage efficace...) au point que ces trains furent considérés par l'administration ferroviaire comme des bijoux précieux méritant un soin et un respect particuliers¹²⁵.

¹²⁴ Photos et autres détails techniques in : Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv...*, op. cit., p. 48.

¹²⁵ « Les trains à moteur ont été acquis grâce à une grande dépense, c'est pourquoi l'administration ferroviaire demande au public de les respecter au plus haut point. » [« *Motorové vozy byly pořízeny velikým nákladem a proto žádá železniční zpráva obecnostvo, aby vozů co nejvíce šetřilo.* »] In : VŽP 82/1926, *Motorisace našich železnic*.

2. Innovation administrative et organisationnelle

L'innovation administrative et organisationnelle fut une préoccupation constante durant la période de l'entre-deux-guerres. Aussi, toute cette période fut-elle marquée par des réformes – et des tentatives de réformes – régulières. Cela fut dû, en partie, à l'héritage historique – il fallait créer totalement certains services (p. e. le service statistique), « unifier » le réseau ferré, unifier les tarifs et la législation et rompre avec certaines formes d'organisation établies à l'époque austro-hongroise, jugées trop bureaucratiques et incompatibles avec l'État (tchécoslovaque) moderne. Cela fut dû aussi aux choix politiques du nouvel État, en particulier sa décision d'imposer un monopole ferroviaire public rendant obligatoire la nationalisation graduelle des compagnies privées. Enfin, une partie des réformes administratives et organisationnelles était directement liée à la concurrence automobile. On peut sûrement considérer que le Ministère des Chemins de fer avait besoin de sept ans pour arriver à proposer une première série de mesures réformatrices vraiment nouvelles. La période 1918-1924 pourrait donc être caractérisée comme une période de mise en place d'une organisation fonctionnelle, de consolidation et d'amélioration progressive, mais partielle car toujours adossée à l'organisation héritée de l'Empire. Il s'agit donc d'une période essentielle à cause des travaux préparatoires des réformes à venir, mais peu visible sur le plan d'actions réformatrices concrètes. La nationalisation de la ÚTD et de la BŽ avait offert au Ministère des Chemins de fer une occasion de mettre en place un nouveau modèle de la gestion ferroviaire. On créa dans un premier temps une nouvelle direction – Prague Nord (*Praha Sever*) dans laquelle on engloba la presque totalité des deux compagnies nationalisées. En fait cette restructuration, qui n'était pas une réforme à proprement parler, amena certaines voix critiques à inciter le Ministère à tenter une réforme partielle, pour laquelle cette nouvelle direction serait un champ d'expérimentation. En effet, depuis plusieurs années déjà on discutait de l'introduction d'une nouvelle forme de comptabilité (cf. ci-après) qui devait permettre une meilleure lisibilité des performances des diverses sections et départements du Ministère, et, par conséquent, préparer le terrain à une réforme plus profonde qui s'attaquerait aux problèmes ainsi précisément identifiés. La redéfinition des aires géographiques de compétences des différentes directions semblait devoir passer en premier. Il fallait créer en quelque sorte un cadre « extérieur » sur lequel une réforme ultérieure « intérieure » pourrait s'appuyer.

L'année 1925 apporta deux premières mesures importantes – l'introduction au 1^{er} janvier d'une nouvelle norme comptable à partie double (*podvojný účetnictví*), la création au 1^{er} avril d'un Conseil d'administration (*správní sbor*) comme l'organe de gestion principal des ČSD et enfin la réalisation d'un Règlement organisationnel général de l'entreprise ČSD (*Všeobecný organizační řád podniku ČSD*)¹²⁶. Une autre mesure réformatrice essentielle concernait l'unification tarifaire du pays. En effet, nous avons vu la fragmentation du réseau due aux survivances législatives et, surtout, la lenteur du mouvement de nationalisation laissant subsister en parallèle avec le Réseau principal des ČSD une multiplicité de petites compagnies. Ces compagnies possédaient dans leur plus grande majorité certes une personnalité juridique, avaient leurs actionnaires et leurs assemblées générales annuelles, mais n'exploitaient pas ou plus leurs lignes ou réseaux. L'exploitation fut confiée aux ČSD ce qui n'empêcha pas l'existence de tarifs propres et donc une coexistence tarifaire. Les calculs des tarifs relevait surtout au début de la république, avant les grandes nationalisations, d'un casse-tête mathématique et pénalisait souvent les clients desservis par des réseaux secondaires non encore nationalisés. On dénombrait en 1919 106 « comptes » tarifaires différents, dont 71 dans les pays tchèques et 35 en Slovaquie. On présentait alors l'unification tarifaire du fait de l'unification du réseau comme une mesure de rationalisation essentielle¹²⁷.

Malgré une critique précoce et répétée, en particulier au sein du Conseil ferroviaire national¹²⁸, plusieurs tentatives de réforme plus ou moins abouties eurent lieu au cours des années 1920¹²⁹ jusqu'à ce qu'une première réforme tarifaire globale puisse voir le jour en

¹²⁶ *Deset let republiky Československé...*, *op. cit.*, pp. 383.

¹²⁷ Cf. le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer Zahradník en novembre 1919 : 92^e réunion parlementaire 1919, *op. cit.* (« *Kdybych vám řekl, pánové, že dnes se kolikrát pro maličkost musí počítati bůhví na kolika účtech, že kromě účtů našich státních drah máme kont 106, že máme 71 drah u nás a 35 drah místních v Uhrách, že se musí každá nepatrná cifra přepočítati a odpočítati, aby se zjistil podíl jednotlivých drah, račte si udělati pojem, jak by se hospodářství státní v účetnictví speciálně zjednodušilo, kdybychom měli jednu správu, jedno konto a jediný tarif.* »).

¹²⁸ Les procès-verbaux du ČÚRŽ reflètent, par l'abondance des débats sur les tarifs, l'importance de cette question. Les tarifs furent au centre des débats dès les premières séances du Conseil (cf. p. e. VŽP 94/1921, *Československá ústřední rada železniční, II. podzimní zasedání roku 1921*) et le restèrent jusqu'à la fin de l'entre-deux-guerres. Le Conseil se montra par ailleurs très critique vis-à-vis de ce qui était qualifié comme « inertie » du Ministère des Chemins de fer, à savoir la lenteur avec laquelle le Ministère réagissait dans l'adaptation de ses tarifs face à la concurrence automobile (cf. *Zápis o XXV. řádném jarním zasedání valného shromáždění Čsl. Ústřední rady železniční, VŽP 52/1933*).

¹²⁹ Ces réformes concernaient notamment l'extension du barème tarifaire des ČSD sur les réseaux des compagnies nationalisées et sur celui de la KBD. Pour les détails cf. *10 let...*, *op. cit.*, pp. 438-439.

1931 (« la Petite réforme tarifaire »). Elle n'instaura pas encore l'unification complète du pays sur le plan des tarifs, mais représentait une simplification dans les calculs. Le grand pas vers l'uniformisation tarifaire fut réalisé l'année suivante lorsqu'au 1^{er} novembre 1932 l'on étendit le calcul unique pour la totalité du réseau en possession ou en exploitation des ČSD. D'après A. Šmilauer seuls 2% du réseau ferré tchécoslovaque restaient en 1936 encore en dehors de la famille tarifaire principale¹³⁰. Cette année-là, le Ministère des Chemins de fer mit en place un groupe d'experts chargé de préparer la « Grande réforme tarifaire » qui, pourtant, ne vit pas le jour avant l'éclatement de la guerre.

La question des tarifs mériterait un travail approfondi avec une dimension comparatiste internationale¹³¹. En effet, la politique tarifaire des pays voisins influaient doublement sur l'attitude de la compagnie nationale tchécoslovaque – elle lui servit, d'une part, de source d'inspiration pour l'élaboration de ses propres barèmes ; elle constituait, d'autre part, un élément déterminant de l'attractivité de la ČSR en tant que pays de transit jouant ainsi sur les volumes de marchandises à transporter.

La problématique de la tarification constitue un élément clé de la politique ferroviaire. La manière dont elle fut traitée par le Ministère des Chemins de fer démontre sa complexité, mais aussi la difficulté d'une mise en œuvre efficace pour garantir à la compagnie nationale une balance commerciale positive. Dans le domaine du transport de passagers, le Ministère céda de nombreuses fois à la pression politique pour accorder des réductions tarifaires notables et nombreuses, notamment à certains groupes sociaux (fonctionnaires, militaires, ouvriers, scolaires, fédérations touristiques et athlétiques... cf. le tableau ci-dessous), mais aussi pour « subir » l'introduction par la loi n° 287 du 22 décembre 1924 une nouvelle taxation de 10% sur les prix des billets de train entraînant une hausse général des tarifs et donc une baisse de l'attractivité du transport ferroviaire. Le Ministère se montra, en revanche, beaucoup plus indépendant, voire inflexible dans le domaine du transport de marchandises. Il maintint notamment des tarifs constants lorsque, pendant la crise économique, les prix de l'ensemble

¹³⁰ In : A. Šmilauer, *Konstrukce nákladního tarifu československých státních drah*. (Zvláštní otisk z 5. dílu sborníku Pondnikohospodářský archiv), Praha, 1936, cité par Jakubec I., *Vývoj...*, *op. cit.*, pp. 56.

¹³¹ Quelques rares travaux récents traitent de la question des tarifs en Tchécoslovaquie, mais ils ne sont ni assez nombreux, ni assez poussés pour explorer tout le potentiel d'interprétation qu'elle constitue. Cf. surtout le chapitre consacré par I. Jakubec à la « Politique tarifaire » qui explore en particulier la dimension nationale de la question. In : Jakubec I., *Vývoj... op. cit.* pp. 53-61 et le chapitre n° 8 « *Eisenbahntariff Fragen nach dem Ersten Weltkrieg* » qui explore sa dimension internationale, en particulier par rapport aux voisins de la ČSR. In : Jakubec I., *Eisenbahn und Elbeschiffahrt...*, *op. cit.*, pp. 93-116.

des produits agricoles, miniers ou manufacturés baissaient fortement. Le développement du transport automobile fut à tous points de vue un aiguillon agissant en faveur d'une vigilance et de la révision régulière des barèmes.

Tableau n°3 : Estimation des charges financières consenties par les ČSD au profit de la collectivité 1931-1936 [en millions de couronnes]

Typologie des charges	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Services rendus aux autres ministères	Environ 187	182.238	197.729	164.833	172.5	184.818
Raisons « sociales »	Environ 588	343.391	318.253	387.8	389.7	461.888
« Intérêt public »	Environ 73	71.423	69.819	63.92	63	59.942
Réductions tarifaires dans le transport local	Environ 70	62.748	78.005	119.878	123.1	127.103
Surcoût pour le charbon			27.687	21.406	28	24.970
Total	Environ 918	659.803	691.484	757.838	776.3	858.723
En % des recettes	19,5	17,6	20,5	22,3	21,7	22,5

Source : Jakubec I., *Vývoj ...op. cit.*, p. 35, note 68 ; selon *Státní závěrečný účet za rok 1930-1936*

Josef Hůla, un ministre réformateur atypique car apolitique

Après avoir cité plusieurs fois le ministre Najman, nous trouvons, quelques années plus tard, un exemple atypique de ministre réformateur mis à l'honneur dans les travaux d'Ivan Jakubec¹³².

Le contexte économique et politique de la nomination de Josef Hůla au poste ministériel fut celui de la grande crise économique mondiale. Elle avait entraîné la chute libre de la quantité de marchandises à transporter par les chemins de fer, les volumes diminuaient

¹³² En effet, dans ses travaux, I. Jakubec fut le premier historien à tirer de l'oubli ce fonctionnaire-réformateur qui se distingua par son investissement théorique et pratique pour la modernisation des chemins de fer tchécoslovaques. Cf. Jakubec I., *ČSD za první republiky: třicátá léta (La compagnie ČSD pendant la Première république : les années 1930)*, Revue *Železničář*, Praha, 1991.

fortement alors qu'en même temps le nombre des destinataires restait stable, voire augmentait. Cette équation causait une fragmentation croissante des transports et une baisse de la rentabilité. À la même époque, le nombre d'automobiles grandit considérablement (50% d'augmentation de véhicules personnels entre 1929 et 1931, 61% d'augmentation du nombre d'autobus au cours de la même période). En effet, comme nous l'avons vu dans les chapitres qui lui étaient destinés, le véhicule à moteur put, dans ce contexte économique tendu, faire pleinement valoir les atouts qui lui étaient propres – transport à régularité souple, disponibilité immédiate; charges variables; livraison sans rupture de charge de porte à porte.

Nommé au poste du ministre le 9 avril 1932, Hůla prononça le 21 septembre un discours au Conseil ferroviaire tchécoslovaque central (*Čsl. Ústřední rada železniční*), dans lequel il fit état de la concurrence grandissante du véhicule à moteur. Pour l'étayer, il disposait de chiffres exacts quant à la diminution du transport par voie ferrée, la hausse observée du trafic sur route reposait, en revanche, uniquement sur des estimations, plus ou moins fondées. Il avança ainsi le chiffre de 400 000 000 Kč de manque à gagner pour la compagnie ferroviaire nationale. Afin d'enrayer le mouvement, le ministre s'appuya sur un cahier de réformes qu'il avait rédigé en 1931. Ces réformes concernaient l'ensemble de la structure des transports gérés par le Ministère des Chemins de fer : « Le « Mémoire au gouvernement tchécoslovaque sur la crise des chemins de fer tchécoslovaques et ses solutions »/*Memorandum čsl. vládě o krizi čsl. státních železnic a jejím řešení* »¹³³. Son trop bref mandat (du 9 avril 1932 au 29 octobre 1932) et la reprise économique à partir de 1934 ne permirent qu'une application fragmentaire de son cahier de réformes. En effet, la compagnie ČSD retrouva l'équilibre financier en 1937 (cf. le tableau « Résultats financiers de ČSD » *infra*) et remit à plus tard le volet de la réforme le plus contraignant sur l'application du principe de la gestion commerciale, évoqué depuis de nombreuses années comme remède au « mal » de la compagnie¹³⁴.

¹³³ Comme l'indique V. Megová (In : Dr. V. Megová, *Hůla, technický myslitel, inženýr a podnikatel* (Hůla le penseur technique, l'ingénieur et l'entrepreneur), Praha, 56 p.), ce mémoire fut écrit par Hůla en août 1931 à la « demande du rédacteur Jelínek » lié au parti social-démocrate. Il devait éclairer le premier ministre Udržal et le Président de la république sur la vraie situation des chemins de fer tchécoslovaques. Il portait le sous-titre « Rapport au Président de la République tchécoslovaque ».

¹³⁴ M. Štěpán dit de lui dans son ouvrage synthétique : « [Hůla] a été nommé à la tête de ce ressort [Ministère des Chemins de fer] sur la base de ses propositions de réorganisation des ČSD, mais de tous ses plans, il n'a eu le temps de réaliser que l'importante réduction du personnel... » [« ...byl na základě svých návrhů na reorganizaci ČSD postaven v čelo tohoto resortu, ale ze svých plánů stačil provést jen dalekosáhlou restriční personálu... »] In : Štěpán, *Přehledné dějiny ...*, *op. cit.* Cette appréciation nous semble pourtant injuste comme en témoigne le travail de V. Megová cité dans la note précédente.

Certains éléments du « cahier des réformes » du ministre Hůla étaient anciens. Il avait déjà attiré l'attention sur lui en 1924 lorsqu'il avait exposé dans une conférence publique prononcée à la Société économique tchèque (*Česká společnost národohospodářská*) une conférence intitulée « Sur la réorganisation de la gestion publique des chemins de fer »¹³⁵. Dès cette époque, Hůla identifia une série de facteurs expliquant les faibles résultats financiers de la ČSD :

- Une présentation « incorrecte » des bilans (*nesprávné bilancování*) masquant de fait les services « gratuits » ou payés au rabais rendus par la compagnie à des groupes sociaux (scolaires, ouvriers, soldats...), voire à des ressorts ministériels entiers (Postes, Armée, voir le tableau ci-dessus)¹³⁶.
- L'utilisation de charbon de mauvaise qualité et très cher. L'État soutenait en fait par ce biais les producteurs de charbon.
- Le changement des flux dans le trafic national.
- L'insuffisance des équipements techniques.
- L'excès de personnel, conjugué à un taux de rémunération trop élevé et un temps de travail réduit. En effet, la journée de 8 heures fut introduite par la ČSR comme l'une des mesures sociales phares dès 1918¹³⁷. Il rapprocha ces deux derniers éléments aux conditions de travail en Autriche-Hongrie où, selon lui « les bénéficiaires des compagnies provenaient avant tout des bas salaires et d'un temps de travail long. »¹³⁸

À partir de cette analyse, Hůla proposa d'agir notamment sur le nombre d'employés (mais pas sur leurs salaires) et sur une réorganisation au plus haut niveau de la gestion des chemins

¹³⁵ Conférence imprimée par le journal *Národní List* en janvier et février 1924 (In : 1924/5.1. et 2., NL, *O reorganizaci st. správy žel.*, V České spol. národohosp. přednáška ing. J. Hůly).

¹³⁶ Ces services devaient pourtant être payés convenablement au moins depuis le vote de la loi n° 404/1922 et l'ordonnance qui la suivit en 1924 (n° 206/1924). Alors que l'ordonnance précisait comment calculer le minimum à payer pour les services rendus, la réalité voulait que seul un forfait était payé, négocié de grès à grès entre les ministres. Suite à la parution de cette ordonnance les ČSD reçurent par exemple le remboursement forfaitaire des services rendus au Ministère des PTT pour une somme de 60 millions Kč annuels.

¹³⁷ Selon la loi n° 91/1918 du 19 décembre 1918. La mesure fut débattue dès les réunions du Conseil révolutionnaire. Cf. Le discours du membre du Conseil révolutionnaire Johanis (« *Velečení pánové, my jsme se v Socialistické radě usnesli, aby zítra byla předložena osnova o osmihodinové době pracovní. Dnes už chceme tuto osnovu ohlásiti a vzhledem k tomu, že tu byla celá řada předloh, jest nutno, přikázati dnes výboru zákon o osmihodinové době pracovní, který si dovolím stručně konstatovati....* »). In : http://www.psp.cz/eknih/1918nvc/stenprot/19181113/19181113_05.htm.

¹³⁸ Ibid.

de fer. Il proposa notamment 1. Le regroupement du Ministère des Chemins de fer avec celui des Postes débouchant à moyen terme sur la création d'un Ministère des Transports et 2. La séparation d'un côté des affaires générales d'une portée nationale à maintenir dans le portefeuille ministériel de celles, d'un autre côté, concernant l'exploitation à proprement parler qui devaient être transférées dans les différentes Directions régionales, donc décentralisées¹³⁹.

Illustration n°5 : Josef Hůla (1873-1943)¹⁴⁰



Source : ŽR n°8/1932, p. 113.

Dans la configuration du Ministère des Chemins de fer, le ministre devait être, dans le cas idéal, à la fois un homme politique et un technicien. Or, les différents ministres de l'entre-deux-guerres étaient tous des politiques, souvent même, pour ce poste socialement très sensible, des politiques de premier rang, des « têtes de liste » des partis de coalitions gouvernementales¹⁴¹. L'arrivée de J. Hůla sur ce poste changea brutalement les habitudes ce qui fut remarqué, et salué, non seulement dans la presse nationale spécialisée, voire grand

¹³⁹ TO n° 1926/10, *Vědecké řízení práce v dopravě na železnicích (Gestion scientifique du travail dans le transport ferroviaire)*, Přednáška na VI. sjezdu čsl. inženýrů, Ing. J. Hůla.

¹⁴⁰ Sur J. Hůla cf. le travail de Dr. V. Megová, *Hůla, technický myslitel, inženýr a podnikatel...*, op. cit. Le mémoire se trouve dans la collection d'archives du Musée technique national (NTM, n° 770). Il est non daté, mais on peut le dater à partir de son contenu entre l'extrême fin de 1936 et le début 1937. Il relate en détail les projets de réformes de Hůla, ses succès et ses échecs et, surtout, prend la défense du ministre contre les attaques dont il avait été la cible pendant et après son mandat ministériel.

¹⁴¹ Se reporter pour la liste détaillée des ministres avec les dates de leurs mandats à l'Annexe de ce travail.

public, mais encore et surtout à l'étranger¹⁴². Pour le ministre, la nomination fut l'aboutissement d'une carrière administrative et technique exemplaire.

Né en 1873 dans la ville de Rakovník comme fils d'un employé de la *Compagnie du chemin de fer de Buštěhrad*, J. Hůla était destiné à devenir potier dans cette région où la poterie était une grande spécialité. Sa réorientation professionnelle est présentée comme un « fait de hasard »¹⁴³ bien que l'influence paternelle y fut probablement pour quelque chose. Il fit finalement des études d'ingénieurs à la Polytechnique de Prague et fut recruté par la *Compagnie des Chemins de fer d'État autrichien (K&K Staatsbahnen)*. Il réalisa ses premières expériences professionnelles dans les Alpes, notamment dans la reconstruction du tunnel d'Arlberg où il se fit remarquer pour des travaux à la fois théoriques et pratiques dans la lutte contre l'enneigement : « Il était le premier technicien à expliquer scientifiquement et à démontrer dans la pratique le lien de causalité entre l'éclatement massif des rails dans le tunnel et en pleine voie. »¹⁴⁴ Il avait accumulé une expérience importante pendant la Grande Guerre lorsqu'il était chargé en tant qu'inspecteur général des Chemins de fer autrichiens de l'organisation des transports sur le front russe. Il affirmait lui-même avoir eu à cette occasion « une opportunité d'étudier les résultats pratiques des nouveaux modes de management du transport de marchandises »¹⁴⁵.

À la naissance de la ČSR Hůla fut impliqué dans l'organisation du Ministère des Chemins de fer tchécoslovaques. Il gravit ensuite rapidement les échelons : conseiller ministériel chargé du transport de marchandises en 1920, conseiller supérieur dès fin 1920, promu à l'échelon supérieur en 1930, il occupait depuis de 1924 un poste à responsabilités, à savoir celui du directeur-adjoint à la direction du département n° 2 « des affaires générales et

¹⁴² Cf. p. e. ŽR 8/1932, ČS du 10 avril 1932 ou ŽR 10/1932 (art. *Cizina o ČSD*) qui relate l'avis de la presse autrichienne très positif quant à la nomination de Hůla au poste de ministre. Le journal économique « Die neue Wirtschaft » estime en effet que sa nomination correspond à « la victoire de la politique économique sur la politique des partis » (« *Vítězství hospodářské politiky nad politikou stranickou.* »). L'écho de la presse étrangère n'est pas surprenant dans la mesure où Hůla était très connu en Europe dans le milieu des experts ferroviaires pour son implication active dans les réunions de la Conférence internationale sur les transports.

¹⁴³ Cf. ČS du 10 avril 1932.

¹⁴⁴ Ibid. (« *Byl z prvních techniků, kteří vědecky vysvětlili a prakticky prokázali příčinnou spojitost mezi hromadným praskáním kolejnic v tunelu i na trati.* »).

¹⁴⁵ *Veř. zprávy tech.* 2/1919 (« *...měl jsem obsáhlou možnost studovati praktické výsledky nových směrů v řízení nákladové dopravy.* ») et Ing. Josef Hůla, *Reorganisace železničního podniku ..., op. cit., pp. 2-3* où il décrit l'objet principal de sa mission qui consistait en une harmonisation entre le commandement militaire et l'administration ferroviaire sur le front russe.

financières de l'exploitation » (« *Všeobecné a finanční záležitosti dopravní, zejména záležitosti staniční a jízdni služby* »). Il s'occupait alors de l'organisation et de la direction du service d'exploitation des chemins de fer d'État (*Organisace a vrchní vedení dopravní služby st. drah*). Il fut par ailleurs chargé en 1930/31 avec le titre de « commissaire du gouvernement » de la surveillance et de l'expertise de la *Compagnie Slezské zemské dráhy* (*Compagnie des chemins de fer du pays de la Silésie*). Le fonctionnaire portant ce titre devait contrôler la bonne gestion d'une compagnie susceptible d'être nationalisée.

Tout au long de sa carrière, il se fit remarquer par des conférences et des publications théoriques émanant de l'expérience du terrain¹⁴⁶ dont certaines remarques s'avéraient critiques à l'égard des choix faits par la hiérarchie¹⁴⁷. Cette manière de se placer en réformateur « éclairé » et grâce notamment à la publication de son projet de réforme complète des ČSD en août 1931 sous la forme d'un « mémoire » (cité *supra*) lui servit pour atteindre en 1932 comme ministre le sommet de sa carrière professionnelle avant que ce poste clé ne revienne dans le jeu politique des partis... En effet, le poste de Ministre des Chemins de fer était très prisé par les partis politiques et, peu de temps après sa prise de fonctions, Hůla

¹⁴⁶ En plus des articles déjà mentionnés en note, voici les principales contributions dans l'ordre chronologique : *Pasivní resistance na drahách, nebo Vis maior?* In: ŽR 1-3/1920; *Americký způsob jizdy a reorganisace naší služby dopravní*, in: ŽR 11/1920; une très longue série d'articles intitulée « *Organisace železnic v čsl. státě* » qui paraît entre janvier et novembre 1923 in : ŽR ; *Die Ausgestaltung des Eisenbahngüterverkehrs*; exposé le 26 mars 1924 devant *Vereinigung zur Förderung der Industrie* über das Thema « *Neue Richtungen im Eisenbahngüterverkehr und deren Einfluss auf die Verringerung des Defizites der Staatsbahnen* » in PP 1924/3.28., publié en tchèque sous le titre *O nové soustavě v nákladové žel. dopravě*, in: LN, 1924/3.29.; *Dispatching na čsl. žel.*, in: NL 1925/12.30. et 12.31.; *Vědecké řízení práce v dopravě na železnicích*, Přednáška na VI. sjezdu čs. inženýrů v Mor. Ostravě, in: D 6/1926 ; Cf. Ing. Josef Hůla, *Reorganisace železničního podniku z hlediska obrany státu* (La réorganisation de l'exploitation ferroviaire du point de vue de la défense nationale), Prague le 7 mars 1937, Archives du Musée technique national, publication n° 769.

¹⁴⁷ Cf. p. e. LN du 29 mars 1924 *O nové soustavě v nákladové žel. Dopravě* : « À la fin de l'exposé, [Hůla] fit remarquer que plusieurs experts du Ministère des Chemins de fer tentèrent dès la révolution [de 1918] de réformer le système du transport de marchandises de la même manière que cela fut fait dans d'autres pays étrangers, mais qu'ils rencontrèrent malheureusement presque partout une résistance incompréhensible. » (« *Mimo to naznačil (Hůla) ke konci přednášky, že se několik odborníků v min. žel. snažilo již od státního převratu obroditi systém nákladové dopravy, jak to již bylo provedeno v cizích státech, že se však při tom setkalo – bohužel téměř všude – s nepochopitelným odporem.* »); Hůla resta critique même après avoir quitté le ministère en 1932 comme en témoigne l'exposé de mars 1937 cité *supra* (*Reorganisace železničního podniku z hlediska obrany státu*). Il y revient (p. 5) sur les réformes non réalisées durant son mandat, notamment la nécessaire création d'une *Inspection générale des chemins de fer* indépendante du ministre dont l'Inspecteur général serait aux côtés du Directeur général de la compagnie nationale le conseiller direct du « ministre politique ».

devint la cible d'attaques en partie anonymes émanant de son propre ministère et de certains partis politiques (Parti des Commerçants et entrepreneurs/*Živnostenská*) relayées par la presse et qualifiées comme « une attaque pleine de saletés et de boue » par V. Megová¹⁴⁸. Il fut sévèrement critiqué par Najman, justement le chef de ce parti pour les déficits engendrés et pour l'usage excessif de la voiture de fonction qu'il avait fait durant son mandat¹⁴⁹. Il est aussi à noter que Hůla, n'étant pas député, n'eut aucune prise de parole directe au Parlement ce qui ne devait pas faciliter la communication au sujet de son plan de réformes. Il se servit en revanche de la tribune qui lui fut réservée dans les conférences et réunions professionnelles¹⁵⁰. Son départ du poste de ministre était lié à la démission du gouvernement de František Udržal (parti REP) et son remplacement par le gouvernement Jan Malypetr (également REP). Dans ce gouvernement le nouveau ministre des Chemins de fer Rudolf Bechyně (ČSSD) fut élu au poste de vice-premier ministre¹⁵¹.

Illustration n° 6 : Poème *Mlčochova*, auteur : Ramazer

*Běda, běda, kolegové,
už jsem doministroval,
nastávají doby nové,
pánbůh dal a Najman vzal.*

*Ach, kdo ministra chce bít,
ten si Hůlu najde hned,
v oposici musím jít,
z posice mne Najman smet.*

Source : *České Slovo*, 10 avril 1932, p. 4.

¹⁴⁸ Cf. V. Megová, *Hůla... op. cit.* p. 27 Comme le note l'auteur, Hůla devint au bout de quatre mois seulement une cible privilégiée d'une campagne totalement politisée et professionnellement infondée.

¹⁴⁹ In : Débat parlementaire n° 215 du 9 novembre 1932 ([215. schůze \(obsah\)](#) | *Středa 9. listopadu 1932*). Il est à noter que Hůla avait remplacé au poste de ministre le cofondateur du parti *Živnostenská* (Ž) Mlčoch, démissionnaire.

¹⁵⁰ Cf. la liste détaillée in : Dr. V. Megová, *Hůla..., op. cit.*, pp. 24.

¹⁵¹ Le 29 septembre 1932 le poste revint à Rudolf Bechyně, le leader du parti social-démocrate (ČSSD) qui resta sans interruption Ministre des Chemins de fer dans six gouvernements successifs jusqu'au 22 septembre 1938.

En dehors de réformes purement administratives, le Ministère des Chemins de fer fit preuve d'un esprit innovant dans la gamme des services qu'il mit ou compta mettre à la disposition de ses clients. Notons par exemple, les efforts consentis pour le développement du tourisme. Les horaires et les itinéraires des trains durent de plus en plus tenir compte de la demande des touristes, en particulier des Pragois. En effet, nous retrouvons dès 1921 des demandes de trains matinaux pour des excursions d'une journée ou d'un week-end à destination des massifs montagneux frontaliers (Šumava au sud, Krkonoše au nord) ou encore des sites historiques (Tábor, Příběnice nad Lužnicí, atd.). On fit même appel au Ministre des Chemins de fer pour qu'il fasse construire un hôtel à Vrchlábí (c'est la gare du piémont de Krkonoše, la plus facile à joindre par train de Prague), parce que « les trains y arrivent seulement vers midi et que le public préférerait arriver la veille pour profiter d'une journée entière à la montagne »¹⁵². Le Ministère des Chemins de fer créa dès 1920 un atelier photographique (*fotografická dílna*) chargé de produire des documents photographiques pour les besoins de la promotion du voyage ferroviaire. En 1924 un « département pour la propagande du tourisme » (*oddělení pro propagaci cestovního ruchu*) fut créé. On décorait des gares avec des prises de vue de sites touristiques, on éditait des cartes et des brochures portant des titres évocateurs : « En train de la Bohême suisse vers le sud » (*Vlakem z českého Švýcarska na jih*), « En express de Šumava à Tatry » (*Rychlíkem od Šumavy k Tatrám*), « En train de Krkonoše dans le Pojizeří » (*Vlakem z Krkonoš do Pojizeří*), les traduisit en anglais et en français et on envoya des affiches aussi à l'étranger (Paris, New York, Londres). Enfin, on prévoyait pour 1927 de créer des trains spéciaux à certaines destinations avec guides touristiques et restauration, une forme de voyages organisés. On put lire p. e. dans *Ráno* du 2 mai 1927 la description du premier voyage organisé de telle sorte : Billet sur réservation, tout compris – trajet, visites, repas ; destination de ce train avec 380 passagers – Hluboká nad Vltavou ; destinations en projet : Polabí, Kokořín, Křivoklát ; bilan : réussite totale...

Un accord de coopération fut également signé avec le Ministère du Commerce et la toute récente agence de tourisme ČEDOK (*Československá cestovní a dopravní kancelář*) à qui les ČSD concédèrent le droit exclusif de vente de billets hors gares à la fois en Tchécoslovaquie et à l'étranger. La compagnie s'appuya ainsi sur les services de ČEDOK pour la promotion à l'étranger de la ČSR et du voyage en train en les doublant d'une campagne « plus intensive » d'annonces dans les publications étrangères¹⁵³.

¹⁵² Article in : *Večerní Čas*, du 22 mai 1921.

¹⁵³ In : *10 let..., op. cit.*, p. 441.

Malgré une culture de transport par chemins de fer et de voyage collectif, la baisse de fréquentation du rail fut déplorée dans les années 1930. L'un des axes de réforme privilégié fut l'amélioration de l'information à destination du grand public et le développement d'un service « d'acquisition » plus performant. La gestion administrative du colosse des ČSD restait toujours en-deçà de la demande du public, y compris des touristes, et ne pouvait sans une véritable synergie entre dirigeants réformateurs et employés dynamiques concurrencer l'offre des petites structures équipées d'autobus. Ces tentatives de proposer des services nouveaux et de les systématiser étaient néanmoins des signes positifs allant dans le sens du progrès et de la modernité.

À cheval entre les progrès de la technologie et les réformes organisationnelles se trouve l'emploi du téléphone dans la sphère ferroviaire. Le *dispatching* fut une mesure qui révolutionna, à partir de 1924, une fois de plus cet univers : « Le contrôle téléphonique du service est une solution idéale du point de vue technique et organisationnel. Le téléphone dépasse de loin le télégraphe utilisé jusqu'alors. Le contact est réalisé en quelques secondes seulement alors que le télégraphe exigeait une demi heure, voire plus. En même temps, l'unification de la coordination et la possibilité d'avoir un aperçu global et immédiat du trafic représentent des réformes profondes. Ces nouveaux avantages ne seront sans doute pas sans effet pour la sécurité du service. Aujourd'hui déjà, on s'aperçoit de son accélération et d'un meilleur emploi du matériel roulant et du personnel. »¹⁵⁴

Ce système d'origine nord-américaine, fut introduit en France durant la Grande Guerre et étudié par les ingénieurs tchécoslovaques pour la première fois en 1922 en France et en Belgique¹⁵⁵. D'après les résultats de cette étude, la ČSD adopta le procédé breveté américain (Western Electric Co.) et l'expérimenta d'abord sur la ligne Prague-Kolín (63 km), puis l'étendit sur l'ensemble de la ligne (Prague-Česká Třebová, 164 km) qui constituait le tronçon le plus chargé de l'axe principal du réseau ferré tchécoslovaque. On poussa le prolongement

¹⁵⁴ In : LN du 25 juin 1924 ; MZV-VA ; SUA Prague.

¹⁵⁵ En 1922 eut lieu un voyage d'études en France et en Belgique par les ingénieurs J. Hůla et C. Fiala. Ils écrivirent une très longue série d'articles intitulée « *Organisace železnic v čsl. státě* » (L'organisation des chemins de fer dans l'État tchécoslovaque) qui parut en 1923 dans ŽR et décrivait l'état des lieux de la sphère ferroviaire en Europe, État par État, tout en rappelant régulièrement les conditions spécifiques tchécoslovaques. Il s'agissait d'un véritable opus qui fut réimprimé avec quelques modifications sous forme de livre en 1924. L'ingénieur Ctibor Fiala fut plus particulièrement chargé d'étudier le *dispatching system* qui se propageait en Europe (« ... *jak americké tak západoevropské dráhy vyzbrojují těmito telefony své trati velice rychle. Jak jsem měl příležitost zjistiti...* »).

des lignes équipées en 1926 jusqu'à Brno (on prévoyait Bratislava) et on ajouta la ligne Ústí nad Labem-Most sollicitée avant tout dans le transport de charbon et minerais. Ainsi, deux années après l'introduction de ce procédé, l'axe principal du pays – Prague/Brno/Bratislava – était-il équipé.

L'emploi du téléphone entraîna une vague de rationalisations de l'exploitation. On l'utilisa également pour simplifier le service sur les lignes à faible trafic. Il ne s'agissait alors pas véritablement du *dispatching*, mais d'un système appelé « exploitation simplifiée » (*zjednodušená výprava vlaků*)¹⁵⁶. La ligne fut découpée en tronçons hiérarchisés et les responsabilités rassemblées dans des stations importantes seulement. Les ordres furent ensuite passés directement au conducteur du train ce qui entraîna la suppression d'une partie du personnel dans les stations. Cette mesure fut appliquée en particulier durant la phase de nationalisation systématique des chemins de fer locaux (1925-1928). Elle s'accompagnait de mesures tarifaires qui avaient le double objectif : unifier le réseau ferré et rendre le réseau secondaire plus rentable et plus compétitif par rapport au transport routier.

Cependant, malgré l'affirmation datée de 1928 que « pour obtenir un réseau continu de lignes équipées du *dispatching* ... [cet équipement sera réalisé également] sur d'autres lignes importantes partout sur le territoire de la république »¹⁵⁷, la réforme du *dispatching* ne fut pas menée à son terme. Tout au contraire : « En 1934 la nouvelle administration [ferroviaire] démonte les équipements, mais en 1936 déjà les réinstalle à nouveau. En un mot, la nouvelle administration ne sait pas ce qu'elle veut ; elle expérimente, dirige les chemins de fer d'un mur vers l'autre et démontre ainsi qu'elle avait fait une bêtise en 1934 »¹⁵⁸. Au final, cet équipement moderne resta-t-il réservé à quelques lignes principales ce qui fut déploré par l'ex-ministre Hůla encore en 1937¹⁵⁹. On peut conclure que, faute de moyens et/ou de volonté politique, le *dispatching system* resta comme certaines autres réformes ou innovations au stade d'expérimentation.

¹⁵⁶ 10 let ..., *op. cit.*, p. 425.

¹⁵⁷ 10 let ..., *op. cit.*, p. 428. La publication chiffre très précisément l'économie budgétaire réalisée grâce à l'introduction du *dispatching* sur la ligne Prague-Pardubice en 1927.

¹⁵⁸ V. Megová, *Hůla...*, *op. cit.*, p. 49.

¹⁵⁹ Cf. Ing. Josef Hůla, *Reorganisace železničního podniku...*, *op. cit.*, p. 8.

III. La compagnie des Chemins de fer tchécoslovaque (ČSD) et le Ministère des Chemins de fer (*Ministerstvo železnic, MŽ*). Processus de transformation du Ministère des Chemins de fer en un Ministère des Transports

Lorsque le 2 novembre 1918 la loi n° 2/1918 fonde « les plus hautes administrations de la République tchécoslovaque » (*nejvyšší správní úřady rep. čsl.*) parmi lesquels en chiffre 7 « l'administration pour la gestion des transports » (*úřad pro správu dopravy*), ce n'est donc par vraiment un Ministère des Chemins de fer qui voit le jour, mais plutôt un embryon de Ministère des Transports. Initialement, les pères fondateurs de la république voulaient rassembler tous les transports à commencer par les chemins de fer et le transport routier des Postes comme l'indique clairement la formulation utilisée par le rapporteur de loi Dr. Pantůček¹⁶⁰ et créer, du point de vue administratif, une innovation radicale par rapport au passé. Mais quelques mois plus tard seulement l'effet de *momentum* de l'organisation ferroviaire déjà existante bien qu'encore teintée du régime austro-hongrois l'emporta sur la volonté de faire autrement et ce sera un Ministère des Chemins de fer qui fera son apparition et deviendra pour 20 ans un colosse politique, économique et social dont les pieds d'argile se dévoileront progressivement. Il est à remarquer qu'en 1928 la publication *10 let...* parlait au sujet de la loi n° 2/1918 comme si elle avait fondé un Ministère des Chemins de fer¹⁶¹. Le

¹⁶⁰ « *Dosud byla pošta podřízena ministerstvu obchodu. Vyhovující přání, dali jsme poštu do kompetence ministerstvu dopravy společně se železnicemi.* » In : Réunion du Conseil révolutionnaire du 2 novembre 1918 http://www.psp.cz/eknih/1918nvc/stenprot/19181102/19181102_02.htm Plus loin dans le débat, on évoque le partage de compétences en matière de transport fluvial entre le Ministère des Travaux publics pour les affaires techniques et le Ministère des Transport pour la tarification et les affaires commerciales au sens large (remarque de P. Pilát : « *My jsme podřídili záležitost vodní po stránce technické ministerstvu veř. prací. S tím souhlasím. Nemohu však souhlasiti s tím po stránce komerciální. Ministerstvo dopravy musí kontrolovati naše tarifnictví jak po dráze, tak po vodě a musí to býti v různých rukách. Aby ohledně otázek tarifních a komercionálních rozhodovaly pouze technické síly, to myslím, by nebylo správné. Proto bych navrhoval, aby ministerstvo dopravy po stránce komercionelní a kontrolní mělo jen omezený vliv na dopravu vodní.* »).

¹⁶¹ *10 let...*, op. cit., Volume II, p. 384 (« *Generální ředitelství ... bylo zřízeno pouze prozatímně a jen k tomu účelu, aby vyřizovalo agendy ministerstva železnic do té doby, než bude toto mininsterstvo aktivováno. Význam generálního ředitelství spočíval pouze v tom, že bylo nutno po přechodnou dobu udržeti pravidelnou železniční dopravu a převést z Vídně do Prahy vrchní správu ČSD. Vybudování nové organisace připadlo již ministerstvu železnic, které bylo zřízeno zákonem z 2. listopadu č. 2/1918.* »).

retour à l'idée initiale, c'est-à-dire à la création d'une administration unique pour l'ensemble des transports, plus en adéquation avec la taille du pays, sa position géopolitique et son potentiel économique, se fit par étapes, selon les circonstances et les évidences politiques et économiques. Ce chapitre tente d'apporter des éléments de compréhension de ce processus.

1. Réformes et résistances : évolution des mentalités ou cas de force majeure ?

La question en titre de ce paragraphe peut paraître un peu provocatrice. Elle décrit en fait le processus toujours irrégulier, fait d'avancées et de reculs dans un domaine très chargé en enjeux socio-politiques et en investissements économique-financiers. Les mentalités évoluent toujours, parfois par glissements presque imperceptibles, parfois par chocs brutaux. Dans le domaine du transport ferroviaire de la ČSR de l'entre-deux-guerres, nous avons constaté une évolution de mentalités par paliers progressifs en trois grandes étapes. Chronologiquement parlant, ces étapes sont impossibles à délimiter par des dates précises, car, d'une part, les périodes s'interpénètrent et, d'autre part, l'évolution n'allant pas de façon linéaire, il y avait toujours des germes du nouveau dans l'ancien, des prémices de réformes dans une apparence d'immobilisme général.

Le premier palier correspond à l'époque, où l'esprit dominant était au "tout-ferroviaire" où le chemin de fer, porteur de la seconde vague d'industrialisation en Occident, et considéré comme panacée, possédait encore toutes les vertus (massification des transports, leur rapidité et fiabilité aux prix raisonnables). Ce palier correspond typiquement aux débuts de la république où, derrière les chemins de fer, un front commun de tous les partis et de tout le peuple était constitué.

On observe un second palier lorsque le véhicule à moteur fit ses preuves du point de vue technologique et économique. Il était encore considéré comme un parent pauvre du rail, son serviteur en quelque sorte dont l'emploi se limitait à des zones strictement définies (autour des gares; dans les agglomérations; dans les régions dépourvues du rail). Le problème d'une concurrence éventuelle entre les deux modes de transport fut évoqué.

Le troisième palier enfin, dans lequel l'automobile se libéra totalement du point de vue technologique de la « tutelle ferroviaire » et fut promu en mode de transport autonome, voire, sur de nombreux points, supérieur en service rendu au transport sur rail. Cette époque augure

la lutte rail/route, la baisse des chemins de fer dans l'estime de la population entraînant une crise sévère de confiance dans l'univers ferroviaire. Ce fut dans cette phase ultime au cours des années 1930 que le monde politique commença à reconsidérer les choix en matière de transport avec une lueur de réforme à l'horizon qui resta, en ce qui concerne notre période d'étude, inachevée.

Si maintenant nous voulons approfondir la réflexion et appliquer le terme de concurrence au monde des transports, c'est bien principalement le duel rail - route que nous visons, car, comme nous l'avons vu précédemment, la bataille entre le rail et la voie d'eau n'eut jamais lieu. Ce duel, nous pourrions le comparer à la "guerre des systèmes", concept développé par Th. Hughes par rapport à l'industrie électrique¹⁶², mais applicable dans ses principes de façon plus globale.

La concurrence dans le domaine rail/route se fit sentir dès les premières années de l'existence de la république. On pouvait ainsi lire dans le *Völkischer Beobachter* en 1920 : « *Die Konkurrenzierung der Eisenbahn durch das Automobil, die noch vor wenigen Jahren seitens der maßgebenden amtlichen Eisenbahnkreise mit lächelnder Überlegenheit als der Diskussion unwerte Angelegenheit behandelt wurde, beginnt sich in den letzten Monaten zu einer ernstesten Gefahr für das Frachtransportprivilegium der Eisenbahn zu entwickeln.* »¹⁶³

Pourtant les ČSD prirent depuis les premières années de leur existence des mesures pour limiter - ce qui fut classé d'emblée comme - « la concurrence » automobile. Leur poids économique et social (un budget colossal et en même temps premier employeur du pays) et leur position politique (représentation directe au plus haut niveau politique par le biais du Ministère des Chemins de fer) les placèrent dans un rapport de force très favorable, ce qui ne manqua pas de peser, comme nous l'avons vu, sur le développement du secteur automobile privé (transport et industrie) sur le court et le moyen terme. Le Ministère resta malgré quelques tentatives de réforme l'organe regroupant les pouvoirs législatifs, administratifs, commerciaux, exécutifs, de supervision... Ce cumul de compétences semble avoir été néfaste à la construction d'un réseau de transport national multimodal cohérent, les rapports mutuels entre les différents modes de transport étant trop souvent régis par la loi du plus fort.

Afin de réagir dans le contexte d'une concurrence grandissante et protéger son champ d'activités, le Ministère des Chemins de fer disposa en effet d'une série d'outils – leviers de

¹⁶² Voir Thomas Hughes, *Networks of Power, Electrification in Western Society, 1880-1930*, The John Hopkins University Press, Baltimore and London, 1993 (Softshell Books Edition), 474 p.

¹⁶³ *Völkischer Beobachter*, 1920, Praha.

pouvoir spécifiquement employés pour lutter contre le transport routier privé – que nous résumons ici :

- Mesures externes : pression et lobbying auprès du législateur, réglementation des concessions des transporteurs¹⁶⁴ ; taxation du transport routier ; limitation du rayon d'action des routiers aux concessions "irrégulières" ; limitation du nombre de concessions pour des transports réguliers et irréguliers ; modification du statut du transport interne aux grosses entreprises industrielles vers obligation de concession (à partir de 1935) ; exemption de toutes ces obligations pour les ČSD, les Postes, le transport interne aux industries (jusqu'en 1935), et le trafic interne aux agglomérations ; traitement des demandes de concessions pour des lignes de bus par le Ministère des chemins de fer ; etc.
- Mesures internes : politique de constructions de lignes nouvelles pour élargir « l'emprise ferroviaire » (cf. *supra*) ; organisation par les ČSD de leur propre transport routier ; coopération avec les transporteurs privés, notamment pour drainer le trafic vers des gares ; mesures tarifaires (baisses des tarifs, modification des classes de marchandises, forfaits, cf. *supra*), négociation d'accords avec les industriels et les associations d'agriculteurs pour obtenir l'exclusivité de transport en échange de baisses tarifaires ; fusion des compétences en matière de transport routier de l'État par le transfert au Ministère des Chemins de fer, à partir du 1^{er} janvier 1933, préparé dès 1932 par la création au sein du ministère d'une « Administration centrale du transport routier » (*Ústřední správa automobilové dopravy*) ; création de *Spedra* (18 février 1934)¹⁶⁵ ; introduction massive de la motorisation du trafic de voyageurs ; expérimentation des « trains mixtes » (attelage de wagons voyageurs + marchandises) ; introduction de toutes sortes de mesures innovatrices (téléphone, dispatching ; traction moteur ; services annexes p. e. touristiques, livraison à domicile ; etc., cf. *supra*)

¹⁶⁴ cf. par exemple l'article *Autobusová doprava*, in : LN du 11 décembre 1920.

¹⁶⁵ *Spedra* était un organisme des ČSD censé améliorer le système « d'acquisition » de marchandises pour le transport. Ce fut l'un des axes de réformes des ČSD qui devait répondre de façon dynamique à la perte de volumes transportés au détriment du transport routier. Créé en 1934, *Spedra* regroupait dans une association les ČSD et 31 transporteurs privés qui s'engageaient par contrat à assurer le transport de et vers des gares de chemins de fer. Le contrat leur interdisait en même temps tous les autres types de transport interrégionaux. Cf. Štemberk J., *Podnikání...*, op. cit., p. 132.

Malgré la panoplie de mesures déployées, l'impression générale, voire la situation de fait, semblaient faire perdurer la fragilisation du colosse ferroviaire. En effet, le contexte macro-économique et politique international échappait à toute réelle possibilité d'intervention.

2. Le rôle du contexte politique et économique

Il est évidemment impossible de traiter de la question des transports en l'isolant du contexte politique et économique de son temps. Cependant, ce contexte peut posséder des visages et des dimensions très variés. Les interactions entre la politique générale et l'économie d'une part, et la coordination et la gestion des transports, d'autre part, étaient nombreuses et permanentes (nous en avons mentionné plusieurs, p. e. le rôle stratégique des réseaux, autarcie physique et tarifaire sur le plan international, le monopole d'État, etc.). La période de l'entre-deux-guerres fut cependant marquée par deux événements majeurs, sans comparaison aucune avec des rapports « ordinaires » entre les différents acteurs. Il s'agit premièrement de la Grande crise économique déclenchée le 24 octobre 1929 à New York et de ses effets et, deuxièmement, de la crise politique internationale, liée à la montée du nazisme en Europe brusquement accentuée par l'accession d'Hitler au pouvoir en 1933.

La crise économique avait apporté un durcissement de la concurrence rail-route¹⁶⁶. En effet, durant cette période, les déficits budgétaires du Ministère des Chemins de fer atteignaient des records, et, bien que le lien de cause à effet entre la concurrence automobile et le déficit ferroviaire ne fût jamais véritablement scientifiquement démontré, la tendance de la politique de transport nationale pesait pendant quelques années sur le développement de l'automobilisme. Le temps et le recul manquait clairement à « l'exercice » d'évaluation objective de la situation, exercice à la fois comptable et politique et forcément difficile dans une situation économique et sociale critique. Cependant sous l'effet cumulé de l'expérience

¹⁶⁶ Ce durcissement ne semble pas être allé aussi loin qu'en France où certains propos et actes faisaient pouvaient parfois faire croire que « l'existence même du chemin de fer est menacée ». Cf. M. Wolkowitsch, *Les facteurs de la concurrence entre les modes de transport au XIXe et XXe siècle*, in : *Les chemins de fer en temps de concurrence... op. cit.* pp. 47-66, ici p. 51. M. Wokowitsch y cite d'ailleurs au titre des défenseurs du transport automobile dans l'entre-deux-guerres les propos suivants de de Conninck préconisant « le déferrage de toutes les lignes à double voie pour les transformer en routes modernes » et de Dautry : « il faut que les parlements se décident à déclarer d'inutilité publique certaines lignes et à réaliser un programme de déséquipement national ».

tirée de l'effort de surmonter la crise économique et de la montée d'un danger politique et militaire imminent une nouvelle politique de transport commença à se mettre en place progressivement. Voici ses lignes maîtresses :

- réunir au sein d'un seul ministère le transport ferroviaire et routier public en 1932 ;
- réformer les entreprises d'État en séparant les domaines de l'exploitation et de l'administration d'un côté et de la législation et de la supervision de l'autre; appliquer dans l'entreprise publique le principe de la gestion commerciale¹⁶⁷ ;
- adapter le service aux réalités du terrain, accélérer le processus d'application des innovations technologiques, comme par exemple de la traction à moteur dans le domaine des chemins de fer¹⁶⁸ ;
- reconsidérer le potentiel de chaque mode de transport à la lumière des réalités technologiques, économiques et politiques nouvelles et lui accorder de nouvelles attributions et de nouveaux espaces de développement ;

¹⁶⁷ Le principe de la gestion des entreprises publiques selon les règles dites de « gestion commerciale » apparut dans le contexte des grands déficits publics de l'après-guerre. En effet, la désorganisation de la gestion publique s'opposait alors avec ses lourdeurs à la prospérité et à la réactivité de la sphère privée, de sorte que de nombreuses voix s'élevaient et réclamaient l'introduction de mesures de management inspirées de la sphère privée. La ČSR s'inscrivait dans un mouvement d'envergure européenne. Une loi fut alors votée le 18 décembre 1922 dans ce sens (loi n° 404/1922 « Sur la modification de la gestion dans les entreprises et institutions publiques qui ne doivent pas principalement remplir des fonctions administratives » [*« O úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní »*]). Elle déclarait les ČSD comme 16 autres entreprises publiques potentiellement aptes à adopter la gestion selon les principes commerciaux. Cependant une fois le principe admis, voté et unanimement salué, on s'aperçut très vite que son application à la lettre allait poser toute une série de problèmes pratiques car les chemins de fer remplissaient de nombreuses fonctions d'intérêt public (économiques, sociales, politiques, stratégiques, voir tableau ci-après) qui n'étaient pas ou peu honorées financièrement parlant. Une longue période de flottement suivit alors pendant laquelle le fameux principe de gestion commerciale des chemins de fer resurgissait régulièrement comme panacée en période de crise et de déficits, puis disparut dès que les ČSD réussirent à rétablir la balance commerciale. Ce volet de réforme se retrouve également dans le paquet proposé par le ministre Hůla en 1932 (cf. *supra*). En réalité les décrets d'application n'allèrent pas au-delà des aménagements formels, c'est-à-dire la modification formelle de la présentation budgétaire et l'introduction d'une nouvelle forme de comptabilité. Sa mesure principale, c'est-à-dire la séparation de l'entreprise publique de son ministère de tutelle, ne fut pas réalisée. Ainsi, le Ministère des Chemins de fer, étroitement lié aux ČSD demeurait juge et partie dans toutes les grandes affaires de la politique de transport au niveau national.

¹⁶⁸ Alors que le nombre de kilomètres effectués par chemins de fer augmenta entre 1929-1936 d'un tiers seulement, celui de la traction à moteur fut multiplié par six.

- mieux articuler entre eux les différents modes de transport en développant des services intermodaux.

Ces deux derniers points, étroitement liés, retiendront toute notre attention, puisqu'ils représentent une volte-face partielle de la politique publique de transport. En effet, conscient de l'urgence et de la complexité de la situation, le gouvernement avait décidé de créer en avril 1935 la *Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global*¹⁶⁹. Elle était statutairement indépendante du Ministère des Chemins de fer et se positionna objectivement comme interministérielle. Sa démarche se résume ainsi : « La Commission part du point de vue que les transports sur terre, sur l'eau et dans l'air doivent être considérés comme un ensemble et toute question les concernant regardée globalement. »¹⁷⁰ Les travaux de la Commission allèrent dans un premier temps à l'établissement de statistiques, en particulier dans le secteur de transport routier privé. On s'aperçut qu'en fait on disposait depuis l'époque de l'empire austro-hongrois d'excellentes statistiques ferroviaires, mais que l'on basait les appréciations du transport routier sur des estimations, souvent très approximatives¹⁷¹. Cependant, le travail de fond remarquable de la Commission ne put porter tous ses fruits, car l'évolution de la situation politique extérieure devait précipiter les choses. Dès 1936, la construction d'une autoroute à l'exemple de l'Allemagne fut envisagée, et, sous la pression du Ministère de la Défense, l'acquisition de certaines catégories lourdes et mi-lourdes de véhicules à moteur favorisé. Pour des raisons stratégiques, le véhicule à moteur reprit de l'importance et, du moins pour les usages de l'Armée, fut placé sur un pied d'égalité avec le train. Dans les deux années qui précédèrent le démantèlement de la république, une importante campagne de sensibilisation de l'opinion publique en faveur de la motorisation vint compenser des années de négligences. Le Traité de Munich priva en 1938 la Tchécoslovaquie d'une grande partie de son territoire (voir la carte par ailleurs). En même temps, il anéantit vingt années d'efforts dans le but de construire un réseau ferré cohérent. La crise qui suivit le

¹⁶⁹ En tchèque : *Komise pro sdělení všeobecného dopravního plánu*.

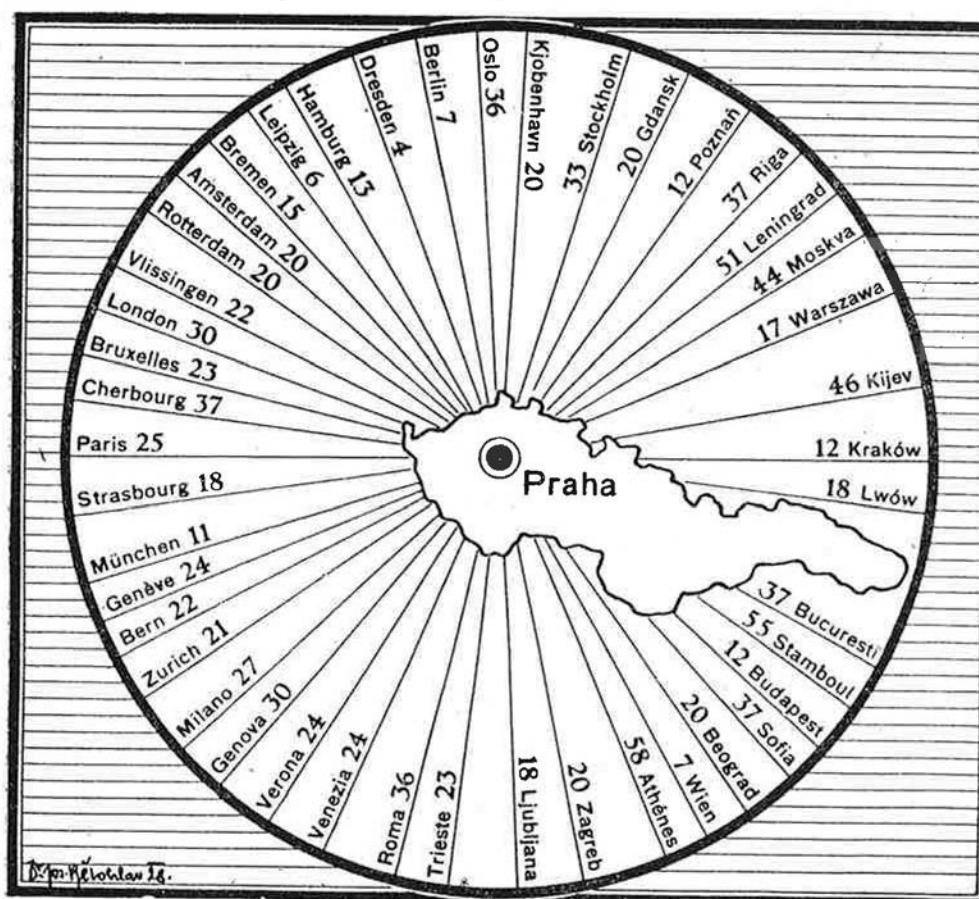
¹⁷⁰ Article In : ČS du 9 décembre 1935; archives SUA, Prague.

¹⁷¹ La Commission se chargea par exemple de créer une carte de transports de la ČSR, d'établir un registre de poids lourds classés selon le tonnage et l'âge du véhicule; un registre de toutes les entreprises de transport (bus et poids lourds)... Sur le plan de la difficulté à quantifier le transport de marchandises sur route, la situation en France était semblable : « ... le trafic routier à la demande comparable à celui des wagons complets était insaisissable comme il le serait en 1946 : « Les transports routiers jeunes encore en 1929 ont très fortement progressé sans qu'il soit possible de fournir des chiffres précis en l'absence quasi totale de statistiques » ». In : M. Wolkowitsch, *Les facteurs de la concurrence...*, op. cit., p. 54.

Traité démontra clairement les insuffisances dans la gestion des questions de transports et les retards accumulés dans ce domaine. Elle précipita – et c'est tout un symbole – la création d'un Ministère des Transports unique¹⁷².

Illustration n° 7 : Le temps de voyage le plus court en train rapide depuis Prague vers les grandes villes européennes en 1930.

ZAHRAŇIČNÍ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS.



* Číslice u jednotlivých míst značí nejkratší dobu jízdy rychlovlakem v hodinách z Prahy.

Source : E. Dosoudil, *Dopravní zeměpis pro železniční střední školy*, Nakl. Všečeka, Praha, 1930, 320 p., ici p. 270.

¹⁷² Le 11 novembre 1938 est la date de l'union des Ministères des Chemins de fer et des PTT en un Ministère des Transports. On annonça à cette occasion : 1. l'intégration du transport sur l'eau et aérien jusqu'au 1^{er} juin 1939 et 2. la séparation des ČSD et des Postes à partir du 1^{er} janvier 1940 en tant qu'entreprises d'État du ministère à proprement parler (séparation des compétences législatives d'une part et économiques d'autre part). Dans le gouvernement *Beran* (1^{er} décembre 1938-15 mars 1939), le ministre des Transports fut le général (!) Alois Eliáš.

3. L'émergence du transport routier et la crise d'un État « tout-ferroviaire »

Comme nous l'avons montré dans la Première partie de la thèse, le transport routier motorisé se trouvait en 1918 plus ou moins à ses débuts. Les entrepreneurs privés et publics disposaient alors d'une grande marge de manœuvre dans le domaine de l'innovation. La technique automobile avait réussi une progression fulgurante durant la vingtaine d'années étudiée, et atteint, en 1938, du point de vue technologique, un palier important. Nous pouvons confirmer cela par le fait que le transport routier à moyenne et à grande distance¹⁷³, devint malgré un état embryonnaire au début des années 1920, un sérieux concurrent au transport ferroviaire durant la crise économique mondiale, une dizaine d'années plus tard. Ce fut aussi à la fin des années 1920 que l'on put lire dans la presse, l'écho d'un besoin de standardisation et de spécialisation dans l'industrie automobile tchécoslovaque qui, après avoir multiplié des modèles de véhicules, brillait plus par la rusticité que par le raffinement de ses modèles et supportait mal la concurrence internationale. Plus largement, cet écho dans la presse refléta, mise à part la critique d'un retard technique et organisationnel des fabricants automobiles nationaux, la pénétration significative des automobiles dans la société civile.

Les progrès de la performance automobile entraînèrent une crise d'un État, qui, dès 1918, s'était engagé dans une politique du « tout-ferroviaire ». Progressivement, par sa politique d'investissements massifs dans les chemins de fer par le biais des rachats/nationalisations, des constructions de lignes nouvelles, du renouvellement et de la standardisation du matériel, du soutien à l'industrie nationale par les commandes de matériel roulant, l'État s'enfonça de plus en plus dans un engrenage qui lui ôtait la souplesse nécessaire pour considérer de façon objective le potentiel des différents modes de transport. En effet, dès après les premières grandes nationalisations des années 1918-1923, le patrimoine national fut représenté pour plus de la moitié par les chemins de fer. En parallèle, la compagnie nationale ČSD devint le premier employeur du pays et pesa lourd avec ses quelques 160.000 actifs dans la balance sociale – et par ce biais – politique. C'est probablement ce dernier point qui fut l'une des origines majeures de la réticence étatique à remettre en cause son monopole de transport

¹⁷³ Nous considérons le transport de proximité qui s'effectue durant la période étudiée encore majoritairement par des procédés traditionnels – à pied ou avec la traction animale – comme complémentaire au rail, à la voie d'eau, à l'aviation, de même qu'au transport sur route sur longue distance. Il joue alors un rôle crucial de rassembleur et de distributeurs d'hommes et de marchandises dans des lieux de ruptures de charges – centres urbains, ports, gares, aéroports.

associé au chemin de fer. Ce ne fut que dans un contexte économique critique (1929-1933) que l'édifice vacilla pour une première fois, pour finalement s'effondrer dans la crise politique autour du Traité de Munich.

Le transport sur route fut d'abord quasiment complètement délaissé au domaine de l'entreprise privée. Le seul agent public à s'y être aventuré immédiatement fut le Ministère des Postes et des Télécommunications, en quelque sorte obligé de par sa mission, d'atteindre même les clients les plus éloignés, non desservis par le chemin de fer. La tradition du transport routier dans le cadre des Postes remontait à 1906, l'année de l'ouverture de la première ligne de bus sur le territoire des pays tchèques. Ces services, interrompus pendant les années de guerre, reprirent dès 1919 et s'étendirent lentement d'autant plus que le Ministère des Chemins de fer abandonnait petit à petit ses ambitions en matière de construction de lignes nouvelles. Dans ce domaine, cependant, la sphère privée se montrait bien plus entreprenante, consciente du potentiel économique du transport routier. Aussi, les demandes de concessions en vue d'ouverture des lignes de bus et de camionnage affluèrent au Ministère des Chemins de fer, habilité à les délivrer. En dix ans et malgré une série de mesures le limitant, l'expansion du marché privé du transport routier fut telle que la ČSD dut brandir le spectre d'une banqueroute en 1930/1931, au début des années de crise. Cela entraîna une réaction immédiate au sein du gouvernement qui fit passer la loi n° 198/1932 limitant le transport routier au profit du chemin de fer. La loi étendit l'obligation de la concession au transport routier régulier et irrégulier, ce dernier étant en plus limité géographiquement (« rayonnage »). En furent exemptés la ČSD, les Postes, le transport interne des industriels et les agglomérations. Il se trouva que le transport "interne" aux entreprises, donc effectué par les véhicules leur appartenant, représentait jusqu'à 80% du total! Par conséquent, trois années plus tard, la loi fut renforcée par celle n°§ 77/1935 sur le transport routier et sa taxation. On y trouva en plus : l'obligation de concession du transport interne aux industriels, l'interdiction des transports « parallèles », avec la même destination, en cas de concurrence la préférence fut donnée à la ČSD ou aux Postes.

Ces deux lois, mesures protectionnistes du monopole de transport public que l'on pourrait qualifier « d'extrêmes », furent, par leurs effets, des exemples typiques de résistance, voire de frein durable à la propagation d'une innovation technologique majeure. En effet, alors que le contexte économique favorisait le développement du transport routier, on assista en 1932/1933 à un recul du nombre de véhicules immatriculés !

Le Ministère des Chemins de fer disposait de par sa masse salariale et son budget, d'atouts importants pour faire prévaloir ses vues et peser sur la politique du législateur. Il cumulait dans sa sphère de compétence, en véritable entité absolutiste, des pouvoirs législatif, exécutif

et policier, ne tolérant véritablement le transport routier que dans la mesure où celui-ci était entrepris et géré par ses propres services. En effet, dès 1926, un département « transport routier » fut créé au sein du Ministère et ne cessa de gagner en importance. Ce ne fut pas tant que le transport routier géré par le Ministère des Chemins de fer fût une affaire d'or. Tout le contraire semble avoir été vrai, car il accusait au mieux une balance commerciale équilibrée, au pire des déficits équivalents à ceux enregistrés par les lignes ferrées de second degré. Le développement de cette activité au sein du Ministère des Chemins de fer était autant à mettre sur le compte de la politique dirigée contre les transporteurs routiers privés que sur celui d'un espoir de développer une activité lucrative comme peut le faire penser la remarque suivante du Ministre des Chemins de fer Najman dans son allocution au *Conseil ferroviaire tchécoslovaque central* (ČÚRŽ) dans sa session d'automne 1926 : « L'administration ferroviaire ne s'oppose pas en principe contre une participation aux autres types d'entreprises de transport dans lesquels on peut escompter de la prospérité »¹⁷⁴. Elle fut dans tous les cas un signe, une manifestation extérieure, une reconnaissance implicite de la modification du rapport de forces de la domination économique des chemins de fer vers le partage rail/route. La question de la concurrence fut, à la même occasion, également clairement identifiée par le Ministre Najman¹⁷⁵. L'organisation et l'exercice de l'activité routière du Ministère des Chemins de fer faisait partie des outils de pouvoir « internes » au même titre que ceux que nous avons évoqués auparavant.

¹⁷⁴ Voir VŽP 97/1926, *Zápis o XII. podzimnímu řádnému zasedání Čsl. Ústřední rady železniční* (« *Železniční správa nestavěla by se také zásadně proti tomu, aby se zúčastňovala na provozních podnicích jiného druhu, u nichž s pravděpodobností bude lze počítati s prosperitou příslušného provozního zařízení.* »).

¹⁷⁵ Ibid. « L'administration ferroviaire ne veut pas cacher le fait qu'elle ressent la concurrence du transport automobile à la fois dans le transport de personnes et de marchandises... L'administration ferroviaire ne veut pas dire qu'elle voudrait se servir de sa position contre l'automobile, mais elle doit réclamer dans son propre intérêt et dans l'intérêt de l'économie nationale que les conditions des deux modes de transport soient au moins à peu près équivalentes... » (« *Železniční správa se netají, že konkurence dopravy automobilové jest citelná. Vyskytuje se jak v dopravě osobní, tak i nákladní... Tím nemá býti ovšem řečeno, že by železniční správa chtěla využívatí svého postavení proti automobilu, musí však ve vlastním zájmu i zájmu národohospodářském žádati, aby podmínky pro oba dopravní prostředky byly stanoveny alespoň přibližně stejně.* »).

Conclusion : À la recherche d'une politique de transport globale

La crise économique avait apporté un durcissement indéniable de la concurrence rail-route. Par ailleurs, durant cette période, les déficits budgétaires du Ministère des Chemins de fer atteignaient des records (cf. le tableau « Les résultats financiers des ČSD » ci-dessous).

Tableau n°4 : Les résultats financiers des ČSD 1919-1936.

Année	Bénéfices	Déficits
1919		419 100 000
1920		1 258 610 000
1921		556 340 000
1922	285 240 000	
1923	745 480 000	
1924	428 710 000	
1925		173 627 924
1926		80 073 545
1927	157 441 033	
1928	297 107 115	
1929	140 296 493	
1930		196 077 730
1931		104 434 326
1932		891 732 308
1933		834 871 073
1934		669 466 553
1935		565 823 844
1936		401 255 535
1937	79 792 843	
Total	2 134 067 484	6 151 412 838
Total général 1919-1937: un déficit de 4 017 345 354 Kč		

Ce tableau synthétique provient de quatre sources différentes, mais convergentes :

- *Masarykův slovník naučný*, Praha, 1925, p. 1093 (1919-1924)
- *10 let ... op. cit.* p. (1919-1927)
- Ing. P. Koller, *Potřeba úpravy finanční základny podniku ČSD*, HP 43/1936 (1925-1935)
- I. Jakubec, *Vývoj československých a německých drah...*, Annexe 4, p. 139, selon *Státní závěrečný účet 1929-1936* et *Výroční zprávy ČSD 1929-1937* (1929-1937)

Le lien de cause à effet entre la concurrence automobile et le déficit ferroviaire, abusivement créé et entretenu pendant une dizaine d'années, fut paradoxalement, au plus profond de la crise, remis en question¹⁷⁶. Progressivement, une nouvelle politique de transport commença à émerger au cours des années 1930. D'un côté, elle fut l'écho naturel des avancées technologiques dans le champ des autres moyens de transport, en particulier du motorisme. D'un autre côté, elle put s'appuyer sur les progrès effectués dans les domaines technologiques et organisationnels des chemins de fer dont nous venons de voir quelques exemples, mais elle avait en même temps d'autres ambitions. Déjà depuis 1918 certaines voix issues du milieu ferroviaire, mais pas seulement, appelaient, fortes de l'expérience austro-hongroise, une réforme radicale de l'organisation des transports en Tchécoslovaquie. Cette réforme devait prendre le visage d'un nouveau ministère unique, regroupant en son sein l'ensemble des compétences en matière de transports terrestres, aériens et fluviaux. Pour des raisons à la fois organisationnelles et historiques cette réforme ne put être réalisée à cette date, et, plus le temps avançait, plus le *statut quo* se figeait dans une situation d'éclatement de compétences entre plusieurs ministères. Cette évolution « par défaut » se fit clairement au bénéfice d'un Ministère des Chemins de fer devenu tout puissant et qui pouvait prétendre détenir du point de vue économique le monopole de transport. Cependant, dans le contexte politique et économique critique des années 1930, l'idée d'un Ministère de Transport unique refit surface.

Après des années d'allusions et de discours sans effets, le premier pas concret dans cette direction fut le regroupement de l'ensemble du transport routier public au sein du Ministère des Chemins de fer en 1932. Cela correspondait à l'abandon de cette activité par le Ministère des Postes et des Télécommunication, mais constituait aussi le renforcement de l'hégémonie du Ministère des Chemins de fer, qui s'appuya sur cette mesure pour se sortir par le haut d'une position inconfortable où la concurrence routière était de plus en plus durement ressentie. Bien que les transports fluvial et aérien, de même qu'une large partie de la vaste sphère du transport routier restaient pour l'instant à l'écart, le mouvement était engagé et, trois

¹⁷⁶ « La concurrence du transport routier avait certes causé la perte d'une partie du trafic, la diminution des recettes et la fermeture de certaines lignes déficitaires, mais elle a en même temps obligé les ČSD à se moderniser. » I. Jakubec, in : *Vývoj...*, *op. cit.*, p. 76. Voir aussi l'avis du ministre Hůla qui évaluait en 1933 les pertes liées à la concurrence automobile à 15% seulement des pertes totales des ČSD contre 55% pour la « mauvaise organisation » de l'entreprise et 30% pour les effets globaux de la crise économique (In : V. Megová, *Hůla...*, *op. cit.*, p. 41).

ans plus tard, un autre pas important fut accompli par la création, en 1935, d'une « Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global », chargée de reconsidérer le potentiel de chaque mode de transport à la lumière des réalités économiques et politiques récentes. L'objectif de cet organisme public fut la conciliation d'éventuels intérêts divergents entre les modes de transport, l'évaluation objective de leurs forces et faiblesses respectives afin de développer à terme un véritable réseau de transport cohérent et rationnel, dans une perspective de partage intermodal. La Commission était indépendante du Ministère des Chemins de fer et se positionna malgré la forte représentation des agents-cheminots ouvertement de façon interministérielle. On pourrait considérer que la création même de cette commission constituait une remise en cause partielle ou, du moins, une renégociation, du monopole de transport exercé de fait par le Ministère des Chemins de fer. La démarche de la Commission pouvait se résumer ainsi : « La Commission part du point de vue que les transports sur terre, sur l'eau et dans l'air doivent être considérés comme un ensemble et toute question les concernant regardée globalement. »¹⁷⁷ Ses travaux allèrent dans un premier temps à l'établissement de statistiques, en particulier dans le secteur de transport privé. On s'aperçut qu'en fait on disposait depuis l'époque de l'empire austro-hongrois d'excellentes statistiques ferroviaires, mais que l'on basait les appréciations du transport routier sur des estimations, souvent très floues¹⁷⁸. Cependant, son remarquable travail de fond ne put porter tous ses fruits, car l'évolution de la situation politique extérieure devait précipiter les choses. Dès 1936, la construction d'une autoroute à l'exemple de l'Allemagne fut envisagée, et, sous la pression du Ministère de la défense, le développement des véhicules à moteur favorisé. Pour des raisons stratégiques, le véhicule à moteur fut brusquement placé sur un pied d'égalité avec le train. Dans les deux années qui précédèrent le démantèlement de la république, une importante campagne de sensibilisation de l'opinion publique en faveur de la motorisation vint compenser les années de négligence. En 1938, le Traité de Munich priva la Tchécoslovaquie d'une grande partie de son territoire. En même temps il anéantit vingt années d'efforts dans le but de construire un réseau de transport viable. La crise démontra clairement les faiblesses dans la conception des réseaux de transports, son manque de vision globale. La crise qui suivit le traité, précipita – et ce fut tout un symbole – la création d'un Ministère de Transports unique.

¹⁷⁷ Art. In : ČS du 9 décembre 1935; archives SÚA, Prague.

¹⁷⁸ La Commission se chargea par exemple de créer une carte de transports de la ČSR, d'établir un registre de poids lourds classés selon le tonnage et l'âge du véhicule, un registre de toutes les entreprises de transport (bus et poids lourds)...

Nous devons faire dans la conclusion de cette sous-partie du Prologue consacrée au monde ferroviaire une nette distinction entre deux visages de la politique ferroviaire tchécoslovaque. D'un côté, il y avait une politique claire, mise en œuvre de façon certes parfois lente mais régulière, voire selon une logique implacable, qui consistait à harmoniser le réseau ferré national par le biais des nostrifications, des nationalisations, des unifications tarifaires et technologiques, en un mot par des moyens classiques empruntés à l'éventail d'expériences d'un siècle d'histoire ferroviaire. Cette politique pouvait s'appuyer sur l'élan créateur de la république, sur le besoin de faire fonctionner son économie et son administration. Fortement politisée, la sphère ferroviaire bénéficiait par crainte ou par raison de forts engagements des différents partis, le poste du Ministre des Chemins de fer, étant souvent assimilé aux plus hautes responsabilités politiques du pays, équivalent d'un Ministre d'État en France d'aujourd'hui. Les budgets consentis au développement du rail furent logiquement conséquents¹⁷⁹.

De l'autre côté, plus le temps avançait, plus le doute sur le bienfondé d'une telle politique s'installait. D'abord l'œuvre d'opposants, la critique du mastodonte ferroviaire commença à faire son chemin auprès des partis politiques qui consentirent devant l'ampleur de la crise et l'épuisement des fonds financiers, à reconsidérer à l'aune de la « nouvelle modernité » les nouveaux rapports de force entre les différents modes de transport. L'histoire de l'entre-deux-guerres s'arrêta là, brusquement, dès l'éclatement de la crise politique suivant le Traité de Munich, sans que l'on puisse réellement prédire la tournure que les événements auraient pris si par exemple la *Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global* avait pu mener sa mission à terme. Ses conclusions auraient-elles eu le poids nécessaire pour faire fléchir définitivement les politiques en rétablissant la balance rail/route ? N'aurait-elle pas au contraire renforcé le monopole public des transports en imposant par exemple la nationalisation de force des entreprises routières comme cela arriva quelques années après la guerre à cause de l'arrivée du communisme ? En 1938, la lutte rail/route après avoir franchi plusieurs paliers n'était pas à son terme. Mais l'est-elle aujourd'hui ?

¹⁷⁹ Cette collusion entre intérêts particuliers des ČSD et intérêt public défendu par l'État était tout aussi évidente en France : « Dès l'origine, le débat sur les fondements d'une politique globale des transports se trouve faussé par la polarisation des intérêts des transporteurs entre rail et route : le dirigisme instauré à la fin des années 1930 au nom de l'intérêt général est en réalité au service des intérêts ferroviaires auxquels l'État est lié de longue date. » In : N. Neiertz, *L'État et les chemins de fer face à la concurrence en France au XXe siècle : à la recherche d'une politique globale des transports*, in : *Les chemins de fer en temps de concurrence*, op. cit., pp. 67-78, ici p. 70.

Chapitre Deux : La voie d'eau – la petite sœur choyée

Introduction.

Le transport sur l'eau ne représentait en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres que 5% environ du transport ferroviaire¹⁸⁰. Fut-ce pour autant une quantité négligeable ? Certainement oui si l'on ne tient compte que de l'importance purement mathématique de ce chiffre, certainement non si on prend en compte toute la dimension, surtout internationale, que revêtait la voie d'eau et le transport fluvial (voire maritime) pour les Tchécoslovaques tout au long de l'entre-deux-guerres. Dès les tous débuts de la république, en théorie et en pratique comme par exemple à l'occasion des négociations des Traités de paix, dans les débats parlementaires ou encore dans les budgets du Ministère des Travaux publics consacrés aux travaux d'aménagements fluviaux, la voie d'eau représentait plus qu'une « quantité négligeable », plus qu'un simple mode de transport parmi d'autres. En effet, avant même le transport aérien avec sa dimension quasiment métaphysique de l'espace sans limites, la voie d'eau incarnait déjà le rêve tchécoslovaque d'accéder physiquement à la mer et, par la mer, à l'espace presque illimité de tous les océans du globe¹⁸¹. Sur l'autre rive se trouvaient les partenaires économiques avec leurs réservoirs de matières premières et leurs marchés constituant un élément important de consolidation de l'architecture économique du pays : « L'État tchécoslovaque indépendant, étant un État à l'intérieur des terres, devait avoir un

¹⁸⁰ Il s'agit bien de comparer les charges transportées à l'intérieur de la ČSR, non destinées à l'exportation. On met alors en face, pour 1936, les 44,6 millions de tonnes transportées par le chemin de fer avec les 868 442 t transportées sur l'Elbe et la Vltava et seulement 93 134 t transportées sur le Danube (Données de la *Stat. Ročenka RČS*, 1938, *op. cit.*). La part du transport routier est plus difficile à évaluer étant donné que l'Administration publique des statistiques ne réalisait pas de relevés du transport routier. J. Měřička estime ce chiffre en se basant sur diverses données disponibles à 4 million de tonnes environ, soit quatre fois plus que l'importance du transport fluvial national. Cf. Dr. J. Měřička, *Nástin čsl. dopravního práva*, DH 10/1938.

¹⁸¹ Voir : Albrecht S., *Böhmen liegt am Meer. Bemühungen um den Aufbau einer eigenen tschechoslowakischen Hochseeschifffahrt in der Zwischenkriegszeit*, In : Österreichische Osthefte, Wien, 2004, Jahrgang 46, n°4, pp. 515-534.

intérêt particulier pour des liaisons navigables lui permettant d'accéder à la mer, c'est-à-dire les fleuves Elbe, Danube et Odra. En effet, étant un État à l'intérieur des terres à tendances exportatrices, il dépend du commerce extérieur et a besoin bien plus qu'un autre État, d'avoir des moyens de transport autonomes et une influence sur la politique de transport des pays qui le séparent de la mer. »¹⁸²

Ce rêve dont le potentiel était certain, en théorie du moins, restait cependant presque entièrement à construire au prix d'investissements astronomiques. Son bien-fondé restait finalement à démontrer dans la durée.

Dans les pages qui suivent, nous allons donner les éléments saillants de l'évolution du transport fluvial tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres¹⁸³. Nous allons examiner tout d'abord la mise en place d'un régime international de navigation fluviale issu de la Grande Guerre qui devait présider au développement de la batellerie tchécoslovaque, d'une certaine façon le déterminer. Après quoi, nous allons mettre en évidence la mise en place progressive et le destin des compagnies de navigation tchécoslovaques, pour enfin faire état de l'appareil administratif public chargé de la gestion des voies d'eau et nous attarder sur quelques projets d'infrastructures fluviales, dont le plus gros, dont l'envergure et l'ambition étaient supranationales, à savoir le projet de canalisation et de raccordement entre les bassins fluviaux de l'Elbe, de l'Odra et du Danube, soit de la Mer du Nord, de la Mer Baltique et de la Mer Noire (le « projet LOD »)¹⁸⁴.

Le traitement de la question du transport fluvial doit cependant rester en volume proportionnel à l'importance de ce mode de transport pour l'économie nationale et ne joue, dans notre travail, qu'un rôle secondaire. Les compléments d'information qu'il apporte à la

¹⁸² In : *10 let ..., op. cit.*, p. 227 (« *Samostatný stát československý, jsa státem vnitrozemským, musil míti zvláštní zájem na oněch přirozených plavebních spojích, jež dovolují mu vejíti ve styk s mořem, t. j. řeky Labe, Dunaje a Odry. To proto, že jako vnitrozemský stát s vývozními tendencemi je odkázán na zahraniční obchod a potřebuje daleko více, nežli jiný stát, samostatných dopravních prostředků a vlivu na dopravní politiku krajů, jež ho od širého moře oddělují.* »).

¹⁸³ Pour la mise en perspective du transport fluvial à l'échelle européenne au cours de la période historique précédant la Grande Guerre voir Kunz A., Armstrong J. eds, *Inland navigation and economic development in nineteenth-century Europe*, Philipp von Zabern, Mainz, 1995, 330 p.

¹⁸⁴ Le projet Elbe-Odra-Danube, en tchèque Labe-Odra-Dunaj, sera abrégé dans ce travail par les lettres « LOD ». Cette abréviation était couramment utilisée dans les documents d'époque, même si on rencontrait parfois l'abréviation « DOL » en inversant l'ordre en « Dunaj/Danube-Odra-Labe/Elbe ». Cette seconde forme d'abréviation semble plus courante aujourd'hui (cf. la renaissance du projet dans le contexte de l'intégration de la République tchèque au sein de la Communauté européenne).

compréhension de la problématique des transports dans sa globalité en font cependant un thème incontournable.

I. L'internationalisation des cours d'eau et ses conséquences

L'histoire de la navigation fluviale sur le territoire de la Tchécoslovaquie plonge ses racines dans le Moyen Age lorsque ses rivières, nombreuses, mais au cours tortueux du fait d'un relief accidenté, servirent tant bien que mal à la flottaison de bois et au cabotage de quelques produits manufacturés depuis les régions frontalières vers les villes principales, en premier lieu vers la capitale de la Bohême, Prague. En effet, la forme géomorphologique du pays fait converger l'ensemble des cours d'eaux vers son centre, n'ouvrant dans la vaste cuvette que forme la Bohême qu'une seule issue aux flots ainsi formés dans une brèche au nord-ouest du pays située entre les massifs de Krušné Hory et de Lužické Hory vers la Saxe. La Moravie représente une situation de transition étant partagée entre deux bassins fluviaux – l'extrême nord (la Silésie) appartenant au bassin hydrographique de la rivière Odra qui rejoint la Mer Baltique à Stettin et les trois quarts restant à celui de la rivière Morava, un affluent du Danube. Quant à la Slovaquie et la Russie subcarpathique dont la frontière du nord est constituée par la barrière des Carpates, toutes leurs eaux sont obligatoirement drainées vers le sud affluentes du Danube, se déversant dans la Mer Noire.

La Tchécoslovaquie possédait au moment de sa naissance en 1918 une liste relativement courte de fleuves « navigables » dans le sens commercial du terme, c'est-à-dire ouverts à la navigation de bateaux à vapeur. Il s'agissait en réalité de deux artères en Bohême – la Vltava/Moldau¹⁸⁵ et l'Elbe ; un en Moravie – l'Odra/Oder¹⁸⁶ et deux en Slovaquie – le Danube et le Váh. Hormis le Danube, dont la totalité qui effleurait le territoire tchécoslovaque était navigable (172 km), les autres fleuves le furent uniquement sur de courts tronçons, à savoir la Vltava sur 84 km (de Štěchovice à Mělník – ville au confluent avec l'Elbe), l'Elbe

¹⁸⁵ Vltava en allemand *Moldau*. Nous allons dans la suite du travail utiliser le terme tchèque Vltava en suivant le principe adopté depuis le début de ce travail.

¹⁸⁶ De même, pour la rivière Odra en allemand *Oder*, nous garderons le terme tchèque, bien que moins usuel dans la littérature francophone.

sur 128,2 km depuis Kostelec nad Labem jusqu'à la frontière saxonne, l'Odra sur 27 km de l'embouchure de l'Opavice à la frontière germano-polonaise¹⁸⁷ et le Váh sur 85 km de Sered à Komárno à la frontière hongroise. Peu de fleuves avec peu de longueurs navigables – en somme 496,25 km (en réalité 469,2 km) – souvent en situation frontalière ne constituaient guère des conditions idéales pour un développement significatif de ce mode de transport. Le seul véritable atout des cours d'eau tchécoslovaques sur lequel reposaient en réalité tous les espoirs, fut leur ramification internationale (cf. carte ci-dessous).

Tableau n°5 : Longueur des cours d'eau tchécoslovaques navigables (état en 1933)

« Pays »	Cours d'eau		Canal	Longueur navigable aux vapeurs (en km)
	Longueur navigable pour			
	Radeaux (bois flotté)	Bateaux et radeaux		
Bohême	1 193,3	291,2	10 ¹⁸⁸	212,2
Moravie et Silésie	229,45	27,05	-	-
Slovaquie	1 101	-	-	257
Russie subc.	377,2	-	-	-
Total	2 900,95	318,25	10	469,2

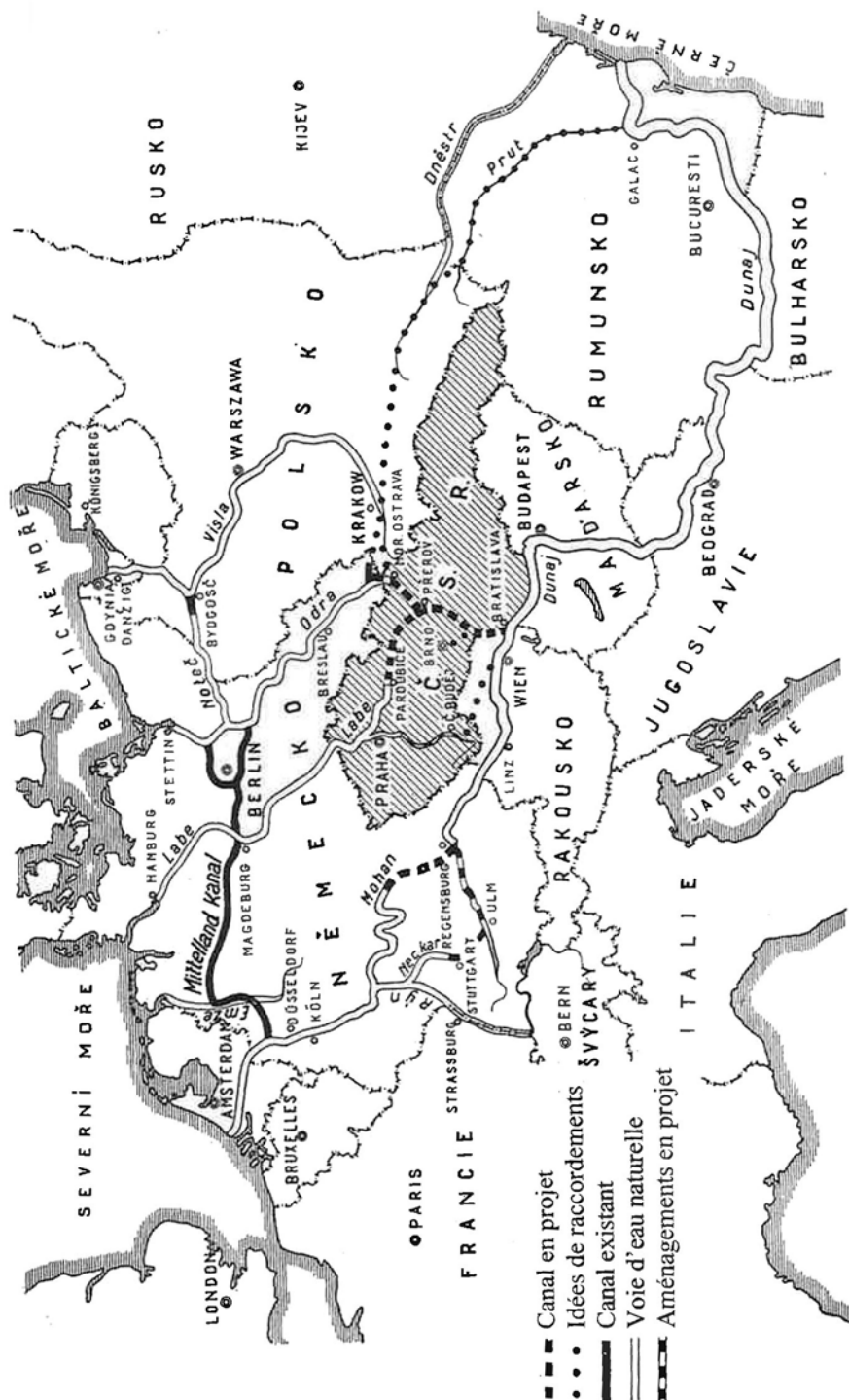
Source : *Statistická ročenka rep. Československé, 1935, op. cit., p. 116.*

¹⁸⁷ Dans le triangle stratégique de Hlučínsko-Těšínsko, Odra était devenu sur quelques kilomètres un fleuve frontalier entre la Pologne et l'Allemagne. Le court tronçon tchécoslovaque des 27 kilomètres fut qualifié de « navigable » et « internationalisé » par la conférence des Traités de paix. En réalité, les conditions fluviales n'y permettaient pas la navigation. Il était initialement prévu d'y réaliser des aménagements pour le rendre navigable et exporter par là le charbon du bassin minier d'Ostrava/Opava tout en important le minerai suédois pour la fabrication de l'acier dans les hauts fourneaux tchécoslovaques.

¹⁸⁸ Il s'agit de l'unique canal sur le territoire tchécoslovaque avant la construction du canal « Bat'a » à l'extrême fin de l'entre-deux-guerres. Il mesurait 10 km et reliait la Vltava à l'Elbe entre Vraňany et Hořín. Il fut ouvert à la navigation en 1905.

Carte n°8 : Aperçu schématique des voies d'eau navigables principales en Europe centrale et le positionnement de la Tchécoslovaquie (avec un accent particulier sur le projet de canal LOD), état 1937.

Le canal du Danube à l'Odra et le canal de l'Elbe au Danube dans le réseau des voies d'eau européennes principales

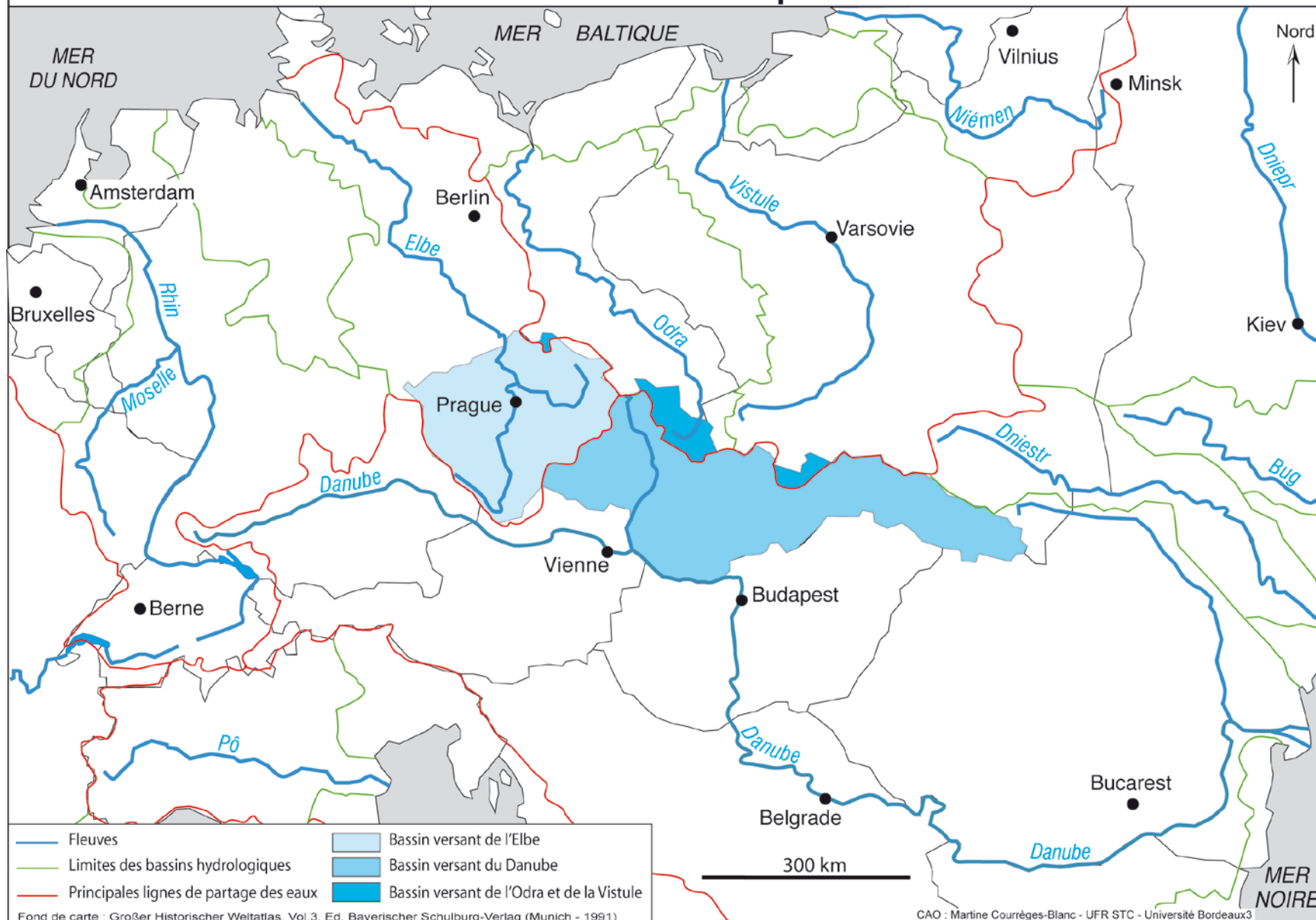


Dunajsko-odenský a labsko-dunajský průplav v síti středoevropských hlavních vodních cest.

Source : Zpr. VST n° 29/1937

Source modifiée : Zpr. VST n° 29/1937 (légende traduite par nos soins)

Carte n° 9 : Les bassins hydrologiques et principales lignes de partage des eaux de la Tchécoslovaquie en 1938



Une page importante de la navigation sur l'Elbe fut écrite dans le contexte de l'industrialisation au cours du 19^e siècle grâce au lignite de la Bohême du nord. En effet, les compagnies minières austro-hongroise actives dans cette région investirent également dans les chemins de fer, créant des réseaux denses, mais relativement peu étendus, et très profitables qui desservaient non seulement les différents lieux d'extraction et les établissements industriels construits à proximité, mais aussi les ports sur l'Elbe¹⁸⁹. Ces ports furent spécialement construits et aménagés justement pour permettre le transbordement du lignite et son acheminement en Bohême, mais aussi, pour une large part, à l'exportation vers la Saxe, le Grand Berlin et d'autres parties de l'empire allemand¹⁹⁰. Par ordre d'importance, le second bien exporté fut le sucre, élaboré à partir des betteraves sucrières et raffiné en Bohême du nord. La Bohême était très connue pour l'exportation de ce bien qui irriguait largement le marché allemand et anglais¹⁹¹. Juste avant la guerre, le troisième bien à l'exportation avec une valeur élevée fut le pétrole lampant (*petrolej*)¹⁹². La plupart des ports situés sur l'Elbe en Bohême connaissaient une spécialisation soit par type de marchandise (lignite, sucre, matériaux de construction, port d'hivernage), soit par direction du commerce (exportation, vers l'aval – importation, vers l'amont). Ce partage de travail semble pourtant ne pas avoir été particulièrement rationnel car certains ports « furent tous les ans embouteillés de bateaux et de marchandises, alors que d'autres n'étaient qu'insuffisamment utilisés »¹⁹³.

Pendant la guerre, la navigation sur l'Elbe avait été progressivement réorganisée par l'armée, mais ne souffrait pas tant du manque de travail – car la navigation fluviale

¹⁸⁹ Il s'agit d'un cas assez typique que l'on rencontrait également en France dans la Compagnie de chemin de fer du Nord (cf. notamment les travaux de François Caron, F. Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du Chemin de Fer du Nord (1846-1937)*, Paris-La Haye, Mouton, 1973, 619 p.).

¹⁹⁰ Il s'agit en particulier des ports de Děčín-Rozbělesy et Ústí nad Labem construits et exploités par la Compagnie de chemin de fer ÚTD. Entre 1890 et 1910 on y transbordait tous les ans en moyenne 150 000 wagons de chemins de fer, soit environ 1,5 millions de tonnes de lignite.

¹⁹¹ Les ports spécialisés dans le transbordement du sucre furent les ports Krásné Březno (en 1913 114 000 t de sucre y furent transbordées), Neštětice (102 000 t) et également Ústí n. Labem (74 000 t). Les données de ce paragraphe sont issues de Vaněček J., Ing., *Vývoj labské plavby v posledních 20 letech (Le développement du transport sur l'Elbe au cours des 20 dernières années)*, Zvláštní otisk Věstníku pro vodní hospodářství č. 1-2, ročník XV., J. Otta & Růžička, Pardubice, 1936, 40 p.

¹⁹² On exporta 98 000 t de pétrole lampant en 1910 et encore 88 700 t en 1913.

¹⁹³ Vaněček J., Ing., *Vývoj labské plavby...*, op. cit., p. 5 (« ... docházelo každoročně k přeplnění čluny s importním zbožím, mezi tím co jinde byla překladiště jen nedostatečně využita. »).

compensait le manque chronique de wagons de chemins de fer – que du manque de personnel et de coordination dans le contexte de l'économie dirigée. Ce fut au cours de la période de guerre que les aciéries de Vítkovice en Moravie du nord créèrent leur propre filiale de transport fluvial sur l'Odra, qui devait jouer un rôle important dans l'histoire de la navigation tchécoslovaque au cours de l'entre-deux-guerres comme nous allons le voir ultérieurement. Les cartels de navigation, dont la création fut imposée par l'administration militaire, subsistèrent avec de nombreuses variantes après la guerre.

Le changement radical dans les données de base déterminant l'économie fluviale au sens large intervint de façon concomitante avec la naissance de la Tchécoslovaquie. Il fut le résultat des Traités de paix qui placèrent les deux cours d'eau les plus importants pour l'économie du pays – l'Elbe et le Danube – et un troisième jusqu'alors peu mis en valeur – l'Odra – sous un régime international. Ce régime garantissait tout simplement la libre navigation des navires (pas seulement tchécoslovaques) sur ces cours d'eau tout en déplaçant la juridiction et le pouvoir administratif et réglementaire les concernant des États riverains à des commissions internationales spécialement constituées à cet effet.

Cette modification de la situation résultait de la volonté des vainqueurs de la Grande Guerre traduisant leur souci de garantir aux nouveaux États d'Europe centrale une base économique la plus stable possible. Elle avait, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, son pendant dans le domaine des chemins de fer avec des garanties sur le transit international et le partage du matériel roulant entre les « États successeurs » de l'Empire austro-hongrois. En matière fluviale, le droit international alla encore plus loin et fixa dans les énoncés des Traités de paix accompagnés des Actes de navigation les modalités de cette internationalisation.

La délégation tchécoslovaque avait formulé à l'occasion des négociations des Traités de paix plusieurs demandes ayant trait aux cours d'eau soit comme frontières, soit comme voies de communication :

- Au sujet du Danube comme « frontière naturelle » :
« C'est la seule frontière naturelle possible entre la Hongrie et la Slovaquie dans ces deux régions. Toute autre frontière serait fatalement une cause constante de litiges, à cause de son imprécision, des convoitises, des provocations d'un côté ou de l'autre.

Mais, et cela est essentiel, par cette frontière, la République tchécoslovaque devient un État véritablement danubien. Cela a des conséquences politiques et économiques incalculables. Cela met cet État dans une situation spéciale vis-à-vis de la Grande Roumanie, vis-à-vis de la Yougoslavie, sans parler de la Magyarie et de l'Autriche allemande. Sans la frontière du Danube, l'État tchécoslovaque est privé d'une base qui est indispensable à sa future position dans l'Europe Centrale, de la force qui lui est nécessaire pour pouvoir s'affirmer (en respectant toujours les principes de la justice et du droit) politiquement et économiquement vis-à-vis des Allemands et des Magyars et même vis-à-vis de ses autres voisins. Le Danube est, pour l'État tchécoslovaque, une de ces colonnes qui supportent tout son édifice politique et économique. »¹⁹⁴

- Au sujet des demandes d'internationalisation des moyens de communication, on précise de manière générale :

« ... on [certains pays occidentaux] craint que ne se forme une poussière d'États [sur les décombres de l'empire austro-hongrois] qui se combattraient l'un l'autre et n'offriraient ainsi aucune garantie de paix dans l'avenir.

Etablir des communications faciles entre ces États, offrir ainsi une base solide à leurs intérêts économiques communs, les rapprocher ainsi *via facti* et consacrer, par des institutions internationales, le cas échéant même, par le contrôle international, ce rapprochement mutuel des nouveaux États, signifie incontestablement établir une base solide pour la paix et pour un régime stable dans l'Europe Centrale. »¹⁹⁵

Puis, concernant les voies fluviales, la délégation tchécoslovaque souhaitait l'internationalisation du Danube, présentée comme une « question de vie »¹⁹⁶, celle de l'Elbe et de la Vistule, présentée certes comme « moins importante, toutefois, elle ne doit pas être laissée de côté. »¹⁹⁷ Ce premier catalogue ne mentionnait pas la rivière Odra qui fut finalement internationalisée à la place de la Vistule. La

¹⁹⁴ In : *Die tschechoslowakischen Denkschriften...*, *op. cit.*, p. 53. Le texte initial était rédigé en français et traduit en allemand, pour la première fois dans sa totalité. Nous donnons ici des citations issues de la version originale rédigée en français.

¹⁹⁵ Ibid., p. 68.

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ Ibid., p. 70.

délégation tchécoslovaque plaidait en 1919 pour la Vistule afin de développer ce corridor fluvial et avoir une alternative polonaise à la voie traditionnelle de l'Elbe (allemande) au commerce avec la Mer Baltique¹⁹⁸.

Les demandes d'internationalisation des cours d'eau suivaient donc trois lignes argumentaires distinctes avec des accents légèrement différents : survie économique pour le Danube, indépendance politique et économique vis-à-vis de l'Allemagne pour l'Elbe et le rapprochement politico-économique avec la Pologne pour la Vistule¹⁹⁹.

Les formulations des demandes, rédigées en français dans l'original, avaient un caractère plus ou moins impératif en fonction de l'importance que la question revêtait pour la délégation. Au bout du compte, les Traités de paix assurèrent à la Tchécoslovaquie plusieurs acquis que l'on pourrait sans exagération qualifier « d'avantages compétitifs ». En premier lieu, ils garantirent l'internationalisation de trois fleuves – de l'Elbe (de la Mer du Nord jusqu'à l'embouchure de la Vltava) et de la Vltava depuis son confluent avec l'Elbe jusqu'à Prague, de l'Odra (de l'embouchure de la rivière Opava²⁰⁰ et du Danube (depuis Ulm jusqu'à la Mer Noire)²⁰¹. Le statut international devait être garanti par trois commissions, une pour chaque fleuve. Cette décision, inscrite dans les Traités de paix, devait être rendue exécutoire dans des « actes de navigation » spécifiques à chaque cours d'eau. Le premier acte à être

¹⁹⁸ « L'établissement d'une ligne fluviale internationale pousserait beaucoup de Tchèques à développer leurs relations économiques avec la Pologne, à entretenir ainsi des liens d'amitié et à avoir à Dantzig leur débouché sur la mer. » Ibid. p. 72.

¹⁹⁹ « Conclusion : 1° Pour donner aux Pays tchécoslovaques la possibilité d'un développement économique nécessaire, pour leur faciliter le rôle qu'ils doivent jouer dans l'Europe Centrale dans l'intérêt de la paix durable et pour rendre possibles les relations amicales entre tous les États danubiens, il faut internationaliser le Danube.

2° Pour rendre la République tchécoslovaque suffisamment indépendante de l'Allemagne, au point de vue économique, il faut internationaliser le cours de l'Elbe.

3° Pour faciliter les relations politiques et économiques amicales entre les Tchécoslovaques et les Polonais et pour donner un nouveau débouché sur la mer aux Tchécoslovaques, il faudrait internationaliser le cours de la Vistule. » Ibid.

²⁰⁰ Opava = Oppa en allemand.

²⁰¹ Art. 331 du Traité de Versailles. Les Traités de paix prévoyaient par ailleurs l'internationalisation d'autres cours d'eau en Europe : le Rhin, la Warthe/Warta, la Netze/Notec (affluents de l'Odra) et la Theiss/Tisza (affluent du Danube).

élaboré fut la « Convention établissant le statut définitif du Danube » (*Úmluva stanovující definitivní Dunajský statut*) signée à Paris le 23 juillet 1921²⁰² ; le second, intitulé « L'Acte de navigation sur l'Elbe » (*Labská plavební akta*) fut signé à Dresde le 22 février 1922 et complété par un protocole additionnel signé à Paris le 31 mars 1923²⁰³.

La ČSR obtint en second lieu le droit de siéger dans toutes ces commissions et d'avoir ainsi une influence directe sur la politique de l'aménagement, voire de la gestion de ces cours d'eau. Tout l'agenda des commissions internationales fut regroupé dans un secrétariat particulier auprès de la présidence du Ministère des Travaux publics portant le titre « Délégation de la République tchécoslovaque dans les Commissions fluviales internationales » (*Delegace Československé republiky v Mezinárodních říčních komisích*). Le délégué tchécoslovaque avait en réalité des compétences allant bien au-delà des travaux de ces commissions. Il assistait le gouvernement dans toutes les affaires internationales ayant trait à la navigation, siégeait notamment à Bruxelles à la Commission internationale permanente des congrès de navigation (*Stálá mezinárodní komise plavebních sjezdů*) et représentait donc naturellement la ČSR dans les congrès internationaux de navigation.

La ČSR envoya deux représentants dans la Commission internationale de l'Elbe (CIE), basée à Dresde, qui siégeaient aux côtés de quatre représentants allemands et d'un représentant anglais, français, italien et belge²⁰⁴. Elle envoya aussi un représentant dans la Commission internationale de l'Oder/Odra (CIO) qui siégeait aux côtés de trois représentants allemands et d'un représentant polonais, anglais, français, danois et suédois²⁰⁵ et, enfin, un représentant dans la Commission internationale du Danube (CID). La situation du Danube était un peu plus compliquée du fait de la coexistence de deux commissions – la *Commission européenne de navigation sur le Danube*, datant de 1856, et la nouvellement créée *Commission internationale du Danube*. En effet, la première institution créée par le Traité de

²⁰² Convention publiée comme loi de la république tchécoslovaque n° 356/1922.

²⁰³ Acte publié comme loi de la république tchécoslovaque n° 222/1923 du 27 novembre 1923. Cet acte de navigation ne fut pas créé *ex nihilo*. Il s'appuyait au contraire sur l'existence déjà centenaire d'un premier acte de navigation signé le 23 juin 1821 par, à l'époque, huit États riverains et modifié au cours du 19^e siècle à plusieurs reprises. Ce premier acte de navigation avait progressivement affranchi l'Elbe des barrières douanières et ouvert assez largement la navigation à l'international. Cf. Dr. F. Sitenský, *Vývoj a stav mezinárodního plavebního režimu na Labi*, In : *Doprava a Hospodářství* du 1^{er} avril 1937.

²⁰⁴ Cf. l'article 340 du Traité de Versailles.

²⁰⁵ Cf. l'article 341 du Traité de Versailles.

Paris à la suite de la Guerre de Crimée regroupait quatre États – la France, l’Angleterre, l’Italie et la Roumanie²⁰⁶, la seconde, créée par le Traité de Versailles (à partir de l’art. 346) regroupait les représentants des États membres de la Commission européenne plus les États riverains. La ČSR y siégeait donc avec un représentant. La CID eut son premier siège social en Tchécoslovaquie à Bratislava (1922-1927) avant son transfert à partir du 1^{er} octobre 1927 à Vienne.

En troisième lieu, la ČSR reçut le droit de disposer de deux zones franches dans les ports maritimes situés aux embouchures des fleuves Elbe et Odra, à savoir à Hambourg et à Stettin²⁰⁷. Ces zones portuaires « franches »²⁰⁸ devaient permettre de traiter les marchandises en provenance et à destination de la ČSR directement sans passer par la douane allemande. En parallèle, ces zones portuaires devaient aussi servir au commerce ordinaire et à l’entretien de la flotte fluviale tchécoslovaque. Leur existence signifiait des retombées positives pour les deux pays : « *Die Realisierung des tschechoslowakischen Pachtgeländes hob die Bedeutung des Elbeweges für die ČSR wie auch für das Deutsche Reich. Über Hamburg ging in der Zwischenkriegszeit ein Zehntel des tschechoslowakischen Außenhandels.* »²⁰⁹

Enfin, en quatrième lieu, la ČSR devait récupérer une partie de la flotte fluviale active sur l’Elbe et le Danube au moment de l’éclatement de l’empire des Habsbourg²¹⁰. La répartition

²⁰⁶ La Commission européenne du Danube, fut instituée par le traité de Paris du 30 mars 1856 (article 16) qui mettait fin à la guerre de Crimée. Elle continuait à exercer les pouvoirs qu’elle avait avant la Première Guerre mondiale, mais seules la Grande-Bretagne, la France, l’Italie et la Roumanie y étaient représentées. Dès lors où cessait la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube était placé sous l’administration d’une Commission internationale composée des États riverains sur la portion considérée, des États riverains sur le reste du parcours et des États non riverains qui faisaient partie de la Commission européenne. Tous ces points sont développés dans les articles 346-348 du Traité de Versailles.

²⁰⁷ Ce droit fut accordé selon les articles n° 363 et 364 du Traité de Versailles pour 99 ans. La ČSR n’usa de son droit que dans le cas de Hambourg, dont « les capacités étaient suffisantes et le commerce tchécoslovaque ne n’avait pas besoin de diversifier les routes de transport. » In : Jakubec I., Kubů E., *Námořní přístavy ... op. cit.* p. 246.

²⁰⁸ Le terme tchèque – *svobodné přístavní pásma* – désigne littéralement une « bande portuaire libre ». Le terme allemand *Pachtgelände* désigne un « terrain en location ».

²⁰⁹ In : Jakubec I., *Eisenbahn und Elbeschiffahrt...*, *op. cit.*, p. 126. Cf. également la déclaration du ministre du Commerce Najman in : *Význam Hamburku a československého přístavního pásma pro naši dopravu labskou a náš zahraniční obchod vůbec*, *Doprava a Hospodářství* n° 18/1937 du 1 octobre 1937. D’après le ministre Najman ces 10% correspondent à la moitié du commerce tchécoslovaque avec l’outre-mer.

²¹⁰ Art. 339 du Traité de Versailles.

de la flotte devait suivre les mêmes principes que ceux appliqués au matériel roulant dans le monde ferroviaire. Malgré la clarté du principe, son exécution se heurta à de nombreux problèmes pratiques, à commencer par celui de l'évaluation des besoins du pays et de la valeur du matériel. L'arbitrage opéré le 14 juin 1921 par l'arbitre américain W. D. Hines à partir de la confrontation du besoin exprimé par la ČSR et la contre-proposition allemande, fixa l'attribution à la Tchécoslovaquie d'une flotte de 223 000 t de charge utile et de 17 720 chevaux/vapeur de puissance de traction²¹¹.

Cette somme d'éléments favorables à la ČSR ne fut cependant pas suivie de tous les effets attendus. Sur les trois actes de navigation et, par conséquent les trois commissions fluviales, seules deux virent effectivement le jour – sur le Danube et sur l'Elbe – et avec des statuts et des pouvoirs très différents. En ce qui concerne les zones franches, seule la zone d'Hambourg vit le jour en 1929²¹². La perte manifeste des avantages concernant la rivière Odra s'explique par un cumul d'éléments défavorables : par l'absence de tradition de navigation sur ce fleuve²¹³, par le faible potentiel de développement de ce fleuve pour la ČSR (le tronçon potentiellement navigable comptait seulement 23 km et il avait une mauvaise configuration

²¹¹ Cf. *10 let... op. cit.* p. 227. Le détail de l'attribution initiale est le suivant : 1. pour l'Elbe : 48 bateaux à vapeur d'une puissance totale de 18 260 ch, 189 bateaux d'une charge utile de 130 000 t et 56 autres bateaux d'une charge utile totale de 8 077 t, neuf pontons et l'équipement portuaire dans quatre ports (Karlín-Prague, Mělník, Ústí nad Labem et Děčín) d'une valeur totale estimée à 8 300 000 marks d'or ; 2. pour le Danube : 3 bateaux à vapeur pour le transport de personnes d'une puissance totale de 1 440 ch, 7 autres bateaux à vapeur d'une puissance totale de 4 450 ch et 116 bateaux d'une charge utile de 70 861 t d'une valeur totale estimée à 7 155 354 francs suisses et 338 490 marks d'or ; 3. pour l'Odra : 12 bateaux à vapeur d'une puissance totale de 5 611 ch et 81 bateaux d'une charge utile de 35 262 t d'une valeur totale de 1 833 000 marks d'or. Ces valeurs furent révisées à la suite de l'inventaire détaillé.

²¹² La zone était durablement louée à la Compagnie de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe (ČPSL) et gérée par elle. Elle était composée du Saalehafen et d'une partie du Moldauhafen. Ses capacités étaient théoriquement suffisantes, mais l'état des équipements était déplorable comme le prouve le plaidoyer en faveur d'une modernisation d'envergure du Ministre du Commerce Najman en 1937 (In : Najman J., *Význam Hamburku a československého přístavního pásma... op. cit.*). D'après le ministre Najman cette zone devait certes servir en premier lieu à la collecte, au stockage et au remballage des marchandises en attendant leur réexpédition, mais aussi de vitrine aux produits manufacturés tchécoslovaques, une sorte de hall d'exposition permanente.

²¹³ À la différence du Danube et de l'Elbe, l'empire austro-hongrois ne possédait aucune compagnie de navigation sur l'Odra. Hormis le petit cabotage et la flottaison de bois, la navigation commerciale y fut gérée uniquement par les entreprises allemandes.

hydrologique)²¹⁴, par le blocage de l'État polonais des négociations concernant l'élaboration de l'Acte de navigation sur l'Odra²¹⁵ et, enfin, par un sous-investissement financier tchécoslovaque sans doute explicable par la paralysie des négociations autour de la CIO. Par conséquent, les espoirs nourris à l'égard de l'Odra furent globalement déçus et le potentiel de transport sur ce fleuve avec notamment la création d'une grande compagnie de navigation rapidement revu à la baisse comme nous allons le voir ultérieurement²¹⁶.

La situation sur le Danube était compliquée pour d'autres raisons. En effet, à la différence de l'Elbe et de l'Odra, le Danube traversait de nombreux États avec autant de flottes « nationales ». En plus de la ČSR, on dénombrait les flottes allemande, autrichienne, hongroise, yougoslave, roumaine et bulgare auxquelles s'ajoutaient des navires anglais, français, grecs, italiens et parfois belges ou néerlandais. Le principe de l'internationalisation de ce cours d'eau ayant permis ou, du moins facilité, la présence de toutes ces nations, n'était

²¹⁴ L'Odra posait problème du point de vue hydrologique sur l'ensemble de son cours. De nombreux travaux d'aménagement y furent entrepris depuis le début du 19^e siècle par la Prusse, mais avec des résultats ne correspondant pas aux investissements consentis. Ainsi encore dans l'entre-deux-guerres la navigation y fut-elle souvent limitée par de trop faibles débits d'eau comme par exemple en 1929 à 120 jours, en 1932 à 137 jours et en 1933 seulement 40 jours. Cf. Jakubec I., *Die Oder als « tschechoslowakischer » Strom*, Prager WISOHIM, Prague, 1999, pp. 97-126, ici p. 99.

²¹⁵ L'État polonais ne voulait pas reconnaître l'internationalisation de deux affluents polonais de l'Odra (Varta/Warthe et Noteč/Netzte). Son attitude bloqua totalement les travaux de la CIO, c'est pourquoi cette dernière se retourna en janvier 1924 à la recherche d'un recours à l'amiable vers la *Commission consultative et technique des Communications et du Transit* de la Société des Nations, mais dont les recommandations publiées en début d'année 1925 ne furent pas davantage reconnues par la Pologne. Enfin, la CIO dut s'adresser à la cour de justice internationale de Haag qui confirma le 10 septembre 1929 l'internationalisation des deux affluents de l'Odra, décision non moins contestée par la Pologne. Cette attitude polonaise hostile à l'internationalisation du fleuve se poursuivit après la Seconde Guerre mondiale lorsque la Pologne dont les frontières occidentale furent poussées vers l'ouest de sorte que le cours de l'Odra se situa entièrement sur le territoire polonais, déclara le fleuve comme « purement national ». Confrontée à cette difficulté diplomatique récurrente, la ČSR abandonna progressivement la navigation sur l'Odra pour l'arrêter définitivement en 1957.

²¹⁶ En fait, cela n'est pas totalement étonnant car, comme le fait observer très justement le professeur Jakubec : « *Im Rahmen der Internationalisierung der Ströme konzentrierte sich ursprünglich das Interesse der ČSR auf Donau, Elbe und Weichsel, später weitete sich auch auf die Oder aus.* » (In : Jakubec I., *Die Oder als... op. cit.* p. 101). Par conséquent l'Odra ne figurait pas parmi les premières « cibles » des Tchécoslovaques au moment de négocier les Traités de paix. Cela peut être interprété soit comme un « oubli » soit plutôt comme une attitude délibérée de ne pas inclure un cours d'eau dont le potentiel de transport pour le pays était très faible et ne justifiait pas son internationalisation.

cependant pas toujours facilement applicable. En effet, l'article 22 du Statut du Danube laissait une certaine souplesse d'interprétation aux États riverains en particulier en ce qui concernait le « petit cabotage ». Ce petit cabotage, c'est-à-dire le cabotage de proximité, au sein d'un seul des États, devait se conformer aux règlements de l'État concerné ce qui permettait de fait de l'interdire ou de le rendre très difficilement accessible aux navires étrangers. Deux États en particulier firent l'usage de cette liberté d'interprétation et limitèrent pour des raisons historiques, présentées comme « le spectre des vieux temps, l'amertume dont on ne peut se débarrasser qu'après un certain temps »²¹⁷ - la Roumanie et la Yougoslavie.

Une série d'autres facteurs, tous conséquences directes des changements géopolitiques de l'après-guerre, compliqua la navigation danubienne, faisant tomber son intensité largement en-dessous de celle de l'avant-guerre²¹⁸ : l'appauvrissement des populations et la perturbation des circuits de production et d'approvisionnement, renforcement des politiques économiques nationalistes avec l'élévation des barrières douanières, luttes tarifaires entre des compagnies ferroviaires nationales rendant le transport sur l'eau économiquement moins intéressant, rivalité entre les États successeurs, accompagnée d'instabilités politiques et économiques intérieures pour certains, rendant tout accord transnational difficile surtout s'il entraînait des dépenses pour les États, comme cela fut le cas pour l'entretien et l'aménagement d'un fleuve comme le Danube... Il y eut cependant des avancées progressives. Alors qu'en 1918 les Alliés eux-mêmes avaient des doutes quant à la pertinence d'aménager à Bratislava un port danubien²¹⁹, la Tchécoslovaquie mérita en 1926 des félicitations de la part de l'arbitre américain W. Hines pour ses efforts dans la construction portuaire et l'aménagement fluvial²²⁰

²¹⁷ Anonymus, *Zpráva mezinárodního rozhodčího Walkera Hinese o plavbě dunajské*, In : *Věstník pro vodní hospodářství* n° 4/1926, [« kletba starých časů, hořkosti, která nedá se vyplniti jen delším časem. »].

²¹⁸ Le transport sur le Danube était estimé à 6,8 millions de t en 1911 et à seulement 3,7 millions de t en 1924. In : Anonymus, *Zpráva mezinárodního rozhodčího...*, *op. cit.*

²¹⁹ En effet, certains sceptiques pensaient qu'il était préférable d'utiliser les infrastructures existantes à Budapest ou à Vienne, plutôt que de construire presque *ex nihilo* un nouveau port sur le Danube. Voir la remarque du représentant tchécoslovaque auprès de la Commission des réparations à Vienne (*Úřad zástupce ČSR v rak. sekci reparační komise ve Vídni*), Archives du Ministère des Affaires étrangères de la république tchèque, k. 205, o. 7, č. j. 7 608/20, cité In : Jakubec I., *Via Danubiana, Význam Dunaje pro Československo v letech 1918-1938 (Via Danubiana, La signification du Danube pour la Tchécoslovaquie des années 1918-1938)*, In : *Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica*, Praha, 1997, pp. 219-246; ici note 6 p. 221.

²²⁰ « À Bratislava, l'État a amélioré et modernisé l'entrepôt, les équipements portuaires etc. Il s'est efforcé par des mesures réfléchies et énergiques d'adapter les équipements du port à la croissance rapide de la navigation

– et la plupart des facteurs défavorables purent être dépassés au cours de la première décennie de l'entre-deux-guerres, de sorte que le Danube, grâce à sa longueur et sa profondeur, put confirmer même sur le plan des transports son statut de grand fleuve européen.

II. Les compagnies de navigation tchécoslovaques – un levier du développement de la navigation fluviale

L'État tchécoslovaque poursuivait depuis sa naissance un schéma de développement de la navigation fluviale relativement ambitieux, que l'on pourrait aussi qualifier de rationnel. Il reposait sur deux piliers : l'amélioration générale de la voie d'eau, en particulier celle de l'Elbe facilitant ainsi la navigation de toutes les entreprises, nationales ou étrangères, et la participation directe à l'exploitation de la voie navigable par la création de compagnies de navigation. En effet, l'État créa sur un seul et même modèle et appellation similaire trois compagnies de navigation fluviale sur le Danube (« Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube, S. A./*Československá akciová společnost dunajská*), sur l'Elbe (« Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Elbe, S. A. »/*Československá akciová plavební společnost Labská*) et sur l'Odra (« Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Odra, S. A. »/*Československá akciová plavební společnost Oderská*). Dans chacune d'elle l'État se constitua en actionnaire majoritaire aux côtés d'un consortium de banques ou de grandes entreprises. Il délaissa la gestion effective des compagnies à un management issu de ces actionnaires minoritaires, mais *a priori* mieux rompus aux affaires commerciales²²¹. Ces compagnies eurent des destins variables comme nous allons le voir dans les prochains paragraphes.

fluviale. On peut exprimer la plus grande reconnaissance à l'État tchécoslovaque pour ce succès. » Extrait du rapport de l'arbitre international Walker Hines sur l'état de la navigation sur le Danube, 1926, cité in : *Zpráva mezinárodního rozhodčího...* In : *Věstník pro vodní hospodářství* n° 4/1926, *op. cit.* ici p. 62 (« *V Bratislavě stát velice zdokonalil a zmodernisoval skladiště, přístavní zařízení atd. a snažil se promyšlenými a energickými opatřeními přizpůsobiti výzbroj přístavu vzchlému vzrůstu plavby. K docíleným úspěchům možno čsl. státu vysloviti největší uznání.* »).

²²¹ Le principe de la société mixte se développa largement après la guerre, cf. Kuisel R., *Le capitalisme et l'État en France*, Paris, Gallimard, 1984, 477 p.

1. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube, S. A. » (*Československá akciová plavební společnost Dunajská, ČPSD*)²²²

Le Danube incarnait pour la Tchécoslovaquie un grand espoir de développement économique et ce malgré un tronçon relativement court (172 km) qui constituait en partie la frontière du pays d'avec l'Autriche et la Hongrie. En effet, il était une artère précieuse pour le commerce avec les pays riverains depuis la Bavière, l'Autriche et la Hongrie jusqu'à la Yougoslavie et la Roumanie, et il semblait ouvrir la voie directe vers l'Orient via la Mer Noire. La capitale slovaque Bratislava possédait ainsi une carte majeure à jouer sur le plan du développement de sa palette de transport. À cause de sa situation portuaire, l'incorporation dans la ČSR de Bratislava, connue alors des Français par son nom germanique Pressburg, (orthographié en français Presbourg), était un objectif essentiel de la diplomatie tchécoslovaque au moment de la réécriture des frontières en Europe centrale²²³. Plus tard, le

²²² L'article principal consacré à ce jour à cette compagnie : Jakubec I., *Via Danubiana, Význam Dunaje pro Československo v letech 1918-1938 (Via Danubiana, La signification du Danube pour la Tchécoslovaquie des années 1918-1938)*, In : Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica, Praha, 1997, pp. 219-246.

²²³ « Presbourg sera donc tchèque ? Oui, M. Mazaryk l'a déclaré à Prague, le 6 janvier, dans une interview donnée au correspondant spécial du *Times*. L'incorporation de cette ville dans l'État tchéco-slovaque, dit-il, s'impose pour des raisons économiques et industrielles. Elle est en parfait accord avec les principes démocratiques et « idéalistes » sur lesquels est fondé le gouvernement de la nouvelle République. Presbourg est une ville d'Allemands et de Juifs, avec une importante minorité slovaque. Mais bien que la population de la ville soit de race mélangée, elle est la métropole d'une énorme région agricole entièrement habitée par des Slovaques, dont elle est le marché naturel et le port. C'est sa situation comme port du Danube qui fait de son incorporation dans la République tchéco-slovaque une question de première importance, car ce pays, dont l'industrie et le commerce sont très développés, étant entouré par les montagnes et séparé de la mer, doit avoir un port sur la grande artère fluviale de l'Europe centrale, sans quoi il ne pourrait pas profiter de ses richesses. Les Hongrois, continue M. Mazaryk, perdent en Presbourg un centre commercial qui n'était pour eux qu'important sans être vital. Ils recevront en échange un grand nombre de communautés tchèques qui seront, par la force des choses, incorporées à la Hongrie. Notons ici, une fois de plus, que les nécessités économiques l'emportent toujours sur la stricte application du principe des nationalités. À ce sujet, le président Mazaryk a exprimé son avis en ces termes : « Le principe démocratique des nationalités doit être prédominant, mais il doit être tempéré par d'autres considérations. »... » *L'avenir économique des nouveaux États de l'Europe centrale*, in : Le Correspondant du 25 février 1919 pp. 565.

Danube devint une artère stratégique de développement dans le cadre de la Petite Entente. Enfin, la taille du fleuve, avec le potentiel de développement de transport pour de très gros tonnages, représentait un argument évident plaidant en sa faveur²²⁴.

Ce fut donc sans surprise qu'une activité économique arborant le pavillon tchécoslovaque s'y développa rapidement et de manière relativement prospère. En effet, face à l'urgence, l'État créa dès le mois de mars 1919, soit cinq mois seulement après l'indépendance, sa première Administration de transport fluvial sur le Danube (*Dunajský plavební úřad*). Cette administration se comporta *de facto* en compagnie publique de transport et forma la base expérimentale de la future « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube, S. A. » (*Československá akciová plavební společnost Dunajská, ČPSD*). Le *Dunajský plavební úřad*, embryon de la ČPSD, fut le premier opérateur logistique à reprendre l'activité de transport sur le Danube après la fin de la guerre et ce avec un succès tel qu'il put en l'espace de quelques mois dégager des bénéfices permettant l'achat en 1921 de quatre bateaux rapides spécialisés dans le transport de marchandises en petites quantités²²⁵. Ce type de transport représentait une nouveauté²²⁶ car avant la guerre, seul le transport de pondéreux de masse était pratiqué sur le fleuve. Vu le succès, il répondait manifestement à une demande du marché, de sorte que le *Dunajský plavební úřad* tchécoslovaque fut imité par l'ensemble des compagnies actives sur le Danube.

La ČPSD dont le siège social fut fixé à Bratislava, fut fondée en 1922 selon la loi n° 188/1922 du 13 juin 1922 comme société par action avec un capital initial de 70 millions de couronnes tchécoslovaques avec comme associés l'État qui fut son actionnaire majoritaire (51%) et un groupement bancaire composé de *Agrární banka československá* (« Banque tchécoslovaque agraire »), *Česká průmyslová banka* (« Banque industrielle tchèque »),

²²⁴ Aujourd'hui (en 2011), le Danube est classé à partir de Bratislava dans la catégorie VII des fleuves européens navigables, soit la catégorie la plus élevée. Cela est à comparer avec la classification IV de l'Elbe et de la Vltava jusqu'à leur confluence à Mělník, puis de la classe Va du reste de l'Elbe tchèque. La catégorie IV est celle « d'entrée de gamme » du transport fluvial international en Europe. Elle permet de transporter (aujourd'hui) un maximum de 1 450 t de charge sur un navire soit vingt fois moins (!) par rapport aux 27 000 t sur le bas Danube. Cette comparaison montre l'écart du potentiel de navigabilité entre ces trois cours d'eau. Source : pour la classification des voies d'eau (en langue tchèque) :

http://cs.wikipedia.org/wiki/Klasifikace_vnitrozemsk%C3%BDch_vodn%C3%ADch_cest

²²⁵ La première activité du *Dunajský plavební úřad* s'organisa à partir de navires loués auprès de la compagnie *Erste Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG).

²²⁶ Cf. *10 let..., op. cit.*, p. 226.

Pražská úvěrní banka (« Banque de crédit pragoise »), *Slovenská banka* (« Banque slovaque ») et *Živnostenská banka* (« Banque de l'entrepreneuriat »)²²⁷. Cette loi « fondatrice » stipula également « une obligation des compagnies de coopérer avec le transport ferroviaire »²²⁸. Cette clause inaugura l'embryon d'un système de transport basé sur la coopération rail/voie d'eau qui était censé constituer l'armature d'un réseau de transport tchécoslovaque intégré. En effet, la voie d'eau, grâce à l'internationalisation des trois cours d'eau principaux, constituait d'emblée et sans aucun autre besoin de négociations et d'assurances internationales, un support de développement économique libre de toute velléité ou entrave des pays riverains potentiellement hostiles au commerce tchécoslovaque. C'est pourquoi les deux principaux fleuves navigables, l'Elbe et le Danube, étaient désignés comme des « portes de sortie naturelles » (*přirozené výpadní brány*) de la Tchécoslovaquie en tant qu'État continental²²⁹.

Malgré la création légale de la compagnie dès 1922, ses activités de navigation ne commencèrent effectivement qu'en mai 1924 après que la compagnie reçut l'attribution définitive de son premier parc navigable²³⁰.

En 1926, la Compagnie avait transporté 175 865 t de marchandises correspondant à un peu plus d'un cinquième (20,35%) du trafic dans les ports tchécoslovaques sur le Danube

²²⁷ Ce consortium connut deux évolutions par la suite : la sortie de la banque slovaque *Slovenská banka* et l'entrée de deux banques tchécoslovaques – *Anglo-československá banka* (« Banque anglo-tchécoslovaque ») et *Banka československých legií* (« Banque des légions tchécoslovaques »).

²²⁸ Cf. l'art. 13 de la loi n° 188/1922 du 13 juin 1922, *op. cit.*

²²⁹ In : *Doprava a hospodářství* 10/1938, art. *Převzetí akcií Čsl. akciové plavební společnosti Dunajské státem od zúčastněných bank.*

²³⁰ Bien qu'une première série de décisions d'attribution du parc navigable à la Tchécoslovaquie ait eu lieu en 1921, la dernière réunion statuant sur l'attribution définitive du parc navigable eut lieu seulement le 14 mai 1924 et sa décision entra en application trois jours plus tard le 17 mai 1924. Cette date peut donc être considérée comme la date de naissance opérationnelle de la compagnie. Le lendemain, le 18 mai 1924 le *Dunajský plavební úřad* était dissout transférant ainsi toute l'activité de navigation dans laquelle l'État tchécoslovaque était impliqué sur le Danube à la compagnie ČPSD. Ce premier parc navigable était composé de trois vapeurs pour le transport de passagers (cédés par la DDSG), sept vapeurs de traction (dont six cédés par la DDSG et un par la MFTR – *Magyar Király Folyamás Tengerhajózási Részvénytársaság*) et 116 bateaux (dont 74 de la DDSG et 25 de la MFTR) pour une valeur totale de 7 155 354 francs suisses et 338 490 GM. Ces sommes devaient être en partie payées directement aux compagnies et en partie grever le compte de l'État. Cf. Jakubec I., *Via Danubiana...*, *op. cit.*, pp. 238-239.

auxquels il faut ajouter 69 593 t de marchandises transportées en transit correspondant à 6,02% du transit sur la portion tchécoslovaque du fleuve. Il y eut également quelques entrepreneurs individuels qui possédaient en 1926 18 navires à comparer avec les 146 navires de la Compagnie²³¹.

La position de la ČPSD fut consolidée sur le Danube grâce aux investissements publics afférents, en particulier dans les infrastructures portuaires. Les efforts publics se concentrèrent sur deux ports principaux – Bratislava et Komárno – ville située à l’embouchure du Váh, le second plus grand fleuve slovaque²³². Alors que Komárno se spécialisait dans le transport de pondéreux de faible valeur marchande, en particulier le charbon, le bois (bois flotté descendant des Carpates) et les produits agricoles tchécoslovaques (transformés ou non), Bratislava hérita de volumes certes moindres, mais de valeurs marchandes plus élevées (produits manufacturés, produits agricoles transformés)²³³. La gestion de la logistique portuaire y fut facilitée à partir de 1928 grâce à la création d’une société par action avec la participation de l’État pour construire et gérer un entrepôt public sur le même modèle de celui de Prague Holešovice²³⁴.

²³¹ Chiffres cités In : *10 let...*, *op. cit.*, p. 228.

²³² Des tableaux résumant plus bas, dans le paragraphe consacré aux infrastructures portuaires, le trafic dans ces deux ports danubiens tchécoslovaques.

²³³ À titre d’exemple et de comparaison, en 1930, on avait chargé à Bratislava 1 243 669 q de marchandises alors qu’à Komárno on avait chargé 5 315 466 q, soit quatre fois plus. En revanche, exprimé en valeur marchande, Bratislava avait chargé pour 431 575 627 Kč alors que Komárno pour « seulement » 173 453 947 Kč, soit un tiers. Cf. *Statistická ročenka*, 1932, *op. cit.*, p. 187.

²³⁴ Un grand entrepôt (12 500 m²) était construit et géré depuis 1927 à Prague-Holešovice par la société par actions « Entrepôts publics » (*Veřejné skladiště*) dans laquelle le Ministère du Commerce était partie prenante. Il était équipé de deux grues. Cf. *10 let ...*, *op. cit.*, p. 229.

Tableau n°6 : Les résultats financiers de la *Compagnie de navigation tchécoslovaque sur le Danube (1924-1927)*²³⁵

Année	Recettes	Dépenses	Résultat
1924	15 000 000	17 000 000	- 2 000 000
1925	19 000 000	20 000 000	- 1 000 000
1926	34 122 000	21 891 000	12 231 000
1927	30 190 000	24 588 000	5 602 000

Source : *10 let..., op. cit.*, p. 231 (chiffres arrondis).

La voie danubienne et la ČPSD gagnèrent encore plus en importance grâce au développement de la Petite Entente. Le Danube représentait alors un axe de communication naturel entre les alliés où le transport d'huiles minérales et des produits alimentaires depuis la Roumanie représentait un enjeu stratégique particulier ; Bref, comme l'exprime en 1937 de manière un peu exalté le directeur général de la ČPSD : « ... une voie de transports longue de 2 000 km, qui fait partie de notre sol, sur laquelle travaille notre personnel, sur laquelle on utilise le charbon tchécoslovaque et d'autres produits nationaux, sur laquelle nous contrôlons les imports et les exports nous-mêmes ou ensemble avec nos amis et alliés yougoslaves et roumains. »²³⁶

²³⁵ Faute de sources, il ne nous était pas possible de continuer le tableau après 1927. Seuls deux chiffres nous sont encore connus : pour 1933 le résultat commercial était positif de 2 804 288 Kč et en 1936 également positif de 500 000 Kč. Cf. Jakubec I., *Via Danubiana...*, *op. cit.*, p. 239 qui cite deux sources : *Compass. Finanzielles Jahrbuch, Finanční ročenka 1935*, Compass, Praha, p. 1477-78 et Zdenko Vrbka, *Na sklonku roku*, In : Čsl. plavební list. Moře a plavba 10 (1937), p. 184. Pourtant la situation de la Compagnie n'était guère réjouissante ce qui explique le désengagement des actionnaires privés en 1938. En effet, pensant faire une bonne affaire dans la répartition du parc navigable, l'État tchécoslovaque y perdit en définitive environ 100 millions Kč du fait d'un parc technologiquement dépassé dont une partie devait être comptablement parlant très rapidement mise au rebut. Cette estimation provient de Alexander Szana, *Strukturwandlungen der internationalen Donauschiffahrt*, In : *Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik, Referate und Beschlüsse der Mitteleuropäischen Wasserstrassenkonferenz*, Budapest, 11. bis 13. Mai 1929, p. 155-156, cité en note par Jakubec I., *Via Danubiana...*, *op. cit.* p. 240.

²³⁶ Dr. V. Droppa, directeur général de la ČPSD, *Pred mohutným rozvojom čsl. Dunajplavby v rámci bloku plavieb Malej dohody* (Devant un développement massif du transport tchécoslovaque sur le Danube dans le cadre de la Petite Entente) ; In : *Doprava a Hospodářství* du 1^{er} mai 1937 (« ... dopravné trate skoro 2000 km dlhé, ktoré sú našou domácou pôdou, na ktorých je zamestnaný domáci personál, na ktorých sa používa čsl.

Le « Conseil économique » de la Petite Entente créé en 1934 planchait naturellement sur l'amélioration des transports entre ses États membres. Il était alors question de développer les échanges via les ports maritimes yougoslaves et roumains, mais leur niveau d'équipement était jugé encore beaucoup trop faible pour satisfaire les besoins tchécoslovaques. Les ports roumains de Galace et de Braile situés à l'embouchure du Danube étaient au centre des intérêts tchécoslovaques. Galace devait même accueillir une zone portuaire autonome²³⁷. Un autre pas devait être franchi par la coopération entre les grandes compagnies nationales de navigation fluviale – la ČPSD tchécoslovaque, la JRP yougoslave²³⁸ et la NRF roumaine²³⁹. La ČPSD espérait de ce rapprochement surtout la rationalisation du remorquage de ses bateaux car ses capacités étaient jugées insuffisantes²⁴⁰. Cependant, la pierre angulaire d'une coopération plus étroite sur le plan des transports consistait en des mesures tarifaires incitatives, mais les négociations du Conseil économique de la Petite Entente « traînaient en longueur. Les ČSD et les cercles commerciaux tchécoslovaques avaient probablement plus d'intérêt à ces accords tarifaires que les autres partenaires de la Petite Entente... »²⁴¹. Des progrès furent cependant réalisés au cours des années suivantes : 1^{er} août 1935 : entrée en vigueur d'une union tarifaire entre les gares des ČSD et Constanza ; 1^{er} janvier 1936 : publication d'un tarif direct entre la ČSR et les ports yougoslaves ; décision du Conseil économique du 10-11 novembre 1937 d'élaborer un statut spécial pour la navigation et le transport ferroviaire dans le cadre de la Petite Entente²⁴².

Indépendamment de la Petite Entente, la ČPSD faisait partie de presque tous les cartels qui virent le jour sur le Danube²⁴³. Ces cartels ou autres accords commerciaux entre

uhlia a iných domácích produktov a výrobkov, na ktorých si vývoz a dovoz s cudzinou kontrolujeme sami alebo spoločne s našimi priateľmi a spojencami juhoslovanskými a rumunskými. »).

²³⁷ Cf. l'article de J. Měříčka, *Malodohodové problémy dopravní* (Des problèmes de transports de la Petite Entente), In : *Doprava a Hospodářství* n° 4/1937 du 1^{er} mars 1937.

²³⁸ JRP = *Jugoslavenska Rečna Plovitba*, sise à Belgrad.

²³⁹ NRF = *Navigatiune Fluviale Romana*, sise à Galace.

²⁴⁰ Cf. l'article de Dr. V. Droppa, directeur général de la ČPSD, *Pred mohutným rozvojom ... op. cit.*

²⁴¹ In : Jakubec I., *Via Danubiana, op. cit.*, p. 228.

²⁴² Ibid, p. 229.

²⁴³ Sur l'essor des cartels nationaux et internationaux de l'entre-deux-guerres, cf. Barjot D. (dir.), *International Cartels Revisited-Vues nouvelles sur les cartels internationaux 1880-1980*, Caen, Éditions du Lys, 1994, 384 p., notamment la contribution de Barjot D., *Réalités et limites des ententes internationales : le cas des travaux publics entre les deux guerres*, pp. 195-210.

compagnies de navigation devaient les aider à surmonter « *die ungeheuren Schwierigkeiten..., welche durch die schwierigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse des Südraumes, wie wohl in keinem anderen politischen Wirtschaftsraum, entstanden waren.* »²⁴⁴

Les rapports entre l'État et la Compagnie étaient appelés à évoluer dans le temps. Une première révision de la convention fondatrice de la Compagnie eut lieu en 1929²⁴⁵. Une seconde révision eut lieu en 1938. Elle consistait en le rachat de la totalité des actions par l'État, rachat souhaité par l'ensemble des actionnaires. En effet, si les intérêts publics étaient bien d'avoir une compagnie de navigation forte et sous le contrôle public, ceux des actionnaires étaient forcément bien plus économiques : « Les motivations de la part du consortium bancaire étaient certainement plus terre à terre – des objectifs commerciaux non atteints, parc navigable vieillissant, incertitudes sur le Danube après l'Anschluss de l'Autriche, etc. »²⁴⁶ Pour réaliser cette transaction, une nouvelle loi était nécessaire car la loi n° 188/1922 portant création de la Compagnie limitait la part de l'État à 62 % maximum (art. 6). Le rachat ne correspondait cependant pas à une « nationalisation » *stricto sensu* de la compagnie. En effet, le statut d'une société par action relevant du droit privé selon le code du commerce fut maintenu principalement pour deux raisons : d'une part ce statut était considéré comme plus souple pour faire face aux aléas d'une entreprise de services dans un contexte géographique international soumis aux grands changements (l'Anschluss de l'Autriche...) ; d'autre part ce statut permettait dans l'avenir un retour éventuel d'autres actionnaires²⁴⁷. Ce fut chose faite le 26 avril 1938 grâce à la loi n° 91/1938 sur « la reprise des actions par l'État de la Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube sise à Bratislava » (*Zákon o*

²⁴⁴ Adolf Ungerer, *Die Donau und ihre Verbindung mit dem deutschen Wasserstrassennetz*, in: Fritz Markmann, *Die deutschen Wasserstrassen*, Kurt Vowinkel Verlag, Heidelberg - Berlin - Magdeburg 1938, p. 80, cité par Jakubec I., *Via Danubiana... op. cit.* p. 243. M. Jakubec liste cinq cartels majeurs créés en 1929 et conclus pour une durée de vingt ans. La ČPSD faisait partie de quatre de ces groupements qui régulaient la répartition de volumes de marchandises (en particulier de céréales et d'hydrocarbures) et les tarifs de certaines marchandises.

²⁴⁵ La loi n° 53/1929, du 22 mars 1929 sur le rapport de l'administration tchécoslovaque envers les compagnies de navigation sur l'Elbe et le Danube (*poměr čsl. státní správy k čsl. plavebním společnostem Labské a Dunajské*) vint modifier la loi/convention fondatrice 188/1922 pour ce qui est du Danube.

²⁴⁶ Jakubec I., *Via Danubiana...*, *op. cit.* p. 239 (« *Pohnutky ze strany bankovního konzorcia však jistě byly prozaičtější, nenaplněné ekonomické výsledky, zastaralý plavební park, nejistota na Dunaji po anšlusu Rakouska atd.* »).

²⁴⁷ *Doprava a hospodářství* 10/1938, art. *Převzetí akcií ... op. cit.*

převzetí akcií Českosl. akciové plavební společnosti Dunajské v Bratislavě státem od zúčastněných bank). Les ressources nécessaires furent mobilisées grâce aux obligations de l'Emprunt pour la défense de l'État²⁴⁸.

2. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Elbe, S. A. » (*Československá akciová plavební společnost Labská, ČPSL*)²⁴⁹

Illustration n°8 : Drapeau de la ČPSL²⁵⁰



Source : <http://www.csplo.cz/index.html>

Inauguré officiellement par la Tchécoslovaquie en grande pompe le 26 mai 1921²⁵¹, le transport sur l'Elbe et la Vltava avait déjà une longue tradition. Il touchait un nombre important de villes avec une population nombreuse et une forte proportion de germanophones. Logiquement donc, l'activité nautique sur le duo Elbe/Vltava prit dans la perspective nationale la première place en quantité de navires, en volume de marchandises et en nombre

²⁴⁸ Emprunt pour la défense de l'État (*Půjčka obrany státu*) du 29 mai 1936, loi n° 142/1936.

²⁴⁹ Les principales sources bibliographiques pour la ČPSL sont constituées par les deux ouvrages de Bohumil Švarc : Švarc B., *Padesát let československé plavby na Labi (Cinquante ans de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe)*, Děčín, 1972 et Švarc B., *Sedmdesát pět let Československé plavby labské (Soixante-quinze ans de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe)*, Děčín, Čs. plavba labská 1997, 159 p. Leur auteur B. Švarc était de nombreuses années employé de la ČPSL-O, directeur de la filiale sise à Hambourg, puis directeur commercial.

²⁵⁰ À la différence de la navigation en haute mer, il n'y avait dans l'entre-deux-guerres en ce qui concerne la navigation intérieure pas de législation spécifique sur les drapeaux des navires. Chaque État réglementait donc librement sur les drapeaux des compagnies qui avaient leur siège social sur son territoire. Les navires étaient ensuite libre d'associer le drapeau national à leur propre drapeau. Dans tous les cas, les États étaient tenus sur les tronçons internationalisés des cours d'eau au « respect » et au « traitement égal » des navires des différentes nationalités. Cf. Dr. J. Měříčka, *Nástin čsl. práva dopravního*, DH n° 17/1937.

²⁵¹ VŽP 64/1921, *Vodní dráha z Prahy k Servenímu moři*.

de personnes transportées, mais aussi en nombre de compagnies de navigation. En effet, il y eut plusieurs compagnies tchèques très actives aux côtés de la Compagnie « tchécoslovaque » ČPSL, notamment, parmi les plus grandes *Vltavsko-labská doprava* à Prague qui disposait en 1926 de 28 navires²⁵² et *Pražská paroplavební společnost* sise également à Prague qui assurait avec ses 24 navires essentiellement le transport de personnes²⁵³. Enfin, un grand nombre de petits entrepreneurs de cabotage (198 navires en 1926)²⁵⁴ avec des navires de faible puissance et tonnage, deux entreprises de travaux publics *Lanna* et la société *Ing. Nejedlý, Řehák a spol.*, quelques navires de la ville de Prague et du Ministère des Travaux publics complétaient

²⁵² La *Vltavskolabská doprava s. r. o.* (Compagnie de transport sur l'Elbe et la Vltava SARL) fut fondée et dirigée par Ing. Leo Platovský. Cet entrepreneur d'origine juive réussit à maintenir tout au long de l'entre-deux-guerres une bonne prospérité grâce à une habile politique commerciale combinant des partenariats stratégiques et un portefeuille de services varié depuis le transport de passages en passant par le transport de pondéreux et jusqu'aux travaux fluviaux. Aidé depuis 1924 par le capital de la banque *Legiobanka* et par le partenariat noué avec des industriels des BTP (transport de briques et autres matériaux de construction), il développa aussi certains marchés de « niche » comme le remorquage de bateaux et de bateaux-citernes à contre-courant depuis Hambourg et le dragage des fonds fluviaux. Ses docks et ateliers de réparation situés à Prague eurent un succès tel que l'entrepreneur décida de les scinder pour former une société autonome. La ČPSL tenta en vain de faire lever la concession de la compagnie et fut contrainte de négocier avec elle un accord de marché pour le transport à longue distance. La compagnie dut être cédée à la ČPSL sous l'occupation à cause de la nationalité de son fondateur par l'intermédiaire de la compagnie sœur de la ČPSL *Remorkáže na Vltavě s. r. o.*

²⁵³ La *Pražská paroplavební společnost* (Compagnie de navigation à vapeur de Prague) avait déjà une longue histoire. Fondée en 1864 par le futur maire de Prague František Dittrich en tant que *Česká společnost pro paroplavbu na řece Vltavě* (Compagnie tchèque pour la navigation à vapeur sur la rivière Vltava) elle s'était spécialisée dans le transport de personnes et connut une véritable prospérité jusqu'à la fin des années 1920. En effet, la petite ville de Štěchovice située à une vingtaine de kilomètres de Prague, devint une destination touristique de choix pour les Pragois et le nombre de voyageurs annuels avait atteint et dépassé le million au début du 20^e siècle et ce jusqu'aux années 1920. Ce nombre déclina cependant très rapidement par la suite et la compagnie fut rachetée par l'État en 1936 pour sauver le transport de passagers sur la Vltava et incorporée à la ČPSL. M. Hubert consacre à la compagnie un chapitre intitulé *Pražská paroplavební společnost* dans son ouvrage sur l'Histoire de la navigation en Bohême – M. Hubert, *Dějiny plavby v Čechách*, Díl I., Děčín, 1997, 250 p., p. 111-123.

²⁵⁴ Cf. *10 let ..., op. cit.*, p. 229. Certains de ces entrepreneurs louaient ponctuellement leurs services à la ČPSL ou à d'autres compagnies fluviales. B. Švarc en donne quelques exemples (cf. Švarc B., *Sedmdesát pět let..., op. cit.*, p. 28).

le tableau bigarré donnant l'impression d'une artère économique dynamique²⁵⁵. En chiffres absolus, entre un quart et un tiers environ du trafic fut assuré par la ČPSL. La Compagnie disposait en 1926 de 312 navires d'une puissance de 17 163 ch et de 144 584 t de charge utile. Afin de se rendre mieux compte de la configuration économique sur le cours navigable du duo constitué par l'Elbe et la Vltava, voici ce que fut son trafic en 1930 : 2 200 093 tonnes de marchandises transportés se répartissant presque à égalité entre des compagnies de nationalité tchécoslovaque (1 013 614 t) et étrangère (1 186 479 t). La Compagnie tchécoslovaque de l'Elbe arrivait en première position avec 354 129 t transportées, suivie d'une compagnie allemande la *Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften-Aktien-Gesellschaft* (219 400 t) et une compagnie mixte germano-tchèque, la *Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft* (140 024 t)²⁵⁶. Les volumes transportés étaient donc favorables à la ČPSL sur le tronçon bohême de l'Elbe. La Compagnie considérait naturellement l'export et l'import de marchandises depuis et à destination de la ČSR comme sa « chasse gardée », son fonds de commerce. C'était même l'une de ses vocations principales du point de vue de la politique de transport tchécoslovaque. Il en était tout autrement sur le tronçon allemand de l'Elbe où la Compagnie peinait à se faire une place convenable. Elle y était concurrencée par une série de grandes compagnies allemandes comme la *Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts AG*, *Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, *Schiffseignerengossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb GmbH*, *Elbe-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft*, *Behncke und Mewes Dampfschiffahrts-Reederei und Befrachtungsgeschäft*, etc. et par de très nombreux petits caboteurs. La période la plus critique correspondit sans conteste aux premières années de l'histoire de la ČPSL lorsque la Compagnie ne possédait pas encore le savoir-faire au niveau du haut management. Afin de s'assurer d'un minimum de trafic, elle s'associa par précaution dans la première décennie de son existence à un cartel formé par plusieurs grandes compagnies allemandes, le « cartel de l'Elbe » (en tchèque *labský kartel*, en allemand *Elbeschiffahrtsvereinigung*). Ce cartel

²⁵⁵ Aux côtés des entreprises tchèques, il y eut également une série de compagnies allemandes ou mixtes exerçant leur activité de navigation en ČSR. On compte parmi les plus grandes : la *Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft* fondée en 1836 et active jusqu'en 1945 (sur cette compagnie qui assurait principalement le transport de passagers cf. l'article intitulé *Činnost Sasko-české paroplavební společnosti v Čechách* in : M. Hubert, *Dějiny plavby ... op. cit.*, pp. 124-129), la *Deutsch-Österreichische Dampfschiffahrt in Dresden* fondée en 1896 et la *Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt AG Dresden* fondée en 1907.

²⁵⁶ In : *Statistická ročenka RČS*, 1932, *op. cit.*, p. 199.

répartissait proportionnellement les volumes transportés entre ses adhérents leur garantissant un minimum d'activité régulière et une utilisation plus rationnelle des navires. Le cartel facilitait au passage, grâce à la stabilisation tarifaire pour le service de l'acheminement, le calcul des prix de revient pour le transport des marchandises importées. Il était constitué à chaque fois pour une année civile, de sorte que le nombre d'associés changeait sans cesse. La ČPSL était la bienvenue dans ce cartel car d'une part les compagnies allemandes s'efforçaient de normaliser les relations commerciales fragilisées par la Grande Guerre et, d'autre part, d'après Švarc, elles pouvaient raisonnablement espérer d'accéder ainsi plus facilement au marché tchécoslovaque²⁵⁷. Considéré comme une béquille utile pour les premières années, le cartel fut abandonné par la ČPSL dans les années 1930, ce qui eut une répercussion immédiate sur les volumes de marchandises allemandes à destination de ports allemands transportées par la Compagnie. Cette réalité démontrait non pas nécessairement une vision nationaliste des marchés, mais plutôt une rude concurrence sur ce fleuve.

Illustration n°9 : Le titre de 100 actions d'une valeur globale de 40 000 Kč délivré le 9 juin 1923.



Source : prof. I. Jakubec, fonds personnel.

²⁵⁷ Švarc B., *Sedmdesát pět let...*, op. cit., pp. 30.

La ČPSL fut fondée en 1922 avec un capital initial de 70 000 000 Kč, reparti sur le même modèle que la ČPSD entre l'État qui fut l'actionnaire majoritaire (ici avec 72% du capital) et le même groupement bancaire composé de *Agrární banka československá*, *Česká průmyslová banka*, *Pražská úvěrní banka*, *Slovenská banka* et *Živnostenská banka*.

Il ne s'agissait d'une création *ex nihilo* qu'en apparence. En réalité, d'après B. Švarc, il s'agissait d'une « des plus anciennes des compagnies de navigation sur l'Elbe Son histoire remonte en réalité jusqu'en 1822... »²⁵⁸. Pour étayer cette affirmation, Švarc considère que la logique de rachats successifs qui permet de fait de suivre l'histoire d'une entreprise, ici d'une compagnie de navigation, est un lien de transmission identitaire suffisant. Dans ce cas en effet, l'histoire de la ČPSL remonterait à la naissance de la *Prager Segelschiffahrtsgesellschaft*, créée en 1822, qui fut ensuite fusionnée en plusieurs autres étapes dans son héritière ultime, la *Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* (ÖNWDG), qui fut à son tour cédée à la ČSR au titre du partage des flottes entre les différents pays héritiers de l'empire austro-hongrois. L'argument défendu par Švarc se justifie peut-être du point de vue strictement légal ou comptable, mais sans doute beaucoup moins sur le plan du savoir-faire et entrepreneurial. En effet, comme le démontrent bien les difficultés initiales de la Compagnie, la transformation d'une compagnie fortement germanisée, allemande ou austro-hongroise, en une compagnie tchécoslovaque avec l'entrée au capital de banques tchèques et de l'État signifiant le renouvellement complet du plus haut management et de la politique commerciale, ouvrit une page totalement vierge dans l'histoire de la Compagnie. Nous privilégierions donc ici la thèse de la rupture, bien que la continuité puisse s'observer au niveau du matériel et du personnel navigant.

²⁵⁸ Švarc B., *Sedmdesát pět let...*, op. cit., pp. 16.

Tableau n°7 : Résultats financiers de la *Compagnie de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe*

Année	Recettes	Dépenses	Résultat
1922	7 500 000	16 500 000	- 9 000 000
1923	32 000 000	35 500 000	- 3 500 000
1924	45 000 000	45 000 000	0
1925	45 000 000	45 000 000	0
1926	50 150 000	49 715 000	435 000
1927	52 225 000	47 150 000	5 075 000

Source : *10 let..., op. cit.*, p. 231 (chiffres arrondis).

Après une première décennie qui correspond à la prise en main de la Compagnie par son nouveau management, au développement progressif de sa propre stratégie entrepreneuriale et à l'ajustement de son capital à la réalité de l'entreprise, la Compagnie aborda la seconde décennie sous le signe de la crise économique mondiale en opérant trois virages majeurs, dictés tous les trois tant par la nécessité économique que par la volonté de la puissance publique : celui d'une modernisation de la flotte, celui du rapprochement avec la ČPSO et celui du rachat d'autres sociétés.

La modernisation de la flotte d'abord. Elle s'imposait de longue date, car la première flotte « héritée » au moment du partage de l'après-guerre, était désuète pour une grande part dès le début. On estime à environ 30 % le nombre de navires avec plus de 40 ans d'âge dès leur acquisition en 1924. La modernisation prit longtemps le visage de l'entretien et de réparations des vieux navires, pour des montants toujours plus importants et des résultats forcément peu satisfaisants au regard du contexte concurrentiel. En même temps, la Compagnie ne dégagait pas suffisamment de bénéfices pour mener à bien sa propre politique d'investissement²⁵⁹ et, lorsque son directeur général Fišer s'adressait en 1924 et 1926 à son

²⁵⁹ Švarc indique les résultats suivants (en couronnes tchécoslovaques) : 1923 perte de 9,2 millions, en 1924 perte de 3,3 millions, 1924-1928 bénéfice cumulé pour cette période de 603 000 Kč, 1929-1932 perte de 9,75 millions, 1933-1936 bénéfice cumulé de 999 700 Kč, 1937 bénéfice de 803 000 et en 1938 bénéfice de 539 000 Kč. (In : Švarc B., *Sedmdesát pět let ... op. cit.* p. 38-39). Il s'agit de chiffres nets hors amortissements, parfois très importants. Le résultat final pour l'entre-deux-guerres serait donc une perte nette de 19,3 millions Kč due principalement aux deux premières années de fonctionnement. Les effets de la crise économique furent surmontés très rapidement. La compagnie renoua avec les bénéfices dès 1933, soit une à trois années avant le redressement des autres secteurs de transport.

Conseil d'administration pour demander la mise en place d'un plan quinquennal d'investissement, il ne fut pas suivi. La donne changea progressivement, en deux étapes : d'abord par le biais d'un investissement du Ministère des Travaux publics à l'extrême fin des années 1920 dans une petite série de cinq automoteurs et de deux remorqueurs à moteur neufs d'abord loués puis cédés à la ČPSL. Cet équipement neuf fut qualifié par Švarc comme une « rupture historique dans le développement de la construction navale » et constituait « une fierté de la Tchécoslovaquie sur l'Elbe »²⁶⁰. En effet, la vapeur cédait alors progressivement et définitivement la place aux bateaux à moteur dont la puissance permettait désormais la traction de grosses charges. Puis, enfin, la Compagnie put acheter entre 1933 et 1937 une dizaine de gros automoteurs de 1000 t de charge utile chacun²⁶¹.

Ensuite, le rapprochement entre la ČPSL et la ČPSO. Son architecte fut l'ingénieur Antonín Hanáček (1882 – 1943). Troisième directeur de la ČPSL, en fonction depuis le 1^{er} janvier 1935, il devint le premier directeur-général commun aux deux compagnies. Il les connaissait bien et de longue date. Il était membre du Parti agraire (REP) depuis 1909 et fut appelé en 1918 par le ministre Staněk au Ministère des Travaux publics, puis en 1920 par le ministre Hotowetz au Ministère du Commerce. À ce titre, il siégeait comme représentant de l'État dans le Conseil d'administration de la ČPSL depuis 1923, soit quasiment depuis le début. Il y était chargé de veiller au respect des engagements pris par la Compagnie vis-à-vis de l'économie nationale. Etant donné qu'il siégeait également au Conseil d'administration de la ČPSO, il devint le grand spécialiste du transport fluvial tchécoslovaque. De plus, le contexte économique et politique appelant le rapprochement des deux compagnies, il était le candidat idéal au poste de directeur commun. Ses connaissances étendues dans le domaine des transports peuvent se lire aussi au fait qu'il présida entre 1936 et 1940 le Conseil ferroviaire tchécoslovaque central (ČÚRŽ).

Le rapprochement entre les deux compagnies qui constitua en 1935 le second virage majeur, était dicté par des intérêts supérieurs de l'État autant que par les intérêts particuliers

²⁶⁰ Ibid. p. 37.

²⁶¹ Švarc indique pour ces navires qui demeurèrent en service jusqu'aux années 1970 les dimensions suivantes : longueur 76,5m, largeur 10,35m, tirant d'eau (enfoncement) 190 cm. *Ibid.* Ces dimensions correspondent dans la classification européenne actuelle aux navires de la classe III (type Dortmund-Ems-Kanal, D.E.K.) et IV (type Rhein-Herne-Kanal, R.H.K.), mais présentent la particularité d'avoir un tirant d'eau bien plus faible (1,90 m par rapport aux 2,20-2,50m des automoteurs des classes III et IV) atteint grâce à une largeur supérieur (plus de 10m par rapport à 8,20m et 9,50m des classes III et IV).

des deux compagnies, bien que ce pas fût plus important pour la ČPSO comme nous allons le voir plus en détail plus loin. En ce qui concerne la ČPSL, il s'agissait surtout de renforcer sa position vis-à-vis des compagnies allemandes favorisées par le contexte politique du national-socialisme incluant le nationalisme économique et le révisionnisme des Traités de paix. La mutualisation d'une partie de la flotte et la représentation commune des deux compagnies à toutes les manifestations économiques internationales – les deux mesures majeures du rapprochement entre la ČPSO et la ČPSL – ajoutaient mathématiquement du poids en faveur des intérêts tchécoslovaques.

Enfin, le rachat de deux compagnies de navigation. Le rachat avait été programmé de longue date pour la première d'entre elles, la Compagnie de remorquage sur l'Elbe et la Vltava S. A. (*Remorkáže na Vltavě a Labi s r. o.*). En effet, comme son nom l'indique, cette compagnie proposait quasi exclusivement des services de remorquage de navires à contre-courant ou de radeaux et de bois flotté en suivant le courant. En situation de concurrence évidente avec la future ČPSL, l'État imposa le rapprochement des deux compagnies dès la création de la ČPSL en 1922 en prévision d'une fusion future. Il décida de réserver un tronçon du fleuve aux remorqueurs de cette compagnie tout en permettant à la ČPSL d'acquérir une bonne partie de son capital. La compagnie fut totalement rachetée par la ČPSL en 1936, mais continua d'exister comme acteur économique autonome jusqu'à sa nationalisation par la Tchécoslovaquie communiste en 1949.

Le second rachat ressemblait plutôt à un sauvetage économique d'une compagnie jadis prospère, spécialisée dans le transport de passagers à de courtes et moyennes distances. En effet, la ČPSL racheta en 1936 la Compagnie pragoise de navigation à vapeur (*Pražská paroplavební společnost*) dont il était déjà question ci-dessus. Cette compagnie qui s'appuyait déjà sur une belle histoire, avait connu un développement extrêmement rapide au début du 20^e siècle avec le progrès du tourisme. Ses services réservés presque exclusivement aux Pragois à la recherche de récréation au bord de l'eau et dans les forêts de la Bohême centrale²⁶²

²⁶² Les quantités de passagers transportés sur les navires de la PPS montraient l'intérêt des Pragois pour ce type de tourisme. Certains entrepreneurs individuels s'appuyaient sur l'offre de la PPS et la prolongeaient formant ainsi un véritable petit conglomérat de l'offre touristique. Il y eut classiquement les auberges et les restaurants dans les sites de destinations, mais aussi quelques offres originales comme celle de František Pecka, agriculteur devenu aubergiste, puis navigateur, habitant à Velký Vír près d'Orlík. Ce dernier proposait au milieu des années 1920 deux fois par semaine des descentes de la Vltava sur des barques à fond plat d'une contenance de 150 personnes depuis Orlík jusqu'à Štěchovice, le port terminus de la PPS. L'excursion type des Pragois pouvait alors prendre le visage suivant : départ de Prague par train le samedi matin ou en début d'après-midi jusqu'à

connurent cependant un effondrement important au cours des années 1930 du fait du cumul des effets de la crise économique, de la motorisation progressive de la société, du changement d'habitudes de ses clients, mais aussi d'un management défaillant²⁶³. Après le rachat, la compagnie retrouva une certaine prospérité, notamment pendant les années de l'occupation où le nombre de ses passagers retrouva des niveaux du milieu des années 1920 avec le maximum de 923 791 passagers en 1944²⁶⁴. Elle connut par la suite un sort similaire à la précédente - maintien de l'existence légale jusqu'à la nationalisation avec la ČPSL en 1949 – puis l'incorporation au sein de l'entreprise gestionnaire des transports publics de la ville de Prague (*Dopravní podnik hl. m. Prahy*), et enfin la renaissance sous la forme d'une société par action le 10 janvier 1992²⁶⁵.

Reprenons en conclusion ce constat de B. Švarc : « Il est compréhensible que la position de la ČPSL était compliquée du fait des objectifs que la compagnie devait atteindre pour le compte des actionnaires et de l'éclatement de la navigation fluviale sur l'Elbe entre de nombreuses compagnies. La compagnie tchécoslovaque luttait depuis le début de son activité contre la concurrence grandissante, elle cherchait son propre chemin en s'adossant au *hinterland* national, elle essayait différentes tactiques de lutte commerciale et s'efforçait de choisir de nouveaux moyens commerciaux efficaces pour élargir sa propre base. »²⁶⁶

Mirovice ; puis en deux heures de marche le touriste rejoignait le lieu d'embarquement à Orlík où il passait la nuit. Le lendemain matin (dimanche), il embarquait à bord d'une barque à fond plat et sans moteur qui le portait en 12 heures de navigation environ (selon le courant) jusqu'à Štěchovice. Là, il embarquait à 18h sur le vapeur de la PPS pour rejoindre Prague en soirée. Cf. Hubert M., *Fr. Pecka, podnikatel vltavských turistických plaveb* (F. Pecka, *Entrepreneur de la navigation touristique sur la Vltava*), In : *Labsko-Vltavská plavba, Sborník k historii lodní dopravy (La navigation sur l'Elbe et la Vltava, Revue de l'histoire du transport sur l'eau)*, Spolek přátel plavby, Děčín-Praha, 2004, pp. 53-56.

²⁶³ M. Hubert, *Dějiny plavby ... op. cit.*, p. 113.

²⁶⁴ Ibid. p. 121. Cette hausse spectaculaire du nombre de passagers – touristes a de quoi suprendre pour ces années de guerre et de privations. Le phénomène est sans doute lié aux restrictions des modes de déplacement individuels et plus lointains, combiné au fait que les Tchécoslovaques n'étaient pas partie prenante dans les combats.

²⁶⁵ Voir le site web de la compagnie : <http://www.paroplavba.cz/>

²⁶⁶ Švarc B., *Sedmdesát pět let... op. cit.* p. 29 (« *Je pochopitelné, přihlédneme-li k hlavním cílům, jež měla ČPSL z hlediska akcionářů plnit a k rozsahu a roztržitosti plavby na Labi mezi jednotlivé plavební společnosti, že postavení ČPSL bylo složité. Československá společnost zápasila od provopočátků své činnosti s rozrůstající se*

En tout état de cause, derrière l'apparence d'une entreprise capitaliste, la ČPSL était avant tout un instrument de la politique économique nationale, bénéficiant, lorsque cela était nécessaire, de largesses publiques. Cependant, en comparaison de ses consœurs ČPSD et ČPSO, elle était probablement la compagnie la plus aboutie à la fois sur le plan économique et organisationnel.

3. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Odra, S. A. » (*Československá akciová plavební společnost Oderská, ČPSO*)²⁶⁷

Alors que le dynamisme de l'Elbe était indéniable et celui du Danube en bonne voie de développement, celui de l'Odra était à construire quasiment *ex nihilo*. La *Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Odra* (ČPSO) fut créée en 1924 selon la loi n° 64/1924²⁶⁸ en associant l'État, actionnaire majoritaire, aux compagnies minières et aciéries *Vitkovické horní a hutní těžířstvo* d'Ostrava et *Báňská a hutní společnost* de Brno. Le principe de fonctionnement était le même que pour l'Elbe et le Danube, sauf que le capital initial était bien plus modeste (10 000 000 Kč) partagé entre Vítkovice (1 712 400 Kč correspondant à

konkurencí, hledala svoji vlastní cestu budovanou na národním zázemí, zkoušela různou taktiku obchodního boje a snažila se volit účinné nové komerční prostředky k rozšiřování vlastní základny »).

²⁶⁷ Sur la problématique de la ČPSO on peut consulter les travaux du prof. Jakubec (Jakubec I., *Die Oder als « tschechoslowakischer » Strom*, Prager WISOHIM, Prague, 1999, pp. 97-126 et Jakubec I., *Odra jako « československá » řeka*, Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica, Praha, 2003, pp. 179-190) lesquels contiennent une bibliographie exhaustive sur cette question. Comme dans le cas des autres compagnies, le champ de recherche est largement inexploré. Les quelques autres publications existantes, comme par exemple celle de Jaroslav Horejsek (Horejsek J., *Oderská plavební společnost v meziválečném období (La compagnie de navigation sur l'Odra dans l'entre-deux-guerres)*, In : Slezský sborník, 1971, N°3, pp. 253-260) ou de Bohumil Švarc (Švarc B., *Sedmdesát pět let Československé plavby labské (Soixante-quinze ans de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe)*, Děčín, Čs. plavba labská 1997, 159 p.) sont déjà anciennes et ne correspondent généralement pas ou peu aux standards de la recherche historique actuelle. Cependant, vu le faible nombre de publications, et malgré leurs lacunes et insuffisances éventuelles, ces travaux figurent parmi les références.

²⁶⁸ Loi modifiée par la loi n° 136/1928 du 13 juillet 1928.

17,124 % du capital), Brno (1 087 600 Kč, 10,876 %) et l'État²⁶⁹. Avec ses 72 % du capital, l'État était donc largement majoritaire, même s'il laissait, comme dans le cas des autres compagnies « tchécoslovaques » de navigation le management aux mains des autres associés²⁷⁰. Cette première répartition de capital connut deux évolutions notables – la disparition, puis le retour de la compagnie minière de Vítkovice entre 1926 et 1927, puis la présence au capital entre 1927 et 1930 du manufacturier de chaussures Baťa.

La Compagnie disposait en 1926 de 83 navires développant 5 516 ch de puissance et disposant d'un poids utile de 33 983 t²⁷¹. La Compagnie fut la seule entreprise tchécoslovaque active sur ce fleuve. Elle s'associa à l'*Ostreederei* allemande²⁷² afin de pratiquer la navigation essentiellement sur la portion allemande du fleuve. En effet, la courte portion tchécoslovaque internationalisée (23 km de l'embouchure de l'Opava jusqu'à la frontière) ne possédait pas des conditions hydrologiques permettant la navigation commerciale régulière. À ce lourd handicap initial s'ajoutait un autre, tout aussi sérieux qu'imprévisible, celui de la concurrence poussée à son extrême des chemins de fer allemands et polonais. En effet, la rivière Odra était censée acheminer en premier lieu le minerai suédois depuis le port maritime de Stettin vers les hauts fourneaux tchécoslovaques d'Ostrava et Brno (d'où l'intérêt des compagnies minières dans sa création). Or, une lutte tarifaire eut lieu pendant la première décennie de l'entre-deux-guerres entre les compagnies publiques des chemins de fer polonais (PKP) et allemands (DRG) et le transport fluvial dans le but de capter le trafic depuis les ports de la Baltique

²⁶⁹ Chiffres cités selon Horejsek J., *Oderská plavební...*, *op. cit.*, p. 255, note n° 14. Horejsek se réfère aux archives de la Banque nationale, fonds de la *Živnostenská banka/Oderská plavební společnost*.

²⁷⁰ En effet, le Conseil d'administration était composé de neuf membres – quatre pour Vítkovice, trois pour l'État, un pour Brno et un pour la Compagnie de l'Elbe. Il avait à sa tête un directeur élu, en l'occurrence le directeur de la compagnie de Vítkovice, Ing. Sonnenschein. Le Comité exécutif restreint comptait cinq membres – en plus du directeur, il y avait deux membres pour la compagnie de Vítkovice et deux pour l'État. Cette apparente supériorité de la Compagnie de Vítkovice s'explique par le fait qu'à elle seule elle pouvait remplir les bateaux. Elle était aussi la seule à posséder l'expérience du transport fluvial sur l'Odra.

²⁷¹ *10 let*, *op. cit.*, p. 228.

²⁷² L'*Ostreederei* était certes une société allemande, mais en réalité une filiale de la compagnie minière tchécoslovaque de Vítkovice. Elle avait été créée pendant la Grande Guerre pour faire face à la politique de regroupement forcé et de monopolisation du transport fluvial dans le contexte de l'économie de guerre dirigée qui aurait entraîné pour Vítkovice une perte totale du contrôle sur l'approvisionnement de ses usines en minerai suédois. À partir du moment où la Compagnie de Vítkovice s'investit dans la ČPSO, la convergence d'intérêts était devenue une évidence entre les deux compagnies.

polonais, notamment Gdansk et Gdynia²⁷³. Les volumes à acheminer en ČSR étaient de l'ordre de 3 millions de tonnes de minerais de fer suédois par an. Les tarifs ferroviaires baissèrent à un niveau tel que le transport fluvial sur l'Odra devait se faire à perte (en 1927 les recettes de la Compagnie furent divisées par 10, voir le tableau ci-dessous), sous la menace permanente de banqueroute de la compagnie de navigation. Le Ministère du Commerce, en charge du dossier brûlant de la ČPSO, dut intervenir pour assainir les comptes plombés de dettes et proposa en dernier recours une fusion avec la ČPSL (voir les deux tableaux ci-après).

Tableau n°8 : Résultats financiers de la *Compagnie de navigation tchécoslovaque sur l'Odra* (1925-1927)

Année	Recettes	Dépenses	Résultat
1925	1 278 000	1 796 000	- 518 000
1926	1 523 000	1 643 000	- 120 000
1927	176 000	1 473 000	- 1 297 000

Source : *10 let..., op. cit.*, p. 231 (chiffres arrondis).

²⁷³ Ce qui expliquait en partie le développement du transport fluvial sur l'Odra, c'était la proximité du bassin de grande consommation de Berlin. On exportait le charbon tchécoslovaque et au retour on chargeait le minerai de fer nordique à Stettin. Avec le redécoupage politique la donne changeait. La *Reichseisenbahngesellschaft (DRG)*, puis les Polonais proposèrent des tarifs ferroviaires si bas, que la voie fluviale se ruinait petit à petit (p. e. Gdansk-Vítkovice Kč 53,60/tonne de minerai de fer ; Stettin-Vítkovice Kč 68,48 par DRG et Kč 66,40 par transport combiné rail-voie d'eau). De plus, le port Gdansk-Gdynia offrait de meilleures conditions de mouillage par rapport à Stettin (jusqu'à 8,50 m de profondeur – Stettin seulement 6,50 m). Cf. Dr. Václav Pártl, *Oderská plavba v zápase existenčním* (La navigation sur l'Odra dans la lutte existentielle), HP 13/1928.

Tableau n°9 : Un aperçu sur les résultats financiers de la *Compagnie de navigation tchécoslovaque sur l’Odra* 1924-1935

Année	Bénéfices	Pertes	Perte cumulative après le report du résultat précédent
1924	-	501 959	-
1925	-	517 239	1 019 199
1926	-	119 389	792 088*
1927	-	1 583 581**	2 375 088
1928	742 589	-	1 633 080
1929	-	1 752 840	3 385 920
1930	-	290 875	3 676 795
1931	-	597 192	3 283 988*
1932	-	1 448 774	4 732 762*
1933	-	1 101 400	5 834 162*

Source : *Compass. Finanční ročenka 1935*, Praha, 1935, p. 1480, cité par I. Jakubec in : *Die Oder als...*, *op. cit.*, p. 116.

*Le tableau présente quelques incohérences dans le calcul des pertes cumulées : En effet en 1926 le chiffre devrait être 1 138 588. Pour les années suivantes, il faudrait ajouter 346 500 (soit 1 138 588 – 792 088). À partir de 1931 les pertes devraient correspondre à 4 273 987 en 1931, 5 722 761 en 1932 et 6 824 161 en 1933.

**Ce chiffre ne correspond pas à celui annoncé pour l’année 1927 dans le tableau précédent.

Ces résultats financiers manifestement décevants ne l’étaient pas tant que ça pour les deux actionnaires privés de la ČPSO. En effet, il était de leur intérêt que le minerai leur soit acheminé au tarif le plus bas possible. La lutte tarifaire entre les deux compagnies de chemin de fer (DRG et PKP) et leur propre compagnie de transport fluvial garantissait ce tarif bas permanent. Par conséquent, ils se désolidarisèrent en quelque sorte du résultat « net » de la ČPSO et cela d’autant plus facilement que ses dettes étaient épongées en grande partie par l’État, l’actionnaire majoritaire. En définitive, en couvrant systématiquement le déficit de la compagnie, l’État subventionnait indirectement ses grandes entreprises moraves de métallurgie.

Le destin de la compagnie, sa viabilité économique, était étroitement lié au destin du fleuve, à son statut international et à sa navigabilité. Selon la décision de l'arbitre américain Hines du 6 juin 1922, la ČSR avait le droit d'utiliser pour les besoins de sa navigation un quai de 350 m dans la ville allemande de Cosel/Kozle, représentant le port le plus en amont du fleuve, donc situé au plus près de la frontière tchécoslovaque. Les quartiers d'hiver de la flotte de la ČPSO se trouvaient à Opole/Oppeln, également en Allemagne. Cette situation où la ČSR devait avoir recours à la puissance voisine pour héberger sa flotte et assurer le transbordement de ses marchandises, était considérée comme provisoire. En effet, l'objectif du gouvernement consistait en la canalisation rapide de la partie haute du fleuve pour créer le port d'attache, la porte tchécoslovaque de l'Odra dans la ville de Bohumín (Oderberg). Cependant, cet objectif devait trouver l'appui auprès des instances allemandes afin de mener à bien les travaux d'aménagement du tronçon Cosel-Bohumín. L'Allemagne n'opposait pas d'objections à ce principe, le liait cependant à la réalisation d'un autre projet d'envergure, à savoir le lancement du projet de canal reliant l'Odra à l'Elbe et au Danube (le projet « LOD », cf. infra)²⁷⁴. Ce projet avait un avenir incertain tandis que la Commission internationale de l'Odra (CIO) peinait pour se faire reconnaître le même rôle que ses pairs sur l'Elbe et le Danube. En effet, depuis la proclamation de l'internationalisation du fleuve par les Traités de paix cette décision était toujours en attente d'exécution par l'intermédiaire d'un acte de navigation. La situation était de fait bloquée par l'attitude critique, voire hostile, pour des raisons différentes de l'Allemagne et de la Pologne.

Depuis le début, l'État polonais ne voulait pas reconnaître l'internationalisation de deux affluents polonais de l'Odra (Varta/Warthe et Noteč/Netzte). Son attitude bloqua immédiatement les travaux de la CIO c'est pourquoi cette dernière se retourna en janvier 1924 à la recherche d'un recours à l'amiable auprès de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations, mais dont les recommandations publiées en début d'année 1925 ne furent pas davantage reconnues par la Pologne. Enfin, la CIO dut s'adresser à la cours de justice internationale de la Haye qui confirma le 10 septembre 1929 l'internationalisation des deux affluents de l'Odra, décision non moins contestée par la Pologne. Cette attitude hostile à l'internationalisation du fleuve fut par

²⁷⁴ « *Das deutsche Interesse auf den Ausbau des Oder-Donau-Kanals bestätigte der deutsche Gesandte Einsenlohr im Gespräch mit Dr. E. Beneš im Oktober 1936.* » In : Jakubec I., *Die Oder als...*, op. cit., p. 103. M. Jakubec s'appuie sur la source suivante : *Der Gesandte in Prag Einsenlohr an das Auswärtige Amt*, Prag, 17. Oktober 1936, in: Akten zur deutschen auswärtigen Politik; Serie C; Bd. V/2; 1977; Dok. Nr. 614, S. 1035.

ailleurs poursuivie après la Seconde Guerre mondiale lorsque la Pologne dont les frontières occidentales furent déplacées vers l'ouest de sorte que le cours de l'Odra se situa entièrement sur son territoire, déclara le fleuve comme « purement national ». Confrontée à cette difficulté diplomatique récurrente la ČSR abandonna progressivement après la Seconde Guerre mondiale la navigation sur l'Odra pour l'arrêter définitivement en 1957.

L'Allemagne dont l'objectif initial était d'empêcher l'internationalisation du fleuve, dut se plier à la volonté des vainqueurs de la guerre, n'obtenant que l'augmentation du nombre de sièges dans la CIO, à savoir trois au lieu d'un seul initialement envisagé. L'argument allemand, sans cesse repris, était de dire que l'Odra, sur tout son parcours navigable, se trouvait exclusivement sur le territoire allemand. Ce fut donc le tour de l'Allemagne de bloquer en 1932 les travaux de la CIO sur l'acte de navigation et de refuser en 1934 les conclusions d'un second recours à la Cour de justice internationale de la Haye. À cette date, les représentants allemands avaient déjà mis en application les directives d'Hitler de boycotter les travaux de la Commission en attendant la révision complète des Traités de paix²⁷⁵. Malgré ces blocages administratifs de la CIO et l'absence d'un acte de navigation, la navigation fluviale se passait sans heurts sans toutefois pouvoir bénéficier d'un cadre juridique aussi sécurisant et confortable que celui qui régissait la navigation sur l'Elbe et le Danube.

²⁷⁵ « Deutschland ist zur Zeit in der Kommission; die während der 16 Jahre ihres Bestehens keinerlei sachliche Arbeit im Interesse der Oderschiffahrt geleistet hat; nicht mehr vertreten. [...] Es wird beabsichtigt; bei sich bietender Gelegenheit diese Stellungnahme und das praktische Ausscheiden Deutschlands aus der Kommission; gegen das ein ernstlicher Widerspruch nicht zu erwarten ist; auch öffentlich bekanntzugeben. » In : ADAP; Serie C, Bd. V/2; Anmerkung der Herausgeber, p. 41; cité par Jakubec I., *Die Oder als...*, op. cit., p. 104.

Carte n°10 : La voie d'eau de l'Odra avec des réservoirs d'eau et des canaux de raccordement
(*Oderská vodní cesta se zásobovacími nádržemi a připojené průplavy*)



Source : Zpr. VST n° 29/1937 (légende traduite par nos soins).

La grande spécificité de la ČPSO qui la distinguait nettement non seulement des autres compagnies de navigation « tchécoslovaques », mais aussi tout simplement de toutes les entreprises de transport « publiques » tchécoslovaques, fut son imbrication étroite avec l'économie allemande. Tout d'abord, elle exerçait son activité exclusivement à l'étranger, c'est-à-dire en Allemagne, bien que sur un fleuve internationalisé. En l'absence d'un acte de navigation, cette internationalisation restait au demeurant théorique. Elle transportait par

ailleurs en majorité des biens allemands. Ses chargements étaient en effet constitués d'environ 60 % de marchandises allemandes dans le trafic vers l'amont et de 80 % vers l'aval. À cela s'ajoute ensuite le fait que ses ports d'attache et d'hivernage et ses docks de réparation étaient tous situés en Allemagne. La compagnie conclut en outre des associations économiques avec deux entreprises allemandes – l'*Ostreederei* de Stettin pour l'exploitation fluviale et les transbordements à Stettin²⁷⁶ et l'*Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft GmbH* à Opole, son port d'hiver, pour le transbordement de marchandises. Enfin, elle comptait au nombre de ses employés une écrasante majorité d'Allemands d'Empire, à savoir pour l'année 1925 sur 304 employés 298 (soit 98 %) étaient Allemands²⁷⁷.

L'imbrication économique étroite entre la ČPSO et le milieu économique allemand était facilitée par plusieurs facteurs ce qui explique qu'aucun conflit majeur ne put lui être directement imputé au cours de l'entre-deux-guerres. Le plus important, mis à part le garde-fou des Traités de paix, consistait en la convergence d'intérêts entre les activités de la compagnie et les intérêts économiques allemands. En effet, en tant qu'opérateur de transport de biens allemands et tchécoslovaques, la ČPSO dynamisait le transport sur l'Odra dans un environnement géoéconomique tendu, en réalité aux frais de la Tchécoslovaquie. Par rapport à l'avant-guerre, le trafic sur l'Odra avait considérablement baissé²⁷⁸ du fait des modifications de la carte géopolitique en Europe centrale et la présence tchécoslovaque sur le fleuve y amenait un trafic qui aurait pu sans cela emprunter d'autres chemins et transiter par exemple par la Pologne. La compagnie était aussi pourvoyeuse d'emplois soit directement (ses propres employés), soit indirectement (dans les ports, les docks etc.). Enfin, par son existence même, elle entretenait l'espoir de la construction du canal Elbe-Odra-Danube projet auquel l'Allemagne était tout à fait favorable. En retour, la compagnie reçut à plusieurs reprises l'assurance des pouvoirs publics allemands d'un traitement égal à celui dont bénéficiaient les

²⁷⁶ L'*Ostreederei* était une compagnie allemande créée avec une contribution du capital tchécoslovaque, à savoir celui du *Vitkovické horní a hutní těžířstvo*, qui était par ailleurs l'un des actionnaires de la ČPSO. L'*Ostreederei* était plus petite et plus ancienne que la ČPSO. Créée en 1918, elle comptait en 1925 cinq vapeurs, dix péniches à moteur et un bateau de docks à comparer avec les neuf vapeurs, 72 péniches à moteurs et neuf bateaux de docks de la ČPSO la même année. Chiffres donnés par I. Jakubec, *Die Oder als...*, *op. cit.*, p. 112.

²⁷⁷ « *Als erfolglos kann die Bemühung um die Erhöhung der Zahl tschechoslowakischer Angestellten bezeichnet werden.* » In : I. Jakubec, *Die Oder als...*, *op. cit.*, p. 110.

²⁷⁸ D'après les estimations de I. Jakubec (*Die Oder als...*, *op. cit.*, p. 100), le trafic sur le fleuve n'a, au cours de l'entre-deux-guerres, jamais atteint le niveau de l'avant-guerre. Au mieux, en 1936, il aurait atteint 80% de ce niveau.

entreprises allemandes. Ce fut le cas à au moins deux reprises – au cours de la Grande crise économique lorsqu’apparut la devise nationaliste « *deutsche Ware gehört auf deutsche Schiffe* » et au moment de la révision du Traité de Versailles. Une symbiose s’était par ailleurs développée entre la ČPSO et ses deux compagnies associées pour assurer les intérêts tchécoslovaques grâce aux droits acquis par les compagnies allemandes du fait de leur nationalité. En retour, la ČPSO supportait souvent seule les pertes du consortium, pertes épongées par l’État tchécoslovaque...

Pourtant, cette situation symbiotique n’était pas toujours considérée avec bienveillance du côté du Ministère du Commerce, la tutelle de la ČPSO. Ce dernier se prononça par ailleurs dès 1932 afin d’assainir durablement la compagnie en faveur de l’adossement à la consœur ČPSL. Ce plan trouva un écho favorable auprès des deux directions et put être réalisé progressivement à compter de 1935, grâce aussi à l’existence d’infrastructures communicantes, à savoir grâce au réseau de canaux reliant les cours d’eau de l’Odra et de l’Elbe (voir la carte *supra*). En effet, les deux réseaux fluviaux convergeaient pour n’en créer qu’un seul permettant ainsi la mutualisation des navires et l’expédition croisée de marchandises. À partir de ce moment, on put même imaginer la fusion des deux compagnies, mais cette solution sérieusement envisagée par le Ministère du Commerce tchécoslovaque fut abandonnée de peur de remettre en cause le statut international de l’Odra. La coopération des deux compagnies revêtit alors plusieurs aspects résumés en onze points par le directeur de la ČPSO E. Bendel : maintenir une indépendance légale de chaque compagnie, mais créer une direction commune ; créer une représentation commune à tous les événements nationaux ou internationaux ; négociation commune avec les représentants des groupements économiques allemands ; une politique d’acquisition de marchandises et une tarification communes ; une politique de transport commune ; coopération avec le Ministère des Chemins de fer ; prise en considération des intérêts et des besoins du commerce et de l’industrie tchécoslovaques ; mutualisation des flottes et enfin la négociation commune pour l’agrandissement des flottes et l’obtention des subventions²⁷⁹. Ce programme complet et ambitieux commença à être mis en œuvre dès 1935 notamment par la nomination d’un directeur unique aux deux compagnies. La représentation commune vis-à-vis de tiers fut aussitôt possible et la mutualisation notamment des navires et de leurs équipages réalisée. En revanche, la politique de transport sous ses

²⁷⁹ Cité par I. Jakubec in : *Odra jako..., op. cit.*, p. 183.

différents aspects (tarification, acquisition, investissements) progressait lentement et fut interrompue par la guerre.

Malgré les résultats commerciaux peu flatteurs et l'obligation de s'associer à la ČPSL, la ČPSO démontra sur le plan opérationnel une bonne vitalité (cf. le tableau et le graphique récapitulatifs ci-après). Elle sut jouer un rôle reconnu en tant qu'opérateur de transport avec cette particularité que nous souhaitons souligner une seconde fois, d'être une entreprise tchécoslovaque dont la quasi totalité des activités se déroulait à l'étranger au profit de clients étrangers. La qualifier d'entreprise « européenne » ne serait donc pas déplacé.

Tableau n°10 : Le transport de la ČPSO (1913) 1924-1937 (en tonnes)

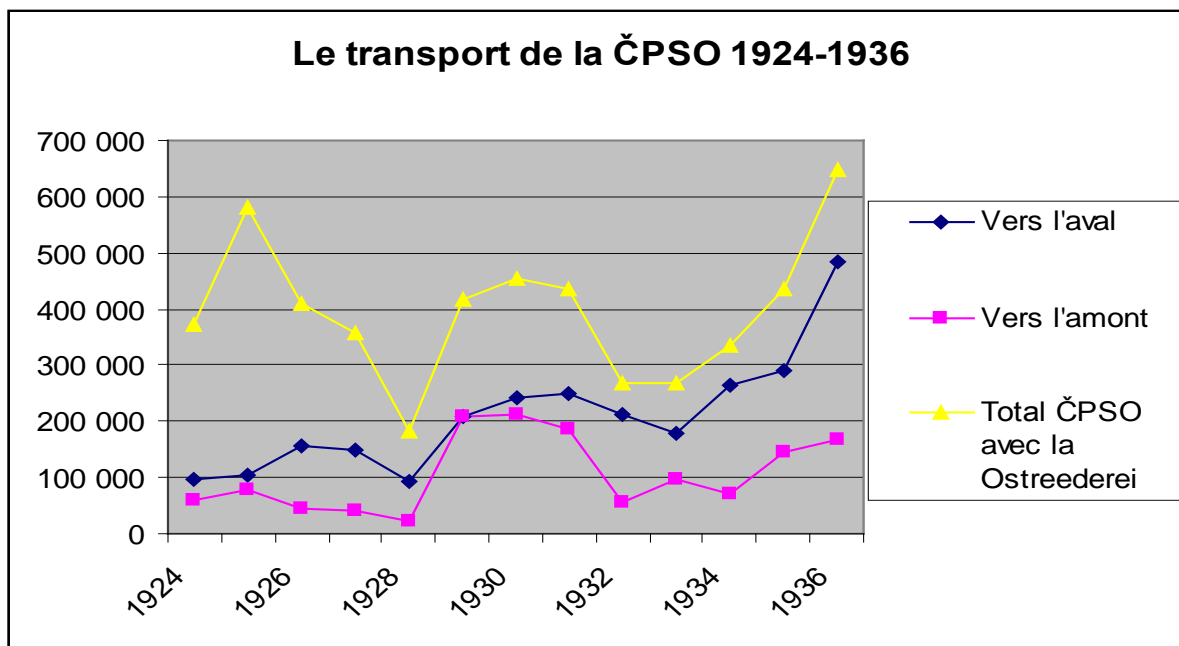
Année	Vers l'aval	Vers l'amont	Total ČPSO	Total ČPSO et Betriebsgemeinschaft avec l'Ostreederei GmbH
1913 x)	17 000	696 000	713 000	
1924	96 085	58 270	154 355	372 800
1925	105 381	78 897	184 277	582 600
1926	155 089	43 133	198 222	409 000
1927	148 474	39 196	187 670	357 000
1928	94 334	24 171	118 505	182 611
1929	209 829	207 119		416 948
1930	241 354	211 129		452 483
1931	248 930	185 129		434 059
1932	210 470	55 892		266 362
1933	179 687	97 399		267 086
1934	262 856	71 049		334 905
1935	290 979	144 624		435 603
1936	483 180	165 724		648 904
1937				677 000

x) estimation

Source : Jakubec I., *Die Oder als "tschechoslowakischer" Strom*, Prager WISOHIM, Prag, 1999, pp. 97-127, ici p. 126

I. Jakubec détaille ses sources originales et indique les écarts par rapport à certains chiffres, signalés ici par les caractères gras.

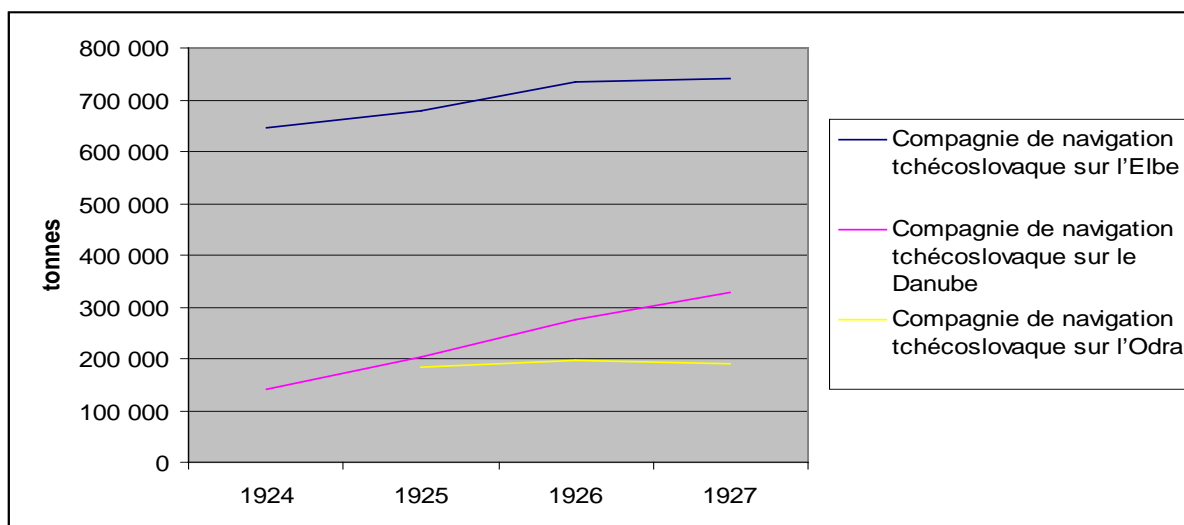
Graphique n°2 : Le transport de la ČPSO (1913) 1924-1937



Conclusion : Vers une convergence intermodale naturelle entre le rail et la voie d'eau ?

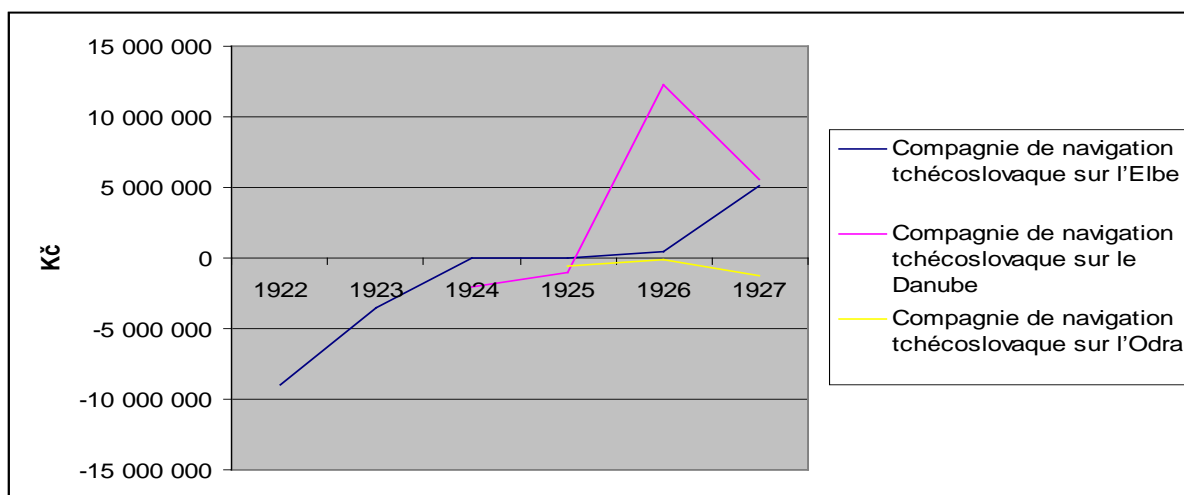
Comme l'illustrent les deux graphiques ci-dessous, une évidence s'impose à l'étude des trois compagnies de navigation « tchécoslovaques », à savoir que les conditions initiales et donc le potentiel de leur développement étaient inégaux.

Graphique n°3 : L'évolution du transport de marchandises des Compagnies tchécoslovaques de navigation (1924-1927)



Source : *10 let..., op. cit.*, p. 231.

Graphique n°4 : L'évolution du résultat financier des Compagnies tchécoslovaques de navigation (1922-1927)



Source : *10 let..., op. cit.*, p. 231.

D'un côté il y avait deux compagnies dont les bases reposaient sur des éléments relativement prospères sur l'Elbe et le Danube, de l'autre la compagnie de l'Odra qui ne réussit jamais à gagner une rentabilité suffisante pour pouvoir prétendre exister durablement sur le plan économique sans subsides publics. Cela ne signifie pas que les deux premières

compagnies ne rencontraient pas de problèmes. En effet, l'État dût revoir ses relations avec les compagnies dès 1929 en élaborant la loi n° 53/1929, du 22 mars 1929 modifiant la loi 188/1922 portant sur le rapport de l'administration tchécoslovaque aux compagnies de navigation sur l'Elbe et le Danube. L'article 2 de la loi stipulait notamment que « Le gouvernement est autorisé à accorder à ces compagnies le cas échéant, en particulier si cela s'impose du point de vue de l'intérêt général, des subventions et autres avantages facilitant la navigation. Ce faisant, le gouvernement peut se réserver l'influence sur la définition des tarifs, sur celle des lignes de navigation, de même que sur la politique de recrutement et imposer des actes et des services au bénéfice de la puissance publique. »²⁸⁰ Cette formulation prouve bien la nécessité de l'interventionnisme de l'État pour soutenir la navigation fluviale, trop aléatoire à tous points de vue, y compris pour des raisons de politique extérieure²⁸¹. Elle renforçait encore la position de l'État au sein des compagnies. En même temps, et à la décharge des compagnies, il faut souligner le fait que l'État dont le poids dans le capital était prépondérant et dont les représentants bien que minoritaires aux Conseils d'administration pouvaient peser sur les choix économiques des compagnies, ne se privait pas de poursuivre une politique « d'intérêt général » bien souvent en contradiction avec une recherche de profit de ses autres associés²⁸². Le résultat de ces tensions entre les deux logiques amena par exemple la Compagnie minière de Vítkovice à sortir, certes provisoirement, du capital de la ČPSO en 1926, de même que le manufacturier Baťa à quitter la compagnie définitivement en 1930. Cette sortie de Baťa était inévitable vu que ses ambitions de rationalisation commerciale de la ČPSO étaient en opposition frontale avec les raisons « tactiques » de l'État tchécoslovaque, à

²⁸⁰ Cf. la loi n° 53/1929, du 22 mars 1929 art. 2 (Čl. 2: « *Vláda se zmocňuje, aby těmto plavebním společnostem poskytla v případech zřetele hodných a zejména, vyžaduje-li toho obecný zájem státní, příspěvky, podpory a výhody k provozování plavby. Při tom může si vláda vyhradití vliv na určování dopravních sazeb, na ustanovení plavebních linií a na jejich provoz, jakož i na přijímání zaměstnanců a vymínití si úkony a služby pro státní a jiné veřejné účely.* »).

²⁸¹ « Les craintes initiales des cercles gouvernementaux au sujet des difficultés liées aux échanges commerciaux avec l'Allemagne, exprimées à travers la participation étatique dans les fondations des compagnies de transport sur l'Elbe et l'Odra, n'ont pas été confirmées. Le commerce se déroulait relativement indépendamment des circonstances politiques. » in : Jakubec I., Kubů E., *Námořní přístavy ...*, op. cit., p. 246 (« *Původní obavy hradních a vládních kruhů z potíží obchodního styku s Německem, jejichž výrazem byla i státní účast na zakládání dopravních společností labské a dunajské se nepotvrdily. Obchod se realizoval relativně nezávisle na poměrech politických.* »).

²⁸² Cf. Horejsek J., *Oderská plavební...*, op. cit., p. 257.

savoir, grâce à l'existence seule de la compagnie indépendamment de ses résultats économiques, « nous protéger du monopole de la navigation à vapeur allemande »²⁸³. Un autre exemple du même ordre est celui des banques actionnaires de la ČPSL qui conditionnaient le rapprochement de la compagnie avec la ČPSO voulu par l'État en 1935 par une garantie spécifique de ce dernier que les comptes de la ČPSL ne seraient pas alourdis par les déficits de la consœur....

En ce qui concerne les rapports rail/voie d'eau, ils furent, en apparence du moins, bien plus harmonieux que ceux observés entre le rail et la route. En effet, la voie d'eau fut d'emblée désignée comme un complément au réseau ferroviaire national surchargé et conçue comme son prolongement naturel vers l'étranger²⁸⁴.

Au moment des premiers bilans de la toute jeune république et à l'occasion de la mise en place du Conseil ferroviaire tchécoslovaque central (ČÚRŽ) en 1921, on parlait au Ministère des Chemins de fer du transport sur l'eau en ces termes : « La politique tarifaire des chemins de fer d'État s'efforce entre autre de faciliter l'utilisation de la voie d'eau, en premier lieu de l'Elbe, de la Vltava et du Danube. L'administration publique des chemins de fer ne voit pas dans la voie d'eau une concurrence, mais un complément bienvenu. Sans nul doute, certains types de marchandises en vrac pour lesquelles la vitesse du transport n'est pas

²⁸³ In : *Baťa a Oderská paroplavební*, HP 29-30/1928 (« Čs. OPS získal v posledním roce nového člena-podílníka, Tomáše Baťu. Hned při vstupním svém projevu na poslední valné hromadě společnosti zdůraznil nejtýpější český průmyslník, že chce pracovat k tomu, aby se hospodaření spol. zlepšilo, aby přestala vykazovat své pravidelné schodky a aby se z ní stal zdravý, výdělečný podnik. Přáli bychom si, aby i na tomto poli setkala se práce Baťova s plným zdarem, tak jako tomu bylo dosud se vším, nač Baťa sáhl. Přes to však je zajímavé, že tentokrát jsou hlasy zpracovaných odborníků velmi skeptické. Poukazuje se zejména na to, že Čsl. OPS nebyla nikdy s výdělečným úmyslem zakládána, nýbrž s úmyslem spíše, řekli bychom, taktickým, aby totiž ČSR nebylo vysazeno tarifnímu diktátu německých paropl. spol. Poukazuje-li se dnes k tomu, že stát a soukromí podílníci musí až dosud ročně určité sumy na svoji oderskou paropl. dopláceti, bylo by na druhé straně zajímavé uvážit, jaké úspory nám vzniknou z toho, že jsme tak chráněni proti monopolu říšsko-něm. paroplavy. »)

²⁸⁴ Le directeur de la ČPSL A. Hanáček qualifia le rapport Rail/Voie d'eau tchécoslovaque ainsi : « ...la voie d'eau, en ce qui concerne le transport vers l'étranger, est clairement le prolongement idéal de nos chemins de fer... le transport sur l'eau ne concurrence pas les chemins de fer, il les complète utilement. ... c'est une continuation des chemins de fer tchécoslovaques derrière nos frontières.... ». Ing. A. Hanáček, *Říční plavba v československém dopravním systému*. In : *Doprava v životě republiky*, za redakce dr. ing. Karla Kříže vydalo svým nákladem jako zvláštní přílohu k číslu ze dne 27. prosince 1937 a jako samostatnou knižní publikaci Právo Lidu., ici p. 8.

décisive, peuvent de manière très avantageuse être transportées sur de grandes distances sur la voie d'eau qui peut ainsi devenir une base pour certains types d'industries. De nos jours notamment, lorsque les chemins de fer négligés par l'ancienne administration autrichienne ne sont pas encore en état permettant de répondre aux exigences de notre industrie très développée, dont les demandes possèdent dans certaines branches d'activité un caractère saisonnier prononcé, la coopération de tous les moyens de transport en particulier des chemins de fer et de la voie d'eau est indispensable. »²⁸⁵ Cette affirmation pourtant en apparence favorable à la voie d'eau renferme néanmoins de nombreuses restrictions : « certains » types de marchandises seront *a priori* prédestinés pour emprunter la voie d'eau, essentiellement sur de « grandes distances », de manière « saisonnière » et, surtout, en attendant la rénovation du réseau ferré...

Pourtant la conception de la coopération rail/voie d'eau reposait déjà sur un siècle d'expérience intermodale développée grâce aux compagnies minières et ferroviaires sur l'Elbe²⁸⁶, ce qui confirme la thèse de Bruno Marnot que les ports étaient les premiers nœuds intermodaux de l'histoire²⁸⁷. Capitalisant sur cette expérience, l'État mit en place « une union

²⁸⁵ *Tarifní politika státních drah*, in : Tribuna du 1^{er} avril 1921 (« *Tarifní politika státních drah mimo jiné snaží se, aby usnadnilo se pokud možno používání vodních cest, v první řadě Labe, Vltavy a Dunaje. Státní správa žel. nevidí ve vodních cestách konkurenci, nýbrž vítaný doplněk. Není pochyby, že jisté druhy hromadného zboží, kde rychlost doprav není rozhodující, mohou velmi výhodně na velké vzdálenosti býti dopravovány po cestách vodních, jež mohou tak dopravně utvořiti basi pro jisté druhy průmyslu. Zejména v dnešní době, kdy dráhy bývalou rakouskou správou zanedbané nejsou dosud upraveny tak, aby stačily všem požadavkům našeho velice rozvinutého průmyslu, které v některých odvětvích jsou vyslovně sezonního rázu, jest spolupráce všech dopravních prostředků zejména železnic a vodních cest, nezbytnou.* »).

²⁸⁶ Un trafic très intense de lignite depuis les bassins miniers de la Bohême du nord fut développé grâce au support logistique de plusieurs petites, mais prospères, compagnies ferroviaires vers les ports fluviaux sur le cours de l'Elbe, en premier lieu Děčín et Ústí nad Labem. Le lignite était principalement destiné à l'exportation vers la Saxe et le nord de l'Allemagne. On estime les volumes exportés à 1,5 millions de tonnes par an au début du 20^e siècle.

²⁸⁷ Bruno Marnot insiste sur deux notions essentielles concernant l'intermodalité : d'une part la rupture de charge (discontinuité) et d'autre part le prolongement du voyage (continuité). Il isole également trois facteurs qui déterminent l'avenir d'un port : l'espace disponible, le dynamisme des opérateurs de transport et celui des institutions politiques. Cf. Marnot B., *La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du 19e siècle à 1934*, Etude présentée à l'occasion du colloque de l'Action COST 340 de Lisbonne les 24 et 25 mai 2002, Bordeaux-Lisbone, 17 p.

de transport particulière »²⁸⁸ entre les trois compagnies de navigation fluviale semi-publiques (« mixtes ») et la ČSD, héritière des compagnies de chemins de fer nationalisées. Son but était « de créer grâce à la politique de tarif de transbordement des conditions nécessaires pour assurer la coopération avec la navigation fluviale »²⁸⁹. Cette formulation indique que le geste commercial en quelque sorte venait des chemins de fer vers la navigation fluviale et non le contraire. En définitive, cet effort particulier des chemins de fer s'ajoutait à la longue liste des « services » rendus par ce mode de transport à la collectivité. Ceci n'empêche pas que la tentative d'établir durablement une coopération entre le rail et la voie d'eau, grâce notamment à une unification et une simplification tarifaires²⁹⁰, eut ses succès comme en témoigne l'histoire, anecdotique certes du point de vue économique, mais significative dans la construction d'un système logistique complexe, des pruneaux de Bosnie²⁹¹. Ces pruneaux secs étaient transportés sur le Danube jusqu'à Bratislava, puis acheminés par chemin de fer jusqu'aux ports sur l'Elbe, pour enfin quitter la ČSR à destination des pays nordiques. Le bénéfice de cette opération reposait sur la capture durable d'un transport répétitif sur la longueur maximale de son trajet, confirmant la ČSR dans sa volonté d'être un pays de transit centre-européen privilégié. De plus, ce transport fut baptisé « LOD – transport » associant symboliquement les trois fleuves Elbe/Labe – Odra et Danube. Il créait ainsi un support économique réel au projet de canal reliant les trois fleuves. Nous allons consacrer à ce sujet un paragraphe spécifique, tant il incarne un élément identitaire et politique fort des pays tchèques et de la Tchécoslovaquie d'hier comme d'aujourd'hui.

Pour créer puis renforcer la coopération rail/voie d'eau, l'État possédait tous les atouts nécessaires : sa participation capitalistique majoritaire aux compagnies de navigation et sa compagnie des chemins de fer ČSD. Pourtant, derrière les bonnes intentions, la mise en place de la coopération semble avoir pris un certain temps, s'accéléralant véritablement au milieu des années 1930 avec la prise de conscience de la fragilité générale du système de transport. En

²⁸⁸ *10 let..., op. cit.*, p. 29 (« *zvláštní dopravní svaz* »).

²⁸⁹ *Ibid.* (« ... *československé státní dráhy, berouce po celou dobu náležitý ohled na plavební podniky československé na řekách mezinárodních vytvořily svou politiku překladištních tarifů potřebné podmínky ke spolupráci s dopravou říční.* »).

²⁹⁰ L'unification tarifaire entre le tarif rail/voie d'eau sur l'aire danubienne et sur l'aire elbienne eut lieu le 15 août 1928.

²⁹¹ Ce trafic n'était peut-être pas si anecdotique que cela, car les documents de transport de la Compagnie du Danube furent, pour ce type de marchandise, négociés à la Bourse de Hambourg. Cf. *10 let ..., op. cit.*, p. 229

effet, le directeur général commun de la ČPSL et de la ČPSO, A. Hanáček, s'il se félicitait en 1937 de la « coopération amicale de la navigation avec les chemins de fer », déplorait néanmoins, bien qu'indirectement, sa mise en œuvre tardive²⁹². D'après lui, les acteurs économiques tchécoslovaques, sphères publique et privée confondues, auraient pendant des années privilégié l'obtention de tarifs bas à l'exportation grâce à une lutte sans merci livrée par les différents acteurs de transport étrangers (les chemins de fer allemands DRG, polonais PKP, autrichiens et les compagnies de navigations étrangères) où les compagnies de navigation tchécoslovaques devaient s'aligner sur des tarifs très bas ne leur permettant pas d'une part de dégager des bénéfices substantiels (voire de bénéfices tout court), et surtout, d'autre part, empêchant totalement le déploiement d'une politique d'investissement et de renouvellement des flottes correspondant à l'évolution du marché et de la technologie.

Une mise en place plus rapide et plus efficace de la coopération rail/voie d'eau était aussi dans l'intérêt des ČSD qui pouvaient raisonnablement espérer capter sur des distances plus longues le transport de marchandises depuis et vers le Danube. En effet, le tarif de transbordement (*překladový tarif/Umschlagstarif*) devait favoriser le port de Bratislava au détriment de Vienne ou Linz et permettre ainsi de rallonger le trajet sur le rail tout en maintenant la totalité du parcours des marchandises aux mains tchécoslovaques (en combinant les compagnies ČSD et ČPSD)²⁹³.

Les voies d'eau représentaient des extensions du réseau de transport tchécoslovaque et, dirigées vers l'extérieur, servaient de liens entre le pays et le reste du monde. Leur importance pour l'économie était donc basée sur la quantité de marchandises que la voie d'eau pouvait acheminer et sur le bas tarif qu'elle pouvait offrir afin d'atteindre l'étranger

²⁹² Ing. A. Hanáček, *Říční plavba...*, op. cit., p. 8. Il s'agit du « tarif de transbordement direct Elbe-Danube pour le transport sur l'eau et le chemin de fer » (*Přímý tarif pro labsko-dunajskou přepravu po vodě a železnici*).

²⁹³ « *Der Donauumschlagstarif fördert unseren Hafen in Bratislava und soll diejenigen Gütertransporte, die bisher nach und von Wien, beziehungsweise Linz rollten, an sich ziehen. Tatsächlich ist dies auch zum grossen Teile gelungen. Dieser Tarif enthält im übrigen seit neuestem direkte kombinierte Schiffs- und Eb.frachtsätze, eine Einführung, die sich sicherlich bewähren wird. Dieses System kombinierter Eb.- und Schiffsfrachten wird demnächst auch auf den Elbeverkehr bis Hamburg ausgedehnt werden und die Frachtsätze werden in Kc erstellt sein. ... für die nächste Zeit recht umfangreiche Tarifarbeiten bevorstehen, speziell im direkten Tarif Cz-Italien, Ö-D durch die CSR, D-Rumänien, Polen-Rumänien. In einer Anzahl dieser zu schaffenden Verkehrsverbände hat die CSR die Geschäftsführung übernommen.* » in : *Die Tarifpolitik der Tschechoslowakei*, PP du 14 décembre 1924.

éloigné. Leur rôle au niveau du transport intérieur était toujours considéré comme secondaire, voire, dans le cas du Danube, comme négligeable. Et de fait, le transport sur le duo Elbe/Vltava servit en 1937 à 70% pour l'export et l'import et sur le Danube même à 93% (voir le tableau ci-après)²⁹⁴.

Tableau n°11 : Transport de marchandises sur le Danube, la Vltava et l'Elbe (1923-1937)

Année	Danube	Danube	Danube	Danube	Vltava et Elbe	Vltava et Elbe	Vltava et Elbe	Vltava et Elbe
	transport intérieur	import	export	total	transport intérieur	import	export	total
1923					574 231	789 341	271 425	1 634 997
1924					718 412	1 326 898	766 040	2 811 350
1925					784 184	1 288 351	636 831	2 709 366
1926					736 769	1 643 050	554 167	2 933 986
1927					785 457	1 352 573	814 704	2 952 734
1928	50 318	859 389	294 275	1 203 982	946 385	1 171 167	844 966	2 962 518
1929	30 268	810 600	178 359	1 019 227	794 109	975 803	723 430	2 493 342
1930	52 782	657 053	487 449	1 197 284	686 839	1 009 536	692 667	2 389 042
1931	71 225	518 010	825 920	1 415 155	808 064	881 529	997 729	2 687 322
1932	50 456	204 627	416 791	671 874	687 291	841 563	751 302	2 280 156
1933	46 504	145 710	369 542	561 756	477 540	625 150	646 362	1 749 052
1934	55 993	156 189	461 891	674 073	721 573	609 603	459 846	1 791 022
1935	40 271	171 267	415 788	627 326	767 422	632 081	505 607	1 905 110
1936	93 134	192 395	418 349	703 878	868 442	793 738	584 479	2 246 659
1937	88 232	296 507	880 085	1 264 824	775 955	1 210 701	624 221	2 610 877

Sources : *Statistická ročenka RČS*, 1932 p. 194, 1934 p. 121, 1938 p. 131, *Stat. Jahrbuch* 1941 p. 187

Ce tableau général possède cependant plusieurs lacunes :

- Il n'indique pas la part des compagnies tchécoslovaques de navigation dans la quantité de marchandises transportées. Nous avons pu calculer cette part, mais uniquement pour le trafic transfrontalier, à partir du texte de J. Vaněček (*Vývoj labské plavby... op. cit.*) pour l'Elbe/Vltava. Elle était de 37% en 1925 ; 29% en 1926 ; 28% en 1927 ; 27% en 1928 ; 22% en 1929 et de 18% en 1931. Ces chiffres montrent qu'une large part du transport fluvial sur l'Elbe et la Vltava était assurée par des navires étrangers, en premier lieu allemands. En revanche, en ce qui concerne le transport intérieur tchécoslovaque la ČPSL dominait nettement le marché. Enfin, tous ces chiffres

²⁹⁴ Ce calcul est effectué à partir des chiffres du tableau « Transport de marchandises sur le Danube, la Vltava et l'Elbe (1923-1937) » *supra*, soit pour l'Elbe/Vltava 775 955 t pour le trafic intérieur pour un total de 2 610 877 t et pour le Danube 88 232 t pour un total de 1 264 824 t.

rapportés aux compagnies, la ČPSL était la première compagnie de navigation sur le territoire tchécoslovaque en ce qui concerne les volumes transportés.

- Il inclut dans la colonne Vltava/Elbe à l'export le bois flotté dont les quantités variaient énormément d'une année à l'autre et qui, généralement, échappaient aux statistiques. Il s'agissait par exemple en 1932 de 28 000 t et en 1933 de 35 000 t de bois, à déduire donc le cas échéant du total exporté. Malheureusement les lacunes des statistiques ne permettent pas un suivi continu de ces volumes.

Le transport fluvial dans son ensemble, comparé aux autres modes de transport « concurrents », se trouvait sans nul doute dans la posture la plus difficile du point de vue de la compétitivité. Il cumulait en effet une série de handicaps historiques et socio-économiques intrinsèques à ce mode de transport, mais aussi d'autres, totalement extérieurs à la navigation : facteurs politiques, voire diplomatiques ou encore climatiques. La combinaison de ces différents éléments compromettait la rentabilité de la navigation d'autant plus qu'il s'agissait pour la ČSR d'une activité nouvelle, dont la gestion à l'échelle de grandes compagnies semi-publiques ne pouvait s'appuyer sur aucune expérience antérieure. La compétitivité de la navigation fut même encore plus compromise par la législation sociale qui visait pourtant l'amélioration des conditions de travail et s'appliquait à l'ensemble des transports. En effet, l'instauration de la journée de travail de huit heures et du repos obligatoire de nuit après la Première Guerre mondiale allèrent à l'encontre des habitudes de travail sur les navires dont le temps était rythmé davantage par les saisons et les différentes contraintes liées directement à la navigation (temps de chargement/déchargement, passage des écluses et des péages, la météo) que par des calculs de temps de travail rationnels. Le manque de personnel qui ne permettait pas de rotations des équipages et le rapport très personnel de chaque équipage avec son navire (au même titre que le rapport des cheminots avec « leur » locomotive au temps de la vapeur) avait entraîné une diminution relative de la performance économique des navires tandis qu'en même temps ces nouvelles contraintes légales pouvaient être plus facilement surmontées par le transport ferroviaire ou routier, aggravant ainsi l'écart de compétitivité entre les différents modes en défaveur de la navigation. Il n'est donc pas étonnant que le développement du transport fluvial attendu à la fois par les acteurs économiques (ceux qui consentirent facilement à investir dans la navigation) et par la puissance publique n'eut pas atteint le niveau espéré. Il est même presque surprenant de voir que les compagnies de navigation réussirent à survivre et à dégager, même ponctuellement,

des résultats économiques honnêtes. Tout compte fait, le bilan général ne peut être que positif, du moins d'un point de vue de la politique publique et macroéconomique. Le chemin vers la nationalisation des compagnies accomplie définitivement par la Tchécoslovaquie communiste de l'après-Seconde Guerre mondiale, était déjà bien esquissé dans les années 1930.

Le tableau suivant, même s'il est lacunaire, nous donne un aperçu global de l'évolution de la flotte fluviale tchécoslovaque, tous fleuves confondus.

Tableau n°12 : L'état de la flotte fluviale tchécoslovaque selon le type de propriétaire

		État	Compagnies	Petits entrepreneurs
Navires	1929	63	597	516
	1933	85	586	608
	1934	85	586	610
	1935	88	578	643
	1936	79	558	690
Puissance [ch]	1929	6 293	35 049	3 522
	1933	11 597	33 756	5 311
	1934	11 697	33 756	5 311
	1935	10 569	34 079	6 032
	1936	8 769	35 337	6 924
Charge utile [t]	1929	13 802	255 929	48 476
	1933	18 998	251 060	47 693
	1934	18 998	251 060	48 812
	1935	23 782	254 868	51 030
	1936	22 249	249 963	53 464

Source : *Statistická ročenka RČS* année 1932 p. 186, année 1935 p. 116, année 1938 p. 131

On constate trois tendances divergentes en fonction de la catégorie de propriétaire considérée. Tout d'abord la flotte publique suit une courbe parabolique en ce qui concerne le nombre de navires et leur puissance. On observe en revanche une forte augmentation de la charge utile des navires qui double presque en quelques années. Le navire-type d'État est celui des travaux publics avec un gros volume de charge (282 t en moyenne en 1936) et une forte puissance (111 ch en moyenne en 1936). Les trois Compagnies de navigation ensuite. La courbe décrivant l'évolution de leur flotte va en diminuant pour le nombre de navires, mais

connaît après une baisse passagère un léger regain en puissance et en charge utile. On observe de ce fait une augmentation en puissance par navire, le navire-type est un navire marchand relativement puissant (63 ch en moyenne en 1936) et d'un très fort tonnage (448 t en moyenne en 1936). Enfin les petites entreprises privées. Elles constituent la myriade de bateliers qui peuplent les fleuves. Ils dépassent en nombre dès le début des années 1930 la flotte des trois Compagnies, mais ils sont éclatés et ne disposent que de toutes petites unités et en tonnage (77 t en moyenne en 1936) et en puissance (10 ch en moyenne en 1936). Ils assurent le petit cabotage et on peut même se demander comment ils survivent au transport fluvial. Que leurs affaires tiennent économiquement peut cependant être affirmé à partir de ces statistiques, car toutes les courbes connaissent une évolution ascendante régulière. Le portrait du petit entrepreneur pratiquant le transport fluvial ressemble beaucoup à celui du transporteur routier. Il se dessine finalement pour la Tchécoslovaquie un tableau de transport divisé en deux grands pôles – d'un côté le secteur des très grandes entreprises soit publiques, soit semi-publiques, de l'autre côté le secteur des toutes petites entreprises, bien souvent unipersonnelle. Cette polarisation était renforcée, voire gelée, à cause d'une législation contraignante imposant des situations de monopole ou de semi-monopole en avantageant les acteurs de transport dans lesquels l'État était financièrement engagé.

III. La gestion de la navigation fluviale, les aménagements des voies navigables et les extensions internationales du réseau

Avant de consacrer les paragraphes suivants à quelques exemples typiques pour la période étudiée de travaux d'infrastructure et les extensions internationales des activités de navigation tchécoslovaque par l'intermédiaire des ports maritimes et de la navigation en haute mer, il nous faut compléter la présentation du transport fluvial tchécoslovaque par quelques considérations législatives et, notamment, une mise au point relative à la répartition des responsabilités en la matière.

1. La répartition des compétences entre le Ministère des Travaux publics et le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Entrepreneuriat

Après avoir mis en avant l'action des compagnies de navigation, nous arrivons à évoquer ici le cadre institutionnel et législatif de la navigation tchécoslovaque et, vu la forte implication de l'État au sein des compagnies, mentionner au fur et à mesure son rôle et sa place. Il s'agira ici de revenir de façon un peu plus systématique, mais synthétique, sur les différents éléments de cadrage administratif et législatif.

L'agenda de la navigation fluviale et maritime tchécoslovaque était reparti entre deux ministères, le Ministère des Travaux publics (MTP) d'une part et le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Entrepreneuriat (MICE) d'autre part.

Le MTP était chargé des réalisations d'infrastructures. Il était compétent dans le domaine du transport fluvial et maritime du point de vue technique et nautique alors que le MICE s'occupait des questions commerciales et financières (tarifaires)²⁹⁵. En réalité, les deux ministères travaillaient en étroite collaboration, étaient présents côte-à-côte dans toutes les commissions et conseils chargés de traiter des questions de la navigation et étaient tutelles ensemble de l'administration exécutive en matière de la navigation, à savoir L'Administration tchécoslovaque pour la navigation à Prague (*Československý plavební úřad*). Ce fut cette dernière, créée le 8 mai 1920 par la loi n° 315/1920²⁹⁶, qui avait la charge de toutes les affaires concernant la navigation intérieure et maritime, notamment d'une part, en matière technique, technico-administrative et technico-juridique et, d'autre part, en matière commerciale et commercialo-juridique. Cette distinction avait son importance car elle suivait la répartition des compétences ministérielles et plaçait donc chaque domaine opératoire sous une tutelle différente. Pour assurer la gestion de l'ensemble des cours d'eau navigables aux bateaux et aux radeaux (ce qui mettait sous sa compétence même des cours d'eau relativement

²⁹⁵ Le détail des attributions administratives du MTP en matière des voies d'eau est listé dans la publication *10 let..., op. cit.*, pp. 598.

²⁹⁶ In : *Sb. z. a n., op. cit.*, Loi n° 315/1920 en date du 15 avril 1920 sur la création de l'Administration tchécoslovaque de la navigation (*O zřízení československého úřadu plavebního*).

petits), cette administration chapeautait une série de bureaux régionales, strictement hiérarchisés²⁹⁷.

Nous avons déjà vu les autres charges du MTP en matière du transport aérien et du transport routier. Le MTP était de ce point de vue un ministère technique de premier ordre, par sa taille et par son implication dans les grands projets d'infrastructures²⁹⁸. Sur le plan politique en revanche, il semble avoir joué un rôle moindre, adoptant plus naturellement une attitude de conseiller et d'exécuteur que de lobbyiste.

Le MICE exerçait son influence de manière plus transversale et avait du poids surtout dans tout ce qui touchait au commerce extérieur, car, dans ce domaine, l'intérêt du pays primait les éventuels intérêts divergeants des différentes compagnies ou modes de transport²⁹⁹. Ici, le MICE jouait en quelque sorte le rôle d'harmonisateur. Il était naturellement présent dans toutes les négociations interministérielles concernant les transports afin d'y faire

²⁹⁷ Cf. le § 3 de la loi n° 315/1920 (« Čsl. Plavebnímu úřadu podřizují se pořiční úřady pl. pro jednotlivé oblasti vodních cest a expositury zřízené podle potřeby pro jednotlivé trati jejich »).

²⁹⁸ Croulant sous le travail, voici l'appel au secours du ministre pour augmenter le personnel du MTP, cité par le député Protuš lors de la 70^e réunion parlementaire du jeudi 3 décembre 1936 (extrait) : « ...Avec le personnel existant, on ne peut pas réaliser les tâches urgentes qui se multiplient. Si nous ne trouvons pas rapidement une solution, je ne pourrais plus garantir le traitement de notre agenda.... » (« *Ked' uznávam, že celkový program ver. prác pri dosavádnom hospodárskom ešte nezreštaurovanom položení je veľavýznamný, s dovolením sa musím tázať, či bolo už dostatočne postarané o to, aby personálny aparát ministerstva ver. prác bol tak vybavený, aby tieto na neho kladené úkoly zvládol. Odpoveď na túto moju otázku dáva nám pán minister vo svojom expoézé takto (čte): "Podal jsem příslušné návrhy na potřebné rozmnožení počtu služebních míst, jichž projednání jest velmi naléhavé." A ďalej pokračuje: "S dosavadním personálem nelze zdolati naléhavé úkoly stále rostoucí. Kdyby v brzku nedošlo k odpomoci, kterou navrhujeme, nemohl bych převzítí odpovědnost za další vyřizování resortních agend." Ultimativne prehlásenie pána ministra ver. prác nás neprekvapí, keďže si spomenieme na jeho minuloročný prejav o tejto otázke, keď hovoril takto (čte): "... aby činnosť resortu verejných prací mohla plně uspokojiti veliké požadavky, jež jsou na něj kladeny, jest třeba, aby byl tento resort dostatečně vybaven odborným personálem. V tomto směru personální vybavení resortu mé správě svěřeného nevyvíjelo se stejnoměrně s rostoucími úkoly, což způsobuje zejména při mimořádných akcích poruchu ve fungování celého úředního aparátu. Snažím se, abych těmto nedostatům co nejdříve odpomohl." Takto hovoril pán minister ver. prác. Toto jeho prehlásenie nám dostatočne ukazuje, aká je situácia na poli personálnej otázky tohoto rezortu. »). In : <http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/stenprot/070schuz/s070022.htm>*

²⁹⁹ Le MICE veillait par exemple au respect de l'égalité de traitement des marchandises tchécoslovaques avec des marchandises étrangères, participait aux négociations tarifaires internationales et avait contribué à ce titre à la résolution de la lutte tarifaire ayant opposé les ports de Trieste et Hambourg, ou encore défendait les intérêts des compagnies de navigation tchécoslovaques sur les cours d'eau internationalisés.

connaître et respecter les demandes des cercles industriels, commerciaux et de l'entrepreneuriat. Souvenons-nous que la ČSR était avant tout un pays de petit et moyen entrepreneuriat, les quelques grands noms industriels étant plutôt des arbres isolés cachant la forêt. Le MICE endossait aussi volontiers les intérêts des PME que des grands industriels reconnus.

Comme dans le cas de l'administration, la législation a d'ores-et-déjà été traitée au cours des paragraphes précédents, qu'il s'agisse des décisions des Traités de paix ou des lois fondatrices des compagnies de navigation tchécoslovaques, etc. Il faut les compléter ici avant d'aborder les considérations sur les aménagements des voies d'eau car celles-ci y sont directement concernées.

Une des lois des plus importantes de l'histoire des pays tchèques remonte au début du 20^e siècle lorsque l'Empire austro-hongrois avait considéré comme indispensable d'énoncer une loi-cadre permettant la planification des aménagements des voies d'eau. Il s'agit de la « Loi sur la construction des voies fluviales » de 1901 qui s'appuyait sur de premières séries de statistiques permettant l'appréciation par les pouvoirs publics de l'importance des voies navigables de l'Empire³⁰⁰.

Cette loi demeurait totalement d'actualité au cours de l'entre-deux-guerres, la politique d'aménagement tchécoslovaque s'était, en effet, positionnée sur la plupart de ses projets comme continuatrice directe. Il s'agissait notamment du projet d'aménagement pour la navigation de l'Elbe centrale (entre Mělník et Jaroměř) et de la Vltava depuis la ville de České Budějovice. De plus, la loi envisageait la réalisation du plus grand projet de canalisation à l'échelle de l'Empire – la connexion de l'Elbe avec le Danube via la rivière Morava et en y associant la rivière Odra. Ce projet dont l'origine était bien plus ancienne sera traité en détail ci-dessous tant il est intéressant du point de vue conceptuel, économique et politique.

Le principe qui présidait au financement des travaux était celui de la législation internationale qui obligeait les États à entretenir en bon état de navigabilité tout cours d'eau d'importance internationale situé sur leur territoire. Pour les cours d'eau frontalier (comme le Danube), les frais devaient être partagés entre les États concernés. Pour les fleuves et rivières « nationales » le principe était en ČSR similaire – l'entretien de tout cours d'eau navigable

³⁰⁰ Cf. Hlavačka M., *Statistical sources relating to inland navigation in the Czech lands and Cisleithania in the nineteenth century*, in : Kunz A., Armstrong J. eds, *Inland navigation ...*, *op. cit.*, pp. 121-129.

était à la charge de l'État. En fait, les seules berges et ouvrages d'art associés de cours d'eau non navigables étaient à la charge de leurs propriétaires³⁰¹. Par conséquent, l'État tchécoslovaque devait supporter tous les frais de construction, d'aménagement et d'entretien sur les cours d'eau qui nous intéressent dans ce travail. Afin de faire face aux dépenses très élevées dont le retour sur investissement n'était, hormis pour les centrales électriques, que difficilement calculable, l'État eut recours en 1931 pour augmenter le budget du Ministère des Travaux publics habituellement sollicité pour ce type de travaux, à la création d'un « Fonds des voies d'eau » (*Vodocestný fond*).

2. Les aménagements des voies navigables : entre espoir économique et fardeau financier

Il ne nous est pas possible de réaliser un inventaire quantitatif exhaustif ou une typologie complète des travaux. En revanche, nous souhaitons démontrer dans ce paragraphe à travers les exemples étudiés, l'extrême variété que les travaux d'aménagement des voies d'eau tchécoslovaque pouvaient recouvrir. En effet, à la différence des autres infrastructures, les aménagements des voies d'eau donnaient lieu à des projets et des dynamiques complexes et transversales, dans lesquels le transport à proprement parler n'était généralement qu'un élément parmi d'autres. Il était dominant, mais non exclusif sur les grands fleuves, mais il pouvait être secondaire, voire marginal sur les cours d'eau moyens.

L'aménagement des cours d'eau relevait, comme tout type de grands travaux à l'exception des chemins de fer, du Ministère des Travaux publics et figurait par conséquent dans son bilan. Ce bilan tend à insister sur la valeur de ces travaux pour l'économie nationale. Nous prenons en considération dans notre étude uniquement les chantiers majeurs, situés sur l'un des trois grands fleuves entrant dans la logique des transports, le duo l'Elbe/Vltava, l'Odra ou le Danube. Les chantiers furent relativement nombreux au point d'être régulièrement cible de critiques quant à leur « dispersion » et « manque de cohérence ». Par rapport aux trois ensembles fluviaux prédéfinis, les chantiers se concentraient majoritairement sur l'Elbe et la Vltava avec deux logiques différentes : Les travaux sur la partie internationale

³⁰¹ Cf. Dr. J. Měříčka, *Nástin čsl. práva dopravního* (L'esquisse du droit des transports tchécoslovaques), DH n° 17/1937.

de l'Elbe et de la Vltava concernaient en priorité l'amélioration de la navigation fluviale ; Les travaux sur le reste de la Vltava (en amont de Prague) visaient conjointement des cibles multiples où la navigation ne figurait pas en première position – la création de centrales hydroélectriques, l'agriculture, l'approvisionnement en eau potable des centres urbains, la régulation du débit du fleuve et enfin la modernisation des infrastructures de transport voisines (ponts routiers ou ferroviaires, voies sur berges). Un chantier à part, par sa complexité et par son importance, était représenté à travers le remodelage complet du cours de la Vltava à Prague. Enfin, un projet plus qu'un chantier, bien que de nombreux travaux préparatoires sur la planche à dessins d'architectes et d'ingénieurs et sur le terrain aient été réalisés, concerne le projet du canal Elbe/Labe-Odra-Danube, baptisé par le sigle « LOD »³⁰². La carte ci-dessous situe les principaux cours d'eau et les villes portuaires dont il est question dans ce travail.

³⁰² Plus rarement, ce sigle est inversé : DOL (Danube – Odra – Labe/Elbe).

Carte n° 11 : Les cours d'eau aménagés et principales villes desservies en 1938



Les travaux de canalisation de la partie internationalisée de l'Elbe et de la Vltava (entre Prague et Ústí nad Labem) furent réalisés par la Commission pour la canalisation de la Vltava et de l'Elbe (*Komise pro splavnění Vltavy a Labe*) basée à Prague. On y associait dans la mesure du possible la production de l'énergie électrique. Il en résultait l'accélération de certains projets et, peut-être, grâce au revenu généré par les centrales hydro-électriques, un coup de pouce indirect à la navigation fluviale. Si l'on regarde par exemple les retenues d'eau sur la Vltava (« La cascade de Vltava ») de Slapy, Vrané et Štěchovice, toutes les trois relativement proches de Prague, ces projets combinaient également la construction de ponts et/ou de routes, voire de ligne de chemin de fer (cette option étant du moins à l'étude en 1928).

a) Quelques exemples de ports « neufs » :

- Le chantier « capital » : Prague – port de Holešovice

Ce chantier mérite sans aucun doute le qualificatif de « capital » et ce non seulement parce qu'il se situait dans la capitale politique et économique du pays, mais surtout par l'ambition économique et urbanistique qu'il incarnait. Il avait pour objectif de déplacer le cours d'eau du fleuve qui exécutait une vaste boucle en plein centre de Prague. Dans sa partie comblée, le méandre était resté marécageux ou, du moins, largement non stabilisé, donc impropre à toute utilisation économique ou urbanistique. Pourtant, sa proximité par rapport au centre-ville historique et par rapport à une série d'établissements industriels situés dans la vallée en faisait un terrain hautement intéressant pour un projet urbanistique d'envergure d'autant plus qu'il était traversé par quatre voies ferrées. Profitant de la dynamique créée par la naissance de l'État avec la promotion de Prague en capitale nationale, il fut rapidement décidé de lancer une opération complexe d'aménagement de ce vaste espace en associant l'État par l'intermédiaire du Ministère des Chemins de fer et du Ministère des Travaux publics, la ville de Prague et les promoteurs immobiliers à qui une partie des terrains fut cédée. Le nouveau port vint par ailleurs se substituer au vieux port de Karlín en service jusqu'en 1927-1928³⁰³.

Le projet comprenait plusieurs volets :

- Infrastructures :
 - o Canalisation du fleuve ;
 - o Création d'un nouveau port de Prague ;
 - o Création d'une nouvelle gare de tri – soulagement des gares de Wilson (gare principale de Prague) et de Masaryk – d'une superficie de 272 000 m²;
 - o Construction d'un nouveau pont entre Holešovice et Libeň.
- Travaux d'assainissement avec la création d'une centrale d'épuration des eaux usées à Bubeneč.
- Création d'un espace urbanistique permettant la création d'un nouveau quartier d'habitation.

³⁰³ Karlín est un quartier de Prague qui s'étend sur la rive droite de la Vltava. Il conserva dans son blason datant de 1904 le lion tchèque navigant sur un navire. Il fut en grande partie touché par « l'inondation du siècle » de 2002 (cf. la galerie photo sur <http://blisty.cz/gal.php?id=229>, accédée le 6 juillet 2012).

Ce vaste chantier aux travaux complexes associant les infrastructures fluviales et ferroviaires et l'urbanisme dura huit ans. Il avançait par étapes, dont la première fut terminée en 1927 par le déplacement du fleuve dans son nouveau lit. Le déplacement du fleuve et le remblai et la stabilisation des terrains jadis inutilisés, permit de dégager plus d'un million de mètres carrés d'espace constructible.

Ce chantier d'envergure n'était cependant pas le premier à Prague. Les travaux de canalisation « moderne » commencèrent au début du 20^e siècle grâce à l'activité de la Commission pour la canalisation de la Vltava et de l'Elbe (*Komise pro splavnění Vltavy a Labe*) dont l'objectif, en ce qui concerne Prague, était d'augmenter la navigabilité de la Vltava afin de relier la capitale de la Bohême dans de meilleures conditions à la navigation sur l'Elbe. Les travaux de la Commission se soldèrent par deux ouvrages principaux – le barrage avec son écluse adossé sur l'île de Štvanice et les pertuis/écluses près de l'île Juive en amont du pont Charles. Le premier de ces ouvrages était associé à une centrale électrique qui fournissait en 1920 3 070 CV de puissance produisant environ 7 millions de kWh³⁰⁴ et les deux permettaient aux vapeurs de plaisance et aux petits navires de commerce de traverser la ville de part en part. Pendant l'entre-deux-guerres Prague disposait en tout de cinq équipements portuaires. Outre le tout nouveau port de Prague-Holešovice³⁰⁵, il y avait le port de Prague-Smíchov³⁰⁶, le petit port de plaisance de Prague-Podolí, les restes du port de Prague-Karlín³⁰⁷ et enfin le petit port de Prague-Libeň où un chantier naval prit place dans les anciens équipements portuaires. L'accès facile aux quais tout le long du fleuve permettait par ailleurs le petit cabotage utile notamment pour le transport de matériaux de construction.

³⁰⁴ Cf. VŽP 64/1921, *Vodní dráha z Prahy k Severnímu moři* (Une voie d'eau de Prague à la Mer du Nord).

³⁰⁵ Situé sur la rive gauche de la Vltava, le port mesurait 750 m de long sur 100 m de large et avait son arrière-pays logistique de 84 560 m² et de nombreux entrepôts la possibilité d'accueillir en même temps 160 bateaux du type « elbien ». C'était en même temps un port d'hivernage. In : TO č. 2/1931, Ing. A. Smrček, *Československé vodní cesty, obchod na nich provozovaný a plány pro jich zlepšení*.

³⁰⁶ Le plus grand port en « surface », ayant une longueur de quai de 1400 m, une largeur de 100 m et une surface logistique de 137 700 m². Détrôné par Holešovice en ce qui concernait le transbordement des grands bateaux, il était néanmoins très utile pour certains matériaux, le bois flotté et comme port d'hivernage. Ibid.

³⁰⁷ Situé sur la rive droite, ses 20 700 m² pouvaient quand même accueillir une quarantaine de bateaux « elbiens » pour l'hivernage ou déchargement. Ibid.

- Mělník, Bratislava et Komárno

Le chantier du nouveau port de Mělník fut inauguré en 1923. Le choix de la ville découlait de sa position stratégique sur le confluent de l'Elbe et de la Vltava. Les travaux comprenaient plusieurs aménagements spécifiques : des quais de plus de 2 000 m, des équipements grutiers permettant des transbordements avec les chemins de fer (un raccordement avec la gare de Mělník fut réalisé) avec une capacité de 200-300 wagons par jour et la construction d'un « port d'hiver » composé de deux bassins destinés à accueillir un grand nombre de navires et de radeaux pendant la mauvaise saison et pendant les crues.

En Slovaquie les travaux se concentrèrent sur le Danube au niveau de deux ports qui connurent un développement spectaculaire – Bratislava et Komárno. Les travaux réalisés par la ČSR dans le port de Bratislava permirent de le hisser très rapidement à un niveau suffisant pour concurrencer les ports hongrois ou autrichiens. En effet, l'État hérita en 1919 du gouvernement hongrois d'un port équipé d'une seule grue, de cinq petits hangars et d'une ligne de chemin de fer. En trois ans seulement, cet équipement fut remplacé par six hangars dont quatre publics et deux privés, huit grues et sept kilomètres de rails supplémentaires. Pourtant, ce nouvel équipement était encore considéré comme « provisoire » de façon à « satisfaire au besoin des premières années » pendant lesquelles des équipements plus durables pourront être construits et d'autres extensions du port envisagées³⁰⁸. En effet, les abords du port existant bénéficiaient d'un faible niveau de construction, car ils se trouvaient sur des terrains inondables. On pouvait ainsi en 1923 envisager sereinement de futurs agrandissements en fonction des flux de marchandises qui allaient se mettre en place durablement et des industries qui allaient s'installer dans ou à proximité du port. Dès 1923, le port était équipé pour faire face à un trafic de 600 000 t annuelles de marchandises alors que ses 1800 m de quais pouvaient théoriquement (selon les standards européens de l'époque) supporter le doublement du trafic. Comme le montre le tableau suivant, cet équipement devait s'avérer bien proportionné aux besoins.

³⁰⁸ TO n° 14/1923, *Vodní cesty střeoevropské a přístav v Bratislavě*, Ing. Jaroslav Unzeitig.

Tableau n°13 : Le transbordement de marchandises dans le port de Bratislava 1919-1927 (en tonnes)

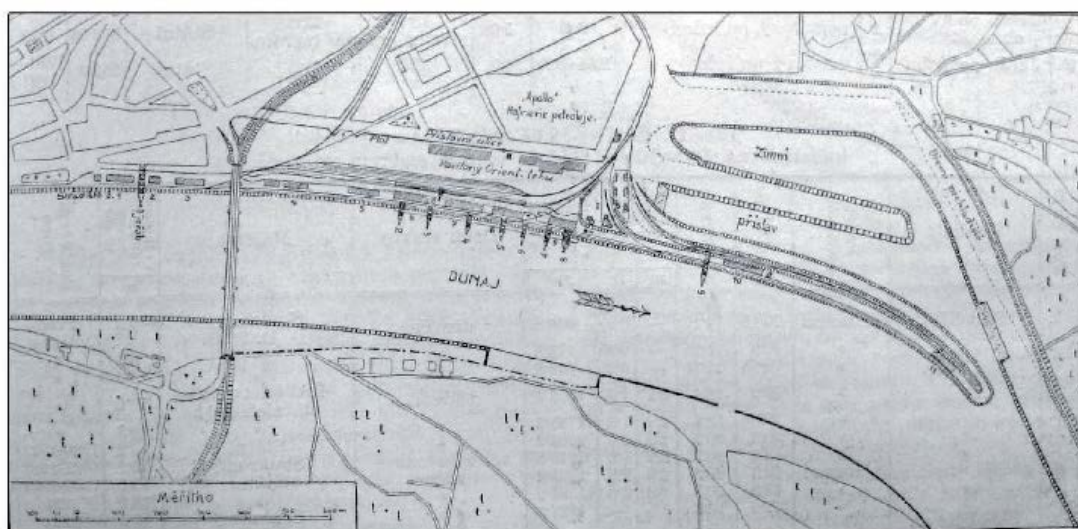
1913	1919	1920	1921	1922
45 000	21 000	151 000	177 000	92 000
1923	1924	1925	1926	1927
131 000	352 000	447 000	442 000	545 000

Source : *10 let rep. čsl. ..., op. cit., p. 557.*

Alors que l'équipement du port s'étoffait depuis 1923 de quelques nouveaux entrepôts et grues, d'infrastructures routières et de structures d'hébergement pour les quelques 300 ouvriers, un satisfecit suivant pouvait donc être prononcé en 1928 par rapport aux performances de ce port : « Ces chiffres montrent l'importance du port de Bratislava pour notre commerce extérieur et l'importance de Bratislava comme centre de commerce et de transport international. »³⁰⁹

Les deux bassins dont disposait le port avaient une surface en eau de 230 000 m² (cf. la carte ci-dessous) et pouvaient contenir jusqu'à 250 bateaux.

Carte n°12 : Le port de Bratislava, situation en janvier 1923



Obr. 1. Situace přístavu bratislavského v lednu 1923.

Source : TO č. 14/1923, *Vodní cesty střeoevropské a přístav v Bratislavě*, Ing. Jaroslav Unzeitig.

³⁰⁹ In : *10 let rep. čsl. ..., op. cit., p. 557* (« Z těchto čísel vysvitá význam bratislavského přístavu pro náš zahraniční obchod a význam Bratislavy jako mezinárodního obchodně-dopravního centra. »).

Grâce à ses bonnes conditions fluviales, Komárno fut désigné par l'administration tchécoslovaque comme le second port national sur le Danube, après Bratislava. Il devait se spécialiser dans le transbordement des marchandises venues du nord de la Slovaquie par voie ferrée, dans le chargement du bois flotté depuis les Carpates (à l'embouchure du Váh) et dans le transbordement d'hydrocarbures (roumains). Il devait également suppléer Bratislava en cas de besoin, du fait notamment de faibles niveaux d'eau ou autres encombrements de la voie fluviale.

Tableau n°14 : Le transbordement de marchandises dans le port de Komárno 1919-1927 (en tonnes)

1913	1919	1920	1921	1922
-	28 000	24 000	17 000	44 000
1923	1924	1925	1926	1927
28 000	108 000	166 000	331 000	557 000

Source : *10 let rep. čsl. ..., op. cit.*, p. 558.

Le port de Komárno était deux fois plus grand que Bratislava. Il disposait de 2 300 m de quais, de 480 000 m² de surface en eau. Il pouvait accueillir jusqu'à 500 bateaux danubiens de 1 000 tonnes³¹⁰. Il disposait aussi d'un chantier naval racheté par l'État tchécoslovaque à la Hongrie et loué à l'industriel Škoda. Ce chantier réalisait les réparations de la flotte tchécoslovaque sur le Danube, de même que quelques constructions neuves.

De l'insignifiance relative de l'avant Grande Guerre, ces deux ports slovaques furent propulsés grâce aux investissements de la république vers de bonnes places sur le plan du commerce international danubien. Quant à Bratislava, cinquième port en termes de transbordement de marchandises, dont le trafic fut multiplié par dix par rapport à l'avant-guerre, il faisait partie à la fin de l'entre-deux-guerres des rares grands ports danubiens à avoir connu une progression notable et durable de ses activités (cf. tableau ci-après).

³¹⁰ TO č. 2/1931, Ing. A. Smrček, *Československé vodní ... op. cit.*

Tableau n°15 : Le transbordement de marchandises dans des ports danubiens choisis en 1912 et 1936 (en tonnes)

	1912	1936
Regensburg	244 000	714 000
Passau	139 000	54 000
Linz	154 000	236 000
Vienne	1 750 000	907 000
Bratislava	41 000	495 000
Komárno	Quantité négligeable	122 000
Budapest	2 590 000	1 193 000
Belgrade	Inconnu	836 000

Source : Prager, *Internationale Verkehrsbeziehungen und die Binnenhäfen*, in: Die Binnenhäfen. Ihre wirtschaftspolitischen, verkehrspolitischen, betriebswirtschaftlichen und technischen Probleme. Bearbeitet von Herbert Meyer, W. Kohlhammer, Stuttgart-Berlin 1938, p. 59, cité par I. Jakubec, in : Jakubec I., *Via Danubiana... op. cit.* p. 243.

Pourtant, une partie des échanges entre la Roumanie et l'Europe centrale passait encore par la mer et le port de Hambourg, laissant entrevoir la marge de progression des ports tchécoslovaques sur le Danube et contribuant à nourrir les projets de construction de nouvelles voies d'eau artificielles...

b) Travaux de canalisation, le « Canal Bat'a » et le « Projet LOD »

En ce qui concerne la construction de canaux destinés à la navigation fluviale, la Tchécoslovaquie faisait pauvre figure dans le contexte européen. En effet, elle possédait un seul court canal (Hořín-Vraňany) d'une dizaine de kilomètres améliorant la jonction de la Vltava avec l'Elbe. Ce canal figurait, seul, dans tous les tableaux statistiques de la république. En revanche, des projets de canalisation ne manquaient pas dans l'entre-deux-guerres. A vrai dire, il y avait un projet majeur dont l'importance dépassait largement la dimension nationale.

Mais avant de l'aborder évoquons le seul projet qui, bien que – ou parce que – mineur, aboutit au cours de la période étudiée. Il s'agit du « Canal Bat'a ».

L'industriel Bat'a que nous avons croisé à plusieurs reprises au cours de notre travail s'activait également dans le domaine du transport fluvial³¹¹. Il fonda, en juin 1939, la société par action *Moravská plavební a. s. Morava* (Compagnie de navigation morave MORAVA S. A.) qui reçut la concession pour la navigation sur la rivière Morava et ses affluents³¹². La compagnie possédait deux remorqueurs portant les noms *Bat'a I* et *Bat'a II* et plusieurs remorques de 150 t, ainsi qu'un bateau à moteur pour transporter des passagers. Le but principal de la compagnie était de rationaliser le transport de lignite utilisée dans les centrales électriques de la firme à Otrokovice/Bat'ov extraite de la mine située près de Rohatec (voir carte ci-après)³¹³. Pour ce faire, Bat'a dut investir en amont dans la réalisation d'un canal de navigation, long de 51 km, couplé aux tronçons du cours naturel très complexe de la rivière Morava, affluent du Danube. Les travaux durèrent quatre ans (1934-1938) et furent cofinancés dans le contexte de la crise économique au titre de travaux « d'urgence » par le Ministère des Affaires sociales. Ce projet comportait également deux autres volets d'aménagement du territoire : Le premier, d'importance régionale, était lié à l'activité agricole, car les ouvrages annexes (barrages, écluses) devaient servir de réservoirs et de canaux d'irrigation des prés et des champs environnants. Le second volet, d'importance nationale, plaçait le chantier du canal dans l'optique des travaux préparatoires pour la réalisation du projet ambitieux de raccordement de trois grands fleuves européens – l'Elbe, l'Odra et le Danube (projet LOD, cf. *infra*) – pour le compte duquel il devait servir de voie d'acheminement de matériaux. La très courte période de fonctionnement de ce canal ne nous permet malheureusement pas aujourd'hui de véritablement réaliser un bilan de son utilité sur le plan économique. Arrêté par la guerre, puis abandonné pendant les 40 années du régime communiste, le canal est aujourd'hui en partie restauré et ouvert à la navigation touristique.

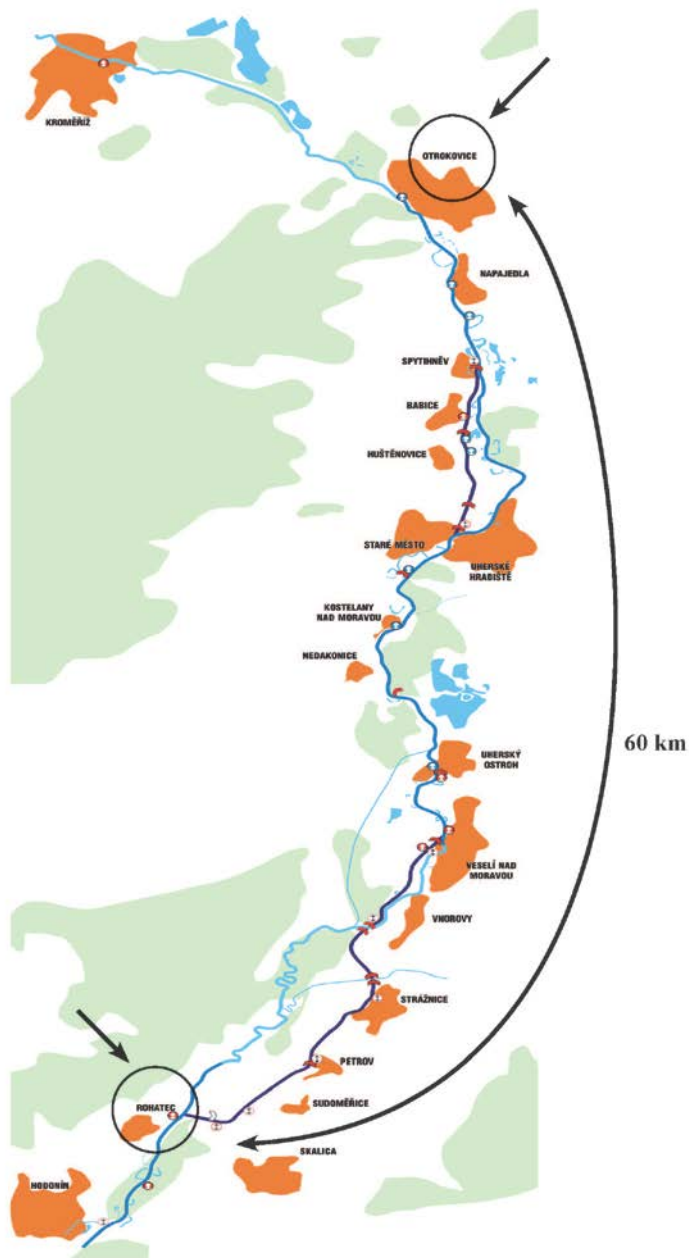
³¹¹ Pour plus de détails voir la communication *Bat'a et les transports – usager, exploitant, concepteur et critique. Le développement des réseaux et le rayonnement politico-économique dans le domaine des transports d'une entreprise internationale dans l'entre-deux-guerres* présentée en collaboration avec le Professeur Ivan Jakubec (FFUK Prague) au colloque « Opérateurs de réseaux et manufacturiers d'équipements des années 1830 à nos jours : dynamiques d'innovation et structure d'entreprise. », Paris, Sorbonne, 17 et 18 février 2009.

³¹² Rappelons ici que Bat'a fut amené à fonder en tout cinq entreprises juridiquement autonomes liées directement à l'activité des transports : la précitée compagnie de navigation fluviale *Moravská plavební a. s. Morava*, ainsi que les compagnies de chemins de fer OZVD (*Místní dráha Otrokovice-Zlín-Vizovice*) et MZD (*Moravská západní dráha a. s.*), la compagnie de transport en commun de Zlín (*Zlínská dopravní a. s.*) et enfin la fabrique d'avions de tourisme *Zlínské letecké závody a. s. Zlín*.

³¹³ Cf. www.batacanal.cz, accédé le 20 juin 2011.

La carte que nous reproduisons ci-après est d'ailleurs issue du site web de l'association de promotion du « Canal Bat'a » *Bat'ův kanál, o. p. s.*

Carte n°13 : Le « Canal de Bat'a » de 1938



Source : Carte modifiée d'après : <http://www.batacanal.cz/2007/cz/pristaviste/index-f.htm>

Nous avons vu au début de ce chapitre consacré au transport fluvial le faible potentiel « naturel » des cours d'eau tchécoslovaques. On comptait en 1933 avec seulement 469,2 km navigables aux bateaux à vapeur/à moteur (cf. Tableau : Longueur des cours d'eau

tchécoslovaques navigables, *supra*). La volonté politique d'étendre ce réseau au prix de gros investissements, ne diminua cependant pas au cours de l'entre-deux-guerres comme peut en témoigner l'exposé en date du 12 décembre 1937 du Ministre des Travaux publics, Jan Dostálek, qui était chargé de l'exécution des travaux d'aménagement fluviaux. Le ministre y comparait les longueurs des cours d'eau navigables avec les longueurs des réseaux ferrés de trois pays industrialisés du continent européen (Allemagne, France, Belgique) et constatait que le rapport était environ d'un pour quatre ou d'un pour cinq et ceci aussi bien pour les longueurs que pour les charges transportés. Comparé à ce qui apparaît comme une sorte de « standard européen », la ČSR était loin du compte puisqu'elle n'offrait qu'environ 500 km de voies d'eau face aux 13 500 km environ que comptait le réseau ferré. Les charges transportées connaissaient le même écart – 4 millions de tonnes pour la voie d'eau face aux 52 millions de tonnes pour le réseau ferré. Pour corriger cet écart, la ČSR disposait d'un plan de travaux dont le but était d'augmenter la longueur des voies navigables à 1 500 km en transformant le statut des voies navigables depuis leur état de « voies d'eau de sortie/výpadní vodní cesty » en un véritable réseau dont le fleuron était le projet LOD. Le potentiel de navigation ainsi augmenté devait alors être mis au service du « plan de transport global » évoqué à plusieurs reprises au cours de ce travail : « ... nous voulons que le plan d'aménagement des voies d'eau de notre pays, fixé par les lois sur la gestion des voies d'eau, devienne une partie intégrante du plan national des transports qui doit aménager les différentes composantes des transports de façon à compenser la diminution d'une composante par le gain d'une autre composante. »³¹⁴

Le projet LOD peut être situé dans le temps long ce qui nous permet de comprendre toute sa profondeur historique et l'attachement de tout un peuple à un ouvrage d'infrastructure dont les prolongements nous conduisent à l'époque contemporaine.

Les premiers témoignages historiques mentionnant l'idée de connexion de l'Odra avec le Danube remonteraient au 14^e siècle au règne de Charles IV, mais les premiers projets concrets au début du 18^e siècle. À cette époque, on restait encore sur le plan des déclarations. Au 19^e siècle cependant, les besoins du commerce et de l'industrie explosèrent, accompagnés,

³¹⁴ Ing. J. Dostálek, *Doprava silniční, vodní a letecká*, In : *Doprava v životě republiky, op. cit.*, p. 3 (« ... chceme, aby celkový vodocestný plán našeho státu, vytyčený zákony vodocestnými a vodohospodářskými, stal se účelně doplňující součástí celostátního dopravního plánu, kterým nutno upravit jednotlivé složky dopravní tak, aby v součinnosti vyrovnával se úbytek jedné složky ziskem složky druhé. »).

en parallèle, de possibilités techniques nouvelles. Dans ce contexte, le projet prendra une nouvelle signification et avancera progressivement.

Dès 1873, la Banque anglo-autrichienne obtenait du gouvernement autrichien une concession pour la construction et l'utilisation d'un canal du Danube vers l'Odra long de 273,38 km équipé de 84 écluses pour des navires d'une charge utile de 240 t. Le projet fut élaboré entre 1870 et 1873 par les ingénieurs Oelwein et Pontzen qui évaluèrent le coût des travaux à 40 millions de Goldmarks. La crise économique de 1873 retarda la mise en chantier et le projet fut suspendu. La concession fut rachetée par la compagnie de chemins de fer KFNB (Kaiser-Ferdinands Nordbahn) qui « se débarrassa ainsi de façon élégante de la concurrence [potentielle] »³¹⁵.

La question du développement des voies navigables prit en Autriche-Hongrie une dimension plus importante lorsqu'en 1893, le Ministère du Commerce austro-hongrois créa en son sein un « Bureau hydrotechnique » dont le but était justement l'étude et la construction des canaux, la normalisation dans le domaine de la navigation, l'étude des voies d'eau nationales et internationales et le calcul de rentabilité des ouvrages d'art. Ce Bureau se pencha également sur le projet de raccordement Danube-Odra. Quelques années plus tard à peine, précisément en 1901 une loi autrichienne sur les voies d'eau fut votée. Elle portait le n° 66/1901 et fit référence jusqu'à la période de l'entre-deux-guerres. Elle contenait un catalogue de travaux à mener en priorité sur le territoire de l'Empire. Environ la moitié de ces travaux concernait les pays tchèques. Il s'agissait d'un geste politique de l'Empire en compensation au soutien des députés tchèques aux grands travaux d'infrastructures ferroviaires prévus dans les pays alpins. La loi prévoyait de la construction d'un canal entre la Vltava/Moldau et le Danube, la canalisation de la Vltava entre České Budějovice et Prague, la canalisation de l'Elbe entre Mělník et Jaroměř, la construction du canal LOD et son raccordement sur la rivière Visla et le Dniestr. En tout, cette loi-cadre avait l'ambition de réaliser ou d'aménager environ 1600 km de voies d'eau. Il s'agissait cependant surtout de déclaration de principe, car elle ne contenait pas d'études très élaborées. La réalisation des études et des travaux fut en

³¹⁵ Jakubec I., *Vodocestný zákon a jeho realizace (La loi sur les voies d'eau et sa réalisation)*, in : Lukáš Beran – Vladislava Valchářová (eds.), *Vodní dílo v krajině. Konference na lodi*. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, Praha, 2006, pp. 54-65, p. 54. L'article en tchèque et son résumé en anglais sont disponibles online sur : <http://vcpd.cvut.cz/UserFiles/File/vodni.dilo.v.krajine-web.pdf>

effet confiée au Ministère du Commerce qui constitua dans ce but la « *Kaiserliche und königliche Direktion für den Bau der Wasserstrassen* » dont le siège était à Vienne, mais qui avait également des bureaux décentralisés sur le territoire des pays tchèques à Prague et à Přerov (la ville carrefour sur le canal LOD). I. Jakubec doute cependant de la volonté des gouvernements autrichiens d'aller au bout de ce projet³¹⁶. En effet, si, après le vote de la loi, des travaux préparatoires se mirent en place rapidement ainsi que les études de tracé et de terrain menées dans les années 1901-1904, le démarrage des travaux effectifs traîna en longueur de sorte qu'avant l'éclatement de la Grande Guerre seuls quelques travaux isolés furent réalisés (un bassin de rétention près de Vsetín et quelques ponts dans la Galicie autrichienne). Sur l'Elbe, en revanche, plusieurs écluses furent construites sur la base de la loi de 1901.

³¹⁶ Jakubec I., *Vodocestný zákon...*, *op. cit.*, p. 57.

Carte n°14 : « Les voies d'eau allemandes pour des navires de plus de 100 t et les voies d'eau autrichiennes reliant l'Elbe, l'Odra et la Vistule sur le Danube. » (État 1894-1901)

Source : <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Donau-Oder-Kanal.jpg>

Après la naissance de la Tchécoslovaquie en 1918, le bureau de Prague de la *Direktion für den Bau der Wasserstrassen* fut transformé en « Direction pour la construction des voies d'eau » (*Ředitelství pro stavbu vodních cest*) subordonné au Ministère des Travaux publics. La Direction fut alors chargée de reprendre les études anciennes et de réaliser les travaux préparatoires pour le projet LOD. Indépendamment de l'État, il y eut régulièrement pendant la période tchécoslovaque toutes sortes d'initiatives privées, semi-publiques ou publiques relançant régulièrement le projet³¹⁷. À cette époque d'instabilité monétaire, on évaluait le coût du projet à 500 millions de francs. Il devait constituer le maillon manquant d'une voie d'eau longue de 3 070 km entre Hambourg et Sulina en Roumanie. Le voyage sur la partie canalisée de cette voie devait durer deux semaines (entre Ústí nad Labem sur l'Elbe et Bratislava sur le Danube) du fait de la présence de nombreux ouvrages d'art³¹⁸. Le projet de construction de ce raccordement fluvial avait par ailleurs été évoqué dans le cadre des négociations des Traités de paix afin de peser sur l'internationalisation des cours d'eau (Elbe, Vistule, Danube)³¹⁹.

En 1928, lors du bilan décennal des réalisations de la république, le Ministère des Travaux publics lista le détail de ces travaux concernant en tout 250 km de voies d'eau³²⁰. Selon le ton de l'article, la construction de ce réseau de canaux était parfaitement à l'ordre du jour, les négociations avec l'Allemagne au sujet du raccordement nord sur le cours navigable

³¹⁷ Par exemple dès 1920, sur l'initiative de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Prague et de quelques représentants du monde économique, l'idée d'une Commission pour le canal Danube-Elbe vit le jour. Cf. VŽP 10/1920, *Studijní komise pro Dunajsko-labský průplav*. Ou encore en 1938 la très active Société du canal du Danube à l'Odra (*Společnost dunajsko-oderského průplavu*). « L'impulsion pour sa création vint de la région industrielle d'Ostrava, respectivement des cercles de l'entrepreneuriat, qui consacrèrent en 1937 un million Kč pour accélérer les préparatifs. L'une des principales activités de la société fut le cofinancement d'un département spécifique consacré aux travaux de canalisation auprès de la Direction pour la construction des voies d'eau à Prague et, à partir de 1940, la publication d'un magazine périodique « Les voies d'eau Danube-Odra-Labe » (*Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe*) en version tchèque et allemande. » I. Jakubec, in : Jakubec I., *Vodocestný zákon...*, *op. cit.*, p. 59.

³¹⁸ Cf. VŽP 57-58/1919, *Průplav dunajsko-oderský*.

³¹⁹ « ... il existe, chez les Tchèques, tout un plan de construction de voies fluviales en Bohême et en Moravie, de Prague en Moravie, de la Moravie Centrale par la rivière Morava (March) à l'Oder et de l'Oder à la Vistule, qui permettrait de se rendre par voie d'eau de Prague jusque dans la mer Baltique (ainsi que dans la mer Noire, par la même rivière Morava, dans la direction du sud, vers Presbourg). » In : *Die tschechoslowakischen Denkschriften...* *op. cit.* p. 72.

³²⁰ Pour le détail voir *10 let...*, *op. cit.*, p. 554.

de l'Odra sur le point d'aboutir. Contrairement au projet autrichien, le raccordement sud sur le Danube devait se faire près de Bratislava, à Děvín. Le Ministère estimait alors le trafic annuel à 8 millions de tonnes. Il concevait le projet pour des navires de 1000 t (du type « danubien »).

En 1931 intervint le vote de la loi n° 50/1931 sur le Fonds d'État pour l'aménagement des rivières, pour la construction des ports et des barrages et sur l'utilisation de l'énergie hydroélectrique³²¹. Bien que la loi chiffrait précisément les fonds nécessaires à la réalisation du projet LOD (environ 2 à 3 milliards de Kč) et garantissait les ressources financières pour sa réalisation, elle n'entraîna aucunement l'accélération des travaux. À ce stade le projet comptait 302 km de voies d'eau nouvelles ou aménagées.

Six ans plus tard, en 1937, le projet était plus que jamais d'actualité. Sa mise en chantier semblait même imminente tant il semblait abouti du point de vue des calculs financiers et de la conception technique. On parlait alors précisément de 425 km de voies d'eau artificielles pour relier les trois fleuves³²². Le coût du projet était alors révisé à la hausse et estimé à quatre milliards de Kč. Un budget énorme si l'on tient compte du fait que l'État venait de consentir déjà un effort considéré comme particulièrement important au cours de six années de crise (1931-1936) pour injecter dans l'aménagement des cours d'eau presque un milliard de Kč et qu'une seconde tranche de travaux d'aménagement était prévue pour les six années à venir pour deux autres milliards afin de construire quelques 22 écluses, aménager 13 ports, 27 centrales électriques et aménager des centaines d'hectares de terres touchées par les transformations de leur écosystème. Le Ministre Dostálek n'entrait pas dans les détails en ce qui concernait la solution budgétaire à la question du financement de ce projet. Comme toujours dans ce type de travaux, il était prévu de récupérer une partie de l'argent investi en construisant des centrales hydroélectriques et des ouvrages de protection contre les inondations. Environ 10% du budget devait émaner des économies réalisées sur les allocations

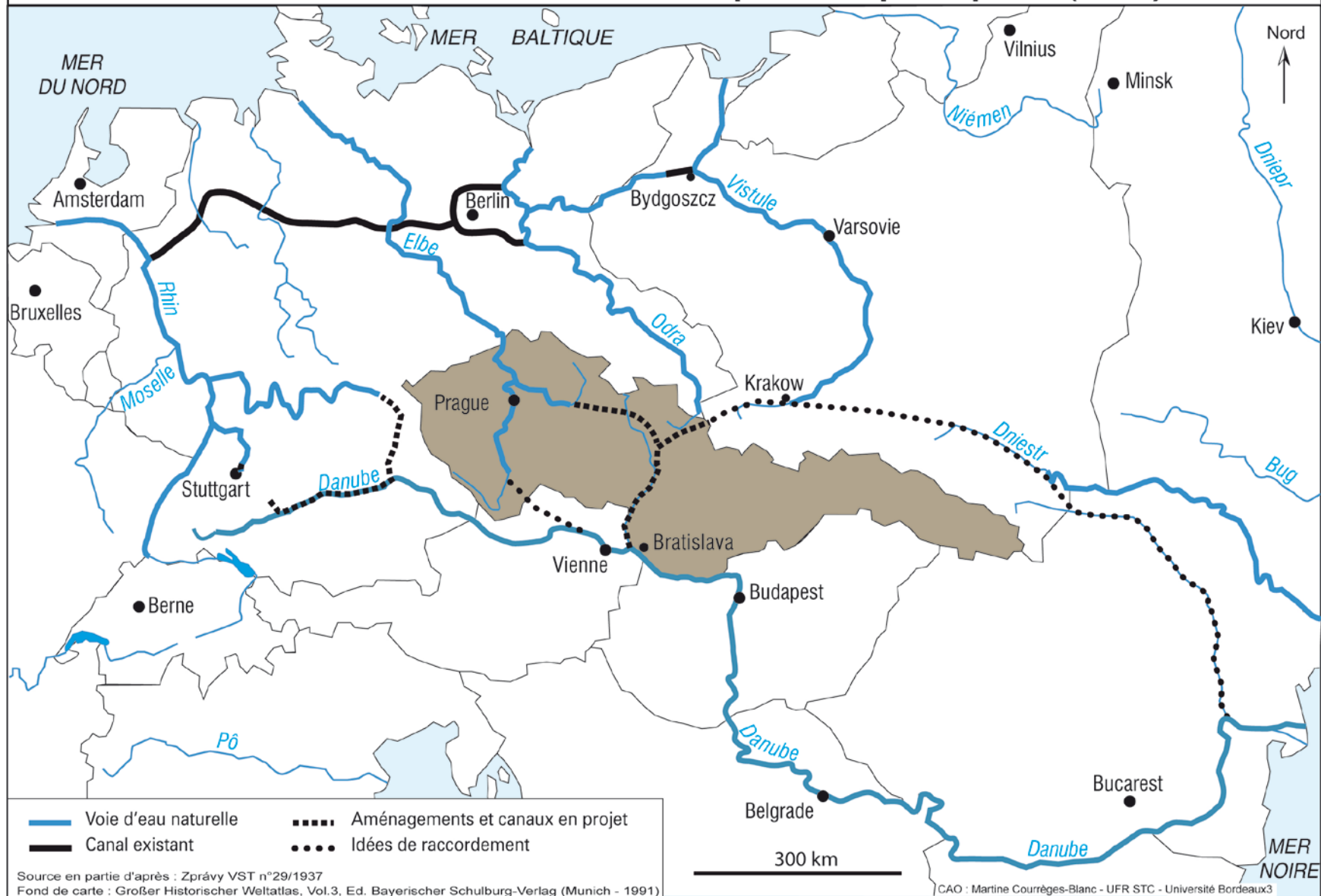
³²¹ *Sb. z. a n. RČS zákon č. 50/1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil.* Cette loi est plus communément appelée « Fonds d'État pour les voies d'eau » par opposition à la loi n° 49/1931 sur le « Fonds d'État pour des travaux d'aménagement des voies d'eau dans des buts agricoles » créé auprès du Ministère de l'Agriculture. (*Státní fond pro vodohospodářské meliorace, zřízeného při Min. zemědělství*, in : *Sb. z. a n. RČS zák. č. 49/1931*). Cf. Zpr. VST n° 9/1932.

³²² cf. Ing. J. Dostálek, *Doprava silniční, vodní a letecká*, In : *Doprava v životě republiky, op. cit.*, p. 4.

de chômage en ayant recours en priorité à la main d'œuvre locale et « désœuvrée »³²³ et un milliard devait résulter d'une augmentation de la valeur du patrimoine national du fait de la valorisation des abords du canal... Concrètement, le projet consistait en la réalisation en huit ans d'un raccordement de 263 km pour relier l'Odra au Danube et de 163 km pour la réalisation d'une branche latérale reliant le premier ouvrage à l'Elbe entre Pardubice et Přerov (cf. la carte ci-après).

³²³ On évaluait le nombre de créations d'emploi directes ou indirectes à 75 000 pendant une période de 8 ans, pour un salaire d'à peu près d'un milliard de couronnes. Cf. Ing. J. Bartovský, *Jedna miliarda Kč dělníkům, Průplav Labe-Dunaj-Odra*. In : *Doprava v životě republiky, op. cit.*, p. 16.

Carte n° 15 : Le canal du Danube à l'Odra et le canal de l'Elbe au Danube dans le réseau des voies d'eau européennes principales (1938)



D'ailleurs le ministre Dostálek n'était pas le seul à se montrer optimiste quant au démarrage imminent des travaux : « La navigation sur l'Odra est, à mon avis, promise à un bel avenir dès qu'on aura réalisé le projet d'un grand canal de navigation entre l'Odra et le Danube. Les travaux préparatoires liés à la construction de cette œuvre grandiose seront commencés dès cette année. Ainsi, le premier pas sera franchi vers la réalisation d'une idée dont les justifications économiques ont été apportées à plusieurs reprises. » C'était l'avis en février 1938 du tout jeune ministre du Commerce et de l'Industrie Rudolf Mlčoch³²⁴.

Nous avons vu dans le paragraphe consacré à la Compagnie de navigation sur l'Odra que le projet LOD était globalement bien vu par le gouvernement allemand. Ce dernier était prêt à coopérer, voire à financer les travaux jusqu'à la frontière tchécoslovaque, mais à condition que l'ensemble du projet soit mené à terme et pas seulement le raccordement de Bohumín. En attendant, la compagnie devait conserver son port d'attache en Allemagne, les derniers 50 km de l'Odra n'étant pas navigables.

Un renversement inattendu de la situation intervint lors du démembrement de la république après le Traité de Munich en 1938. En effet, le projet devint « un instrument de la politique étrangère allemande vis-à-vis de la Tchéco-Slovaquie »³²⁵. Dans la nouvelle configuration géopolitique, l'Empire allemand avait récupéré la totalité du bassin minier et industriel de la Silésie et avait désormais tout intérêt à renforcer les infrastructures fluviales dans ce secteur géographique. La Tchéco-Slovaquie fut alors plus ou moins obligée de signer le 19 novembre 1938 un protocole tchéco-slovaque-allemand sur le lancement prochain des travaux. Après la création du protectorat de Bohême et Moravie en mars 1939, l'Allemagne décida selon sa conception des travaux d'infrastructure gigantesques, de réaliser le projet sans plus tarder. Les travaux débutèrent effectivement dès 1939 sur les deux extrémités de la liaison Odra/Danube, au nord sur le tronçon Ostrava-Kozle où environ 8 km furent aménagés et au sud à Vienne-Lobau en direction de la ČSR, devenue protectorat, où ils se poursuivirent

³²⁴ In : Mlčoch R., *Československá plavba v jubilejním roce republiky. Doprava a hospodářství* du 16 février 1938. « *Plavba na Odře má po mém soudu velikou budoucnost před sebou, jakmile bude uskutečněn dávno již připravovaný projekt plavebního kanálu Odra-Dunaj. Přípravné práce spojené s vydubováním tohoto velkolepého vodního díla budou již letošního roku započaty a tím bude učiněn první krok k realizaci myšlenky, jejíž hospodářské zdůvodnění bylo již tolikrát prokázáno.* »

³²⁵ I. Jakubec, in : Jakubec I., *Vodocestný zákon...*, op. cit., p. 60.

durant quatre ans jusqu'à leur arrêt définitif en 1943. Un tronçon long également de 8 km fut alors réalisé et sert aujourd'hui aux bateaux de plaisance³²⁶.

3. Les ouvertures transocéaniques des activités de transport tchécoslovaques.

La présentation générale des activités politiques et économiques liées à la navigation fluviale et, plus largement, à la politique des transports tchécoslovaque doit être complétée dans les deux prochains paragraphes par leurs extensions transocéaniques. Ces extensions n'ont rien d'anecdotique. Tout au contraire, le premier paragraphe consacré plus spécifiquement à la lutte tarifaire entre les deux principaux ports maritimes par lesquels transitaient les marchandises en provenance ou à destination de la ČSR identifie et souligne clairement les corridors de commerce transocéanique tchécoslovaque et le second, consacré à la navigation maritime réalisée sous le pavillon national est un pendant, un complément essentiel bien qu'économiquement anecdotique, de la volonté du pays de développer toute la palette des modes de transport.

³²⁶ En Autriche, quatre tronçons du canal LOD existent encore, situés sur le territoire de Wien-Lobau dont un en service pour la navigation sur le Danube et les trois autres comme espaces de détente et de plaisance. Le tronçon polonais qui porte aujourd'hui en polonais le nom de *Kanal Kędzierzynski* sert de liaison entre l'usine d'azote *Azoty Kędzierzyn AG* et le fleuve Odra. Cf. <http://de.wikipedia.org/wiki/Donau-Oder-Kanal> contenant des photos du canal en Autriche.

Plus récemment, le projet du canal en République tchèque a été présenté en 1993 à l'occasion de la 37^e réunion du Groupe de travail principal pour le transport fluvial de la Commission européenne économique auprès de l'ONU et sa reprise étudiée (cf. T. Kolařík, *Prezentace současného stavu projektu Dunaj-Odra-Labe v Ženevě*, In : *Vodní cesty a plavba 1/2010*, pp. 37-39). Mais les résistances politiques internes à la République tchèque semblent avoir fait échouer le projet de façon définitive. Un reportage télévisé lui fut consacré en 2010. Il porte le titre original *Ta naše povaha česká « Sen o křižovatce moří », Zůstane myšlenka spojit Dunaj s Odrou a Labem vždy jen na papíře?* (« Le rêve du carrefour des mers, L'idée de relier le Danube avec l'Odra restera-t-elle pour toujours uniquement sur papier? »), Régie J. Procházka sur : <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1100627928-ta-nase-povaha-ceska/410235100011017-sen-o-krizovatce-mori/>

a) Trieste et Hambourg : deux portes océaniques tchécoslovaques en concurrence.

Trieste et Hambourg étaient les deux ports principaux par lesquels transitaient les marchandises à destination et en provenance de la Tchécoslovaquie. Trieste était l'ancien principal port de commerce austro-hongrois, un port « national » donc par lequel les « pays tchèques » exportaient sans aucune formalité douanière leurs marchandises. Hambourg cependant avait historiquement un rôle essentiel grâce à la liaison fluviale naturelle constituée par l'Elbe que la ČSR comptait bien développer encore davantage grâce au droit d'y construire un port autonome, obtenu aux Traités de paix, et grâce à sa compagnie de navigation ČPSL. Ces deux « portes océaniques » du pays devaient par ailleurs être complétées à plus long terme par d'autres sites portuaires roumains, yougoslaves ou polonais. Les possibilités de commerce transocéanique via plusieurs sites portuaires distincts, situés sur trois mers et dans des pays différents constituaient une base économique très favorable de sorte que les Tchécoslovaques regardaient avec beaucoup d'optimisme vers un développement exponentiel de ce commerce. Il s'avéra même au cours de l'entre-deux-guerres que les parts de marché de ce commerce venaient progressivement en substitution aux marchés perdus en Europe de voisinage. Cependant, la mise en concurrence inévitable – et souhaitée – des deux ports principaux, opérationnels dès 1918, Trieste et Hambourg, devait prendre la forme d'une lutte tarifaire sans merci avec un effet déstabilisateur inattendu sur l'économie tchécoslovaque. Cette lutte pressentie dès les Traités de paix³²⁷ était pourtant en apparence favorable à l'économie du pays car elle entraînait des baisses tarifaires liées au stockage et à la manipulation des marchandises tchécoslovaques³²⁸. Mais elle insufflait aussi dans l'économie un climat d'incertitude comme on peut le relever dans cette déclaration *a posteriori* d'un conseiller ministériel auprès du Ministère du Commerce et de l'Industrie : « Le danger ressenti par l'économie tchécoslovaque durant cette lutte et dans sa phase finale a conduit à la recherche de nouvelles voies de communication « de sortie ». Parmi celles-ci les

³²⁷ Les avantages obtenus par la délégation tchécoslovaque à Paris furent inscrits, en ce qui concerne Trieste, dans les articles n° 232, 322 à 324 du traité de St-Germain (signé le 10 sept. 1919). Voir aussi Jakubec I., *Dopravní problematika v německo-československých vztazích ve dvacátých letech* (La problématique des transports dans les relations tchéco-allemandes dans les années vingt), In : BARTH B., *Konkurence i partnerství. Německé a československé hospodářství v letech 1918-1945*, Praha, 1997, pp. 55-71, ici p. 56. I. Jakubec y cite deux mémoires universitaires consacrés à ce thème dès le début des années 1930.

³²⁸ 1924/3.8., NL, *A ještě Terst-Československo*, L. Pohl (Cet article résume les avantages pour la ČSR négociés pour le commerce via Trieste et le rôle des chemins de fer dans ces échanges.).

entreprises du bassin d'Ostrava trouvèrent en 1928 le chemin vers les ports maritimes de Gdansk et Gdynia ; auquel s'ajouta un peu plus tard le chemin vers la Constanza roumaine et les ports yougoslaves. En même temps, la coopération entre l'entreprise ČSD et notre transport fluvial sur l'Elbe, l'Odra et le Danube fut soignée, ce qui déboucha sur l'élaboration du tarif de transbordement entre l'Elbe et le Danube. »³²⁹

Dans la lutte pour attirer le commerce extérieur tchécoslovaque, le port de Trieste avait pris l'avantage dès les premières semaines de l'après-guerre car la ČSR put négocier avec l'Autriche des tarifs directs à destination de l'Adriatique. Il faut souligner que « le tarif Trieste-Tchécoslovaquie fut le premier tarif direct négocié en Europe après la révolution »³³⁰ et que la compagnie allemande des chemins de fer (DRG) était seule responsable à avoir retardé la mise en place d'un tarif ferroviaire direct vers les ports maritimes en Allemagne du nord (*Seehafentarif*)³³¹. En fait, la « tradition » d'exporter *via* Trieste datait de l'empire austro-hongrois, lorsque ce port fut doté à grands frais d'équipements nécessaires pour être la vitrine commerciale de l'empire. Les entreprises impériales disposaient également d'incitations tarifaires pour acheminer leurs marchandises par chemins de fer dans ce port. Pourtant, son éloignement relatif par rapport à Hambourg n'en faisait pas une interface commerciale naturelle pour l'industrie des pays tchèques. De plus, « le transport empruntant les chemins de fer autrichiens franchissant les Alpes ne supportait pas la comparaison avec les chemins de fer traversant les grandes plaines d'Allemagne. Ici, les ports situés sur la Mer du

³²⁹ Dr. J. Fuxa in : *Několik myšlenek z přehledu čsl. dopravy, Doprava a Hospodářství* 9/1937 (« *Nebezpečí, které československé hospodářství při tomto zápolení a v konečné jeho fázi pro sebe vyciňovalo, vedlo k hledání dalších výpadních cest, z nichž v r. 1928 podniky v ostravské pánvi našly cestu do námořních přístavů Gdyně a Gdanska, v pozdějším období k nim přistoupila cesta k rumunské Constanzi a přístavům jugoslávským. Současně bylo pečováno o lepší dopravní spolupráci mezi podnikem ČSD a říční naší dopravou labskou, dunajskou a oderskou, jež se prakticky projevila v definitivní úpravě překladištního tarifu labsko-dunajského.* »).

³³⁰ « ...*der Tschechoslovakisch-Triester Tarif als der erste direkte Tarif in Europa nach dem Umsturz zustandekam* Cf. l'article *Die Tarifpolitik der Tschechoslowakei*, in : PP du 14 décembre 1924. Son auteur l'inspecteur central des ČSD Pohl y informe le public sur la genèse des tarifs vers les ports maritimes Trieste et Hambourg.

³³¹ Ibid. « ... *hat das Eisenbahnministerium sich seinerzeit an die deutschen Bahnen wegen Schaffung eines Seehafentarifs gewendet. Die deutschen Bahnen lehnten dies jedoch mit Rücksicht auf die Bestimmung des Artikels 365 des Friedensvertrages ab. Diese Ablehnung hatte einen ungeahnten Aufschwung unseres Güterverkehrs mit Triest zur Folge. In der letzten Zeit hat sich Deutschland bereit erklärt, mit der CSR wegen Schaffung eines direkte csl-dt. Seehafentarif zu verhandeln. Die dt. Reichsbahnen haben bereits durch Veröffentlichung von speziellen Transittarifen der Triester Konkurrenz zu begegnen gesucht. Diese Begünstigungen kommen im neuen Seehafentarif mit der CSR zum Ausdruck. Der genannte Tarif tritt voraussichtlich am 1. Januar 1925 in kraft.* »

nord représentaient des connexions bien plus avantageuses. La priorité de Trieste de l'avant-guerre en ce qui concerne le commerce de l'outre-mer au départ des pays tchèques était donc maintenu artificiellement. »³³²

En suivant la logique capitaliste, les choses devaient donc évoluer rapidement au profit de Hambourg dès que la situation financière et monétaire fut stabilisée en Allemagne, rendant à nouveau des échanges commerciaux possibles sur la base de tarifs ferroviaires et de manutentions stables. L'Italie, héritière de Trieste, avait alors tenté de retenir le transit tchécoslovaque par une série de négociations entre 1921 et 1929 qui culminèrent en un Accord bilatéral concernant le tarif adriatique signé le 29 mars 1923 à Rome et en un Traité ferroviaire bilatéral en 1929³³³, mais en vain. L'utilisation de Trieste par les entreprises tchécoslovaques diminua rapidement au cours des années 1920 et ne fut maintenue, dans de nombreux cas que « grâce aux habitudes commerciales ». La « lutte tarifaire » Trieste/Hambourg fut terminée officiellement par un accord signé à Munich en juin 1928 : « La ČSR fut partagée par une ligne de démarcation imaginaire dans le sens Bor u Tachova – Česká Třebová – Čadca. »³³⁴ Cette ligne de démarcation devait partager le commerce tchécoslovaque en deux parties : au nord de la ligne, les entreprises devaient s'orienter vers Hambourg et au sud vers Trieste. Mais « l'accord ne fut pas totalement respecté, car la « lutte tarifaire » continua entre les deux ports au cours des années 1930 »³³⁵.

Il y eut par la suite plusieurs tentatives de la part des cercles commerciaux italiens et allemands pour attirer le commerce extérieur de la ČSR vers les ports maritimes respectifs en fixant des zones d'influence géographique de chaque port. Ces tentatives se soldèrent par des échecs et ne furent guère prises au sérieux par les officiels tchécoslovaques jusqu'au jour où le

³³² Jakubec I., Kubů E., *Hamburk a jeho úloha...*, op. cit., p. 129 (« ... Předválečná priorita Terstu tak byla v zámořském obchodě vycházejícím z českých zemí udržována uměle. »)

³³³ Cf. une série de lois ou d'ordonnances gouvernementales : N° 4/1922 du 9 janvier 1922 sur la Mise en vigueur provisoire de l'Accord commercial et de navigation avec son protocole concernant les avantages et les facilités en faveur du transport tchécoslovaque dans le port de Trieste contracté par la ČSR et le royaume d'Italie ; Le 19 janvier 1924, loi n° 14 sur les Accords arrêtés à la conférence Italo-Tchécoslovaque de Trieste et la loi n° 144/1929 du 19 octobre 1929 au sujet du Traité ferroviaire entre la ČSR et l'Italie. Ce traité règle toutes sortes de questions ferroviaires, en particulier le trafic vers Trieste (p. e. art. 2 : « Les Hautes Parties Contractantes s'entendront, le cas échéant, préalablement sur les questions qui pourront surgir entre l'Italie et la Tchécoslovaquie, ou entre elles et les autres États intéressés au régime du tarif adriatique en conséquence du passage à d'autres Administrations de l'exploitation des réseaux de l'ancienne Südbahn, conservant autant que possible les conditions de fait actuelles. »).

³³⁴ Jakubec I., Kubů E., *Hamburk a jeho úloha...*, op. cit., p. 140.

³³⁵ Ibid.

gouvernement italien s'en mêla, en 1937, et, fort des liens politiques avec l'Allemagne, essaya de persuader l'Allemagne de l'utilité d'un tel accord. « Le danger de ce partage forcé de la Tchécoslovaquie était d'autant plus grave qu'à la différence des tentatives précédentes, il n'émanait pas des cercles de transport italiens, mais était appuyé par une note du gouvernement italien... »³³⁶. Finalement la tentative échoua une fois de plus, car l'Allemagne craignait en réaction le détournement du trafic tchécoslovaque vers les ports polonais. Ainsi « les nécessités économiques vainquirent les demandes politiques »³³⁷.

Cet exemple montre que la ČSR était constamment confrontée à la nécessité de sécuriser ses axes de commerce extérieur ou, à défaut, de les multiplier. À ce niveau, le transport fluvial avait apporté une contribution essentielle car il ouvrait des accès au reste du monde par trois voies distinctes, éloignées les unes des autres, en trois directions centripètes, vers trois grands ports maritimes de trois pays européens différents situés sur les rivages de trois mers différentes. Pourtant, dans les faits, la multiplication des voies commerciales revêtait surtout un caractère symbolique et stratégique. En effet, « le tracé le plus fréquemment utilisé via Hambourg ne posait pas de problème, ses capacités étaient suffisantes et le commerce tchécoslovaque ne ressentait pas le besoin de diversification des routes commerciales »³³⁸. Cette diversification restait donc surtout à l'état latent, la faiblesse, voire l'absence des investissements tchécoslovaques dans les sites autres que Hambourg la rendaient par ailleurs presque impossible à mobiliser rapidement et massivement en cas de besoin. En effet, « En faveur de Hambourg parlait une voie d'eau bon marché, une infrastructure commerciale d'une qualité exceptionnelle avec un large spectre d'entreprises intermédiaires spécialisées, disposant de capitaux et de relations commerciales nécessaires [...], des connexions maritimes avec le monde entier, l'équipement portuaire à la pointe et enfin une infrastructure ferroviaire, tant dans le cadre du port [tchécoslovaque] autonome que sur le territoire allemand en général, où le réseau était plus dense et plus fluide que chez les autres voisins »³³⁹.

³³⁶ In : NP du 28 juillet 1937 (« *Nebezpečí tohoto násilného dělení Československa bylo tím vážnější na rozdíl od řady pokusů dřívějších, že nevycházelo z dopravních kruhů italských, nýbrž bylo podloženo notou italské vlády ...* »).

³³⁷ Ibid (« ... *hospodářské nutnosti zvítězily nad politickými požadavky ...* »).

³³⁸ Jakubec I., Kubů E., *Námořní přístavy...*, op. cit., p. 246.

³³⁹ Ibid p. 245.

L'expérience de la lutte tarifaire entre Hambourg et Trieste laissa des traces dans les esprits, de sorte que l'on s'attendait, suite à l'*Anschluss* en 1938, à une nouvelle lutte tarifaire. Celle-ci semblait inévitable du fait que l'Empire allemand pouvait désormais contrôler l'axe ferroviaire direct reliant la ČSR à l'Italie et donc peser sur les tarifs de l'acheminement des marchandises vers et depuis Trieste. Mais les analyses devaient se montrer rassurantes et furent corroborées par les faits³⁴⁰.

b) Le transport maritime tchécoslovaque, un rêve non réalisé

Afin de donner un aperçu général sur l'activité de transport tchécoslovaque, il faut mentionner également le transport maritime. Ce dernier constituait certes un fragment anecdotique du vaste domaine des transports, mais suffisamment original pour mériter une mention dans notre travail³⁴¹.

Nous avons évoqué à plusieurs reprises l'importance des voies fluviales pour le commerce extérieur tchécoslovaque et souligné la place majeure occupée dans le commerce transocéanique par deux ports en particulier – Trieste et Hambourg. Il s'agit d'aller maintenant au-delà de ces deux « portes » océaniques tchécoslovaques et évoquer les rêves des ressortissants de la Tchécoslovaquie de porter sur les mers et les océans une activité économique sous la forme d'une compagnie de navigation maritime. Un parallèle peut tout à fait être tiré avec leur rêve de conquérir les airs. On verra plus tard dans ce travail l'émergence de la métaphore fréquemment reprise « L'air, c'est notre mer » qui, par allusion, soulignait déjà l'importance que les mers et les océans revêtaient dans leur imaginaire.

Le droit au pavillon maritime fut accordé à la ČSR par les conclusions de la Première conférence générale pour le transport et le transit (*První generální konference pro dopravu a*

³⁴⁰ Cf. *Připojení Rakouska k Německu et Půjde rakouské zboží dále do Terstu?* In : DH n° 8/1938.

³⁴¹ Un article complet a été consacré récemment par Stefan Albrecht au thème des « efforts pour la construction de la navigation maritime tchécoslovaque dans l'entre-deux-guerres ». Albrecht S., *Böhmen liegt am Meer. Bemühungen um den Aufbau einer eigenen tschechoslowakischen Hochseeschifffahrt in der Zwischenkriegszeit*, In : Österreichische Osthefte, Wien, 2004, Jahrgang 46, n°4, pp. 515-534. Cet article fait largement référence. C'est donc aussi pour éviter de le paraphraser que nous n'évoquons la navigation maritime qu'à la marge.

transit) de Barcelone³⁴², consignées dans une Convention le 20 avril 1921. Elle fut ratifiée par le gouvernement tchécoslovaque et entra en vigueur pour la ČSR le 27 janvier 1924. Pourtant dès le 8 mai 1920, la loi n° 316/1920 sur le drapeau et le registre des navires maritimes avait été votée afin de donner une base légale aux conférences qui allaient traiter de cette question³⁴³, conformément au principe du libre accès à la mer qui faisait partie des revendications élémentaires des Tchécoslovaques au moment des négociations des Traités de paix : « Pour que nous qui n'avons aucun territoire bordant la mer, ayons notre propre port, ayons nos propres navires de haute mer avec lesquels nous pourrions naviguer sous notre propre drapeau, c'est quelque chose que personne ne pouvait imaginer, quelque chose de complètement nouveau dans le droit international... »³⁴⁴.

Selon la loi 316/1920, la nationalité tchécoslovaque appartenait aux navires dont la propriété était au moins de deux tiers tchécoslovaque. Ces navires avaient droit au pavillon maritime tchécoslovaque dont les couleurs et les proportions étaient identiques au drapeau national. Le droit du pavillon maritime était fondamental car, à la différence de la navigation

³⁴² La conférence se tint à Barcelone du 10 mars au 20 avril 1921 en présence de 42 délégations. Elle traitait de questions liées à la liberté de transit, aux voies d'eau d'importance internationale, au droit au pavillon maritime pour les États sans côtes et aux ports maritimes.

³⁴³ Loi n° 316 du 15 avril 1920 (*O vlajce a rejstříku lodí námořních*); Cf. la présentation de la loi avec commentaires In : *Zprávy veř. sl. tech.* n° 12/1920.

³⁴⁴ Extrait du discours de l'ancien Premier ministre Kramář qui expliquait aux parlementaires les résultats des négociations de paix à l'occasion de la réunion parlementaire n° 77 du 30 septembre 1919 (« *Začnu hned s tím hlavním. Abychom my, nemajíce žádného territoria při moři, měli svůj vlastní přístav, abychom měli své vlastní lodi námořské, se kterými bychom mohli jezdit pod vlastní vlajkou, to jest něco, co nikdo si nedovedl představit, něco docela nového v mezinárodním právu. A k tomu ještě přichází to, že po dlouhých poradách, kterých zejména se účastnil také belgický zástupce Ottis, se konference usnesla na něčem, co jest přímo neslýchaným, totiž na tom, že pro mořské lodi můžeme míti v Praze registrační přístav. To je něco tak nového, že skutečně, když to bylo ponejprv, to naprosto frapovalo, ale bylo to jednomyslně přijato, jest to podepsáno Německem a my, kteří jsme naprosto vnitrozemští, máme možnost, abychom pluli pod svou vlastní československou vlajkou po moři. (Výborně! Potlesk.) To není, pánové, věc tak jednoduchá. Já se velmi dobře pamatuji ještě, když jsem o všech věcech dopravních mluvil ve starém Rakousku, jakou váhu kladli všichni na to, aby se vlajka státu ukazovala v cizích přístavech. Je jisto, že to má neobyčejnou důležitost pro vztahy hospodářské, ale má to také velikou důležitost pro poznání národa a státu a také pro jeho kreditní otázky. Tedy v této příčině musíme říci, že nám spojenci takovým způsobem vyšli vstříc, že zasluhují s naší strany opravdu toho největšího uznání. »). In : <http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/077schuz/s077005.htm>*

intérieure, il soumettait le navire à la législation de l'État dont il était issu. La ČSR avait fixé le port d'attache de tous ses navires de haute mer à Prague³⁴⁵.

L'histoire de la navigation maritime commençait pour la ČSR par le retour de ses marins depuis les bases militaires austro-hongroises situées dans l'Adriatique. Un autre épisode important est lié au retour des légions tchécoslovaques ayant combattu en Russie. En effet, après un périple rocambolesque, confrontées aux événements révolutionnaires et à une situation politique instable et confuse, ces dernières durent se replier à travers la Sibérie suivant l'axe du chemin de fer transsibérien jusqu'au port de Vladivostok d'où elles purent finalement être rapatriées par voie maritime³⁴⁶. À cette occasion, les légionnaires avaient acquis un navire japonais, rebaptisé *Légion*. Les navires qui servirent à leur rapatriement dont la *Légion* furent les premiers navires de haute mer battant pavillon tchécoslovaque³⁴⁷.

Par la suite, et malgré de grands espoirs, l'activité navale du jeune État devait demeurer extrêmement discrète. Cela était dû à la fois aux raisons économiques et au manque de culture maritime : « Il est compréhensible que ce type d'entreprise soit exposé à un grand danger d'investissements infondés du point de vue économique. Cela est dû à l'éloignement relatif ainsi qu'au manque de tradition dans ce type d'entreprise. Il faut par conséquent reconnaître que la prudence, avec laquelle notre politique économique avançait dans ce domaine au cours de la première décennie de notre indépendance, était justifiée »³⁴⁸.

Pourtant, une certaine expérience existait, mais elle était fragile car liée seulement aux destins individuels des ressortissants de nationalité tchèque ou slovaque engagés dans des flottes commerciale et militaire austro-hongroises. De ce fait, plusieurs associations

³⁴⁵ Cf. Dr. J. Měříčka, *Nástin čsl. práva dopravního*, DH n° 17/1937. Cf. aussi le discours de Kramář, réunion parl. n° 77 *op. cit.* : « La conférence a convenu de quelque chose de jamais vu, à savoir que nous pourrions avoir pour les navires de haute mer le port d'attache à Prague. C'était quelque chose de si nouveau que vraiment c'était frappant. Cela a été adopté à l'unanimité, c'est signé par l'Allemagne et nous, qui sommes complètement un pays continental, avons la possibilité de naviguer sur les mers sous notre propre drapeau tchécoslovaque. (*Excellent ! Acclamations !*) ».

³⁴⁶ Sur les légions tchécoslovaques en Russie (ca. 70 000 hommes) la liste exhaustive des publications se trouve sur : <http://karelvasatko.cz/literatura/seznam-literatury>

³⁴⁷ Le navire « Légion » appartenait à la banque *Banka československých legií* (la Banque des légions tchécoslovaques) à Prague. Il avait un tonnage brut de 5 735,08 t, net de 3 523,31 t. Son port d'attache était Hambourg. Cf. *Statistická ročenka RČS*, 1932, p. 186.

³⁴⁸ « *Jest pochopitelno, že v tomto oboru podnikání jest velmi značné nebezpečí národohospodářsky neúčelných investic, vzhledem na poměrnou odlehlost, jakož i nedostatek tradice v tomto druhu činnosti, a nutno tudíž uznati, že byla úplně odůvodněna opatrnost, se kterou postupovala v této otázce naše hospodářská politika v prvním desetiletí státní samostatnosti.* » In : *10 let ...*, *op. cit.*, p. 230.

rassemblant d'anciens matelots ou des personnes passionnées par la navigation maritime virent le jour après 1918, encouragées par les autorités étatiques³⁴⁹. Une, puis deux revues furent même consacrées exclusivement au thème de la navigation maritime³⁵⁰. Soutenues, voire patronnées par les plus hautes autorités de l'État, elles entretenirent tout au long de l'entre-deux-guerres la flamme passionnelle dans le but d'unir les différents défenseurs de l'idée de la création d'une ou deux compagnies de navigation maritime nationales. Leurs efforts semblèrent à plusieurs reprises proches d'aboutir (1924, 1925, 1929, 1931, 1936), différents scénarios furent étudiés (une société par actions aux mains tchécoslovaques, un *joint-venture* avec une compagnie étrangère établie, une extension d'une compagnie de navigation intérieure vers le commerce avec l'outre-mer), mais à chaque fois, le contexte économique ou politique fit en sorte que le projet échoua. Les tribulations de cette aventure sont décrites en détail par S. Albrecht dans son article précité³⁵¹.

À titre d'exemple, signalons le projet de création d'une compagnie de navigation qui devait exercer son activité sur la Mer Noire et le Levant. Afin de pallier le manque d'expérience de navigation sur la haute mer et dans le cadre des propositions visant à redynamiser le transport fluvial sur le Danube, un entrepreneur slovaque M. Kňazovič suggéra en 1932 la création d'une compagnie de navigation maritime organisée sur le modèle des compagnies de navigation intérieure, donc avec la participation de l'État tchécoslovaque et, dans ce cas précis, de la Compagnie de navigation sur le Danube, ČPSD³⁵². Ce consortium aurait eu l'avantage de s'appuyer sur le savoir-faire de la ČPSD en matière de navigation et de gestion et de bénéficier de ses chargements pour effectuer des transbordements directs depuis ses bateaux fluviaux sur les navires transocéaniques tchécoslovaques. Un type de navire était

³⁴⁹ S. Albrecht qualifie les groupements de matelots d'« instables ». De fait, plusieurs de ces groupements virent le jour, puis furent dissous pour renaître finalement en février 1924 dans une association qui portait le de L'Association tchécoslovaque d'anciens matelots – révolutionnaires (*Československá obce bývalých námořníků – revolucionářů*). En revanche un seul groupement politico-économique s'était constitué et resta stable tout au long de l'entre-deux-guerres, la Société maritime tchécoslovaque (*Námořní společnost československá*). Elle devint et demeura le protagoniste principal du rêve maritime tchécoslovaque. Cf. Albrecht S., *Böhmen ...*, *op. cit.*, pp. 516

³⁵⁰ La revue *Moře* fondée en 1922, renommée en *Moře a Plavba. Československý plavební list (La Mer et la Navigation. Une revue tchécoslovaque de navigation.)* et la revue *Moře Slovanům (La Mer aux Slaves)* fondée en 1925.

³⁵¹ Albrecht S., *Böhmen ...*, *op. cit.*

³⁵² M. Kňazovič, *Predĺženie dunajskej dopravy na Čierne more a Dialny východ*, vers 1932, cité par I. Jakubec In : Jakubec I., *Via Danubiana...*, *op. cit.*, p. 230.

même à l'étude permettant de naviguer sur le Danube et la mer. Ainsi, la totalité du parcours des marchandises depuis leur lieu de production jusqu'au destinataire final serait aux mains tchécoslovaques. Il faut ajouter à cela les réflexions relatives à la création de zones portuaires tchécoslovaques franches en Roumanie ou en Bulgarie pour voir à quel point était aiguisée la sensibilité tchécoslovaque quant à la qualité et la rapidité des transports internationaux à longue distance. Ce projet, déjà évoqué par l'ancien premier ministre Kramář en 1919³⁵³, fut confirmé par le ministre Najman en 1937 : « Un avantage non négligeable peut être attendu pour l'export et l'import tchécoslovaques du prolongement de la voie danubienne par le biais de la création de notre propre transport en Mer Noire vers les ports du Levant. »³⁵⁴ Mais il n'était pas appelé à aboutir. En attendant, seule une petite activité de cabotage s'était développée en Mer du Nord et en Mer Baltique du fait d'un groupe d'entrepreneurs tchécoslovaques de nationalité allemande. Ils possédaient plusieurs petits navires d'un tonnage utile entre 60 et 120 tonnes³⁵⁵.

Les statistiques recensant la flotte maritime tchécoslovaque étaient si maigres qu'on y intégrait même des bateaux de plaisance – yacht (un en 1933) et voiliers (deux en 1933)³⁵⁶. « Cette flotte quand bien même minuscule exige d'avoir sa propre administration auprès de

³⁵³ « ...et si nous réussissons grâce à l'internationalisation [du Danube] comme cela est envisagé par nos techniciens, que nous puissions aller jusqu'à Komárno avec des bateaux de deux mille tonnes, nous pourrions accéder à la Mer Noire sans transbordement. Notre commerce avec les rives de la Mer Noire et avec la Russie du sud avec ses richesses énormes est à mon avis ainsi fait qu'il nous ouvre les meilleures perspectives économiques dont nous pouvions rêver. » (« ... a podaří-li se pomocí internacionalisování, jak je to v plánu našich vodních techniků, abychom mohli až do Komárna jeti s dvoutisícitonovými loďmi, pak můžeme bez překladiště se dostat na Černé moře a náš obchod s celým pobřežím černomořským a s jižním Ruskem s jeho ohromným bohatstvím je po mém soudu tak postaven, že otvírá nám ty největší o ekonomické vyhlídky, o jakých jsme mohli snít. »). Cf. son discours, in : réunion parl. du 30 septembre 1919 n° 77, *op. cit.*

³⁵⁴ « Nemaľý prospěch lze očekávat pro čsl. vývoz a dovoz i z chystaného prodloužení dunajské vodní cesty zavedením vlastní dopravy černomořské a do levantských přístavů. » *Ministr obchodu J. V. Najman o významu Dunaje*, in: Čsl. plavební list, Moře a plavba, 4/1937, p. 73 cité par Ivan Jakubec in : In : Jakubec I., *Via Danubiana ...*, *op. cit.*, p. 231.

³⁵⁵ En 1932 quatre navires battant pavillon tchécoslovaque étaient recensés dans la Baltique (Dalibor, Neptun, Mila, Marie), enregistrés par Ing. Ervin Spitzer, avec Gdansk comme port d'attache. Cf. *Statistická ročenka RČS*, 1932, p. 186.

Mentionnons aussi la tentative de Bat'a d'établir une compagnie de navigation maritime. Son navire *Morava* servait cependant surtout pour la propagande et comme salle d'exposition et de vente mobile.

³⁵⁶ Cf. *Statistická ročenka RČS*, 1935, p. 116.

l'Administration tchécoslovaque pour la navigation.»³⁵⁷ On ne peut que sourire à cette constatation toute bureaucratiquement objective et juste ...

En effet, l'offre et la demande appelant à la création de la navigation maritime tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres ne semblaient pas s'être rencontrées comme le résume dans sa conclusion S. Albrecht : «...die hochfliegenden Pläne der Freunde der Hochseeschifffahrt ließen sich in den Jahren der schlechten Konjunktur von 1921 bis 1924 nicht verwirklichen. In Zeiten besserer Konjunktur schien es nicht weiter nötig, sich um die Seefahrt Gedanken zu machen, da ja die Absatzmärkte nahe lagen. Gleichwohl dokumentieren die Verhandlungen mit verschiedenen Reedereien das andauernde, patriotisch motivierte Interesse einiger einflußreicher Regierungsmitglieder und Ministerialbeamter vor allem des Handels- und Außenministeriums an der Seefahrt. Als in Folge der Weltwirtschaftskrise eine Umorientierung des Außenhandels notwendig wurde und der Orient das Interesse von Staat und Wirtschaft weckte, wurde die Hochseeschifffahrt wieder interessant ... Insbesondere die slowakische Wirtschaft hatte das Bedürfnis nach einer Aufwertung des Schiffsverkehrs auf der Donau durch seine Ausdehnung auf das Meer, zumal die ungarische Konkurrenz dabei erfolgreich voranging. Die Hoffnung auf staatliche Unterstützung blieb aufgrund der allgemein schlechten Wirtschaftslage jedoch aus »³⁵⁸. Réduire l'échec de la construction d'une compagnie tchécoslovaque de navigation maritime à une simple question financière qui aurait retenu l'État d'investir dans ce domaine, alors qu'en même temps, les capitaux privés n'étaient pas prêts de se lancer dans l'aventure seuls, ne nous semble pas être une explication satisfaisante. Cela paraît d'autant plus étonnant que les subventions demandées étaient de l'ordre de quelques millions de couronnes, alors qu'en même temps l'État dépensait des dizaines, voire des centaines de millions dans d'autres projets d'infrastructures. En fin de compte, l'argument de l'éloignement de l'activité et du manque de tradition dans ce domaine, nous semblent avoir joué un rôle plus important, plus subjectif, en pesant négativement sur les décideurs aux moments cruciaux. Nous retenons donc cette hypothèse pour expliquer l'avortement du projet de développement de la navigation maritime tchécoslovaque. Le travail réalisé par les groupements et les individus acquis à la cause maritime ne devait cependant pas être vain, l'entre-deux-guerres pouvant

³⁵⁷ In : *10 let...*, op. cit., p. 601 («*Toto byť nepatrné loďstvo vyžaduje u čs. plavebního úřadu vlastní administrativu.* »).

³⁵⁸ Albrecht S., *Böhmen ...*, op. cit., p. 534.

être considéré à juste titre comme une période ayant « préparé le terrain » pour la navigation maritime tchécoslovaque, certes modeste, postérieure à la Seconde Guerre mondiale³⁵⁹.

Conclusion

La répartition des flottes austro-hongroises et allemandes à l'issue de la Grande Guerre, présentée comme un acquis précieux obtenu aux négociations des Traités de paix, devait s'avérer en définitive plutôt comme un handicap et cela à plus d'un titre. Au départ, les tiraillements autour des conditions de répartition retardèrent la mise en place de la navigation tchécoslovaque. Ensuite, l'État tchécoslovaque n'obtint rien gratuitement, il dut au contraire racheter les navires aux compagnies désignées par l'autorité alliée. Or, il s'avéra qu'il le fit à des tarifs supérieurs à la valeur des bateaux, et cela d'autant plus qu'il s'agissait souvent de navires vieux ou, du moins, à la technologie dépassée. Enfin, malgré la réalisation de l'entretien et des réparations indispensables, cette flotte *a priori* suffisante en nombre de navires et en tonnage, devenait encombrante pour ses performances techniques, en premier lieu par sa faible vitesse et son coût d'exploitation élevé. En parallèle, la gestion des compagnies ne dégageant pas les résultats escomptés au début de l'entre-deux-guerres, les budgets disponibles ne permettaient pas la modernisation progressive des flottes. À la fin de l'entre-deux-guerres, l'État se vit logiquement contraint d'investir dans un vaste programme de renouvellement de toutes les flottes des compagnies « tchécoslovaques », à financer entièrement sur son budget propre.

En ce qui concerne les conditions de navigation, et en distinguant les conditions « naturelles » du cadre politique et légal, on peut dire que les deux aires géographiques dans lesquelles évoluaient les navires tchécoslovaques, connaissaient deux situations assez distinctes. Alors qu'au sud, sur le Danube, les conditions de navigation étaient globalement très satisfaisantes, la navigation tchécoslovaque y pâtissait de l'absence de tradition de navigation, du manque d'équipements portuaires et d'une forte concurrence internationale

³⁵⁹ « Was von den Bemühungen um die Schaffung einer eigenen tschechoslowakischen Flotte in der Zwischenkriegszeit blieb, war also letztlich nur, daß sich die vom Meer sowohl in geographischer als auch in mentaler Hinsicht vollkommen abgeschnittene Bevölkerung verstärkt für das Meer und für die Seefahrt zu interessieren begann, was den Boden für die kleinen maritimen Erfolge der Nachkriegszeit bereitete. » Ibid

avec de nombreux acteurs politiques et économiques, y compris d'États non riverains (Italie, France, Belgique, Angleterre). Au nord, sur l'Odra et sur l'Elbe, la situation politique était bien plus stable avec seulement deux pays riverains. L'État allemand plutôt bien disposé vis-à-vis de la navigation en général, réalisait progressivement, bien que parfois seulement sous la pression de l'*Elbebund* (une association de 14 Chambres de Commerce et d'Industrie des régions riveraines de l'Elbe créée en mars 1930) des aménagements coûteux (comme par exemple des bassins de rétention pour alimenter le fleuve en eau en période de sécheresse) et se montrait globalement respectueux des navires battant pavillon tchécoslovaque. La navigation sur la portion allemande de l'Elbe n'était pourtant pas toujours simple, principalement pour des raisons économiques car la concurrence entre un grand nombre de compagnies, en progression constante au cours de l'entre-deux-guerres, y était féroce, malgré plusieurs tentatives de régulation par le biais d'accords, de cartels et de regroupements. La situation était encore aggravée par deux autres facteurs – notamment par la très forte concurrence des chemins de fer qui proposaient des tarifs bas à de longues distances – enlevant ainsi des marchandises à la voie d'eau – et des tarifs élevés sur de courtes distances – renchérissant par conséquent l'acheminement des marchandises vers les ports³⁶⁰ et, d'autre part, par les aléas climatiques paralysant régulièrement le transport fluvial en été comme en hiver. Les périodes d'étiages estivaux dus aux fortes sécheresses, s'enchaînaient avec des périodes de crues, de même que des hivers rigoureux obstruant totalement la voie navigable n'apportaient que des atouts supplémentaires au transport ferroviaire, puis, progressivement, routier³⁶¹.

En ce qui concerne le respect de ses navires sur tous les fleuves « internationalisés », la ČSR pouvait s'appuyer sur le solide cadre légal international dessiné grâce aux Traités de paix. Ce cadre fut cependant ébranlé par la montée des régimes totalitaires. Ainsi, l'internationalisation des cours d'eau européens (Rhin, Danube, Elbe, Odra) fut remise en cause par la note du gouvernement allemand adressée le 14 novembre 1936 à quinze États

³⁶⁰ Il n'existait pas sur l'Elbe des tarifs de transbordement rail/eau favorables. Cela était pourtant le cas sur les autres grands fleuves allemands Oder, Rhin, Main. Il y avait certainement de bonnes raisons à cela du point de vue de la compagnie de chemins de fer allemande *Deutsche Reichsbahngesellschaft*.

³⁶¹ Ing. J. Vaněček dénombre dans son ouvrage *Vývoj labské plavby... op. cit.* pour la période de 1921-1935 deux très bonnes années pour la navigation (1925 et 1927) et sept très mauvaises (1921, 1928, 1929, 1930 et 1933, 1934, 1935). Certaines des mauvaises années cumulant deux périodes climatiques néfastes – comme l'année 1929 l'une des plus difficiles avec un long hiver rigoureux suivi d'un long étiage estival qui n'avait laissé que 64 jours navigables aux navires de 900 t à hauteur de la ville de Děčín.

européens et transmise ce même jour par l'ambassadeur allemand au gouvernement tchécoslovaque³⁶². Cette décision unilatérale du gouvernement allemand, aussi illégale fut-elle, ne changea cependant, semble-t-il, rien sur le terrain. Malgré les craintes légitimement exprimées à la suite de cette déclaration³⁶³, les compagnies tchécoslovaques de navigation continuèrent à exercer leur métier sans encombre jusqu'au démantèlement de la Tchécoslovaquie par le Traité de Munich. Le Traité privant le territoire de la ČSR d'une large frange frontalière, les compagnies durent restituer une partie de leurs flottes respectives selon un principe similaire à celui ayant présidé à la répartition des flottes austro-hongroises après la Grande Guerre. Par ailleurs, du fait de l'éclatement de la Tchécoslovaquie en mars 1939, les compagnies durent changer leur nom, p. e. la ČPSO devint la « Compagnie tchéco-morave de navigation S. A. » (*Českomoravská plavební akciová společnost*).

« La navigation fluviale intérieure [tchécoslovaque] avait bénéficié d'une aide exceptionnelle de la part de l'État alors qu'il s'agissait d'un domaine largement basé sur l'entreprise privée dans les pays d'Europe de l'Ouest. Il s'agissait généralement d'une entreprise à perte. Les compagnies de navigation tchécoslovaques pouvaient ainsi moderniser leurs flottes. La poursuite de la construction des ouvrages d'art (écluses, barrages) contribuait à créer progressivement de meilleures conditions de navigation en éliminant les conditions hydrologiques défavorables. »³⁶⁴ La présence de l'État dans le capital des compagnies s'avérait indispensable. En effet, l'État tchécoslovaque bien qu'actionnaire majoritaire dans

³⁶² Cf. *Reichsgesetzblatt* 1936, II. Teil, Nr. 43 p. 361-262.

³⁶³ Cf. p. e. la mise au point sur la situation législative sur l'Elbe dans l'article de Dr. F. Sitenský, *Vývoj a stav mezinárodního plavebního režimu na Labi*, In : *Dorava a Hospodářství* du 1^{er} avril 1937. L'auteur y démontre que l'Allemagne n'aurait aucun intérêt à mettre en danger le transport fluvial tchécoslovaque sur l'Elbe car elle « pousserait à l'utilisation plus intensive des autres voies de transport qui sont à la disposition de l'import et de l'export tchécoslovaque ... au détriment de son propre port de Hambourg. » L'auteur fait ainsi allusion à la reprise éventuelle de la lutte entre les ports de Hambourg et de Trieste menée entre 1924 et 1927 pour capter le trafic tchécoslovaque. Il conclut que la raison de cet acte unilatéral repose uniquement sur le refus de l'Allemagne d'accorder un droit de regard sur les affaires de l'Elbe aux pays non-riverains.

³⁶⁴ In : Kubů E., Pátek J., *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami (Le mythe et la réalité du développement économique de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres)*, Praha, 2000, 439 p., p. 149 (« *Vnitrozemské říční plavbě se v meziválečném období dostalo mimořádné pomoci ze strany státu, byť se ve vyspělých západoevropských zemích jednalo o oblast výrazně spojenou se soukromým podnikáním. Většinou se jednalo o podnikání ztrátové. Československé plavební společnosti tak mohly podstatně zmodernizovat svůj loďní park. Pokračující výstavba zařízení (zřymadel, přehrad) vytvářela stále lepší podmínky pro plavbu eliminací nepříznivých hydrologických podmínek.* »).

les trois compagnies de navigation « tchécoslovaques », voulait au moment de leur création laisser leur gestion effective aux autres actionnaires « capitalistes » dont l'expérience et le savoir-faire dans la sphère du management devait garantir une saine gestion des affaires. En 1918/1919 la situation économique semblait favorable aux grandes entreprises de transport et les *consortia* formés par des banques et des grandes entreprises se constituèrent facilement et semblaient promis à un bel avenir. Or, il s'avéra rapidement que les attentes quant aux résultats économiques des compagnies étaient largement surévaluées. Les compagnies de navigation suivaient ainsi un destin sur certains points semblable à celui des compagnies ferroviaires « garanties », arrivées à un moment donné de leur histoire sous perfusion régulière des finances publiques. Les actionnaires privés perdaient progressivement de l'intérêt pour ce mode de transport ; l'État épongeait régulièrement des déficits d'exploitation et eut recours à d'autres moyens d'aide et de subvention des compagnies, comme par exemple l'aide financière à la formation du personnel navigant, le transfert de propriété des bateaux, leur rénovation, la garantie accordée aux prêts bancaires etc. Dans le cas de la ČPSO l'aide publique alla jusqu'à couvrir officieusement une pratique douteuse qui consistait en le transfert de certains passifs de l'actionnaire minoritaire de la ČPSO la compagnie minière de Vítkovice de sa propre compagnie de navigation *Ostreederei*, en « association » avec la ČPSO, vers la ČPSO.

En parallèle, l'État fit des efforts considérables pour améliorer les voies d'eau, favorisant ainsi directement le développement du transport fluvial et le rendement des compagnies de navigation. Malgré les fréquents exercices déficitaires, l'État jugeait « ses » compagnies toujours avec bienveillance, voire une réelle fierté³⁶⁵. Il estimait cependant que certains intérêts privés des actionnaires pouvaient éloigner les compagnies de leur but principal, à savoir le service à rendre à l'ensemble de l'économie nationale, celui d'être un « instrument important de notre politique économique nationale, un instrument qui sert en premier lieu notre export et import »³⁶⁶ ce qui l'amena finalement à imposer un rapprochement entre la ČPSO et la ČPSL en 1935 et à racheter la totalité du capital de la ČPSD en 1938.

³⁶⁵ Voir p. e. l'avis du ministre Rudolf Mlčoch in : Mlčoch R., *Československá plavba v jubilejním roce republiky. Doprava a hospodářství* du 16 février 1938.

³⁶⁶ Il s'agit de paroles prononcées par le nouvellement nommé ministre du Commerce et d'industrie, patron de la navigation intérieure Rudolf Mlčoch. Ibid.

Les trois compagnies de navigation « tchécoslovaques » étaient donc avant tout des instruments de la politique économique nationale. Leurs résultats commerciaux doivent par conséquent être jugés à cette aune.

Parallèlement à ses engagements, au titre des compagnies de navigation, l'État consentit des dépenses considérables dans l'aménagement des cours d'eau, avant tout dans le but d'améliorer leur navigabilité. Les nombreux chantiers portuaires et d'écluses étaient associés généralement à d'autres types d'aménagement d'infrastructures de transport ou d'énergie. La critique formulée dès l'époque et qui doit être renouvelée par l'historien aujourd'hui, concernait le manque de cohérence de certains investissements, surtout sur l'Elbe, qui retardèrent considérablement la mise en cohérence de la navigabilité sur ce fleuve pour de très forts tonnages. Les dépenses en investissement consenties à la navigation fluviale semblaient, selon certaines voix critiques, trop élevées par rapport au rôle qu'elle jouait dans l'économie nationale. Cela est sans doute vrai et justifie par conséquent le sous-titre « la petite sœur choyée » que nous avons donné à ce chapitre. Il faut cependant rappeler que la ČSR souhaitait avant tout multiplier les voies et les modes de transport pour stabiliser son économie et par ce biais assurer son avenir en tant qu'État indépendant. À l'opposé, le fait que certains projets, comme le LOD ou la fondation d'une compagnie de navigation maritime, ne furent pas réalisés, montre bien que les différents gouvernements, pourtant aux configurations politiques variables, n'étaient pas prêts à aller au-delà d'un certain seuil du « raisonnable », certes toujours tout relatif. La navigation fluviale tchécoslovaque joua à notre avis globalement le rôle qui lui était assigné par les plus hautes autorités politiques grâce aux moyens qui étaient mis à sa disposition.

Conclusion de la Première partie

L'État tchécoslovaque présentait les forces et les faiblesses émanant directement des circonstances de sa création. Les transports non seulement ne furent pas épargnés, ils reflétèrent au contraire à merveille ces logiques relevant de ce que les Anglo-Saxons appellent le « momentum ». En effet, un certain nombre de décisions fut pris à l'aube même de l'indépendance, mais qui influèrent avec un déterminisme implacable et quasi automatique sur le développement ultérieur des modes de transport. Prenons à ce titre l'exemple de la mythification de l'unité nationale des Tchèques et des Slovaques, une idée à l'origine certes louable, mais sans fondement historique réel car relevant davantage de l'opportunisme politique. Par la suite, le besoin de créer une unité politique fonctionnelle se transforma essentiellement en le besoin de créer une unité économique et, à défaut, d'installer grâce aux moyens de transport performant des échanges de biens et de personnes suffisamment dynamiques pour venir compenser les inégalités criantes constatées dans le domaine du développement économique dans les différentes régions du pays. Les transports furent tous, sans exception, bien qu'à des degrés divers, transformés en vecteurs de cette politique. Les investissements dans les équipements et les infrastructures subissaient une logique républicaine égalitaire, voire tendaient à compenser le sous-développement slovaque par un investissement supérieur dans les régions de l'est et les régions frontalières.

Le projet probablement le plus pharaonique et le plus utopique envisagé sérieusement au cours de l'entre-deux-guerres fut le projet LOD, celui de la construction du canal entre les deux bassins fluviaux de la Mer du Nord et de la Mer Noire. Ce projet dépassait cependant largement l'échelle de considération nationale. En effet, la ČSR voulait réaliser ce vieux rêve et se hisser sur le plan des transports sur l'eau au rang de carrefour international en suivant exactement la même logique que celle qui nourrissait l'espoir que Prague deviendrait le carrefour aéroportuaire centre-européen incontournable, avec en plus l'avantage que le réseau de canaux LOD seraient « incontournable » littéralement...

De très gros travaux d'aménagements de gares urbaines étaient entrepris dans la plupart de grands centres urbains, en particulier à Prague, Brno, Bratislava, mais aussi Košice, Užhorod, Č. Třebová et autres. Les principes qui régissaient ces aménagements étaient toujours les mêmes : séparer le transport de marchandises de celui des passagers en

aménageant des voies, des raccordements et, pour les plus grandes villes, des gares nouvelles ; construire des lignes d'évitement des agglomérations pour ne pas les surcharger par le trafic de transit ; créer dans ou à proximité des centres urbains stratégiques de nouvelles infrastructures (en particulier des gares de triage, des ateliers de réparation, des voies de stockage et de transbordement de marchandises) facilitant la marche de l'ensemble du réseau ferré. Tous ces différents aménagements, mais plus particulièrement le dernier, prenaient en considération l'ensemble du réseau, pour essayer de rationaliser au maximum sa gestion. Même s'il est vrai que la période austro-hongroise avait laissé beaucoup à souhaiter quant à l'entretien des voies, du matériel roulant et des installations, ces manquements facilitèrent sans doute par la suite la création d'un système ferroviaire cohérent selon les besoins réels du pays. Quand on voit l'approche rationnelle avec laquelle l'administration tchécoslovaque s'attaqua aux problèmes concernant la réorganisation du réseau ferré et la construction de la navigation fluviale « tchécoslovaque » on ne peut se défaire de l'impression d'être en présence d'un élan fondateur, voire d'un boom, digne des meilleures époques de l'histoire ferroviaire et fluviale. Il est certain qu'un tel sursaut de la fièvre fondatrice émanait directement de la conscience collective du pays, de la conscience nationale liée à l'ancrage dans un territoire géographique donné. Il est probable que sans l'éclatement de l'empire austro-hongrois, jamais on aurait investi autant d'argent dans les infrastructures ferroviaires et, surtout, fluviales à ce moment d'histoire, puisque d'une part le chamboulement dans la hiérarchie de la société n'aurait pas été aussi rapide et profond et d'autre part parce que les technologies automobile et aéronautique frappaient déjà à la porte. On pourrait donc dire que si, d'une part la politique ferroviaire ambitieuse se justifiait dans la mesure où le pays avait un réel besoin d'harmonisation et d'unification du réseau ferré, la volonté, d'autre part, de faire de la voie d'eau un vecteur puissant du développement économique relevait davantage d'un « *development by excess* »³⁶⁷. Ceci s'applique à coup sûr sur la voie d'eau de l'Odra et dans une large mesure sur celle du Danube qui aurait eu besoin, afin d'en faire réellement une artère économique significative, d'une politique intermodale rail/voie d'eau bien plus affirmée que cela n'était le cas.

³⁶⁷ In : Kunz A., Armstrong J., *Inland navigation...*, *op. cit.*, p. 5. « *Development by excess* » correspond à une sur-offre d'infrastructures de transport dans l'espoir de générer de la demande. Les auteurs opposent alors le « *development by excess* » d'une infrastructure de transport (ici, voie d'eau) généralement permis grâce à une forte implication (financière) des pouvoirs publics au « *development by scarcity* » où une forte demande appelle l'offre et où les capitaux privés sont plus facilement mobilisables car la rentabilité de l'infrastructure semble moins discutable.

Deuxième partie : La « Terre », le retour du transport routier au premier plan de la scène des transports

« *Motto:*

*Kdo má auto, platit může/Quiconque possède une voiture, peut payer,
ani Bůh mu nepomůže/Et même Dieu ne l'aidera pas,
copak mu ta stokoruna udělá?/Qu'est-ce que ça peut bien lui faire un billet de cent
couronnes ?*

*Platí bezín, olej, daně/Il paye l'essence, l'huile, les taxes,
to je vidět, že má na ně/On voit bien qu'il en a les moyens,
že si na ten luxus vydělá .../Qu'il gagne assez pour s'offrir ce luxe... »*

Source : AutokluB n° 20/1932, *O tom českobudějovickém dlažebném*

Introduction.

Le 20^e siècle naissant sonna le glas à expansion des chemins de fer. Il devait être « routier » alors que le 19^e avait été « ferroviaire ». Cette schématisation exagérée en ce qui concerne la généralisation du poids des véhicules à moteur dans la place qu'ils occupaient au 20^e siècle pris dans son ensemble, possède cependant l'avantage de mettre en exergue la révolution des transports – et de la mobilité – que cela représentait pour la société industrialisée. La Tchécoslovaquie qui s'autodéfinissait comme un pays industriel et qui s'imposait comme une qualité inhérente à son système politique démocratique affranchi de « l'obscurantisme monarchique » d'adhérer à la « modernité », se devait, par obligation à la fois économique et idéologique, d'adopter les deux modes de transport émergents, l'aviation et l'automobilisme. Or, si comme nous allons le voir ultérieurement l'aviation représentait un mode de transport largement consensuel, il en fut tout autrement pour le transport routier. L'État, tiraillé entre le désir de modernité et la volonté (et la nécessité) de protéger ses richesses constituées par un réseau ferré étendu et une compagnie publique bien structurée, procéda par étapes pour apprivoiser, puis s'approprier progressivement un phénomène sociétal qui, de toute évidence, le dépassait.

La présente partie de la thèse traitera en deux grands chapitres des divers aspects liés à « l'économie routière » (*silniční hospodářství*) en séparant, pour permettre une meilleure lisibilité, les questions de la route de celles liées au motorisme (*motorismus*).

Cette séparation n'a rien d'arbitraire. Il était en effet *a priori* tout à fait possible d'étudier l'un sans l'autre, mais dans notre esprit, la séparation ne relève que d'une méthode de travail³⁶⁸. Pourtant, la Tchécoslovaquie comme bien d'autres États fit le choix de la séparation de la gestion des infrastructures routières d'un côté, confiée au Ministère des

³⁶⁸ Nous souhaitons exprimer ici notre entière adhésion au point de vue défendu par Ch. M. Merki dans sa thèse sur la motorisation de la Suisse, de la France et de l'Allemagne : « *Das Automobil steht in einer symbiotischen Beziehung mit der Strasse, auf die es angewiesen ist, wenn es denn vorwärts kommen will. Autogeschichte sollte deshalb immer auch Strassengeschichte sein, mithin die Geschichte eines technischen Systems, das wesentlich älter ist als das Automobil.* » (Voir : Merki, Ch. M., *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Wien, 2002, 470 p.; p. 21). Merki se place par ailleurs lui-même dans l'approche scientifique des *Large Technical Systems* défendue par T. Hughes, etc. (cf. note 13 p. 21 de l'ouvrage).

Travaux publics, du vaste champ des *usages* de la route (le motorisme) d'un autre côté. Ces derniers furent certes encadrés par l'État (législation, police...), mais disloqués entre plusieurs ministères et entre domaine privé et domaine public. Il en résultait une parfaite dissociation dans l'esprit du législateur entre les affaires des infrastructures routières d'une part et celles de leurs usagers d'autre part. Cela justifie par ailleurs notre démarche de traiter pour plus de lisibilité par exemple les cadres légaux respectifs dans chaque chapitre séparément, tout en expliquant certains traits originaux du motorisme tchécoslovaque dans les années 1920 et 1930.

En revanche, nous avons dû procéder à certaines restrictions thématiques, et les lacunes ainsi créées paraissent parfois d'autant plus grandes qu'il nous était bien souvent impossible de les combler par des publications déjà parues.

Dans le chapitre sur le motorisme la problématique des clubs automobiles se révéla un sujet particulièrement passionnant. En effet, le paysage tchécoslovaque présentait dans ce domaine une spécificité intéressante, car, à l'instar des populations, ces clubs recréèrent une carte géographique suivant les limites des nationalités : allemande, tchèque ou slovaque, fractionnant presque à l'infini leur puissance théorique en une multitude d'îlots séparés et souvent en position de concurrence. Cette attitude hypothéqua par ailleurs en partie le développement du motorisme tchécoslovaque. Les clubs automobiles mis à part, il aurait été utile de consacrer des études approfondies aux autres « cercles » influents³⁶⁹ qui, tour à tour, représentaient autant de *lobbies* avant la lettre, capable d'infléchir le cours des choses. Dans notre travail, nous devons nous limiter à de modestes allusions, rien que pour souligner leur rôle, plus ou moins occulte.

³⁶⁹ Seules quelques rares études récentes commencent à combler le retard. V. Lacina, professeur émérite à l'Université Charles, Prague, avait fait quelques recherches non encore publiées sur le *Cercle des industriels tchécoslovaques* qui passe, tout comme les cercles des banquiers, pour les plus puissantes institutions de la politiques économique. Sur ce sujet voir aussi le mémoire de maîtrise de Provazník Vladimír, *Ústřední svaz československých průmyslníků, Vznik a činnost nejvýznamější podnikatelské organizace první republiky do konce roku 1929 (L'Union centrale des industriels tchécoslovaques, La genèse et les activités de l'organisation entrepreneuriale la plus importante de la Première république jusqu'à la fin de l'année 1929)*, Diplomová práce, školitel (sous la dir. de) Dr. E. Kubů CSc., Praha, 1996, 118 p.

Chapitre Un : La (re)naissance du transport routier tchécoslovaque et sa transformation au cours de l'entre-deux-guerres

« Les routes sont comparées de façon très pertinente à des cartes de visite, offertes à un étranger au moment de passer la frontière, car c'est d'abord sur l'état des routes, que l'étranger juge le niveau culturel de telle ou telle nation. »³⁷⁰

« *Silnice jsou velmi přílehlavě přirovnávány k navštívence, kterou každá země dává cizinci při přechodu hranic, neboť podle stavu silnic má cizinec možnost nejdříve posuzovati kulturní úroveň toho kterého národa.* »

Introduction.

L'évolution au cours de l'entre-deux-guerres du secteur automobile pris au sens large est représentative de la profonde mutation à laquelle était confrontée la société occidentale dans son ensemble en un laps de temps très court. De nombreux domaines, économique et technologique en passant par le politique jusqu'au social y furent associés au point que notre approche multimodale devrait être doublée d'une approche interdisciplinaire pour bien rendre compte des différents phénomènes à l'œuvre et de leurs conséquences.

Au premier plan, confrontée à la forte progression du nombre d'usagers motorisés de la route, la politique « routière » de l'époque dut faire face aux enjeux nouveaux et trouver des réponses, toujours *in fine* inscrites dans la matière. Si la recherche des solutions s'était accompagnée de tâtonnements et d'erreurs, cela ne tenait qu'aux contraintes humaines et technologiques d'une part (manque d'expérience, dépendance du politique, décalage entre les décisions et leur mise en œuvre...) et financières d'autre part, rendant « la » solution du jour obsolète parfois dès le lendemain. Pourtant, en 1938, à la veille de la Seconde Guerre

³⁷⁰ Antonín Hloušek, conseiller ministériel au Ministère des Travaux publics, In : A. Hloušek, *První desetiletí silničního fondu. Výsledky zlepšení vozovek státních silnic (La première décennie du Fonds routier. Le résultat de l'amélioration des chaussées sur les routes d'État)*, Zvláštní otisk z čas. Zprávy veř. služby technické, č. 19, roč. XX, Praha 1938, 62 p., p. 47

mondiale, Ing. Hloušek, un haut fonctionnaire d'État auprès du Ministère des Travaux publics, n'hésita pas à dresser un bilan tout à fait positif de l'action publique dans le domaine de la construction routière et à affirmer, qu'en comparaison avec d'autres pays, les ingénieurs et les entreprises tchécoslovaques ne pouvaient pas être accusés « de quelque échec majeur »³⁷¹. Il estimait également qu'après ces vingt années d'expérimentations auxquelles la ČSR prit part seulement dans une faible mesure, la technologie avait suffisamment progressé pour faire disparaître « certains noms fantastiques » de brevets et de procédés tout en sélectionnant « uniquement certains types [d'infrastructures] ... répondant aux concepts de base clairs et simples. »³⁷² Le « retard » technologique relatif auquel Hloušek faisait allusion ne gênait en rien la modernisation du réseau routier. En effet, comme souvent lors d'un front d'innovation à avancée rapide, le pays put éviter les écueils de la première phase où apparaissent toujours forcément de nombreuses impasses, pour s'approprier rapidement les procédés technologiques qui venaient de faire leurs preuves. Cela avait permis, aux dires de Hloušek, « de maintenir notre économie routière en permanence au niveau de son temps »³⁷³. Si cependant les critiques quant à l'état des routes tchécoslovaques³⁷⁴ continuaient à se faire

³⁷¹ Hloušek Antonín, *První desetiletí silničního fondu. ...*, op. cit., p. 43.

³⁷² Ibid. p. 39.

³⁷³ Ibid. p. 42.

³⁷⁴ Voir l'avis du député Nečas : « Un avertissement sérieux est constitué par les voix des journaux étrangers, par exemple du magazine sérieux français « L'Auto » qui prévient les automobilistes de ne pas aller en République tchécoslovaque à cause du mauvais état des routes, qui est décrit – bien que cela soit exagéré – comme le pire en Europe. » (« *Vážnou výstrahou jsou nyní hlasy zahraničních listů, zejména automobilních, na př. francouzského seriosního časopisu "L'Auto", který varuje automobilisty, aby nejezdili do Československé republiky pro špatný stav silnic, který - ovšem přehnaně - označován je za nejhorších všech silnic v Evropě.* »). Le député allemand Eckert allait encore plus loin dans la critique en comparant le mauvais état des routes tchécoslovaques à l'Albanie et à la Galicie, des régions parmi les plus pauvres en Europe. Il s'inquiétait aussi de l'effet direct sur le tourisme : « L'impraticabilité de ce genre de routes rend intolérable le séjour de nombreux étrangers dans certaines régions de ce pays, ce qui entraîne la perte de toutes sortes de revenus, ce qui ne peut être compris que de ceux qui connaissent la signification du tourisme pour toutes les couches de la population. ... J'affirme même que la [sous-entendue mauvaise] condition du réseau routier a fait plus pour faire connaître la Tchécoslovaquie que la propagande - qui coûte des millions - de notre ministre Dr. Beneš. » (« *Nechci se při tom dotknouti otázky prestiže státu proti těm mnoha cizincům používajícím těchto tratí poněvadž bychom při tom určitě byli na roveň postaveni Albánii a Haliči - nýbrž o té věci dlužno pojednati jako o hospodářské otázce nanejvýš důležité. Nesjízdnost takovýchto silničních tratí znechucuje četným cizincům návštěvu oblastí tohoto státu a tím dochází k velmi značnému úbytku všech druhů příjmů, což dovedou oceniti jen ti, kdož vědí, co znamená cizinecký ruch pro všechny vrstvy obyvatelstva. I pro státní pokladnu samu tento ruch jest zdrojem hojných a velkých důchodů, takže lze plným právem žádati a stát sám musí míti o to zájem, aby právě silniční dopravě v těchto oblastech*

entendre de façon plus ou moins récurrente tout au long de l'entre-deux-guerres, l'explication est à chercher justement dans la complexité de la problématique associant de nombreux facteurs.

En effet, au problème de l'évolution technologique s'ajoutait celui de la réorganisation administrative du pays avec la volonté de redéfinir la hiérarchie du réseau routier et résoudre la question du financement de la construction et de la rénovation d'une infrastructure devenu largement obsolète.

Bien que notre recherche inclût la dimension régionale, elle n'entre pas assez en détail pour refléter toute la subtilité des clivages régionaux du pays. En réalité, malgré un État centralisateur, une politique volontariste et un discours unificateur, la Tchécoslovaquie n'effaça jamais les nombreuses disparités régionales fussent-elles ou non liées aux questions des nationalités. Les infrastructures routières et les collectivités territoriales qui en étaient les gestionnaires offrent beaucoup de matière à des recherches régionalistes plus poussées³⁷⁵.

À l'autre bout de l'échelle spatiale, la dimension internationale des implications économiques tchécoslovaques n'a pu être étudiée que partiellement. Cette dimension fut pourtant d'une importance capitale pour la pérennité de l'État. Nous avons vu dès l'introduction de ce travail que dès avant la fin de la Grande Guerre, les hommes politiques tchécoslovaques en exil firent de leur mieux pour préparer le terrain politique et économique sur lequel le nouvel État pourrait exister. La référence aux pays étrangers, l'envoi de spécialistes de tous les domaines de la vie économique en voyages d'étude, la représentation tchécoslovaque dans toutes les institutions internationales et à toutes les conférences importantes³⁷⁶, ce furent autant d'exemples d'intégration de la ČSR dans un tissu européen et

věnoval zvláštní pozornost. Jak se dnes věci mají, jest přímo nemožno jezdit po těchto silnicích, nechce-li kdo dáti v sázku vozidlo, vlastní život i život svých bližních. Tento nevyčísitelný stav silnic proslul, bohužel, ve špatném smyslu stejně, jako prosluly světové lázně ve smyslu dobrém. Tvrdím dokonce, že silniční poměry vedle jiných zvláštností tohoto státu více rozšířily známost o Československu, nežli zahraniční propaganda našeho pana ministra dr. Beneše, jež pohlcuje miliony.» In : réunion parl. n°099/1927 <http://www.psp.cz/eknih1925ns/ps/stenprot/099schuz>

³⁷⁵ Citons un exemple d'une étude récente, particulièrement réussie, centrée sur l'économie régionale (dont les infrastructures), celle de Jiří Dvořák : *Vývoj ...*, *op. cit.* Il est en revanche évident que ce sujet qui dispose pourtant d'un corpus de sources très riche et volumineux, n'attire pas beaucoup de chercheurs. Nous avons par ailleurs été mis en garde par le professeur Lacina contre le danger de l'enlèvement dans la problématique des subtilités régionales dans le domaine de la gestion routière.

³⁷⁶ Nous avons pu néanmoins dégager une partie de cette dimension internationale en ce qui concerne l'organisation, la planification et la réalisation du réseau des routes dites « d'État ». En effet, les débats menés notamment sur le forum de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) furent

déjà mondial. C'était autant une question de survie que de fierté nationale. Notre étude ne pouvait évoquer tous ces aspects que marginalement. Il est vrai que le domaine routier au sens large reposait encore, durant l'entre-deux-guerres, sur une vision nationale limitée par les frontières du pays. Confronter nos résultats de recherche de façon systématique à la situation internationale, en tenant compte par exemple des sources des institutions internationales ou de celles des organismes étrangers de fonctions similaires aux organismes tchécoslovaques, pourrait représenter une ouverture vers des travaux à venir.

Nous avons divisé le chapitre de notre thèse consacré au réseau routier en quatre sous-ensembles, deux plutôt analytiques et deux plutôt synthétiques, car traitant plus globalement d'une problématique donnée. Il s'agit des modes de financement des travaux routiers d'une part et du projet de la première autoroute tchécoslovaque d'autre part. Le traitement détaillé de ces deux points devait nous offrir l'occasion de pénétrer de façon synthétique dans un sujet, qui aurait sinon présenté quelques dangers d'enlèvement sinon conceptuel, du moins rhétorique. Ils sont autant des contributions directes à l'avancement du front de recherche dans le domaine de l'histoire des infrastructures et des réseaux de transport.

Pour introduire la problématique, nous allons présenter dans un premier temps les principes de fonctionnement de la gestion du réseau routier tchécoslovaque. Différents aspects seront abordés dans les trois paragraphes qui structurent ce sous-chapitre, l'organisation administrative d'abord, la législation ensuite et les modes de financement enfin.

Puis, nous approfondirons considérablement la problématique générale du financement des travaux, car elle sera consacrée à la réforme majeure que le domaine routier avait connue durant l'entre-deux-guerres, la création du Fonds routier.

Le troisième sous-chapitre sera consacré aux grands axes de la politique routière tchécoslovaque. Figurent ici les efforts de reconstruction des routes de l'après-guerre, la volonté d'unifier et de standardiser le réseau grâce à une politique de « nationalisation » des routes systématique, enfin la politique des constructions nouvelles avec ses grands projets de réseau routier.

Enfin nous analyserons en détail l'un de ces grands projets d'infrastructure, sans doute le plus grand en ce qui concerne ses dimensions matérielle et symbolique, celui de la

suivis et relayés par plusieurs spécialistes tchèques, dont Hermann, Valina, Hloušek et d'autres, qui n'hésitèrent pas à soumettre des projets tchécoslovaques sur la tribune internationale. Ces fonctionnaires assurèrent également toute la transmission des connaissances, le suivi technologique, l'information sur les normes etc. Leurs publications sous forme d'articles ou de monographies en témoignent.

construction de la première autoroute tchécoslovaque. Son analyse nous permettra par ailleurs de faire le lien entre le réseau de transport routier tchécoslovaque et le réseau international et d'ajouter une dimension supplémentaire à notre travail.

I. Les principes de gestion du secteur routier

Introduction

À la sortie de la Grande Guerre, « l'économie routière » se trouvait totalement dépassée par les progrès effectués par le motorisme entre temps. Au début des années 1920, les routes suffisaient tant bien que mal aux besoins de la campagne et des régions à dominante rurale (ce qui était tout de même une grande partie du territoire), mais les abords des villes et les régions industrielles sentaient très vite le fossé qui se creusait littéralement devant l'automobiliste entre la faible qualité des routes et la multiplication de leurs nouveaux usages. De plus, l'État et les collectivités territoriales en charge de la construction et de l'entretien du réseau, se trouvaient débordés par d'autres urgences financières dans une économie nationale naissante. Naturellement, les moyens financiers à disposition correspondaient aux procédés de l'avant-guerre et ne pouvaient suffire à la nouvelle demande. Rapidement, la crainte générale de la destruction du « bien national » que représentaient les routes, obligea les pouvoirs publics à la fois à réformer la gestion des routes et à rechercher de nouvelles sources de financement des travaux.

Héritées de l'Autriche-Hongrie, les routes « impériales », maintenant tchécoslovaques, devinrent des « routes d'État », mais le changement était moins évident sur le plan régional et local, car, sur ces plans, l'administration (et son appellation) restait la même. Elle conservait par voie de conséquence la fracture austro-hongroise dans la hiérarchie des infrastructures routières. Après la ratification des Traités de paix et l'incorporation définitive des territoires slovaque et subcarpatique, l'État tchécoslovaque tentait dans tous les domaines de la vie publique de réformer les régimes administratifs disparates des différentes parties de son territoire pour en créer un ensemble homogène. La réforme administrative devait également concerner les routes (disparition des « cercles routiers » en Moravie par exemple). La loi

126/1920³⁷⁷ était votée à l'Assemblée en février 1920, mais elle ne fut jamais rendue exécutoire par le gouvernement.

1. L'organisation administrative – un puzzle riche d'inégalités

a) La hiérarchisation du réseau routier et le problème des compétences

Les compétences en matière de la construction et de l'entretien des routes étaient partagées entre plusieurs acteurs : l'État (anciennement l'Empire) pour les routes « d'État » (anciennement « impériales ») ; les « pays » (Bohème, Moravie, Silésie, Slovaquie, Russie subc.) pour les routes des « pays » ; les « cercles » (qui correspondaient à quelque chose près aux départements français) pour les routes des « cercles » ; les communes pour les routes communales ; un statut particulier était accordé aux routes « vicinales ».

La législation austro-hongroise avait donné en 1866 la priorité aux « cercles » en attribuant aux « pays » le rôle d'octroyer des subventions d'une part et de contrôler les travaux d'autre part. Selon Trojan « Cette loi avait certes prouvé son efficacité en ce qui concerne l'initiative, mais elle mettait les élus sous la pression de l'électorat ce qui induisait souvent que les questions des communications étaient traitées sous l'angle étroit du patriotisme local, au détriment de l'intérêt général. Si nous ajoutons à cela le manque de compréhension pour les questions [de la construction routière] et la faiblesse financière de

³⁷⁷ Loi n° 126/1920 du 29 février 1920: « *O zřízení župních a okresních úřadů* » (Sur l'établissement des circonscriptions appelées « župy » et « cercles »). En fait la loi réformait complètement le système administratif tchécoslovaque ; elle annulait les « pays », les « cercles » politiques, judiciaires, routiers (en Moravie) et les « župy » en Slovaquie et en Russie subcarpatique. Tout cela devait être remplacé par un nouveau découpage homogène de l'ensemble du territoire en XXI « župy », elles-mêmes subdivisées en « cercles ». C'était donc une réforme profonde, car elle redessinaient entièrement la carte administrative tchécoslovaque dans un souci d'homogénéité géographique et démographique, mais elle ne fut jamais appliquée, car les premiers articles de la loi stipulaient que son application entrerait en vigueur suite, et dans les limites, d'une ordonnance du gouvernement (qui ne fut jamais promulguée).

certaines localités, il est possible d'expliquer ce qui fait paraître notre politique routière sous un mauvais jour.... »³⁷⁸

Un autre problème concernait les routes « vicinales ». Cette catégorie de route n'existait qu'en Slovaquie. Elle avait été créée par la loi hongroise de 1890 et était appelée à perdurer en ČSR malgré plusieurs tentatives de réforme tout au long de l'entre-deux-guerres. Le pouvoir central attribua à ces routes une importance locale, les reléguant en quelque sorte au niveau des routes communales des pays tchèques. En réalité, dans le lot des routes vicinales, il y avait de tout, avec effectivement des routes d'importance locale (communale), sans doute les plus nombreuses, mais également des routes régionales, voire interrégionales. Elles étaient à la charge des communes, donc de l'échelon le plus bas et le plus pauvre (surtout en Slovaquie) de la hiérarchie qui n'avait pas les moyens de les entretenir. On promit plusieurs fois la suppression de cette catégorie et la répartition de ces routes entre les autres organes et échelons hiérarchiques, mais la réforme fut sans cesse repoussée. La situation fut aggravée en 1927 après le vote de la loi sur le Fonds routier, censée contribuer au financement des travaux routiers. Cette loi ne prévoyait pas d'aider les routes « vicinales » étant donné que l'on s'attendait à la disparition proche de cette catégorie. On se retrouva alors dans la situation paradoxale où les routes qui auraient le plus besoin de financement public n'avaient même pas la possibilité légale de le demander...³⁷⁹

³⁷⁸Ing. Jaroslav Trojan, zemský stavební rada, Praha, *Poválečné rekonstrukce silnic*. In : *Silniční obzor* n° 1/1922 : « Okresy jsou dosavadními siln. zák. opatřeny takřka neomezenou pravomocí, jako siln. úřady první instance. Toto zákonné opatření osvědčilo se sice ve smyslu iniciativním, ale svádělo okr. zastupitelstvo, že pod nátlakem poplatnictva řešilo otázky komunikační většinou s úzkého hlediska místního patriotismu, bez ohledu na širší prospěch. Přimyslíme-li si k tomu někde nedostatečné pochopení a v mnohých případech i fin. nemohoucnost, vysvětlíme si mnohé, co může stavěti naši siln. politiku do nepříznivého světla. »

³⁷⁹ Voir le discours du député Bečko: « ...Máme na Slovensku ešte jedno odvetvie samosprávne, o ktorom sa veľmi málo hovorí a vie. To sú naše vicinálne cesty. Vicinálnym cestám Slovenska rovnajú sa cesty okresné v Čechách. Pri nastolení zemskej správy nastalo zrušenie správy zastupiteľských okresov v Čechách a silničných výborov na Morave a vo Sliezsku a pridelenie ich pôsobnosti na okresné úrady. Ale na Slovensku ostáva v platnosti uhorský zákon čl. I z r. 1890 a tým aj správa vicinálnych ciest sa zachovala aj naďalej. Zákon č. 116/1927 o silničnom fonde v §u 2 nezná názvu "vicinálne cesty" a preto ministerstvo verejných prác žiadosti o podporu z tohoto fondu na úpravu týchto ciest veľmi dôležitých zamieta z dôvodu toho, že druh tento nie je známy, že nie sú ani do zákona pojaté. Nemôže týmto cestám dať podporu zo silničného fondu, lebo vraj nemajú tej dôležitosti, aby na to mali nárok. Tu je chyba, ktorú je treba odčiniť a je to možné i bez novelizácie toho zákona. Je treba len dobrej vôle. Práve podporami na úpravu a prestavbu vicinálnych ciest zo silničného fondu značne sa môže odpomôcť i našej krajinskej správe. Na toto kladiem hlavný dôraz. ... » (In : [87. schůze](#), Čtvrtek 27. listopadu 1930).

Le réseau routier fut dès l'après-guerre l'objet d'une évaluation à la fois sur le plan technique et administratif. Le résultat obtenu démontra un important morcellement des responsabilités dans l'entretien et la construction routière entre l'État et les différentes collectivités territoriales (les « pays », les « cercles » et les communes)³⁸⁰.

Ce morcellement était rendu plus compliqué encore parce que les « pays tchèques » d'une part et la Slovaquie avec la Russie subcarpatique d'autre part avaient un découpage administratif hétérogène dont témoigne à la fois la différence de vocabulaire pour désigner les échelons administratifs intermédiaires, les « cercles » (en tchèque « *okres* » en Bohême, Moravie et Silésie versus « *župa* » en Slovaquie et en Russie subc.) et l'inégalité des compétences exercées par les administrations du même échelon dans les différentes parties de la république (il y eut par exemple des « cercles » routiers en Moravie et en Silésie qui ne recouvraient pas exactement les territoires des « cercles » politiques ; l'institution des « cercles » *routiers* n'existait ni à l'ouest, en Bohême, ni à l'est, en Slovaquie).

Cette situation complexe semblait rendre indispensable une importante unification administrative. Les choses furent compliquées cependant par le fait qu'on avait essayé de coupler la réforme administrative à la redéfinition de la hiérarchie du réseau routier. L'idée était *a priori* simple : partant du constat que le réseau routier gagnait à nouveau du poids, l'État se chargerait de construire et d'entretenir tous les axes de première importance, déléguerait les routes de second ordre aux « pays », du troisième ordre aux « cercles » et du quatrième ordre aux communes. La volonté étatique allait à l'extension du réseau sous sa responsabilité au détriment des autres échelons hiérarchiques. Cette volonté s'inscrivait dans un contexte plus large de contrôler tous les grands réseaux de transports. Les infrastructures routières qui jouaient pourtant économiquement encore doublement un second rôle, en volume de marchandises transportées (respectivement en nombre de voyageurs) et en distances parcourues, furent naturellement happées par cette logique organisationnelle. Le débat qui anima finalement toute la période de l'entre-deux-guerres portait le titre « Nationalisation » ou « Incamération » des routes. Il faut entendre par ces termes non pas l'achat ou le rachat des routes à partir d'une éventuelle propriété privée, mais tout simplement le transfert de compétences d'une structure hiérarchique inférieure (« cercle » ou « pays »)

³⁸⁰ Cf. p. e. un article détaillé sur le projet de réforme institutionnelle In : *Zprávy VST* n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organizace a zákonodárství veřejných silnic v RČS* (Les tâches de l'organisation et de la législation des routes publiques en Tchécoslovaquie) (« *Dosavadní klasifikace silnic v zemích RČS provedena jest podle vlastnictví silnic. Kromě silnic státních a silnic příjezdních k nádražím, jsou v Čechách silnice zemské, okresní a obecní, na Moravě a ve Slezsku silnice okresní první a druhé třídy a silnice obecní, na Slovensku a v Podk. Rusi silnice župní, vicinální a obecní.* »)

vers l'État. Aussi, la réforme administrative qui tenta d'homogénéiser ce tableau disparate dès 1920 (loi 126/1920), fut-elle vouée à l'échec.

Afin de rendre compte de l'administration des routes, il serait possible d'adopter le clivage, habituel pour la Tchécoslovaquie, ouest-est et séparer les cinq « pays » politiques en deux ensembles géographiques et le réseau routier en trois niveaux hiérarchiques distincts. Ce fut sur les plans local et national que le réseau routier semblait avoir la plus grande cohérence. Localement, il y eut les chemins ruraux et communaux en Bohême, en Moravie et en Silésie et les chemins vicinaux en Slovaquie et en Russie subcarpatique. Ici, la correspondance des compétences semble à prime abord presque parfaite : ces routes étaient du ressort des communes. En réalité les choses étaient un peu plus compliquées. D'une part, comme nous l'avons vu, les routes « vicinales » possédaient dans les territoires de l'est du pays des degrés d'importance très variables, pouvant aller d'un simple chemin rural, effectivement du niveau et ressort communal, jusqu'à une route interrégionale. Certaines de ces routes avaient un statut ambigu semi-public, car ouvertes au public, mais entretenues par une personne physique ou morale « intéressée » à leur existence (comme p. e. un chemin d'accès à une usine, un moulin, etc.). Ces disparités causèrent plus d'un ennui aux fonctionnaires et aux gestionnaires du réseau et le problème fut long à régler. Dans les territoires de l'ouest, il y eut, d'autre part, des inégalités dans la situation des communes elles-mêmes. En effet, chaque « cercle » imposait aux communes de sa circonscription des obligations différentes au niveau de la construction et de l'entretien des routes. Cela pouvait aller de la simple mise à disposition des terrains à bâtir (soit pour les routes, soit pour les bâtiments) jusqu'à la participation à hauteur de 30 % de la totalité des frais de construction engagés. Lorsqu'en 1927, la loi n° 77/1927³⁸¹ vint à aplanir les différences, le mécontentement de ceux qui durent, désormais, contribuer davantage, n'en fut pas moins bruyant³⁸².

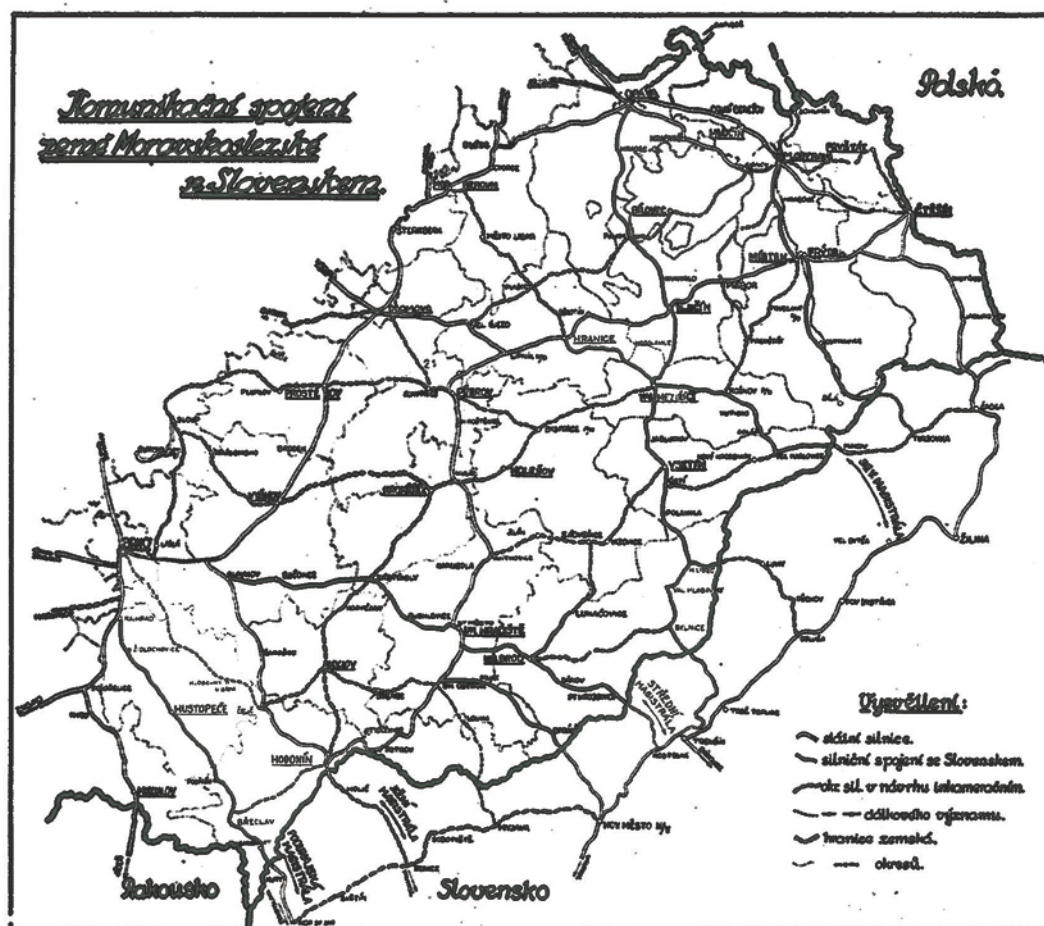
³⁸¹ Loi n° 77/1927 du 15 juin 1927 : « *O nové úpravě finančního hospodářství svazků územní samosprávy* » (Sur la réorganisation de la gestion financière des collectivités territoriales). Cette loi réglementait les surtaxes des collectivités et leur gestion. Elle avait des répercussions sur la politique en matière routière des collectivités. La loi fut modifiée par celle n° 169/1931. Les revenus des pays qui y étaient mentionnés : taxe sur les chiffres d'affaire, sur le luxe, sur la bière, sur les bâtiments à usage d'habitation etc. (*daň z obrátu a přepychová, daň z piva, daň domovní atd.*).

³⁸² Le député Adánek évoqua cet éternel mécontentement des collectivités territoriales au cours du débat sur l'amendement de la loi sur le Fonds routier en 1931 : « *Když již o tomto zákoně mluvím, dovolím si zmíniti se také o tom, že jsou slyšeti velké nářky, že obce, které musejí přispívati na stavbu nových silnic, nejsou žádným zákonem nuceny přispívati na udržování silnic, kromě toho že obce musejí udržovati sjízdnu vozovku v době zimní odstraňováním závějí v obcích, ale že nemohou konati svou povinnost, poněvadž je sešněroval zákon čís.*

Il y eut les « routes d'État » sur l'ensemble du territoire, seule leur répartition n'était pas régulière. Le Ministère des Travaux publics (donc l'État) qui en avait la charge, souhaitait dès le premier plan de la construction routière (qui datait de 1920) en faire un moyen d'unification du territoire. Il s'agissait de construire quatre « axes magistraux » (ou « magistrales ») reliant les pays tchèques à la Slovaquie et à la Russie subcarpatique (cf. carte ci-dessous) dans le sens ouest-est, d'une longueur totale de 1 671 km de routes à construire. Étant donné que la grande majorité de ces routes nouvelles se situerait dans les territoires de l'est, elles étaient censées rééquilibrer la balance kilométrique ouest-est des « routes d'État ».

77. Paušálně to není pravda. Každý můžeme mít své mínění, ale jako samosprávný pracovník z obce i okresu, z dob nových i starých, velmi dobře znám, co obce mohly a musily dělati, jenže nemáme zde jednotné měřítko, jak se obcím příspěvky na stavbu nových silnic předpisují. V každém okresu je jiný způsob hospodaření, v každém okresu jsou na obec kladeny jiné požadavky, v každém okresu bylo jinak upraveno finanční řízení, administrativa není jednotná, a není možno potom také paušálně odsuzovati zákon, kterým se jednotnost předpisuje. Jestliže na některých okresech požadovalo se od obcí pouze, aby daly pozemky a nepatrný finanční příspěvek, a na jiných se žádá 30% stavebního nákladu a stavební pozemky zdarma, není to jedno a totéž a ovšem tyto obce nemohou pak vyhověti požadavkům kladeným okresem, třebaže obce musily celá desetiletí pomáhati stavět silnice v úsecích jiných. Tedy není možno paušálně odsuzovati některý zákon, který se někomu hned do krámu nehodí, když nejsou všude poměry stejné. » (Débat parl. n° 115/1931, in : <http://www.psp.cz/eknih1931ns/ps/stenprot/115schuz>).

Carte n°16 : La liaison routière du pays Moravo-silésien avec la Slovaquie



Source : Doc. Ing. A. Závodník, *Komunikační spojení země Moravskoslezské se Slovenskem*,
 In : *Silniční obzor* n°6/1934

Ce fut à l'échelon intermédiaire, celui des « pays » et des « cercles » (respectivement des « župy ») qu'il y eut la plus grande divergence en longueur kilométrique et en qualité des routes. La Bohême possédait une seule route de « pays », longue de 23 km. Remarquons à titre d'anecdote qu'il fallait prévoir une case spécifique pour cette route dans tous les tableaux statistiques. Ni la Moravie, ni la Silésie n'en avaient, mais se distinguaient quant à elles par la particularité de disposer de « cercles routiers », unité territoriale dont la seule compétence, comme le nom l'indique, concernait les routes. Ces « cercles routiers » ne recouvraient malheureusement pas les mêmes territoires que les « cercles politiques » ce qui rendait la situation parfois bien compliquée. La Slovaquie et la Russie subcarpatique quant à elles avaient les deux types de routes, les routes des « pays » et les routes des « župy » (qui comme nous le savons ne correspondaient pas à 100% aux « cercles » des pays tchèques). Cette situation complexe rendait la gestion du réseau difficile. Déjà, du point de vue statistique et

pour rendre les données comparables, il fallait assortir les tableaux de (nombreuses) notes explicatives. Ensuite, financièrement, la répartition des moyens resta longtemps, voire toujours, inégale. Cela était dû aux divergences de revenus entre les collectivités territoriales malgré la naissance du Fonds routier en 1927 qui était pourtant censé harmoniser l'ensemble. Se dessina donc progressivement sur la carte routière de la Tchécoslovaquie un puzzle complexe de territoires avec parfois des réseaux routiers de qualité comparable à la moyenne européenne (les agglomérations et les régions industrielles importantes) et d'autres fois des régions aux routes délabrées, aux moyens suffisant à peine à un entretien sommaire. L'État qui tentait de superposer et d'unir les morceaux grâce au réseau des « routes d'État » n'y parvint que partiellement (tronçons manquants, longueurs kilométriques inégalement réparties).

À titre d'exemple, nous pouvons citer le cas de la Russie subcarpatique. Son réseau routier était après la Grande Guerre toujours soumis à la législation hongroise de 1890. Selon cette législation, il était reparti administrativement et légalement en quatre catégories : les routes d'État (526,4 km), les routes des « župy » (790,8 km), les routes vicinales (958,1 km) et les routes communales d'une longueur non-spécifiée dans notre source (datant de 1922). Jusque-là, les choses semblent claires, mais voilà qu'elles se compliquent dans la gestion technique et financière du réseau. En effet, l'État, par le biais du Ministère des Travaux publics était techniquement en charge au niveau de routes d'État (bien sûr) et des routes des « župy », les deux autres types de routes incombaient aux collectivités concernées, sous *surveillance* étatique seulement. En revanche en ce qui concerne le financement des travaux, l'État ne payait l'intégralité de la facture que pour « ses » routes, les trois autres types étaient à financer par les collectivités. Étant donné que la loi hongroise permettait l'impôt additionnel à percevoir par les collectivités et que cet impôt pouvait être payé *in natura*, c'est-à-dire en journées de travail, il en résultait une situation extrêmement ambiguë « désagréable pour les imposables et pour l'administration des routes une sorte de survivance féodale »³⁸³ où certains citoyens devaient prendre la pelle et la pioche et reboucher les trous sur la chaussée.

³⁸³ In : Zprávy VST n° 20/1922, *Silnice Podkarpatské Rusi a geologické poměry (Les routes en Russie subcarpatique et les conditions géologiques)*, Ing. Jiří Millautz (« Na udržování župních silnic vybírají se župní přírážky. Vicinální a obecní silnice udržují se přírážkami okresních výborů, resp. obcí. Tyto přírážky možno ukládati i ve formě práce „in natura“, kterýžto modus jest nepřijemný jak pro poplatníky, tak pro správu silnic a jest podle našeho demokratického názírání pouze obdobou roboty... »).

b) Le « maître à bord », les compétences du Ministère des Travaux publics³⁸⁴

Outre ses compétences en matière d'aviation civile et d'aménagement fluvial, ce ministère avait entièrement à sa charge toutes les « routes d'État », les subventions liées à la construction routière des collectivités territoriales et, à partir du vote de la loi n° 116/1927 du 14 juillet 1927 (entrée en vigueur au 1^{er} octobre 1927), la gestion du Fonds routier³⁸⁵.

Il possédait une administration centrale à Prague et des antennes déconcentrées dans les capitales régionales comme Brno, Bratislava, Užhorod. Outre le fait de disposer de tous les services nécessaires à la planification, à l'élaboration des études et à la réalisation des travaux, il cumulait la fonction de supervision des travaux importants sur son réseau, mais aussi sur celui des collectivités territoriales. Cela créait un double emploi, parfois critiqué, pour les travaux de moindre importance.

Il hébergea à partir de 1927 le Conseil routier national (*Státní silniční rada*) créé par la loi sur le Fonds routier sur le modèle du Conseil central ferroviaire et dont l'activité commença le 20 mars 1928. Ce conseil de 28 membres honoraires (et autant de remplaçants), nommés pour une période de 3 ans par le ministre des Travaux publics en respectant certaines règles d'attribution des postes, avait pour fonction d'orienter la politique du ministère en matière de construction routière, en particulier dans l'évaluation des travaux réalisés et dans la répartition de l'argent du Fonds routier³⁸⁶.

³⁸⁴ Pour la liste complète des ministres des Travaux publics ainsi qu'à l'organigramme complet du MTP se reporter à l'Annexe.

³⁸⁵ Loi n° 116/1927 du 14 juillet 1927 ; (entrée en vigueur au 1^{er} octobre 1927) : on crée auprès du Ministère des Travaux publics un fonds d'État pour les routes (*státní silniční fond*). La loi réorganisait également la législation fiscale des véhicules à moteur (*daň z motorových vozidel*) et introduisait une taxe pour le transport par autocar (30% du prix du billet, sauf pour le transport à l'intérieur des agglomérations) : § 1^{er} : Un Fonds routier est créé auprès du Ministère des Travaux publics, qui, étant personne morale pourra acquérir des droits et des engagements ... Ce fonds est représenté par le ministre des Travaux publics ... (*Při min. veř. prací zřizuje se st. silniční fond, který jsa právnickou osobou může samostatně nabývati práv a se zavazovati. Na venek zastupuje fond ministr veř. prací*).

³⁸⁶ Ibid. § 7^e (« *Při správě siln. f. zřídí se jakožto poradní sbor silniční rada, jež kromě předsedy bude míti 28 členů a stejný počet náhradníků. Členy (náhradníky) jmenuje ze zástupců samosprávných svazků, Ústřední sociální pojišťovny, zájemníků a z odborníků vždy na tříleté období ministr veřejných prací. Za osoby, které v období přestaly býti členy, provede se ... Siln. radě přísluší podati posudek o všeobecném i každoročním podrobném programu min. veř. prací na zlepšení silnic a posudek, jak má býti rozdělena podpora z běžných příjmů fondu na zlepšení silnic nestátních ...* »

Depuis la loi sur le Fonds routier, l'agenda du Ministère des Travaux publics s'était remarquablement chargé dans ce domaine. Le ministère demanda alors au gouvernement – et l'obtint dans la décision du Conseil des ministres du 30 août 1928 – la création de deux nouveaux départements. Ils furent créés dans la section n° III A « Construction de routes et de ponts » dirigée par l'ingénieur G. Hermann³⁸⁷ : le département 11c dirigé par l'ingénieur Hloušek et le département 12b sous la houlette de son collègue l'ingénieur K. Šiška. Pour rendre ces départements immédiatement opérationnels, le MTP débaucha quatre employés du pays Bohême. Cette façon de faire semble démontrer la rareté relative de spécialistes dans le domaine routier, autant que l'attractivité du service public et une certaine souplesse dans les passerelles inter-institutionnelles³⁸⁸.

Le MTP joua un rôle essentiel tout le long de l'entre-deux-guerres non seulement en tant qu'échelon suprême de la hiérarchie routière, mais aussi en tant que force de proposition dans l'élaboration de plans de réseaux nationaux. Il avait une vision claire des besoins en équipements et des ressources financières disponibles et une volonté d'harmoniser les différentes régions sur le plan national. Il participa activement aux échanges technologiques et aux projets de construction d'un réseau européen par l'envoi de ses émissaires à toutes les manifestations internationales d'envergure. Nous aurons l'occasion de revenir sur plusieurs de ses actes dans la suite du travail.

Afin de régler le problème routier, on avait exprimé le besoin d'un organe de conseil constitué d'experts issus du domaine routier dès 1924. Cf. l'article dans le magazine *Auto* n° 4/1924 *Činnost silniční komise při Masarykově Akademii Práce*.

³⁸⁷ G. Hermann, Oborový přednosta odboru III A.: *Stavba silnic a mostů, zvláštní konstrukce stavitelské, stavební hmoty, zadávací předpisy*.

³⁸⁸ SO n° 4/1929, *Zasedání silniční rady*, podle protokolu sestavil J. Svoboda (« *Správní a techn. agenda MVP souvisící s prováděním zákona o siln. fondu je tak rozsáhlá, že bylo třeba rozmnožiti počet systemisovaných míst v MVP. ... dala vláda rep. souhlas usnesením z 30. srpna 1928. Pro agendu siln. f. byla v odboru silnic a mostů zřízena dvě nová oddělení, z nichž jedno má na starosti správní a organizační věci siln. f. a péči o zlepšení nest. silnic [12b, Ing. K. Šiška], druhé pak řídí po stránce technické akci k zlepšení st. silnic [11c, Hloušek]. ... »)*

c) Les groupes d'influences (*lobbies*)³⁸⁹ privés

Le tableau serait incomplet si nous omettions de mentionner, à défaut de pouvoir les étudier en détail, les quelques groupes ou organismes ayant exercé une influence sur la politique routière. Ce paragraphe est destiné à la sphère privée ou semi-publique, c'est-à-dire aux groupements n'ayant pas d'influence directe et immédiate sur les décisions politiques, mais ayant parfois un rôle de conseil officiel et un poids à moyen terme non négligeable.

Il faut compter au nombre de ces groupements les différents comités, sub-comités ou commissions routiers fondés un peu partout tout au long de l'entre-deux-guerres³⁹⁰. Ils ont pour caractéristique commune d'émerger spontanément suite à une situation nouvelle, celle de la confrontation de la société avec le phénomène automobile, rendant obsolète l'ancienne politique routière. D'abord gérée par les pouvoirs publics comme des affaires *courantes*, les questions routières devinrent le centre d'intérêt de toute la société à travers ses institutions savantes (ex. le Comité routier auprès du *Comité national tchécoslovaque pour l'organisation scientifique*³⁹¹ ou auprès de l'*Académie de Travail de Masaryk*³⁹²), économiques (ex. *L'Union des industriels tchécoslovaques*) ou associations d'usagers (ex. les clubs automobiles). Tous ces corps se penchèrent sur le problème de la qualité des routes après avoir constaté l'apparente inadéquation de la réponse *publique* à la demande *privée*. En attendant une action

³⁸⁹ Si l'usage du terme « *lobbies* » paraît anachronique pour l'entre-deux-guerres, la réalité du phénomène n'est pas moins évidente et l'usage du terme, ancré aujourd'hui dans le langage courant, pertinent.

³⁹⁰ Toutes les instances « régionalistes » officieuses, car issues d'un mouvement régionaliste qui, tout en s'appuyant sur les structures existantes (les « cercles » notamment) proposaient une gestion renouvelée, « régionalisée » du territoire. Elles possédaient également leurs « commissions routières ». Le NSJ (*Národohospodářský Sbor Jihočeský*) est un exemple parmi d'autres. Cet organisme sans doute le plus représentatif, car le plus grand, le plus ancien et le plus dynamique du mouvement régionaliste, est traité séparément dans ce travail.

³⁹¹ On informe de ses travaux dans la revue *Silniční obzor*. On y affirme que l'on souhaite « s'occuper de toutes les routes, non seulement étatiques qui ne constituent qu'un fragment du réseau routier... » (cf. p. e. SO 3/1927; Divers: *Silniční komise při Čsl. národním komitétu pro vědeckou organizaci konala svou prvou schůzi za velmi čilé účasti úředních i průmyslových kruhů dne 28. ledna t. r. ... zúčastnili se Špaček, Trojan, Valina, Stocký, Miksa a jiní Špaček zvolen předsedou „Chceme se zabývatí všemi silnicemi, netoliko jenom státními, které tvoří pouze zlomek siln. podstaty.... »).*

³⁹² *Masarykova Akademie Práce* (MAP); Cf. p. e. *Auto* 4/1924 *Činnost silniční komise při Masarykově Akademii Práce*. L'article montre la Société qui s'active en planchant dès l'après-guerre sur des projets de réseau routier, où plus précisément en proposant une platte-forme de discussion inter-ministérielle et inter-institutionnelle.

efficace de l'État, on tenta alors d'apporter des pistes de réflexion technologiques et/ou organisationnelles censées sortir littéralement le pays de l'ornière³⁹³. L'État donna suite à ces incitations en créant en 1927 le Conseil routier (*Silniční rada*), un organe hybride, dans lequel les voix devaient être partagées entre les représentants du privés et du publics. Créé par la loi 116/1927 sur le Fonds routier son activité commença le 20 mars 1928³⁹⁴. La représentativité du Conseil routier semblait garantie grâce à la présence de corporations diverses : collectivités territoriales, représentants de l'enseignement supérieur technologique (Polytechnique)³⁹⁵, des industriels en général³⁹⁶ et de l'industrie automobile en particulier³⁹⁷, des ingénieurs³⁹⁸ et des clubs automobiles³⁹⁹. Les clubs semblaient d'ailleurs être les éléments les plus remuants, le président de Automobile-club tchécoslovaque (AKRČs) Miříčka se faisant remarquer régulièrement pour ses critiques sur l'état des routes, la lenteur des travaux, les déviations, etc.⁴⁰⁰ À la cinquième réunion du conseil qui eut par ailleurs lieu dans les locaux du Club automobile à Prague, Miříčka se fit épingler pour ses critiques par le conseiller ministériel

³⁹³ Le problème n'est pas spécifique à la ČSR, tous les pays où la motorisation se développait, avaient été un jour ou un autre confrontés à la « crise routière ». Cf. p. e. Flonneau M., *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette Littératures, Paris, 2005, 348 p. En partant de la problématique urbaine développée par M. Flonneau, on peut néanmoins tirer des parallèles quant aux crises cycliques produites par le jeu de rapports automobiles/routes en général, produisant forcément des réponses et des ajustements. Tout en reconnaissant le caractère quasi universel de ces crises, elles peuvent être vécues en différé selon le degré de motorisation (cf. p. e. la crise du stationnement à Paris et l'introduction du stationnement payant systématique, dans les années 1970, et le même débat et, finalement, la même décision, avec 30 ans de décalage à Prague en 2007).

³⁹⁴ Pour les détails sur la première réunion du Conseil routier, on peut consulter les comptes-rendus publiés In : SO 5/1928 ou *Zpr. VST 7/1928*. Un documentaire cinématographique avait même été tourné par la société « Favoritfilm » à l'occasion de la sortie sur le terrain du Conseil, effectuée le 20 mars 1928 après-midi, pour visiter le tronçon d'essai (long de 5 km) de la route Prague-Zbraslav : « Ainsi, cet instant historique pour la construction routière de la première séance du Conseil routier fut fixé pour les générations futures. » (*Zpr. VST, 7/1928*, p. 213).

³⁹⁵ P. e. le Prof. Ing. Karel Špaček, ČVUT, Prague.

³⁹⁶ Ils sont représentés à la première réunion par plusieurs industriels (Bařa, Šupich, Polak, Weissberger) et leur secrétaire général ing. Mixa.

³⁹⁷ P. e. le P-DG Dr. Hanuš Ringhoffer, Prague.

³⁹⁸ P. e. le président de la Chambre d'ingénieurs tchécoslovaques, Ing. Antonín Kalbáč.

³⁹⁹ Miříčka Emil JUDr, président du club AKRČs depuis 1926 membre du Conseil routier du Fonds routier entre 1928 et 1934 au moins (les 2 premières périodes) avec deux autres représentants de clubs automobiles (pour la Moravie Edvín Storek, *Mährisch-schlesischer Automobilklub*, Brno et pour la Slovaquie, Dr. Ot. Jammický, président du Club automobiliste slovaque à Bratislava (*slov. Klub automobilistů v Bratislavě*)).

⁴⁰⁰ Nous étudierons les clubs automobiles plus en détail dans le chapitre sur l'automobilisme.

Hermann : « Ne m'en tenez pas rigueur si je m'attendais à ce que, en particulier, les cercles de nos Messieurs les automobilistes apprécient les grands efforts et le travail accompli et à ce qu'ils soutiennent par tous les moyens les organes de l'administration routière comme le font les cercles d'automobilistes dans d'autres pays et qu'ils ne se limitent pas à une critique négative sans reconnaître à l'opposé tout le bien qui a déjà été fait chez nous. Veuillez m'excuser Monsieur le président [Miřička] ce second point m'a manqué à ce jour entièrement. »⁴⁰¹ Comme pour le contredire et en tout cas pour rétablir l'équilibre des forces, le président du plus grand club automobile nationale se rattrapa à la séance suivante, le 15 décembre 1930 où il remercia de façon élogieuse le MTP pour le travail accompli, pour revenir en douceur vers la critique des insuffisances dues au rythme et à la qualité des travaux...

Le Conseil routier semblait jouer un rôle de première importance dans l'élaboration de la politique routière nationale. Il ne disposait pourtant pas d'emprise directe sur cette politique et portait bien son titre de « conseil ». Ses membres le déploraient par ailleurs très vite et firent pression sur le MTP et le gouvernement pour que la loi sur le Fonds routier soit amendée. L'un des amendements proposés concernait directement la liberté d'action du Conseil dans l'attribution de l'argent, le choix du personnel et l'élaboration des plans de travaux⁴⁰². Le Conseil alla même plus loin. Il critiqua le cadre légal des marchés publics dans lequel le MTP devait travailler qui ne lui permettait pas « d'attribuer les travaux publics et de disposer de l'argent de façon la plus opportune, au contraire, il doit suivre la procédure administrative » sous entendue bureaucratique⁴⁰³. Le Conseil routier devint ainsi une sorte de Cheval de Troie des intérêts divers, privés ou semi-publics, au sein de l'appareil étatique.

⁴⁰¹ In : *Zpr. VST* n° 17/1930 selon le protocole sténographique de la 5^e réunion du Conseil routier, 27 mai 1930 (« *Neračte mi zazlívati, že zejména z kruhů našich pánů automobilistů bych byl především očekával, že sami ocení tu velkou snahu a vykonanou práci a že budou orgány silniční správy, tak jako to činí automobilistické kruhy v jiných uzemích, všemožně v jejich konání podporovati a že se neomezí pouze na nějakou nepříznivou kritiku, naopak také na druhé straně uznají to co dobrého bylo v tomto směru u nás vykonáno. Račte prominouti ale to druhé jsem dosud, vážený pane presidente, vůbec postrádal.* » p. 535).

⁴⁰² Ibid. p. 533 (« *Navrhují proto, aby silniční rada zdůraznila důležitost a naléhavost novelisace zákona o silničním fondu v tom směru, aby správcové siln. f. byli mnohem samostatnější a svobodnější nežli tomu bylo dosud, a to jak co se týká hospodaření s penězi, tak i v otázkách personálních, a aby mohli programy stavební připravovati vždy již v předcházejícím roce tak, aby se mohlo s pracemi včasně započítí.* (Hlučný projev souhlasu. »).

⁴⁰³ Ibid. p. 531 (« *... naše zákonodárství nedává mu možnost rozpisovati veř. práce a disponovati st. penězi tak, jak toho vyžaduje zájem věci, nýbrž musí s nimi diponovat tak, jakt mu to velí úřední postup.* (Hlučný souhlas.) »).

Lorsque, après six ans d'existence, le Fonds routier montra des marques de faiblesses, aggravées il est vrai par le contexte de crise économique générale, l'insatisfaction liée à la gestion des questions des routes culmina le 20 février 1934 et aboutit à la création de la Société routière tchécoslovaque (*Československá silniční společnost, ČSS*). Son nom résumait son programme. Elle entendait – à la différence du cloisonnement étatique – s'occuper de toutes les routes sur l'ensemble du territoire national. La Société émergea des débats inaugurés au *Premier congrès routier tchécoslovaque* qui se tint en 1931, débats plus ou moins patronnés par le ministre des Travaux publics, Dostálek, par ailleurs très attaché aux questions routières. Pour cet engagement « exemplaire », on lui rendit hommage plus d'une fois⁴⁰⁴.

Pour asseoir son autorité, en l'absence d'une mission officielle, la Société tenta d'agir en affichant l'impartialité et la haute technicité de son expertise tout en ouvrant largement la base de son recrutement. Aussi ses membres provinrent-ils autant des instances administratives publiques (comme le MTP, les CT ou les villes) que du privé (ingénieurs, architectes, entrepreneurs routiers, automobilistes). Les statuts de la Société ouvraient en grand les portes aux personnes morales concernées par les questions routières, c'est-à-dire aux « regroupements d'agglomérations et de « cercles », les villes capitales des « pays »⁴⁰⁵, les corporations publiques... »⁴⁰⁶. La Société permit à toutes ces personnes d'exprimer, sur un terrain *neutre* et par conséquent plus librement, leurs opinions quant aux choix technologiques et organisationnels du domaine routier. On put compter parmi les membres de son premier conseil d'administration l'ingénieur Dr. E. Viktora (son président 1934-1936), Ing. Dr. St. Bechyně, professeur à la Polytechnique (ČVUT) à Prague (son vice-président et second président 1936-1938), Ing. Dr. H. Švarc (très actif dans le mouvement régionaliste) et

⁴⁰⁴ Loskot p. e. parle de « compréhension exceptionnelle et de soutien efficace » du ministre. Cf. SO n° 1/1936, Ing. Dr. Fr. Loskot, *Československá silniční společnost.*, p. 4. D'ailleurs, la Société décida de lui accorder lors de sa seconde assemblée générale le 9 juin 1936, le titre de « membre d'honneur » (Cf. SO n° 7/1936, Zprávy ČSS, *Zpráva o II. řádné celostátní valné hromadě ČSS, konané 9. června t.r. v přednáškovém sále Domu čsl. inženýrů v Praze*).

⁴⁰⁵ Les statuts indiquaient que toute agglomération de plus de 1500 habitants peut prétendre à un membre-délégué officiel, les trois capitales de « pays », Prague, Brno et Bratislava, à deux (le cas de la Russie subcarpatique n'était pas spécifié). Ibid. p. 2.

⁴⁰⁶ Cf. *Auto* n°3/1934 p. 84.

une vingtaine d'autres personnalités issues de milieux socio-professionnels proches de la construction routière (université/recherche, entreprises, urbanisme, usagers)⁴⁰⁷.

Le programme de la Société refléta également une sorte d'« inventaire des échecs et des omissions » de l'action publique⁴⁰⁸ :

1. « Remodeler la hiérarchie du réseau en tenant compte non seulement du trafic actuel, mais aussi futur... »
2. « Fixer des règles quant aux choix des revêtements routiers et élaborer des normes dans la construction routière... »
3. « Unifier des règlements et des conditions des travaux routiers. »
4. « Unifier des conditions de concours de travaux publics, indépendamment du fait que les routes relevaient de l'État, du « pays » ou du « cercle », pour éviter les dégâts [sic] résultant de la multiplicité des procédures actuelles. »
5. « Résoudre les problèmes financiers dans le domaine de la construction, mais surtout de l'entretien du réseau routier. »

Ces points constituèrent une attaque en règle non seulement de la politique routière publique en général, mais aussi de la compétence même du MTP en la matière. Dans son premier point, la Société souligna sans doute de façon justifiée l'insuffisance quantitative et qualitative des évaluations du trafic, car les comptages routiers se faisaient encore très rarement et uniquement sur le réseau des routes « d'État »⁴⁰⁹. Curieusement le comptage des véhicules fut le seul moyen proposé par la Société pour prédire l'évolution du trafic.

⁴⁰⁷ La Société compta au 31 décembre 1937 438 membres (personnes physiques et morales confondues).

⁴⁰⁸ Ibid. (« 1. Určení siln. sítě, při jejíž volbě by byl vzat zřetel nejen na velikost a hustotu dopravy nynější, nýbrž i na dopravu, která se vyvine v dohledné době. Základ k tomuto řešení vytvořen zodpovědním dotazníků v rozeslaných « Silničních otázkách » a na základě sčítání dopravy na silnicích, kteréž má býti provedeno v roce 1935, stejnou dobou na st. i nest. silnicích; 2. Stanovení směrnic pro volbu úpravy vozovek a vypracování normalí a směrnic pro různé druhy staveb moderních vozovek; 3. Sjednání předpisů a podmínek pro různé úpravy silniční; 4. Sjednání ofertního řízení pro zadávání siln. úprav bez ohledu, jsou-li ve správě státu, země, okresu, k uvarování škod, které vznikají z dosavadní nejednotnosti.; 5. Finanční řešení a vybudování sil. sítí, ale hlavně jejich udržování. »)

⁴⁰⁹ Le premier comptage massif fut réalisé en 1929 seulement (publié In : *Zprávy veř. služby technické* en 1934, pp. 408/409) alors que la méthode, discutée à plusieurs reprises au niveau national et international était au point (cf. p. e. SO n° 4/1928, Divers, *O sčítání dopravy*). Afin d'évaluer au mieux les besoins, on pensait faire faire un comptage régulier tous les quatre ans à partir de 1929 (cf. *Ottův slovník naučný Nové doby, Dodatky k Velikému*

Dans le second point, les fondateurs de la Société semblaient estimer que la technologie routière était arrivée à maturité pour permettre la standardisation des procédés. Ils accusèrent ainsi indirectement l'hésitation apparente du MTP, voire son incompétence en la matière. Nous allons voir ultérieurement grâce à l'ingénieur Hloušek, employé ministériel, que ce ne fut pas le manque de compétences, mais bel et bien le manque financier et le faible degré de maturité de procédés technologique qui obligeaient le MTP à recourir régulièrement aux compromis et aux expérimentations.

Sur les points trois à cinq, on a du mal à imaginer comment la Société voulait mener des actions efficaces. Il s'agissait de questions éminemment politiques, relevant soit de politique pure, comme l'enveloppe financière accordée aux travaux routiers (c'est-à-dire indirectement l'imposition de la population, point cinq), soit de réforme administrative profonde, un gros chantier, nécessitant pour le moins un large consensus et une bonne volonté politique. La critique à peine déguisée de la Société sur ces derniers points ne manquait pas de pertinence, mais elle était formulée dans une logique trop rationnelle d'un chef d'entreprise, ne tenant pas compte des complexités administratives rendant forcément long et complexe le chemin de la réforme.

On peut dès lors se demander quel fut le poids réel de cet organisme. Il est incontestable qu'il sut attirer beaucoup de personnalités du milieu routier local, régional⁴¹⁰ et national, prêtes à y consacrer de leur temps libre et ne pas craindre de s'exposer professionnellement. Beaucoup de personnalités politiques aussi : les députés Dr. Stanislav Hůla, Ing. Ladislav Protuš ; les sénateurs Ing. Karel Marušák (Znojmo), Ing. Arnošt Winter (Plzeň). La Société trouva dès 1936⁴¹¹ comme organe « porte-parole » de ses actions, le *Silniční obzor* (Horizon

Ottovu slovníku naušnému, nakl. J. Otto, Praha, 1931, Díl první Svazek druhý, pp. 1220-1236; 1932, Díl druhý Svazek první, pp. 210-218).

⁴¹⁰ Dans la présentation des membres de la Société, F. Loskot insistait sur la proximité des approches de la problématique routière entre les « unions régionalistes » et la ČSS. A notre avis, cela n'était pas dû au hasard. Les deux « institutions » incarnaient, chacune à sa façon, une approche réformée des problèmes de la société tchécoslovaque, la première en mettant l'accent sur la recherche de solutions « régionales » comme du cadre pertinent nouveau (par opposition au local – les « cercles » et au national), la seconde en plaçant « l'inter-institutionnalisme » au cœur de ses principes. Cf. Loskot *op. cit.*, p. 3.

⁴¹¹ Les *Rapports de la Société routière tchécoslovaque (Zprávy Československé silniční společnosti)* avaient vocation de rendre compte des activités de la Société et non pas d'écrire des articles scientifiques. Ils furent publiés mensuellement en tant qu'Annexe au *Silniční obzor* à partir du janvier 1936 (Cf. SO n° 1/1936, Příloha III, *Zprávy Československé silniční společnosti*, ročník I., č. 1, v Praze, dne 1. ledna 1936, Ing. Dr. Fr. Loskot,

routier), magazine des collectivités territoriales dédié exclusivement à la problématique routière. Les activités de la Société produisirent jusqu'en 1938 quelques résultats intéressants : l'élaboration de règlements concernant les conditions d'attribution de contrats et la réalisation technique des chantiers routiers⁴¹², l'organisation du *Premier congrès routier national* en août 1938 à Košice en Slovaquie⁴¹³, ... Mais le plus remarquable fut sans doute son « Plan routier national »⁴¹⁴ qui joua un rôle dans la détermination des axes routiers les plus importants.

On peut observer une évolution dans le discours et peut-être des priorités entre février 1934 (la réunion constitutive) et 1936, année pendant laquelle la Société termina son déploiement national en ouvrant les antennes à Prague, à Brno et à Bratislava. En effet, dans le premier compte-rendu des travaux de la Société, Loskot cita ces quatre objectifs :⁴¹⁵

1. Soutenir toute activité scientifique, littéraire, d'information ou de publicité dans le domaine de la construction routière.
2. Apporter des informations scientifiques, théoriques et pratiques ...

Československá silniční společnost.) Les membres de la Société non-abonnés au SO recevaient une copie des *Rapports* seuls.

⁴¹² D'après le rapporteur du Rapport d'activité de la Société pour l'année 1937, Ing. V. Diviš, une quarantaine de réunions de travail aurait été nécessaire à l'élaboration de ces propositions soumises en novembre 1937 au MTP pour commentaire et expertise. Diviš ne put que constater que « malheureusement, cette proposition ... attend toujours la procédure d'expertise. » (SO 6/1938, *Zpráva o Valné hromadě ČSS*; p. 62). Voici une limite de l'action de la Société...

⁴¹³ Pour un compte-rendu détaillé du congrès, voir SO 10/1938, *První celostátní silniční sjezd v Košicích 20.-22. srpna 1938*. Même si le congrès (le terme est une traduction imparfaite du mot tchèque « *sjezd* ») porte dans son titre le mot « Premier », on pourrait très bien le classer en « Second », car un *Premier congrès routier* s'était tenu en Tchécoslovaquie en 1931. Mais étant donné que la ČSS ne s'était constituée qu'après cette date, le fait de mettre en avant, en 1938, le qualificatif « Premier » permettait sans doute à la Société de se donner de l'importance. Le congrès était censé être le premier d'une longue série à l'exemple de l'étranger, mais il fut le seul. (« *Košickým sjezdem byla zahájena tradice čsl. silničních sjezdů, o nichž věříme, že postupem doby se úrovní vyrovnají sjezdům v cizích státech, kde – a musíme to znovu otevřeně přiznati – mají na příslušných úředních místech pro věci týkající se silnic, tedy i silničních sjezdů, daleko více porozumění než u nás.* » 10/1938, *Compte-rendu du První celostátní silniční sjezd v Košicích 20.-22. srpna 1938*; p. 88).

⁴¹⁴ Voir l'exposé intitulé « Route à longue distance Brno-Žilina » (*Dálková silnice Brno-Žilina*) donné le 29 mars 1938 par K. Míša lors de l'Assemblée générale de la ČSS. Les détails de ce projet sont traités *infra*, dans le chapitre sur les « Grands projets routiers ».

⁴¹⁵ Cf. Loskot, *op. cit.*, p. 1.

3. Représenter et défendre les intérêts de ses membres.
4. Entretenir et approfondir les relations internationales avec les institutions similaires à l'étranger dans le but de la coopération scientifique et pratique.

Ces nouveaux objectifs se rapprochaient sans doute davantage des moyens concrets dont la Société disposait⁴¹⁶, sans, pour autant les placer en concurrence aux institutions établies (du MTP en particulier). S'agit-il d'un compromis ? Peut-être ou du moins d'une manœuvre diplomatique pragmatique, car en contrepartie le ministre des Travaux publics Dostálek autorisa officiellement les fonctionnaires du MTP à participer aux commissions techniques de la Société. Aussitôt après, plusieurs employés éminents du MTP (Bayer, Hloušek, Janoušek, Kadlec, Míša, Roubík, Rousek, Svoboda, Šiška...) intégrèrent-ils les rangs des « experts » (sans l'obligation de payer de cotisation) et du coup la Société y gagna en légitimité⁴¹⁷.

Vu, par ailleurs, le panel assez impressionnant des experts (en plus de ceux issus du MTP, il y avait les membres des CT, des universitaires et un grand nombre de professionnels), la Société semblait réussir son pari de créer un terrain démocratique et interinstitutionnel⁴¹⁸ suffisamment large et représentatif pour s'imposer comme référence nationale⁴¹⁹ dans le secteur routier et pouvoir prétendre aussitôt, comme l'indique le 4^e point ci-dessus, à une légitimité et donc une mission de représentation internationale. Pour confirmer cette

⁴¹⁶ En effet, comme le montre le rapport financier soumis à l'approbation de l'AG du 9 juin 1936, la Société ne bénéficiait d'aucune aide financière publique. Ses recettes étaient constituées à deux tiers environ par des cotisations de ses membres, les seuls postes salariés étaient ceux du secrétariat général à Prague, toutes les autres fonctions étant bénévoles. Voir 7/1936, Zprávy ČSS, Zpráva o II. řádné celostátní valné hromadě ČSS, konané 9. června t.r. v přednáškovém sále Domu čsl. inženýrů v Praze.

⁴¹⁷ Elle ne gagna pourtant pas en pouvoir et on peut se demander à quel point l'intégration des spécialistes du MTP n'était qu'une façon de contrôler les actions de la Société. En effet, lorsque le MTP le décida, le travail en cours de toute une section de la Société s'arrêta net pour « être transféré au MTP ». (« Řada rozdělaných prací pro dopravní komisi byla na začátku tohoto roku zastavena s tím, že MVP bude je vykonávat samo. » SO 6/1938, Zpráva o Valné hromadě ČSS, op. cit., p. 63).

⁴¹⁸ K. Křivanec, employé à Bratislava et très actif dans le domaine routier sur le plan organisationnel et scientifique, publia en novembre 1936 un bref article dans le SO intitulé « Le travail de la ČSS ». Il y souligna l'efficacité et l'impartialité de la Société, un « organisme neutre où on peut le mieux débattre [des problèmes], dont les membres sont des ingénieurs de tous les niveaux de service où ils peuvent relativement librement exprimer leurs opinions ». (Cf. SO n° 11/1936, K. Křivanec, *Práce Českosl. siln. společnosti*).

⁴¹⁹ La Société entamera en 1938 une procédure officielle pour demander au MTP un siège dans le Conseil routier. La procédure n'aboutit pas avant la guerre, mais l'enjeu pour la Société fut l'obtention d'une reconnaissance supplémentaire par le MTP récompensant ses mérites.

hypothèse, une étude plus approfondie, notamment sur ses membres, leur engagement, les relations avec les autres organismes du secteur (MTP et collectivités territoriales) et la présence de la Société sur la tribune internationale serait nécessaire. Toujours est-il que l'orientation de la Société vers la dimension internationale, sans doute à forte valeur ajoutée et prestigieuse, était très opportuniste. En effet, elle bénéficia d'un concours de circonstances favorable, lorsqu'en septembre 1934 au *Congrès routier international* de Munich, on créa la *Fédération de sociétés routières slaves* (Federace slovanských silničních společností, FSSS). La ČSS, bénéficiant d'un an et demi d'existence se saisit de l'opportunité d'accueillir à Prague du 20 au 25 juin 1935 le *Premier congrès routier slave* (*První slovanský silniční kongres*) de la FSSS tout en assumant la première présidence de la fédération (président Viktora)⁴²⁰. On pourrait dès lors pousser l'étude plus loin en examinant notamment le rôle que la ČSS avait joué dans le processus de création de cette fédération, puis de son fonctionnement...⁴²¹ La Société envoyait également ses délégués aux manifestations routières internationales et tenta d'établir des contacts avec des institutions similaires à l'étranger⁴²².

En conclusion, nous pourrions dire que la place de la société semblait se situer à mi-parcours entre la sphère publique, le MTP, et privée, les usagers de la route. Lorsqu'il écrivit un bilan des premières années de travaux de la société dans l'organe officiel du MTP *Zprávy veřejné služby technické*, Hloušek, notre infatigable expert routier, définit lui-même cette place comme celle que la société *devra*, à l'exemple des institutions étrangères similaires, occuper. Afin de résoudre les problèmes financiers liés à son fonctionnement, Hloušek préconisait le regroupement « volontaire » en son sein de tout organisme intéressé de près ou de loin par les travaux de la route⁴²³.

⁴²⁰ La Société possédait un comité de huit membres consacré à cette Fédération : Ing. Dr. S. Bechyně (Polytechnique, Prague), Ing. A. Hloušek (MTP, Prague), Ing. Dr. K. Hruban (Polytechnique, Brno), Ing. JUDr. K. Křivanec (pays slovaque, Bratislava), JUDr. J. Srbek (avocat, Prague), Ing. J. Trojan (MTP, Prague), Ing. Dr. E. Viktora (ing. civil, Prague), Ing. V. Ždímal (ing. civil, Bratislava).

⁴²¹ Les activités de la Fédération furent provisoirement suspendues en 1937 « à cause du désintérêt absolu de la Pologne ». SO 6/1938, *Zpráva o Valné hromadě ČSS*; *op. cit.*, p. 63.

⁴²² À citer son partenariat avec la Société routière roumaine et yougoslave. À l'initiative des Roumains, ces trois sociétés tentèrent en 1938 d'obtenir l'ouverture d'une section routière auprès de la commission économique de la Petite Entente. La Société avait également obtenu l'un des trois sièges (attribué à son président) à la direction du *Comité tchécoslovaque routier* auprès de l'*Association Internationale Permanente des Congrès de la Route* (AIPCR) à Paris.

⁴²³ *Zpr. VST* n° 12/1937, A. Hloušek, *Československá silniční společnost* (« Z uvedeného vyplývá, že společnost se vřazuje jako důležitý činitel mezi úřady a veřejnost, plnit úkol, který, jak jsem se již předtím zmínil, vykonávaly v jiných státech obdobné společnosti již dávno před tím založené. Připravujíc podklady pro řešení

Un autre *lobby* puissant, probablement l'un des plus puissants organismes privés de l'entre-deux-guerres tchécoslovaque fut L'Union des industriels tchécoslovaques (*Spolek čsl. průmyslníků*). Malheureusement pour l'historien, il a laissé peu de traces écrites quant aux détails des débats menés en son sein⁴²⁴. Ses « recommandations » furent même bien souvent véhiculées par des personnes extérieures, parfois des députés « gagnés » à telle ou telle cause sans que le lien entre les uns et les autres puisse être établi clairement. Ses choix en matière des transports ne furent pas *monomodaux*. Bien au contraire, le groupement des industriels se battait sur tous les fronts en suivant cependant quelques principes clairs et précis : faire en sorte que la politique contribue d'une part à l'amélioration générale de tous les réseaux de transport grâce aux investissements à grande échelle dans les infrastructures et les équipements (routières, ferroviaires, voies d'eau et aéroportuaires), mais, d'autre part, intervienne le moins possible dans la sphère des entreprises de transports elles-mêmes, sinon pour leur faire baisser les tarifs. Cette politique des industriels s'orienta donc vers deux voies à la fois, parfois conflictuelles : le soutien à l'interventionnisme étatique lorsqu'il s'agissait d'investissements lourds (parfois peu rentables) et au libéralisme économique lorsqu'il fallait laisser libre cours à la concurrence *inter* et *intra* modale. Il semblerait que ces cercles furent des plus vigoureux à remettre en question la traditionnelle politique pro-ferroviaire des gouvernements successifs, et eurent leur part de responsabilité dans sa remise en cause à partir des années 1934/35.

siln. otázek a majíc možnost vzbuditi zájem veřejnosti a rozhodujících činitelů o programy a práce, které do té doby zůstávaly na papíře pro nedostatek finančních prostředků a nemožnost zainteresování širších kruhů veřejnosti o tyto náměty, může při věcném a obezřetném vedení umožniti a podporovati řešení velikých úkolů a akcí, před nimiž právě stojíme v otázkách silničních. Dnes po dvou letech činnosti společnosti je možné již souditi, že další její činnost – bude-li se vyvíjeti i nadále tímto směrem – může svými pracemi účelně podporovati činnost MVP a vzbuzením zájmu veřejnosti míti vliv na rozhodující činitele, aby byly zajištěny finanční prostředky na tyto práce.... »).

⁴²⁴ Professeur V. Lacina avait étudié cet organisme, avec notamment ses ramifications dans les sphères politiques. Une étude prosopographique approfondie pourrait sans doute apporter plus de lumière dans les relations entre les différentes personnes. Un mémoire de maîtrise récent lui fut consacré : Voir Provozník Vladimír, *Ústřední svaz československých průmyslníků, Vznik a činnost nejvýznamější podnikatelské organizace první republiky do konce roku 1929*, Diplomová práce, FFUK, školitel Dr. E. Kubů CSc., Praha, 1996, 118 p. Ce mémoire se base entre autre sur les rapports d'activités de l'Union. Malheureusement, il s'arrête en 1929, date de l'incorporation en son sein des industriels tchécoslovaques de nationalité allemande du *Hauptverband der deutschen Industriellen*.

L'existence de ces divers organismes, et nous n'en avons ici qu'un échantillon, nous semble être représentative de la période étudiée pour deux raisons. D'un côté, l'entre-deux-guerres vit une multiplication extrême de toutes sortes de mouvements associatifs et corporatistes. Il y eut au sein de la société tchécoslovaque un très fort élan créateur, impulsé sûrement en partie par la dynamique patriotique. Il y avait aussi, il faut le dire, des *espaces* (au sens sociologique du terme) dans lesquels la créativité et le savoir-faire pouvaient s'exprimer⁴²⁵. De l'autre côté, le domaine routier et plus largement celui de l'automobile, présentait encore un front d'innovation récent. Profondément renouvelé depuis la « seconde » industrialisation, symbolisé par l'apparition du véhicule à moteur, ce secteur socio-économique possédait (à l'instar de l'aviation) une grande dynamique et une forte valeur ajoutée. Les avancées technologiques y étaient fréquentes et suscitaient par là même une passion similaire à celle générée par l'informatique aujourd'hui.

Si l'on peut s'étonner de certaines disparités – comme la taxation démesurée, voire parfois abusive du motorisme, allant jusqu'à l'étouffement de l'entreprise privée dans les années 1930, sapant mathématiquement les ressources pour la construction routière – il ne faut pas exagérer leur portée dans la mesure où celles-ci représentaient des « maladies infantiles » d'un système technique émergent.

Derrière la multitude d'organismes de réflexion, de conférences, d'exposés, d'articles dans la presse grand public ou spécialisée, se cache également une certaine incertitude et un manque de projet technologique et économique dans lequel le transport routier aurait obtenu une place clairement définie. Si les contemporains en avaient conscience (apparemment, un projet économique leur « manquait » depuis que le premier fut considéré comme arrivé à l'expiration en 1924⁴²⁶), ils étaient objectivement dans l'impossibilité d'en formuler dans l'immédiat un nouveau à cause de la convergence de trois causes : transition technologique inachevée, crises économique et politique mondiales.

⁴²⁵ Le *dévouement* et le *don de soi* étaient les qualités souvent soulignées dans les rapports d'activité des organismes. Cf. p. e. par rapport à la ČSS, Loskot, *op. cit.*, pp. 6 et 8

⁴²⁶ Cf. František Hodáč, *O náš hospodářský program, op. cit.*

2. La législation routière – une jungle impénétrable

Ce paragraphe sera consacré uniquement aux lois relatives aux routes, celles sur le motorisme seront évoquées dans un chapitre ultérieur. La législation tchécoslovaque avait beaucoup de mal à trouver des réponses adéquates aux problèmes posés d'une part par les progrès rapides du motorisme avec son influence « néfaste » sur le réseau routier et, d'autre part, par l'évolution technologique tout aussi rapide du domaine routier à proprement parler, avec ses matériaux (composants chimiques, goudrons, bétons, etc.), ses nouveaux procédés technologiques appliqués par des machines toujours plus complexes. Le grand challenge de la législation de l'entre-deux-guerres, tous secteurs confondus, fut donc l'adaptation du corpus des lois à la « modernité », augmentée par la difficile transition entre deux régimes politiques de la monarchie (austro-hongroise) à la république (tchécoslovaque).

Dans cette partie consacrée aux routes, nous pouvons distinguer les lois de financement de travaux, les plus importantes ; des lois sur la police et la sécurité (panneaux de circulation, normes) ; et enfin des lois sur l'organisation administrative du secteur routier. En ce qui concerne le sujet de notre thèse, nous allons nous concentrer sur les questions liées au financement du réseau et à son organisation institutionnelle (la question de l'unification du régime de la police routière est brièvement évoquée dans le chapitre sur le motorisme).

a) L'héritage austro-hongrois

Le cadre légal tchécoslovaque demeura pendant de longues années adossé sur la législation austro-hongroise. Comme le trait d'union l'indique, cette législation était double, compliquant un peu plus la situation d'un pays composé de trois grands ensembles géographiques. Établir la liste de tous les lois et règlements « anciens » en vigueur pendant une bonne partie, voire l'intégralité, de l'entre-deux-guerres serait inutile. Il paraît juste intéressant de noter que la loi la plus ancienne citée par l'ingénieur Novotný lorsqu'il brossait en 1922 le tableau législatif national remontait à 1778 (c'était une patente de Marie Thérèse dans laquelle il voyait « la source des règlements pour les routes d'empire ») et à 1803, lorsque, s'inspirant des normes napoléoniennes, on fixa des règles pour la construction et la police sur les routes destinées au service postal⁴²⁷.

⁴²⁷ *Zpr. VST* n° 12/1922, Ing. A. Novotný, *Naše silniční zákony* (Nos lois routières).

Ensuite, l'ère ferroviaire interrompit autant les grands travaux routiers que toute activité législative les concernant, jusqu'au dernier quart du 19^e siècle où celle-ci reprit doucement par une série de lois, promulguées séparément et sans concertation en Bohême, en Moravie, en Silésie et en Slovaquie (Hongrie). Tentant d'introduire son article sur la législation tchécoslovaque, Novotný eut du mal à trouver une clé d'entrée tant la situation était confuse et hétérogène : « Si nous regardons le cadre légal dans les affaires routières, nous voyons que dans chaque « pays » de notre État, il y a une réglementation différente et que le seul principe commun à tous est la distinction entre les routes « d'État » et les « non-étatiques. »⁴²⁸

Le législateur bien que conscient de la complexité de la situation tenta en vain d'y remédier. Le blocage principal au début de la république vint du fait que l'on souhaitait regrouper la totalité de la réforme en un seul bloc législatif. Ce procédé rendu illusoire, on tenta avec plus de succès, bien que lentement, de réformer le secteur routier morceau par morceau en séparant notamment les questions liées au financement des travaux (les plus urgentes) de celles liées à la police ou à l'organisation administrative.

b) Les nouvelles lois sur le financement des travaux

Le principe de base du financement des travaux routiers fut l'attribution à cette fin d'une partie du budget de l'État ou des collectivités (cf. *infra*). Ce dispositif que nous avons qualifié « d'ordinaire » fut complété dans la crise économique de l'après-guerre par une loi importante, n° 156/1919 du 16 mars 1919 qui réagit à la crise globale du retour à l'économie de paix en « débloquant » des moyens financiers supplémentaires indispensables aux travaux dits « d'urgence »⁴²⁹. Elle ne fut pas parfaite bien entendu, car elle limita la participation de l'État aux travaux à 60% maximum du montant de la facture. Le restant de la somme fut à apporter par les collectivités locales et les éventuels « intéressés » privés (industriels, agriculteurs et leurs corporations). Ce principe de fonctionnement qui suivit d'une part l'objectif de répartition équitable des moyens financiers sur l'ensemble du territoire national, et d'autre part exigea un effort de tout un chacun, se justifiait aux yeux des parlementaires au

⁴²⁸ Novotný, *op. cit.* (« Pohlédneme-li však na právní zařízení v silničních věcech, vidíme, že v každé zemi našeho státu jsou zavedeny jiné řády a že jen jedna zásada je všem společná, totiž rozlišování silnic státních a nestátních. »)

⁴²⁹ La loi fut en fait très stricte. Elle prévoyait une somme fixe de 22 200 000 Kč à répartir entre 153 chantiers nouveaux + 60 datant de la guerre dont la liste lui était annexée. Cette première liste fut complétée en mai par une autre loi, n° 319/1919 du 23 mai 1919.

titre de l'équité territoriale et sociale. Il fut ultérieurement repris dans le cadre de la loi sur le Fonds routier (n° 116/1927). Somme toute efficace, car permettant un grand nombre de réalisations, la pierre d'achoppement de cette loi fut cependant l'incapacité de certaines localités à fournir la part restante des moyens financiers, bloquant pour ainsi dire tout le projet. Nous pouvons citer ci-après l'exemple d'une localité proche de Prague, Prosečnice où un organisme privé, HUMANITA était sur le point d'ouvrir un sanatorium pour les tuberculeux⁴³⁰. Le projet de construction de la route datait de 1914, à l'époque estimé à 150 000 couronnes, à partager entre l'État et le « cercle » de Jílové u Prahy. Arrêté par la guerre, puis par l'inflation, le budget de la route Kamenný Přívoz—Prosečnice-Krhanice—Chrást grossit pour atteindre en 1920 la coquette somme de 1 237 716 Kč. Le « cercle » dont les recettes n'avaient pratiquement pas augmenté, maintint sa participation au niveau de l'avant-guerre, soit 60 000 Kč, somme dérisoire au regard de l'inflation et du nouveau devis. L'État ne pouvant pas aller au-delà des 60% des subventions prévues par la loi 156/1919, la situation en serait restée là, si quelques députés ne s'étaient pas saisis de l'affaire. Bien conscients de l'impossibilité de faire l'exception à la loi, ils trouvèrent un subterfuge en faisant un détour par la caisse d'assurance maladie pour financer la construction de cette route. Dans leur rapport, ils justifièrent ce chantier comme indispensable pour l'amélioration de l'hygiène et de la santé publique. Ils précisèrent : « ... Étant donné que l'État ne s'implique pas directement dans la construction d'établissements de cure des maladies de poumons [tuberculose], il lui faut tout faire pour soutenir l'initiative privée dans ce domaine. ... »⁴³¹ Le projet trouva un large soutien auprès des commissions parlementaires de transport, des affaires sociales et de la santé. Soulignant la pauvreté de la région, l'urgence du chantier et le bienfait de l'établissement de cure pour la santé publique, le député Johanis conclut ainsi son intervention : « Si nous devons attendre que les intéressés locaux apportent la somme, nous n'aurions jamais cette route ... c'est pourquoi l'État doit intervenir à titre exceptionnel... »⁴³².

⁴³⁰ Pour les détails, voir les imprimés parlementaires n° 1259 et 1714 de 1921 et les débats parl. n° 062/1921 et 106/1921.

⁴³¹ In : Imprimé parl. (*Tisk*) n° 1714 (1920-25) (« *Poněvadž stát sám nepřikročil k vybudování vlastních ústavů pro léčení plicních chorob, nemůže se vyhnouti nutnému příspěvku tam, kde soukromou iniciativou ústavy takové jsou budovány a musí učiniti všechno, co otevření a udržení těchto umožní.* »).

⁴³² Réunion parl. n° 106/1921, p. 2/5 (« ... Při této příležitosti poukazuji zejména na veliké úkoly našeho nového ústavu, který jsme založili v Prosečnici. Ten, má-li zahájit nejen svou činnost, ale má-li zejména splnit to, co v něj klademe, musí mít nejen podporu veřejnou po stránce dobročinnosti, ale státní správa nesmí se hrbiti, jak to dělá zejména při poslední akci za postavení silnice k tomuto ústavu, kde pořád ministerstvo financí stotožňuje dostavění této silnice s obyčejnou silnicí, která vede v jiném okresu, hájíc názor, že 60% zaplatí stát a 40%

La loi sur les travaux d'urgence fut complétée le 12 août 1921, par la loi n°322/1921 sur les allocations de chômage (*o podpoře nezaměstnaných*). Cette loi fut plusieurs fois prolongée, mais elle expira le 31 mars 1925, remplacée au 1^{er} avril 1925 par la Convention de Genève. Elle instaurait le droit à l'allocation chômage, mais aussi, dans le § 12, l'obligation de travailler pour ceux qui la percevaient (*Pracovní povinnost podporovaných*). On s'assurait ainsi de la main d'œuvre nécessaire pour des travaux, notamment routiers, souvent très pénibles.

Les rentrées fiscales ordinaires conjuguées à des lois d'exception, comme celles que nous venons d'évoquer, étant insuffisantes, le problème du financement des travaux routier demeura un véritable casse-tête économique et politique de tout l'entre-deux-guerres. Il fut partiellement résolu en 1927 grâce au vote de la loi n° 116/1927 du 29 juillet 1927 sur le Fonds routier, un « mastodonte » en son genre. Cette loi qui mérite d'être traitée dans un chapitre séparé posa des fondements – à mi-parcours de la période étudiée – de « l'économie routière » tchécoslovaque moderne.

c) La réforme institutionnelle

L'organisation institutionnelle du réseau routier tchécoslovaque fut sujette à de nombreuses critiques à cause de sa grande hétérogénéité. En effet, après la création de l'État tchécoslovaque, le réseau routier était structuré non pas selon des critères techniques, qualitatifs ou d'importance pour le trafic, mais selon ceux de la « propriété ». Il en résultait une coexistence d'une multitude de cas de figure que nous avons évoquée plus haut et dont le législateur tenta dès 1920 de réaliser la simplification. En effet, le réseau routier s'intégrait dans une loi-cadre visant une réforme administrative générale, votée le 29 février 1920 sous le numéro 126⁴³³. La loi prévoyait dans l'article 9 la dissolution des structures administratives existantes, leur remplacement par des nouvelles et le droit des ministères (dans le cas des routes du MTP) à retirer à ces nouvelles structures quelques-unes de leurs anciennes prérogatives. En clair, cela ouvrait la porte à la « centralisation » de l'intégralité du réseau

místní zájemníci. Kdybychom čekali na místní zájemníky, až to seženou, nikdy té silnice nedohotovíme, poněvadž jsou tam sami malí domkáři a kameničtí dělníci, kteří mají sami se sebou co dělati, a proto musí státní správa v takovém případě vycházeti mimořádně vstříc, když dobrovolní jednotlivci se přičiní. Když stát nemohl, nebo snad za Rakouska tohoto ústavu nezřídil, musí státní správa přikročiti k pomoci. »).

⁴³³ Voir le recueil des lois : *Sbírka zákonů a nařízení* n° 126/1920.

routier, qui « atteindrait un degré tel qu'hormis en Bulgarie, il n'y a pas d'exemple dans le monde »⁴³⁴.

Cette réforme institutionnelle votée très tôt, trop tôt sans doute, car l'État se trouvait encore dans une phase « d'inventaire » de ses capacités et de ses besoins, ne fut jamais appliquée. En effet, les premiers articles de la loi stipulaient que son application entrerait en vigueur suite et dans les limites d'un décret d'application du gouvernement qui ne fut jamais promulgué. Une réforme essentielle se trouva ainsi repoussée sans cesse, certains de ses fragments cependant furent réalisés grâce à une législation séparée. Le domaine routier figurait parmi les plus mal lotis de ces réformes ultérieures, malgré la reprise périodique des débats au sujet de la « loi sur les routes » (*silniční zákon*), dont par exemple ceux menés autour de la hiérarchisation du réseau en fonction de l'importance des routes, qui furent à l'origine de certains projets de réseau (cf. *infra*).

L'histoire de la « loi sur les routes » mériterait un développement plus généreux, car elle est illustrative de quelques dysfonctionnements des instruments politiques de la république. La préparation de cette loi, voire son passage imminent au Parlement, furent annoncés à plusieurs reprises depuis 1921⁴³⁵ et, pourtant, elle ne vit pas le jour avant la Seconde Guerre mondiale. Seule une partie, extraite du projet initial, concernant les panneaux de signalisation fut débattue et votée en Assemblée nationale en mars 1938⁴³⁶. Cette loi

⁴³⁴ Zprávy VST n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organisace a zákonodárství veřejných silnic v RČS*. L'article citait par ailleurs à partir de données statistiques de 1912 les quelques 16 161 km de routes nationales en Autriche, 8 330 en Italie, 8 192 en Belgique et 38 230 en France. Il opposait ces chiffres à la somme de toutes les routes tchécoslovaques, qui, si elles étaient « nationalisées », mesureraient environ 53 140 km !

⁴³⁵ Voici quelques exemples de sa mention dans l'ordre chronologique : Zprávy VST n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organisace a zákonodárství veřejných silnic v RČS*, *op. cit.* ; Zpr. VST n° 12/1922, Ing. A. Novotný, *Naše silniční zákony ; Československá vlastivěda* (1930) reprint par l'Institut J. Pernera (2001), p. 45 (« *Žádoucí úplné jednotnosti jak ve správě silnic, tak i v jejich technických věcech lze se dočkatí teprve od vydání jednotného silničního zákona platného pro celý stát a nahrazujícího spoustu dosud platných zákonů, nařízení a předpisů s nejpěstřejšími ustanoveními. Jeho osnova je připravena v ministerstvu veřejných prací a má být v brzkou předložena Národnímu shromáždění k ústavnímu projednání. V témže ministerstvu je připravena osnova nového řádu silniční policie.* ») ; 115^e réunion parl./1931 ; 140^e réunion parl./mars 1938), etc.

⁴³⁶ Discours du député Michálek in: 140^e réunion parl./1938. (« *Projednávaná osnova zákona o dopravních značkách pro silniční dopravu je integrující součástíou připravovaného silničního zákona, který se bohužel ještě nemohl státi předmětem ústavního projednání z důvodů organizačních a také z důvodů rozpočtových. Bylo proto nutno v zájmu přizpůsobení se našemu zahraničí a státům s význačným automobilovým provozem vyrovnati se aspoň v tom směru, aby i u nás provedeno bylo bezpečnostní a orientační značkování pro dopravu vůbec.* ») « *Et un peu plus loin : « Ve své zprávě jsem řekl, že předložená osnova zákona je vlastně úsekem, výňatkem z připravovaného zákona silničního. Byli bychom raději, aby celý komplex těchto velmi důležitých otázek byl*

comprenait également une demi-mesure en faveur des routes vicinales en créant une situation hybride : les comités vicinaux continuaient à s'occuper de ces routes, mais on extrayait de leur domaine de compétence les panneaux de signalisation à apposer et à entretenir par les services des « cercles ». En effet, « Cette mesure est justifiée, car les comités vicinaux se procureraient plus difficilement les moyens nécessaires d'autant plus que la loi sur les routes en préparation doit transformer les routes vicinales en routes des « cercles »⁴³⁷. Ainsi fractionné à l'infini, le grand projet initial de réforme institutionnelle du secteur routier se vida-t-il de toute sa substance.

3. Le financement des travaux routiers – le « nerf de la guerre »

Comme souvent, le financement des travaux (routiers) s'avère être le problème crucial. Sa résolution progressive, et, il faut le dire, tâtonnante, avait permis à la ČSR de se doter à la veille de la Seconde Guerre mondiale d'un réseau routier convenable en ce qui concerne sa densité, mais de qualité inégale.

En dressant son bilan de 20 ans de travaux routiers, le conseiller ministériel Míša⁴³⁸ donna aussi quelques éléments de comparaison internationale dans lesquels on vit la ČSR se placer à la onzième place mondiale en ce qui concerne la densité du réseau routier (50 km de routes sur 100 km²) et à la seizième place en ce qui concerne le nombre d'habitants par voiture (141 habitants pour une voiture, en additionnant les autos et les camions). Ses comparaisons ne disaient rien sur l'état qualitatif des routes, mais dans la suite de son discours, Míša déplorait justement le manque de qualité et insistait sur l'insuffisance des moyens financiers malgré les progrès accomplis dans ce domaines depuis une dizaine d'années : « Nous pouvons

vyřešen už v době co možná nejbližší. Bohužel řešení naráží na nesnáze finanční a také na otázky organizační. Jde o to, aby řešena byla otázka silnic dálkových, aby provedena byla inkamerace silnic a aby řešena byla otázka silničních spojů v celé republice. Ovšem celý tento plán ještě visí ve vzduchu, ale je důležité, abychom po způsobu jiných států i v tomto směru navázali a pracovali. »).

⁴³⁷ Cf. le discours du député Pozdílek à la réunion parlementaire n° [140. schůze](#) du 16 mars 1938. (« *Opatření toto je účelné vzhledem k tomu, že vicinální výbory opatrovaly by obtížněji potřebné prostředky, i vzhledem k tomu, že připravovaným silniční zákonem mají být tyto vicinální cesty přeměněny na silnice okresní.* »).

⁴³⁸ In : *Dálkové silnice*, Dr. J. A. Bařa (továrník ve Zlíně), *Silniční otázky a jejich uskutečnění*; Ing. Karel Míša (min. rada u ministerstva veř. prací), *Dálková silnice Brno-Žilina*, předneseno na IV. řádné celostátní valné hromadě Čs. silniční společnosti v Praze dne 29. března 1938, Čsl. silniční společnost, Praha, 1938, 23 p.

reconnaître que, sur le plan des infrastructures, nous avons accompli beaucoup de choses en vingt ans, mais il faut souligner que nous aurions pu et dû faire plus. »⁴³⁹

À l'image de l'ensemble de la gestion du secteur routier, le financement du réseau ressemblait à un véritable puzzle. Il y avait les ressources « ordinaires » qui dataient *grosso modo* de l'époque austro-hongroise, puis les ressources que l'on pourrait qualifier d'« exceptionnelles », car attribuées dans le contexte de l'après-guerre et censées remettre rapidement de l'ordre dans un réseau délabré. Il y avait d'un côté le budget d'État, qui allouait via le Ministère des Travaux Publics une somme à la construction et à l'entretien des routes étatiques. Il y avait de l'autre côté la multitude des collectivités territoriales qui avaient, chacune, dans son giron quelques routes à construire ou à entretenir. Leurs budgets, de même que celui d'État par ailleurs, n'étaient pas prêts à faire face à l'accroissement spectaculaire du trafic routier, qui, de plus, se répartissait de façon très inégale sur le territoire national. La situation générait un grand nombre de goulots d'étranglement qu'il était impératif de classer afin de les résorber selon les priorités décroissantes.

Ce chapitre donne quelques éléments de compréhension de la problématique du financement des travaux. Nous essayerons d'esquisser les différentes formes de financement avant de nous consacrer entièrement au Fonds routier, l'institution ayant presque miraculeusement (car, au départ, ses critiques furent nombreux) trouvé une sortie de l'impasse dans laquelle se trouvait la construction routière tchécoslovaque des premières années de l'après-guerre.

a) Le financement « ordinaire »

En ce qui concerne le financement « ordinaire » des routes en ČSR (hors agglomérations)⁴⁴⁰, il faut distinguer les routes « d'État », financées par le budget, des routes des « pays » et des « cercles » qui disposaient de suppléments de taxes directes, réservés aux travaux routiers. En Slovaquie et en Russie subcarpatique, ces revenus étaient complétés par deux autres impôts, jugés archaïques, le péage sur certains ponts⁴⁴¹, le péage aux gares pour

⁴³⁹ In : Míša, *Dálková silnice...*, op. cit., p. 21 (« *Můžeme si přiznat, že jsme dokázali mnoho za dvacet let v otázkách komunikačních, nutno však zdůraznit, že jsme mohli a měli dokázati více.* »).

⁴⁴⁰ Certaines villes importantes avaient le droit de percevoir un impôt « sur le pavé », qui finançait traditionnellement le pavage des rues. Le groupe de villes « privilégiées » de la sorte eut la tendance à croître durant l'entre-deux-guerres, les villes cherchant désespérément de nouvelles sources de revenu.

⁴⁴¹ Les péages sur les ponts furent progressivement supprimés, car considérés comme éléments ralentissant la circulation, donc comme une entrave à la modernité.

tout chargement ou déchargement de marchandises⁴⁴² et la redevance *in natura*, qui taxait les personnes à faible revenu en leur demandant des fournitures (sable, gravier) ou des travaux manuels (mise à disposition d'attelages, fauchage le long des routes, divers menus travaux d'entretien)⁴⁴³. Avant la création du Fonds routier (1927), on mentionnait dans les revenus des collectivités même des recettes telles la vente de fruits ou la vente de foin récoltés le long des chemins. Nous verrons ci-dessous en détail, dans le chapitre dédié au Fonds routier, l'ensemble des revenus ordinaires, regroupés et clairement affichés par le législateur.

b) Le budget extraordinaire accordé aux « travaux d'urgence »

L'État avait prévu dans les premières années de son existence en dehors du budget ordinaire des différents ministères, une enveloppe consacrée aux « travaux d'urgence ». Il s'agissait essentiellement de travaux d'infrastructures, parmi lesquelles les routes détenaient une place de choix. En effet, de par le peu d'exigence que ce type de travail posait à la qualification de l'ouvrier à une époque de très faible mécanisation, les travaux routiers se prêtaient à merveille pour canaliser la masse de travailleurs désœuvrés. On doit compter parmi les autres « avantages » des travaux routiers d'urgence, la possibilité d'ouvrir les chantiers partout sur le territoire (partout où il y avait de fortes concentrations de chômeurs) et surtout rapidement (réparation, entretien courant) ou après peu de temps d'étude d'ingénieurs (élargissement, redressement des virages, etc.)⁴⁴⁴. Aussi, l'aide gouvernementale accordée à ce type de travaux suivait-elle l'évolution inverse à la situation économique générale du pays (voir le tableau ci-dessous).

⁴⁴² Ce péage était considéré comme particulièrement pratique, car perçu sans contrôle ni barrière, directement par le bureau de la gare de chemin de fer où les marchandises étaient manipulées. Il représentait néanmoins l'inconvénient paradoxal de renchérir le transport ferroviaire, alors que son revenu était destiné aux routes...

⁴⁴³ Pour les détails, voir *Zprávy VST* n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organizace a zákonodárství...*, *op. cit.*

⁴⁴⁴ La plupart de ces travaux se basait en fait sur des études réalisées antérieurement (au début du 20^e siècle) par les ingénieurs des « pays » et mises en attente faute de crédits. Ces routes faisaient partie du réseau intermédiaire des routes des « cercles », sur lesquelles les ingénieurs des « pays » exerçaient les droits d'expertise (planification, supervision des travaux, homologation). Cf. *Zprávy VST*, n° 12/1922, Ing. A. Novotný, *Naše silniční zákony* (« Mnohé zemskou podporou jaksí na sklad zhotovené projekty přišly teprve prováděním nouzových silnic k platnosti a tvořily vítanou, ihned po ruce jsoucí pomůcku pro nouzové práce. »)

Tableau n°16 : Le budget d'État pour les travaux routiers « d'urgence » 1919-1926

	Le montant des crédits en millions Kč								
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Bohême	8	8	7	7,9	7,42	3,5	2,64	5,43	2,85
Moravie	6	6	3,5	3	2,56	1,6	1,32	1,94	1,05
Silésie	0,8	0,8	0,4	0,5	0,36	0,94	0,396	0,93	0,65
Slovaquie	10	10	3,2	4	2,65	1,78	2,704	2,330	2,45
Russie subc.	-	-	0,4	0,3	0,28	0,3	0,37	1,03	0,6
Total	24,8	24,8	14,9	15,7	13,27	8,12	7,43	11,66	7,6

Source : *Zprávy veřejné služby technické*, n° 5, 1926.

Le MTP, chargé de la gestion de cette enveloppe, eut tout le loisir de gérer l'argent en fonction des besoins des différentes collectivités. Comme ces chiffres arrondis peuvent l'indiquer, il usa de cette liberté et, par un jeu d'écriture comptable, finança une année plus de travaux ici et moins là etc. Cette gestion souple devait notamment permettre la réalisation de bout en bout des projets entrepris. Voici dans un autre tableau les dépenses réelles pour l'année 1925 :

Tableau n°17 : Répartition des budgets d'État pour les travaux d'urgence en 1925

Pays	Nombre de chantiers	Longueur totale en mètres	Le budget total du chantier en Kč	Contribution du MTP en Kč
Bohême	23	54 071	8 250 957	2 736 000
Moravie	13	23 934	3 048 664	1 009 200
Silésie	-	-	-	-
Slovaquie	5	14 193	2 655 184	987 000
Russie subc.	-	-	-	-
Total	41	92 198	13 954 805	4 732 200

Source : *Zprávy veřejné služby technické*, n° 5, 1926.

L'absence de données pour la Silésie et la Russie subcarpatique s'expliquent différemment : la Silésie avait épuisé les crédits dès 1924 (le MTP a fait l'avance), la Russie subcarpatique n'avait pas formulé de nouvelle demande pour 1925. Ce second tableau nous permet de voir l'écart entre le budget prévisionnel 7,43 millions et la réalité, 4,7 millions

couronnes, de même que la part importante apportée aux projets par les localités concernées (environ deux tiers des frais).

La période 1918-1923 fut particulièrement propice à ce genre de travaux. L'économie des pays européens était en train de se restructurer, quitter le régime de guerre afin de s'adapter à la nouvelle situation. Ce changement rendu particulièrement complexe, long et difficile à cause de l'éclatement de l'ancienne Monarchie austro-hongroise devait durer en Tchécoslovaquie jusque vers 1923 et 1924. La longueur de la période surprit un peu les politiques et les fonctionnaires qui s'attendaient à un retour à la normale vers 1921. « En 1921 il y avait l'espoir que l'on pourrait commencer à diminuer le nombre des travaux d'urgence ... Mais aujourd'hui, le retour de la crise industrielle accompagné de l'augmentation du nombre de chômeurs, demande à nouveau l'extension de l'action des travaux d'urgence, afin d'offrir du travail à des centaines de milliers d'ouvriers ... »⁴⁴⁵. Le MTP avait tenté de suivre l'évolution des travaux grâce à ses instances déconcentrées et aux différentes collectivités locales. À partir des données ainsi collectées, il publia en 1923 des tableaux statistiques dans sa revue *Zprávy veřejné služby technické*.

Les tableaux semblent interminables, tant il y avait de projets un peu partout. Ils se limitaient pourtant uniquement aux « pays tchèques », les données pour les territoires de l'Est manquant encore. On dénombrait alors 629 chantiers qui employaient entre 10 et 100 personnes chacun, mais la majorité se situait entre 20 et 40 personnes par chantier. Il s'agissait donc plutôt de chantiers modestes. Un exemple, la route du « cercle » Bavorov-Kojčín⁴⁴⁶ longue de 5 080 mètres : les travaux durèrent presque quatre ans entre 1918 et 1921 et employèrent 60 ouvriers pour un montant total de 516 000 Kč subventionné à hauteur de 60% par la dotation du MTP⁴⁴⁷.

⁴⁴⁵ In: Zpr. VST n° 1/1923, Ing. Leopold Veselý, vrchní stavební rada v MVP, *Nouzové stavby silniční prováděné k čelení nezaměstnanosti* (Les travaux d'urgence pour faire face au chômage).

⁴⁴⁶ Ibid. p. 54.

⁴⁴⁷ La dotation dépendait du cadre légal des lois n° 156/1919 (13 mars) et n° 319/1919 (23 mai) permettant de subventionner jusqu'à hauteur de trois cinquièmes certains travaux routiers dans le cadre des mesures d'urgence. La condition d'attribution était néanmoins que collectivité demandeuse puisse apporter le reste. Les deux lois avaient publié une liste de routes à rénover avec des chiffrages assez précis quant aux besoins financiers. Bien entendu, étant donnée l'inflation de l'après-guerre, ces chiffres ne pouvaient servir que de support comptable pour les budgets prévisionnels. En revanche, la précision des données illustre la rapidité et l'efficacité avec lesquelles les fonctionnaires des différents échelons hiérarchiques devaient travailler pour fournir au gouvernement dès le printemps 1919 des données solides.

« Un grand nombre de « cercles » avait perçu l'importance de l'action entreprise et procéda dès 1919 à la réalisation de nombreux chantiers ; il y eut beaucoup de « cercles » qui n'attendirent pas la décision de l'octroi de la subvention étatique, ayant à l'esprit uniquement la volonté d'offrir du travail aux ouvriers désœuvrés et maintenir l'ordre public. »⁴⁴⁸

c) Le (petit) coup de pouce de la loi sur l'Allocation de chômage⁴⁴⁹

Le dispositif de la ligne budgétaire réservée aux travaux d'urgence fut complété par la loi n° 322/1921 sur l'Allocation de chômage. En effet, elle instaurait le versement d'une allocation de chômage comme une mesure sociale pour aider la masse de chômeurs touchée par la crise de l'après-guerre à trouver un moyen de subsistance. Le paysage légal tchécoslovaque se trouva ainsi enrichi d'un nouvel acquis social, le droit à l'allocation chômage. En contrepartie, la loi inscrivait dans le paragraphe 12, l'obligation de travailler (sous certaines conditions) pour ceux qui avaient droit à cette allocation (*Pracovní povinnost podporovaných*).

Entre autre, cette loi permit de mobiliser à moindre frais la main d'œuvre abondante pour les travaux routiers. En effet, le Ministère des Travaux Publics pouvait, pour un montant égal, employer plus de monde, donc réaliser plus de travaux, étant donné qu'il récupérait une partie des salaires, versée par l'allocation chômage du Ministère de l'Assistance sociale (*Ministerstvo sociální péče*)⁴⁵⁰. Cette loi fut plusieurs fois prolongée, mais elle expira définitivement le 31 mars 1925, remplacée au 1^{er} avril 1925 par la *Convention de Genève*. Ainsi, le dispositif de financement indirect des travaux « d'urgence » y trouva-t-il sa fin.

⁴⁴⁸ Ibid. p. 2 (« Značný počet okresů správně vystihl velký celostátní význam podniknuté akce a překročil v r. 1919 ke stavbě silnic ve větším rozsahu; mnohé okresy učinily tak aniž vyčkaly rozhodnutí stran udělení státní subvence řídíce se pouze snahou po opatření práce nezaměstnanému dělnictvu a udržení veřejného klidu. »)

⁴⁴⁹ Sb. z. a n. Zákon č. 322/1921 « o podpoře nezaměstnaných » (Sur le soutien aux chômeurs).

⁴⁵⁰ Cf. In : Zpr. VST n° 6/1926, Činnost MVP v oboru nových staveb silničních r. 1925, F. Bayer, (« ... Dnem 31. 3. 1925 skončila účinnost zákona 322/1921 o vzpláčení podpor v nezaměstnanosti stavebníku za osoby zaměstnané při nouzových pracích a 1. dubna 1925 vstoupil v účinnost zákon o vypláčení podpor podle gentského systému. Až do řečeného dne byly od státních příspěvků, povolených MVP byly odčítány vypláčené podpory v nezaměstnanosti, povolené M soc. péče. Tím se také vysvětluje, proč mohlo MVP povolit více státních příspěvků, než by vlastně bylo možno v rámci úvěru, zařaděného do st. rozpočtu. »).

d) Le programme décennal du MTP de 1926

En 1926 le MTP publia un programme décennal pour la réfection des routes « nationales » (dont l'État avait la charge) avec des revêtements « modernes ». Ce programme était motivé par le retard dans l'entretien des routes accumulé pendant la Grande Guerre et par l'accroissement sensible du nombre de véhicules à moteur depuis le retour à la paix⁴⁵¹. Míša, en bon patriote, n'omit pas de rappeler à cette occasion une autre raison qui expliquait à ses yeux le mauvais état des routes et qu'il s'agissait désormais de compenser, celle du « manque de bonne volonté des gouvernements de l'avant-guerre »⁴⁵².

Ing. Hermann, chef d'un département au MTP (*odborový přednosta*) fut chargé de la mise en place du programme décennal. Se basant sur les demandes de travaux formulées par les « pays », il estima alors le budget nécessaire à sa réalisation à 2,5 milliards Kč. Cette somme dépassant largement les possibilités du ministère à cette époque-là, on l'appela aussitôt le « programme maximal ». Ce premier plan avait le grand mérite de mettre en évidence l'écart qui séparait les réalités sur le terrain, c'est-à-dire l'état d'usure avancée de l'ensemble du réseau routier, ses lacunes, des moyens à la disposition des institutions chargées de son entretien. L'année suivante, en réponse à cet état des choses, mais neuf ans seulement après l'indépendance du pays, le parlement vota la loi n° § 116/1927 (entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1927) créant auprès du Ministère des Travaux publics un Fonds d'État pour les routes (*státní silniční fond*). Étant donné que l'enveloppe budgétaire que l'on avait réservée pour les travaux du fonds contenait 1 milliard Kč, on dut revoir à la baisse le plan de travaux décennal de 1926 et l'appeler « plan minimal »⁴⁵³.

⁴⁵¹ « Étant donné l'accroissement du nombre de véhicules à moteur, le Ministère des travaux publics proposa en 1926 un programme décennal de reconstruction des routes nationales à l'image des autres États. » (« *Vzhledem k zmíněnému vzrůstu motorových vozidel navrholo min. věř. prací v r. 1926 desetiletý program pro úpravy státních silnic novodobými vozovkami po vzoru úprav v jiných státech.* ») Cité par Míša, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁵² Ibid. p. 7.

⁴⁵³ Ce second plan, « minimal », fut alors publié dans l'ouvrage « Les routes tchécoslovaques et leur amélioration grâce au Fonds routier » (*Československé silnice a jejich zlepšení ze silničního fondu*).

II. Le Fonds d'État pour les routes (*Státní silniční fond*)⁴⁵⁴ la clé de la réussite ?

Introduction

La création de ce fonds était une réponse au manque chronique de moyens financiers pour la construction routière aussi bien pour les routes nouvelles que pour les rénovations et l'entretien courant des routes existantes. Il était le résultat d'une véritable lutte menée depuis la création de la ČSR par les usagers du réseau routier, soutenus par les professionnels engagés dans la construction et l'entretien du réseau et, dans une rare « entente cordiale », par de nombreux fonctionnaires chargés de sa gestion. On pourrait même aller plus loin dans l'analyse et affirmer que la création du Fonds routier marqua un véritable tournant dans la politique routière tchécoslovaque – il y eut un « avant » et un « après ». En effet, son importance pour la construction des routes en Tchécoslovaquie et, au-delà, pour la compréhension de la place qu'occupait ce domaine dans la politique de transports de l'État, était telle⁴⁵⁵ qu'une analyse approfondie de ses tenants et ses aboutissants était non seulement indispensable, mais encore l'une des pièces maîtresses de la partie de notre thèse consacrée au transport routier.

Nous allons en conséquence étudier sa genèse et son évolution matérielle et idéale, les changements dans le domaine des investissements routiers opérés grâce à son existence et enfin les appréciations et les avis des différents publics sur son utilité.

⁴⁵⁴ Pour faire plus court, nous allons utiliser par la suite le terme « Fonds routier » ou simplement « Fonds » (avec majuscule).

⁴⁵⁵ Voici, pour mesurer l'écart des investissements destinés uniquement à l'entretien des routes d'État à l'exemple de deux budgets du Ministère des Travaux publics : en 1926 – 34 859 668 Kč et en 1928 (première année pleine du Fonds routier) – 110 019 725 Kč. (Source : Hloušek A., *První desetiletí silničního fondu. Výsledky zlepšení vozovek státních silnic* (La première décennie du Fonds routier. Les résultats de l'amélioration des routes d'État), Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 19, roč. XX, Praha 1938, 62 p. ; p. 6).

1. La genèse du Fonds – l'émergence d'un géant

Afin de donner un aperçu schématique de la genèse du Fonds, nous pouvons distinguer trois étapes et définir en quelques mots, au sens littéral comme au figuré, la situation « sur le chantier routier tchécoslovaque » entre la fin de la guerre et le vote de la loi en 1927 :

- Première étape, 1918-1921 : reprise des travaux selon les modes d'avant-guerre. Cette période était marquée par la reprise des travaux routiniers, selon les techniques et les moyens financiers employés avant la Grande Guerre. Il existait cependant des voix qui, dès les premiers bilans de l'état de réseau, soulignaient le caractère nouveau de l'usage des véhicules à moteur et de la nécessité d'y adapter la gestion des routes. Cette étape était marquée par un manque chronique d'argent et donc par un sous-investissement dans ce secteur. On y définit néanmoins les deux priorités de la construction routière pour les routes « d'État » : d'une part le comblement des lacunes du réseau dans les pays de l'est de la ČSR et d'autre part leur aménagement (rénovation) surtout dans la partie ouest de la république⁴⁵⁶.
- Seconde étape, 1922-1924 : réorganisation du secteur routier. Cette seconde période coïncida notamment avec le lancement d'une revue spécialisée dans la construction routière – *l'Horizon routier (Silniční obzor)*. A ce stade, les fonctionnaires d'État et des collectivités territoriales (des « pays » et des « cercles ») chargés du réseau routier *espéraient* encore que les ressources accordées, ou du moins promises, à la construction routière dans les budgets ordinaires de l'État seraient suffisantes pour moderniser le réseau. Cette période correspondait aux trois premières années d'un plan de reconstruction mentionné par Ing. Trojan (cf. *supra*).
- Troisième étape, 1924-1927: appel à la solution d'urgence. Donner ici une date précise à laquelle les appels « au secours » commencèrent à se faire pressants serait un peu réducteur, car en réalité, les voix critiques se firent entendre dès 1919. L'année 1924 semble cependant marquer un tournant car les appels à trouver une solution à la précarité du financement routier se multiplièrent. Le mouvement trouva l'aboutissement dans l'action de l'AKRČs qui mobilisa le 9 octobre 1926 les grands quotidiens et les groupements parlementaires en leur adressant un mémorandum

⁴⁵⁶ Cf. le bilan après une décennie de l'existence du Fonds routier donné par A. Hloušek (In : Hloušek A., Ing., *První desítiletí silničního fondu...*, *op. cit.*) dans lequel il mentionne les priorités nationales en p. 4.

intitulé « L'état catastrophique des routes nationales »⁴⁵⁷. L'ensemble des acteurs (usagers, clubs automobiles, fonctionnaires) se trouva ainsi réuni pour lancer un véritable assaut du monde politique qui répondit en votant la loi n° 116/1927 sur le Fonds routier⁴⁵⁸.

À partir de cet aperçu chronologique schématique, il nous est d'ores et déjà possible de constater que la pression publique sur le gouvernement afin qu'il réponde aux nouveaux besoins dans le secteur routier, s'accroissait progressivement depuis le début des années 1920. Il semblerait que ce fut essentiellement grâce à la convergence des efforts des différents acteurs que la solution « définitive » au problème du financement routier ait été trouvée. Dans son article « Enfin »⁴⁵⁹, l'ingénieur Genttner, fonctionnaire auprès du pays Bohême et contributeur régulier du magazine *Silniční obzor*, souligna certes la « loyauté » du AKRČs en ce qui concernait la cause routière, mais il y fit aussi l'allusion à une attitude répandue qui consistait à se plaindre de l'inefficacité et de l'incompétence des administrations chargées du réseau routier sans pour autant mettre en cause l'État, pourvoyeur de fonds, en qui il voyait très justement le premier responsable de l'état du réseau.

Une autre raison qui ne faisait qu'augmenter la pression sur le gouvernement vint du fait que le revenu fiscal lié à la quantité en constante progression de véhicules à moteur devenait une véritable manne financière pour l'État, lequel, selon le jugement des automobilistes, ne leur fournissait pas assez en contrepartie. L'opinion publique demanda alors que l'argent prélevé sur les usagers de la route, revienne, en majeure partie sinon intégralement, à ces mêmes usagers par le biais de l'amélioration des infrastructures.

En ČSR comme ailleurs, l'État prélevait sur les automobilistes de nombreux impôts et taxes, directs et indirects. Pour cette raison, la liste suivante fut dressée sur laquelle on pensait pouvoir s'appuyer en demandant la réforme du financement des infrastructures routières :

- la taxe sur les importations des véhicules étrangers,
- la taxe sur les carburants et autres produits pétroliers,
- la taxe sur les pneumatiques, et
- l'impôt sur les véhicules à moteur.

⁴⁵⁷ Ce plan était évoqué par V. Genttner, conseiller en travaux publics de la Bohême à Prague dans son article paru In : SO 12/1926 (Ing. Viktor Genttner, zemský stavební rada, Praha, *Konečně!*).

⁴⁵⁸ Les nuances des débats parlementaires seront traitées dans un chapitre spécifique, *infra*.

⁴⁵⁹ Ing. Viktor Genttner, zemský stavební rada, Praha, *Konečně!*, *op. cit.*

À partir de cette liste élaborée dès le début des années 1920, un tableau d'ensemble définissant le positionnement de la société vis-à-vis du véhicule à moteur apparaît clairement: Il était considéré comme un bien rare, associé à un produit de luxe et imposé en conséquence. De surcroît et du fait de sa rareté relative⁴⁶⁰, les véhicules à moteur de tout genre restaient peu connus de la population rurale laquelle les associait en son subconscient à des sources de danger potentiel (dangers liés à l'usage du véhicule – explosion, feu, accident de la circulation, etc). Ainsi la taxation fut-elle également présentée et justifiée comme un moyen de venir en aide aux victimes éventuelles⁴⁶¹.

On introduisit également des mesures fiscales pour protéger doublement l'économie nationale en dressant d'une part des barrières à l'importation des véhicules étrangers, ce qui était censé favoriser la compétitivité des fabricants nationaux, et en rendant d'autre part plus chères les importations de matières premières (pétrole, caoutchouc) nécessaires à l'industrie automobile naissante, car elles pesèrent lourdement dans la balance commerciale du pays et dans ses dépenses en devises. Cette attitude avait paru particulièrement pertinente dans les premières années de l'après-guerre.

Finalement et après d'âpres débats au parlement, on décida de rassembler ces différentes sources de revenu dans la loi n° 116/1927 sur le Fonds routier. Le second paragraphe de la loi stipulait la raison de ce fonds dans ce sens: « ... se procurer des moyens pour améliorer les routes d'État et pour contribuer à l'amélioration des routes des « pays » et des « cercles » qui possèdent une importance particulière pour le transport, spécialement à grandes distances, puis pour l'amélioration des routes communales à l'intérieur des agglomérations urbaines dans lesquelles se trouvent les instances politiques des pays. »⁴⁶² Cet énoncé nous donne une hiérarchisation du réseau routier. On fit d'entrée une différence nette entre les routes « d'État », c'est-à-dire des routes dont l'État, par l'intermédiaire du Ministère des Travaux publics (MTP) avait la charge, et les autres. Derrière cette distinction se cachait en fait celle séparant quelques grands axes jugés d'intérêt national et pour lesquels l'État était prêt à payer l'intégralité de la facture et le reste. Parmi ces axes, on compta les routes reliant les villes les plus importantes (Plzeň, Prague, Brno, Ostrava, Bratislava, Košice, Užhorod, etc.) et ces

⁴⁶⁰ On dénombrait en Tchécoslovaquie en 1922 environ 10 000 véhicules à moteur, en 1926 déjà environ 40 000.

⁴⁶¹ On avait rencontré le même genre de discours à propos de la locomotive et du train aux débuts de l'ère ferroviaire.

⁴⁶² « § 2. Účelem siln. f. jest opatřiti prostředky na zlepšení silnic státních a na poskytování příspěvků na zlepšení těch tratí silnic zemských (župních) a okresních, které mají mimořádný význam pro dopravu, zvláště dálkovou, dále na zlepšení silnic obecních v obvodu měst, v nichž je sídlo zemské politické správy. »

mêmes villes avec l'étranger. L'importance que l'on accordait à la qualité des routes dans et autour des agglomérations les plus importantes⁴⁶³ se retrouvait d'ailleurs soulignée explicitement à la fin de ce paragraphe. Il est à noter que même si la loi insistait sur les routes « spécialement à grandes distances », la distance moyenne parcourue par les véhicules à moteur ne dépassait pas, en 1927, les 30 kilomètres.

La difficulté à laquelle le législateur devait faire face au moment de l'élaboration du texte de loi consistait à apprécier le plus objectivement possible pour les mettre en adéquation d'une part les besoins financiers liés à la construction des routes et d'autre part le revenu en provenance des sources prédéfinies. Afin de compenser d'éventuelles fluctuations dans les dépenses et dans les revenus, un dispositif de rééquilibrage fut élaboré, formé par un emprunt de long terme (notion de longue durée) remboursable en fonction des rentrées fiscales⁴⁶⁴. Le budget annuel du Fonds, géré par le MTP assisté par le Conseil routier, devait tenir compte des variables économiques et s'y ajuster. De plus, ce fonctionnement avait l'avantage de pouvoir planifier les travaux sur plusieurs années à l'avance, de garantir par conséquent les contrats aux entreprises au-delà d'une saison, en leur ouvrant la possibilité de procéder à l'achat d'équipements spécifiques et à la constitution de stocks de matériaux de construction aux meilleurs prix.

Le 3^e article de la loi 116/1927 distinguait deux types de sources de revenus : « revenus courants » (les taxes qui y étaient entièrement ou partiellement dédiées) et « emprunts ». Le déblocage de cette seconde source permit le lancement immédiat des travaux d'envergure dès l'automne 1927. On connaissait certes approximativement le montant de la somme récoltée grâce aux « entrées courantes », mais on ne voulait plus reporter les travaux (ce qui produisit un effet positif sur l'opinion publique) et imposa un emprunt important (un milliard de couronnes sur dix ans) à la Caisse centrale d'assurance sociale (*Ústřední sociální pojišťovna, ÚSP*). L'argent des entrées courantes servait donc dans par ordre de priorité décroissant : à payer les intérêts de la dette contractée ; à rembourser l'emprunt ; à augmenter l'enveloppe du MTP consacrée aux travaux routiers ordinaires jusqu'à un plafond de 70 M

⁴⁶³ Il s'agit d'agglomérations où siégeaient l'administration et les organes politiques des "pays", c'est-à-dire à Prague pour la Bohême, à Brno pour la Moravie, à Ostrava pour la Silésie, à Bratislava pour la Slovaquie et à Uzhorod pour la Russie subcarpatique.

⁴⁶⁴ Le milliard de couronnes devait être remboursé sur 35 ans en 69 versements semestriels fixes. Le taux d'intérêts devait être au moins 5% et ½ % au-dessus du taux fixé par la loi n° 221/1924 dans le paragraphe 185 sur la sécurité sociale (Cf. Session du Sénat n° 090/1927).

Kč ; à augmenter l'enveloppe du MTP consacrée aux travaux exceptionnels et à la construction de ponts jusqu'à un maximum de 25 M Kč et enfin à subventionner les travaux routiers des collectivités⁴⁶⁵ (voir l'organigramme ci-dessous). Un membre de l'ÚSP fut par ailleurs invité à intégrer le groupe des 28 représentants du gouvernement, des ministères, des collectivités territoriales, des professionnels de la route et des automobilistes appelés à constituer le *Conseil routier (Silniční rada)* créé par cette même loi (§ 7) et dont le rôle essentiel consistait à « conseiller » le ministre quant à l'usage qui devait être fait de l'argent du Fonds. Les membres du *Conseil routier*, cooptés pour une période de 3 ans, l'étaient à titre honoraire, mais, pour anecdote, on remboursait leur frais de déplacement « en train en seconde classe ... »

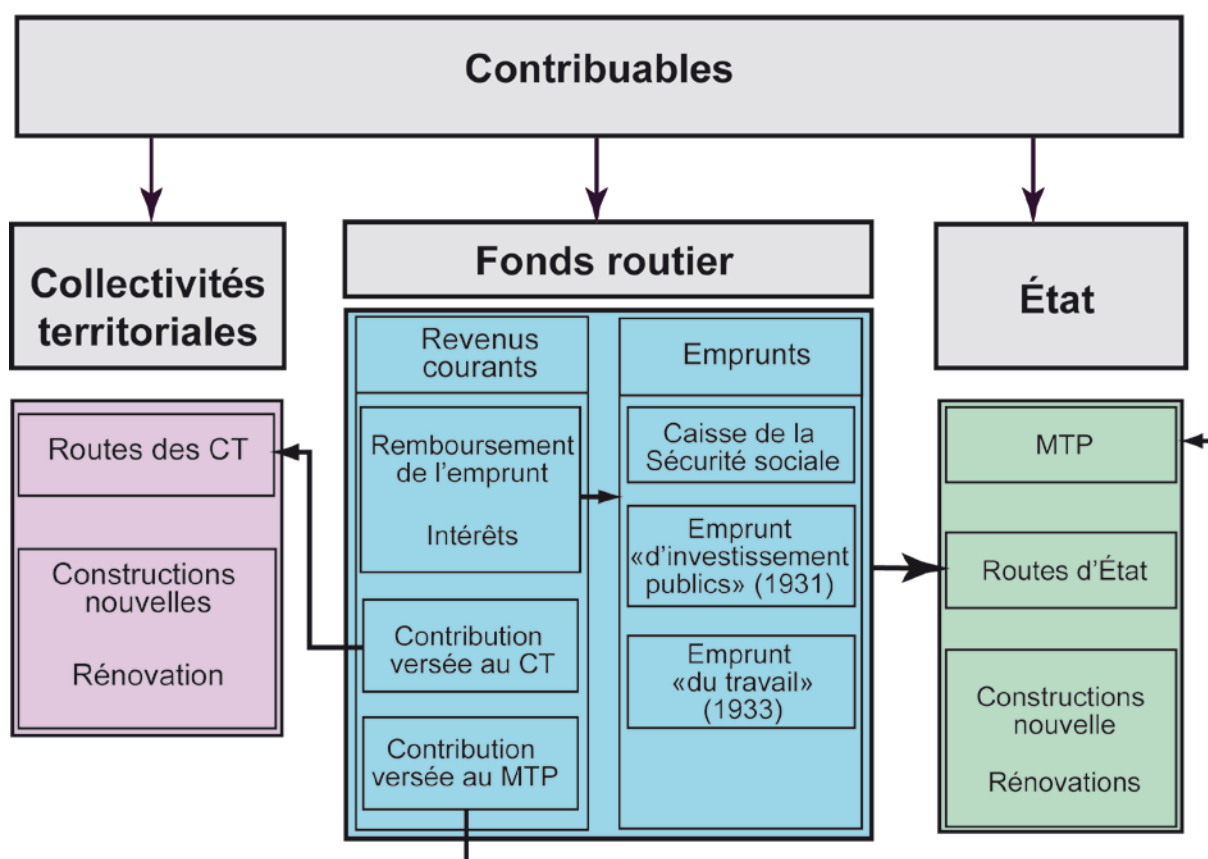
La décision du gouvernement de mobiliser les fonds de la Sécurité sociale posait par ailleurs quelques problèmes « déontologiques ». En fait, lors de l'élaboration de la loi sur la Sécurité sociale (n° 221/1924), la Caisse qui fut chargée de gérer les cotisations devait les tenir à l'écart des « appétits » des gouvernements en les plaçant pour un tiers en titres de trésors et le reste en réserve destinée à financer des projets de construction liés à la santé publique. L'avance d'un milliard que l'on sollicitait pour financer les routes constituait donc une entorse à ce principe. Le député Johanis (ČSSD) qui faisait partie du Conseil d'administration de la Caisse critiqua par conséquent avec virulence la procédure engagée par le ministre des Finances à qui il reprocha de l'avoir délibérément court-circuité. Il en informa les députés dans la réunion parlementaire n° 101/1927 en leur lisant la résolution du Conseil du 8 juillet 1927 dans laquelle les « Membres du Conseil d'administration ... regrettent que des membres du gouvernement passent souvent outre la Caisse de la Sécurité sociale ... et interviennent de façon inhabituelle dans les droits d'autonomie de la corporation... »⁴⁶⁶. Johanis reprocha au gouvernement de puiser dans les réserves de la Caisse des fonds destinés en priorité à des investissements productifs des collectivités territoriales tels que la construction de réseaux électriques, d'assainissement, d'adduction d'eau, d'hôpitaux et de logements sains, etc. Le financement du Fonds routier s'imposa donc en priorité politique en

⁴⁶⁵ Cf. les articles 2 et 5 de la loi 116/1927.

⁴⁶⁶ Député Johanis, réunion parl. n° 101/1927; résolution de la Caisse (« *Výbor Ústřední sociální pojišťovny shromážděný na 4. své schůzi z 8. července 1927 vzal s politováním na vědomí, že Ústřední sociální pojišťovna je vládními činiteli v mnohých případech opomíjena. Tak bylo Ústřední sociální pojišťovně v osnově zákona o silničním fondu uloženo, aby fondu tomuto poskytla zápujčku až do výše jedné miliardy Kč, a tím zasaženo neobvyklým způsobem do autonomních práv korporace, která jí byla zákonem svěřena, ačkoliv z celého dosavadního postupu bylo zřejmo, že Ústřední soc. pojišťovna jest ochotna vyjíti produktivním potřebám našeho veřejného hospodářství do nejzazších mezí vstříc.* »).

immobilisant une somme fixe annuelle et en reléguant tout autre investissement au second rang. Le rapporteur du projet de loi Bečák relativisa cependant cette critique en avançant que le revenu de la Caisse, estimé à un minimum de 600 M Kč annuelles, permettait, malgré le versement des 100 M Kč au Fonds routier, la réalisation sans restriction des (autres) objectifs stipulés lors de sa création⁴⁶⁷. Il n'est pas moins vrai que, comme le craignaient d'autres députés de l'opposition et certains spécialistes⁴⁶⁸, la loi sur le Fonds routier créa un précédent juridique et politique permettant par la suite le recours par trop facile à l'argent « des pauvres travailleurs ».

Organigramme du financement des travaux routiers 1927-1937



Les répercussions de la loi sur le Fonds routier dépassèrent le cadre des infrastructures routières seules. Une de ses clauses (article 25) instaurait une nouvelle taxe, celle sur les titres de transport par autobus en dehors des agglomérations. Cette taxe, discutée depuis quelques années dans le but affirmé de contribuer à créer des conditions économiques « d'égalité »

⁴⁶⁷ Voir le discours du rapporteur Bečák, Ibid.

⁴⁶⁸ Voir les autres discours critiques lors des séances parlementaires n° 099 et 101/1927.

entre les transports routier et ferroviaire (étant donné que les billets de trains étaient déjà taxés), était en fait un moyen efficace pour lutter contre la concurrence automobile dû au transport de passagers par autobus⁴⁶⁹. Cette taxe venait compléter la palette déjà très large des revenus « courants ».

La loi avait néanmoins ses limites. Elle ne réglait en effet que les questions d'ordre financier. Elle n'unifiait pas l'administration du secteur routier, ni la législation ou la police routières. Elle ne proposait pas non plus un plan de travaux, cette tâche étant implicitement déléguée au MTP et au Conseil routier, censé l'y seconder. Le rapporteur de la loi Bečák le regrettait d'ailleurs ouvertement et exprimait son souhait de voir le gouvernement aborder le plus rapidement possible tous ces points⁴⁷⁰.

2. L'évolution du Fonds routier – les aléas de la conjoncture (nouvelles ressources, crise et rétablissement du fonds)

La création du Fonds avait entraîné la systématisation des statistiques en rapport avec le transport routier et donc une meilleure lisibilité en ce qui concernait l'affectation des recettes fiscales liées à l'automobilisme. Étant donné qu'avant l'existence du Fonds les rentrées fiscales étaient réparties entre différentes catégories de revenus et différents portefeuilles ministériels, cela « brouillait les pistes » de sorte que leur importance put être minimisée par l'État. Celui-ci échappait ainsi partiellement à la critique des usagers de la route qui, tout en subissant la charge financière liée aux différentes taxations, ne pouvaient cependant évaluer avec précision son ampleur. L'unification en un grand fonds, selon des règles précises, de la majorité des revenus liés au transport routier, montra au grand jour la manne financière que ce nouveau champ d'activité économique représentait pour l'État. La

⁴⁶⁹ § 25 o Dávce z jízdného: « Z jízdného za osobní d. autobusy kromě autobusů sloužících výhradně d. v hranicích obce, zapraviti je dávkou ve výši stanovené pro žel. dopravu osobní. Tato dávka může být paušalována. Lístky dělnické a školní jsou od dávků osvobozeny. Min. fin. v dohodě s Min. žel. a pošt může pro autobusy, obstarávající spojení v krajích, kde není souběžného spojení žel., dávkou zcela nebo z části prominouti... »

⁴⁷⁰ Bečák, *op. cit.* (« Zákon sám, slavná sněmovno, řeší pouze otázky rázu finančního a je si přáti, aby vláda s největším urychlením připravila řádný nový silniční zákon, který by odpovídal právě projednávané osnově zákona o reformě veřejné správy, t. j. unifikoval silniční zákony a účelně včlenil okresní a zemskou správu, které po stránce hospodářské budou zachovány, také do silniční správy. »).

mise en place du Fonds routier neutralisa en retour les voix critiques des opposants à la taxation.

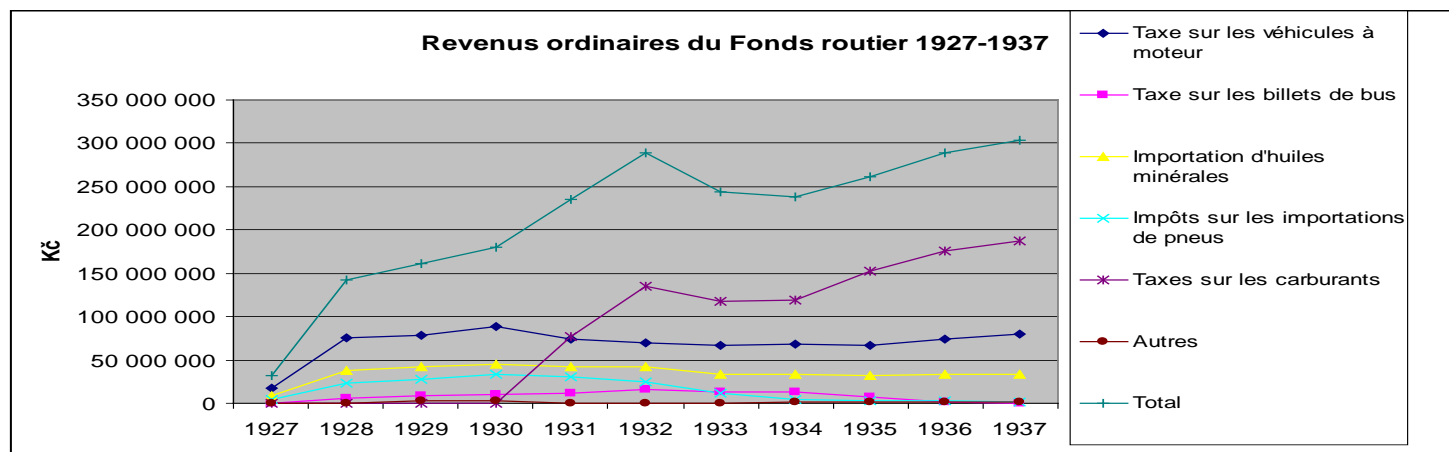
Le tableau et le graphique suivants présentent de façon synthétique les revenus ordinaires du Fonds routier sur la première (et unique) décennie de son existence.

Tableau n°18 : Revenus ordinaires du Fonds routier 1927-1937

Type de revenu	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Total des revenus 1927-1937
Taxe sur les véhicules à moteur	18 142 902	74 966 000	78 905 615	88 588 701	73 984 641	70 103 183	66 585 294	68 434 129	66 360 478	74 701 909	80 000 469	760 773 319
Taxe sur les billets de bus	526 641	5 713 667	8 479 225	9 735 541	11 769 406	15 617 518	13 577 483	12 722 543	6 617 113	907 775	0	85 666 913
Importation d'huiles minérales	8 994 266	37 339 275	42 758 828	45 027 619	42 055 883	42 370 166	33 906 038	32 872 107	31 768 454	33 478 926	33 395 323	383 966 887
Impôts sur les importations de pneus	4 063 890	23 623 774	28 071 988	33 504 381	30 858 442	25 179 700	11 115 620	4 366 468	2 940 978	2 290 016	1 775 734	167 790 990
Taxes sur les carburants	0	0	0	0	76 478 150	135 565 276	118 245 625	118 841 405	152 327 776	175 909 052	186 928 618	964 295 902
Autres	0	0	2 975 530	2 549 290	34 489	146 173	416 126	948 271	1 016 691	1 530 613	912 105	10 529 288
Total	31 727 699	141 642 716	161 191 186	179 405 532	235 181 011	288 982 016	243 846 186	238 184 923	261 031 490	288 818 291	303 012 249	2 373 023 299

Source : A. Hloušek, *První desetiletí ... op. cit.* pp. 12-13

Graphique n°5 : Revenus ordinaires du Fonds routier 1927-1937



Le revenu total de la décennie se chiffra à environ 2,4 milliards de couronnes tchécoslovaques. Ce montant peut être qualifié de « colossal ». Le Fonds routier fut en effet considéré par ses contemporains comme un succès financier et pris pour modèle dans d'autres programmes de financement des travaux publics (Fonds d'amendements des terres, Fonds pour les voies d'eau, etc.)⁴⁷¹. La création du Fonds permit de contracter un emprunt tout aussi colossal (1 milliard Kč reparté sur 10 ans) et, avec lui, l'espoir d'une action rapide et efficace de remise à niveau du réseau routier. En effet, en 1927, malgré le développement du motorisme, il avait paru opportun de disposer d'une somme annuelle précise (en l'occurrence 100 millions Kč) garantie par un emprunt, qui serait ensuite remboursée en fonction des rentrées financières forcément aléatoires. Cette somme devait garantir la stabilité et la régularité des investissements dans le long terme. Comme le tableau le montre, les recettes obtenues par les sources réservées au Fonds routier dépassèrent largement les besoins de remboursement. L'emprunt avait été calculé sur la base de l'année 1926. À cette époque, les recettes étaient dispersées et certaines n'existaient pas encore, comme la *Taxe sur les véhicules à moteur* inscrite dans la loi sous le paragraphe n°11 et suivants ou encore la *Taxe sur les billets de bus*. On estima néanmoins pouvoir récolter au minimum 70 millions de couronnes annuellement. Comme le tableau l'indique, la motorisation rapide du pays, permit de doubler les recettes dès la première année fiscale complète, c'est-à-dire dès 1928⁴⁷². On put de la sorte engager d'une part davantage de travaux et puiser, d'autre part, dans ces

⁴⁷¹ Il y eut en Tchécoslovaquie un véritable engouement pour ce mode de financement des grands travaux. Aussi y eut-il en 1932 environ 75 fonds différents (y compris les fonds des « pays »). Sur les aspects positifs du Fonds routier, cf. p. e. le discours du ministre des Finances Engliš à l'occasion du débat sur le budget 1930, le 8 janvier 1930 (réunion parl. n° 008/1930) : « *Na výstavbě silnic se bude pokračovati kredity silničního fondu. Konstruktivní myšlenka silničního fondu se plně osvědčila. Příjmy silničního fondu rostou nad očekávání a dopouštějí do budoucna větší a rychlejší činnost, nežli se původně mělo za to. Pracuje se velkými kredity bez nejmenšího zatížení peněžního trhu.* » ou le discours du rapporteur Hnídek à l'occasion de la présentation du budget 1931 qui remarque sur le fonds routiers : « *Dnes už vidíme, jak šťastný to byl krok, který byl učiněn vybudováním silničního fondu. Bez něho byly by silnice do dnes v tak desolátním stavu, jako byly před třemi lety. Dnes už značná část silnic je opravena.* » (débat n° 084/novembre 1930). Hnídek (et ses collègues de la commission budgétaires) estimèrent le revenu du fonds pour 1931 à 208 millions Kč, la réalité dépassa encore, mais pour la dernière fois, le prévisionnel : 235 millions Kč.

⁴⁷² Cf. le discours du député Bečák (REP), In : réunion part. 090/1927 (« *Slavná sněmovno, podíváme-li se na kalkulace ministerstva financí, jak odhaduje tento příjem v našem státě, spatříme, že tato daň z motorů bude činiti u nás okrouhle asi 30 mil. Kč ročně. A když dostane se silničnímu fondu vedle toho 22 mil. Kč jako polovička výnosu poplatků a cel z minerálních olejů a hlavně cla na dovoz pneumatik, které činilo 17 milionů Kč, bude mít silniční fond podle statistiky k 1. říjnu 1926 63 milionů a podle rozmachu, který od tohoto termínu se u nás jevil, dá se odhadovat, že tento příjem bude činiti nyní 70 mil. Kč.* »).

revenus pour refinancer le budget routier ordinaire du MTP, souffrant des restrictions budgétaires dès le début de la crise économique mondiale. Cette pratique perdura tout au long de l'existence du Fonds avec des pics pendant les trois années les plus difficiles 1932-1933-1934⁴⁷³.

Dès la première année complète de l'existence du Fonds, les rentrées financières dépassèrent le prévisionnel et allèrent, par la suite, en augmentant régulièrement vu la motorisation progressive de la société. Cette tendance (espérée par les auteurs de la loi) eut pour conséquence des dépenses annuelles supérieures aux estimations du départ et engagèrent l'État dans une politique généreuse d'investissements dans les infrastructures routières sous sa responsabilité directe (les routes « d'État »). Or, deux événements vinrent perturber la belle histoire du Fonds routier.

Le premier fut la crise économique dont les effets se firent sentir dans l'agriculture tchécoslovaque dès 1929, et un peu plus tard dans le reste de l'économie. La crise ne vint pas aussi brusquement que dans certains autres pays occidentaux, c'est pourquoi les Tchécoslovaques pensèrent pendant un temps que le pays n'en serait pas trop touché. Pourtant, dès 1930, l'économie nationale, tournée à 30% environ vers l'exportation, commença à sentir sérieusement la baisse de la demande internationale de sorte que les industries exportatrices, les premières affectées, tirèrent l'ensemble de l'économie vers le bas. C'est alors que commença à s'ouvrir l'implacable « ciseau économique » faisant baisser les revenus de l'État tout en le poussant à augmenter ses dépenses pour pallier la crise. Face au creusement dangereux du déficit budgétaire, donc de la dette publique, l'État tenta de limiter ses dépenses ordinaires sur tous les fronts dont le budget pour l'entretien des routes (d'État) tout en tentant de mobiliser des ressources externes par la voie d'emprunt pour relancer l'économie dans de vastes chantiers de travaux publics.

En 1933, au plus profond de la crise, une baisse brusque du revenu du Fonds routier remit dangereusement en cause l'ensemble du dispositif. Elle fut la conséquence directe de la loi n° 198/1932 du 23 décembre 1932⁴⁷⁴ sur le transport par véhicules à moteur. Cette loi devait paradoxalement aider l'État à redresser ses finances, lourdement affectées par les déficits de la *Compagnie tchécoslovaque des chemins de fer ČSD*, en prise avec la

⁴⁷³ Pour les détails chiffrés cf. *infra* le Tableau : Dépenses du Ministère des Travaux publics pour l'entretien des ponts et des routes « d'État ».

⁴⁷⁴ Loi n° 198/1932 du 23 décembre 1932 sur le transport par véhicules à moteur (*Zákon o dopravě motorovými vozidly*). Nous traiterons de cette loi en détail dans le chapitre sur le motorisme.

« concurrence automobile ». Or, en luttant, par ailleurs très efficacement, contre cette concurrence, on se priva d'un coup d'une partie des revenus provenant d'un secteur économique qui avait été jusqu'à présent, et malgré la crise, relativement dynamique. On semblait certes anticiper la baisse de revenus prévisibles du Fonds routier en votant quelques mois auparavant une nouvelle source de rentrées fiscales par le biais de la loi n° 85/1932 du 7 juin 1932 sur l'obligation d'ajouter de l'alcool aux carburants⁴⁷⁵, mais la portée de la loi n° 198/1932 fut au-delà de toute imagination et ces nouvelles rentrées insuffisantes⁴⁷⁶.

Voici, en complément au tableau général précédent, un tableau plus détaillé (et basé sur une autre source) de l'évolution du revenu fiscal pour les années 1932 et 1933. Ces deux années charnières illustrent particulièrement bien la complexité des rapports entre le cadre législatif et fiscal d'une part et le développement du motorisme d'autre part⁴⁷⁷.

Tableau n° 19 : Le revenu du Fonds routier, 1932-1933

Année	1932	1933
Taxe sur les véhicules à moteur	70,1 [en mio Kč]	66,1
Taxe sur les passagers en transports collectifs (bus)	16,6	13,1
½ de la taxe sur les produits pétroliers	42,3	33,9
Taxe sur l'importation des pneus	25,2	11,1
70% de la taxe sur la cons. des produits pétroliers	129,7	104,1
70% de la taxe sur l'alcool/essence, depuis 1 ^{er} sept. 1932	5,9	14,2
Total [en millions Kč]	289,8	242,5

⁴⁷⁵ (Zákon č. 85/1932 ze 7. června 1932 « o povinném mísení lihu s pohonnými látkami »). Cette loi portait sur l'obligation de mélanger l'alcool issu de l'agriculture nationale à l'essence à hauteur de 20%. L'alcool, considéré désormais comme combustible, fut taxé comme tel et 70% de ce revenu entra à partir du 1^{er} septembre 1932 dans le Fonds routier. La loi était soutenue principalement par le lobby agricole, représenté par le parti homonyme au gouvernement. On cherchait alors à compenser les pertes de l'agriculture (exportatrice) en ouvrant un débouché nouveau, celui des bio-carburants (avant la lettre), protégé et encadré par l'État. La loi poursuivait le triple objectif : aider l'agriculture à sortir de la crise; créer un revenu nouveau pour l'État; contribuer à l'autarcie énergétique du pays.

⁴⁷⁶ Dès la première année (en fait en quatre mois), cette nouvelle taxe rapporta au Fonds routier 5,9 million Kč, en 1933 déjà 14,2 millions. Chiffre cité selon : *Auto 3/1934 p. 93 Příjmy siln. fondu klesají*.

⁴⁷⁷ In : *Auto 3/1934 p. 93, Příjmy siln. fondu klesají, op. cit.* Les données de cette source diffèrent légèrement des données « officielles » du MTP, publiées par Hloušek, In : *První desetiletí ..., op. cit.*, pp. 12, 13 (cf. *infra* le tableau complet des *Revenus courants du Fonds routier 1927-1937*).

On voit donc clairement que tous les revenus liés au motorisme baissèrent sensiblement (sauf celui de la taxe sur l'alcool pour le mélange du carburant). L'auteur de ces chiffres donna un commentaire explicatif assez lucide sur les causes de la baisse : En plus de la loi n° 198/1932 déjà mentionnée pointée comme responsable principal de la baisse du nombre de véhicules (surtout utilitaires), et, par conséquent, baisse générale de toutes les taxes, il y aurait également les conséquences de la crise économique (conséquences, comme nous l'avons vu, relativement tardives en ČSR), l'augmentation de la production de pneumatique en Tchécoslovaquie (par exemple par l'entreprise Bat'a qui cherchait à diversifier sa production pour faire face à la baisse de la demande des chaussures) entraînant la baisse des importations et enfin la hausse du prix de carburants, due au mélange alcool/essence et qui aurait causé des mesures de restriction chez les usagers. Toujours est-il que la baisse qui avait affecté le revenu du Fonds à cause de la conjoncture défavorable combinée à une politique inappropriée, ne fut surmontée qu'en 1936 (revenu égal à l'année 1932). Ce « passage à vide » qui dura trois ans réveilla les craintes de tous les usagers non seulement en ce qui concernait la poursuite du programme des travaux routiers, mais aussi et surtout en ce qui concernait la viabilité du mode de financement de ces travaux. Comme nous allons le voir dans les débats parlementaires, la pression de l'opinion publique sur les hommes politiques augmenta énormément et les poussa à repenser non seulement l'engagement de l'État dans l'investissement des infrastructures routières, mais aussi le rôle du motorisme au sein du spectre des transports tchécoslovaques.

Pour compenser la baisse des revenus du Fonds routier entre 1932 et 1934, afin de ne pas ralentir le rythme des travaux routiers jugés nécessaires à cause de l'état des routes, et indispensable dans le contexte de crise économique (les travaux routiers étant considérés comme particulièrement efficaces pour diminuer le chômage), et à défaut d'un changement rapide et radical de sa politique en matière des transports, l'État eut recours à de nouveaux emprunts : L'Emprunt d'État pour les Investissements (*Státní investiční půjčka*)⁴⁷⁸ de 1931 et l'Emprunt du Travail (*Půjčka práce*) de 1933. En réalité, le premier emprunt, antérieur aux lois 85 et 198/1932, était censé contrecarrer les effets de la Grande crise économique en injectant dans le circuit de l'argent neuf des épargnants. De la somme totale (environ 3 milliards Kč), seule une petite partie fut affectée aux travaux routiers : 260 millions en 1931

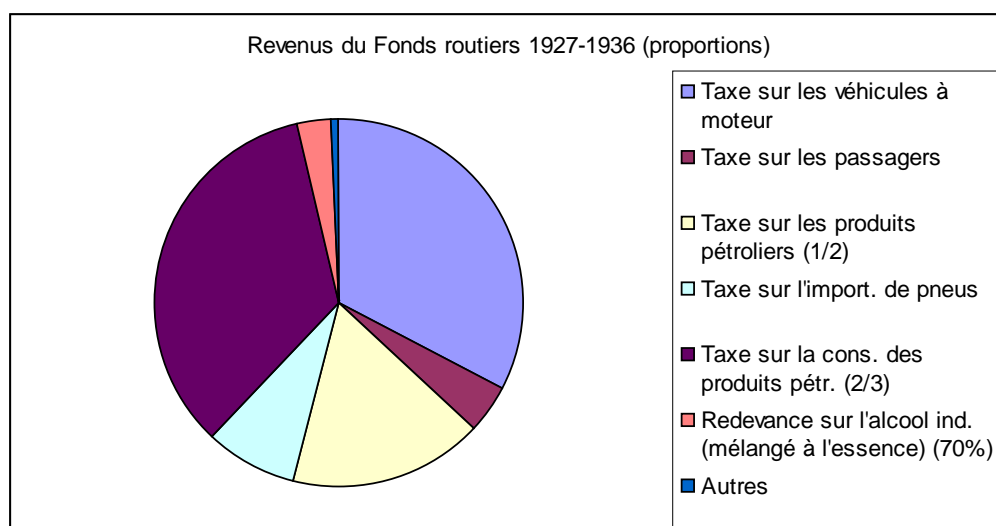
⁴⁷⁸ L'emprunt fut contracté grâce à la loi n° 35/1931.

et 36 millions en 1932⁴⁷⁹ (soit 10% environ de la somme). *L'Emprunt du travail*, en revanche, vint combattre l'effet conjugué de la crise et de la baisse des revenus du Fonds, en apportant 165 millions Kč en 1933 et d'autres 61 millions en 1934. Grâce à ces deux emprunts cumulant environ 522 millions Kč, la somme affectée à la construction des routes (avant tout « d'État ») selon le programme décennal (prévoyant la dépense ordinaire de 490 millions), fut donc à peu près doublée pour la période 1931-1934. Ces deux emprunts conjugués vinrent au bon moment pour combler le déficit généré par la baisse des rentrées courantes.

La crise avait masqué une autre profonde mutation dans la *structure* des revenus du Fonds. En effet, la taxe sur les véhicules à moteur fut considérée au début du motorisme comme source naturelle de financement des travaux routiers. Lorsque les prix des véhicules les rendaient rares, les réservant à une petite clientèle aisée, cet impôt était assimilé – en Tchécoslovaquie comme dans la plupart des pays – à une taxe sur un bien de luxe. La position dominante de cette source de revenu perdura jusqu'à l'époque du Fonds routier, et le resta jusqu'en 1930. Le changement de proportions intervint avec l'affaiblissement du motorisme, la hausse de la consommation des produits pétroliers et l'introduction de la taxe sur ces produits.

Le graphique suivant montre la répartition *moyenne* des revenus durant la décennie de l'existence du fonds.

Graphique n°6 : La répartition des revenus du Fonds routier 1927-1936



Source : Míša, *Dálkové silnice*, Prague, 1938, p. 8.

⁴⁷⁹ Ces chiffres et les chiffres suivants sont issus de la publication d'A. Hloušek : *První desetiletí, op. cit.*, p. 13.

Il ne tient pas compte des variations, importantes, comme nous venons de le dire, au cours de la période. Ce qu'il faut souligner ici, c'est la baisse importante et durable des revenus liés à la taxe sur les véhicules ayant commencé avec la crise économique. Elle avait atteint son maximum historique de l'entre-deux-guerres en 1930, puis dessina à l'image de toute l'économie une courbe descendante avec le minimum atteint en 1933 et beaucoup de difficultés à remonter ensuite. Cette baisse de revenu correspond justement, comme nous venons de le décrire, à la diminution du nombre de véhicules en usage, l'effet conjoint de la crise et des choix politiques. La perte importante de ce revenu fut en partie compensée par l'apport de la taxe sur les produits pétroliers et c'est cette nouvelle source de revenus qui avait pris à partir de 1932 dans le financement des infrastructures routières clairement le rôle *leader*. Le revenu de cette taxe plus « juste » car correspondant à l'usage effectif de la route, connut néanmoins pour les mêmes raisons un fléchissement durant les années de crise les plus difficiles. Il représenta cependant dès 1935 et malgré la baisse de la part réservée au Fonds routier (au 20 avril 1935 la part fut diminuée de 70% à 67%), plus de la moitié des rentrées fiscales du Fonds. On pourrait désormais se poser la question, comment se fait-il que la taxe sur les véhicules, étroitement dépendante de leur nombre, augmente entre 1933 et 1937 d'environ 20%, alors que la consommation de carburant explose littéralement au cours de la même période (+ 64%). Nous allons tenter de répondre à cette question dans le chapitre sur le motorisme⁴⁸⁰.

L'évolution de l'appréciation du Fonds routier à travers les débats parlementaires

Le Parlement débattit du Fonds routier à plusieurs reprises. La première occasion fut, naturellement, le débat sur la loi n° 116/1927 qui, en créant le Fonds, l'inscrivit dans le paysage législatif tchécoslovaque. Ces débats occupèrent plusieurs sessions des commissions parlementaires spécialisées (Commission des finances, Commission technique) au cours du

⁴⁸⁰ L'explication se trouve dans l'énoncé de la loi n° 76/1931 §5 : « Dès que la part de la taxe de consommation sur les huiles minérales dépassera la somme de 130 000 000 Kč, son excédent sera employé à abaisser la taxe sur les véhicules à moteur... » (« *Jakmile překročí 70% podíl siln. fondu na spotřební dani z miner. olejů částku 130 000 000 Kč, bude přebytku použito ke snížení a úpravě daně z motor. vozidel, úprava daně bude provedena zvl. zákonem.* »), mais aussi dans la volonté publique de redémarrer la motorisation du pays en baissant l'imposition des véhicules.

premier semestre 1927 et se terminèrent au Sénat (session n° 090 le 1^{er} juillet 1927)⁴⁸¹ et à la Chambre des députés (sessions n° 099 le 13 juillet 1927 et n° 101 le 14 juillet 1927)⁴⁸².

Les partis autant ceux au gouvernement qu'en opposition saluèrent à l'unanimité, à l'instar du sénateur Pichl, la proposition de loi sur le Fonds routier qui « fait partie de ces rares propositions, soumises dans cette session parlementaire, dont la signification est évidente et dont le but est économiquement justifié. »⁴⁸³ Il justifia la loi notamment par « l'augmentation du trafic routier qui atteint aujourd'hui quasiment l'importance du transport ferroviaire »⁴⁸⁴ ce qui entraîne la nécessité de chercher des solutions au problème des routes. D'autres avancèrent les arguments des négligences de la guerre et de l'insuffisance des moyens financiers consacrés à l'entretien des routes depuis lors. En un mot, l'unanimité régna quant aux raisons d'être de la loi et quant à son bien-fondé. Les divergences apparurent cependant concernant certains détails de son contenu.

Certes la loi semblait aux yeux des députés et des sénateurs régler le problème des routes « d'État », mais elle leur paraissait insuffisante, voire injuste, pour les collectivités territoriales (CT) et cette faiblesse du projet de loi fut donc évoquée dès avant le vote. Le député Bečák, le rapporteur de la Commission des finances de la Chambre des députés, admit seulement que la loi « est une œuvre d'hommes, peut-être contient-elle quelques erreurs, mais il n'y a pas de raison pour que les erreurs qui apparaîtraient à l'avenir, ne soient pas corrigées »⁴⁸⁵. Il faut ajouter que les députés (pas seulement d'opposition) avaient déposé 50

⁴⁸¹ Le Sénat approuva sans difficulté la proposition de loi du gouvernement et la transmit à la Chambre des députés.

⁴⁸² On adopta la loi sans difficulté en deux lectures et en procédure simplifiée. Aucune des 50 propositions de modification ne fut acceptée.

⁴⁸³ Pichl, in : 090^e réunion du Sénat/1927 (« *Osnova zákona o silničním fondu náleží k těm nemnoha návrhům, předloženým v tomto zasedání Národního shromáždění, jejichž význam jest zřejmý a jichž účel je hospodářsky zdůvodněný.* »).

⁴⁸⁴ Pichl, Ibid. (« *Stoupající doprava automobilová pak rovněž si vynucovala plánovitě řešení naší otázky silniční, která co do důležitosti nestojí dnes již za významem železnic.* »).

⁴⁸⁵ Député Bečák, 101^e réunion parlementaire/1919 (« *K zákonu tomuto bylo podáno 50 pozměňovacích návrhů obdobných s návrhy podanými v rozpočtovém výboru. Poněvadž většina z nich rušila by kostru celého zákona, a poněvadž proti nim byly i jiné důvody, pro které rozpočtový výbor je přijmouti nemohl, nemohu ani já je k přijetí doporučiti. Zákon sám je dílem lidským; možná, že má nějaké chyby, ale není důvodu, aby chyby, které snad by se příště v zákoně objevily, nebyly napraveny. Zákonem měly se opatřiti peníze, aby těžce poškozené silnice mohly býti upraveny. To se zákonem tímto chtělo a myslím, že se toho i dosahuje, a proto nemohu nic jiného než jménem rozpočtového výboru přimluvíti se a doporučiti slavně sněmovně, aby osnovu zákona přijala tak, jak ji rozpočtový výbor navrhl. (Souhlas.)* »).

amendements qui furent tous rejetés. Hormis l'inégalité de traitement entre l'État et les collectivités déjà mentionnée, la critique listait les points suivants :

- la loi ajoutait au déséquilibre régional en privilégiant les régions déjà peuplées et économiquement développées (car plus densément irriguées par le réseau des routes « d'État » et par les lignes de chemin de fer)⁴⁸⁶ ;
- on prenait pour financer le programme de rénovation des routes l'argent de la *Caisse d'assurance sociale*⁴⁸⁷ ;
- l'on exemptait de façon injustifiée les tracteurs et les charrettes de la taxe sur les véhicules⁴⁸⁸ ;
- et qu'enfin, le Conseil routier, créé par la loi afin de seconder le MTP dans la prise des décisions, ne soit qu'une créature bureaucratique sans aucune représentativité et sans aucun pouvoir réel.⁴⁸⁹

Une situation particulièrement délicate fut générée pour les communes, car la nouvelle taxe sur les véhicules qui faisait partie intégrante de la loi sur le Fonds routier, supprima l'ancienne taxe communale sur la détention d'un véhicule à moteur. Ainsi, alors qu'elles étaient les premiers lieux de concentration de véhicules à moteur, les communes urbaines furent privées d'une source de revenu⁴⁹⁰ et n'obtinrent rien en échange, car la loi ne les incluait pas comme possibles destinataires des subventions.

Une critique intéressante fut formulée entre autres par le député Záhorský (ČNS)⁴⁹¹. Il attaqua directement le principe du recours au fonctionnement d'un fonds pour financer les

⁴⁸⁶ Cf. p. e. le discours du sénateur Pichl *op. cit.* Le député Wentzel (DNS) en revanche, estime que la loi favoriserait la Slovaquie et la Russie subcarpatique, car ces deux « pays » possédaient en 1927 *proportionnellement* beaucoup de routes d'État par rapport au nombre de véhicules à moteur. (Cf. réunion parl. 099/1927).

⁴⁸⁷ Cf. p. e. le discours des sénateurs Pichl, Průša, Reyzl, Schäfer; du député Johanis *op. cit.*

⁴⁸⁸ Ces deux critiques s'adressaient directement au Parti agraire (REP) qui dirigeait le gouvernement de la « Coalition des Messieurs » (cf. les discours du communiste Průša ou du social démocrate Nečas, *op. cit.*)

⁴⁸⁹ Cf. p. e. La critique des députés Siegel, Wentzel, Schäfer (réunion parl. n° 099/1927 *op. cit.*). Le Conseil routier qui, au départ, eut en effet peu de pouvoir, réussit néanmoins à mettre progressivement de plus en plus de pression sur le ministre des Travaux publics en exigeant notamment la réforme de la loi sur le Fonds routier au début des années 1930.

⁴⁹⁰ Le député Nečas indiqua le montant de cette taxe pour Prague – 2 500 000 Kč et pour Brno – 520 000 Kč par an (In : réunion n° 090/1927 *op. cit.*).

⁴⁹¹ Voir Záhorský In : débat parl. n° 101/1927. Il n'était pas seul. Son collègue Nečas avait formulé une critique similaire la veille (cf. le débat n° 099/1927).

routes. Il s'agissait là d'une question de principe économique qui dépasse cependant largement notre problématique. Il considérait en effet que la multiplication des fonds avec leur fonctionnement autonome privait la Chambre des députés de certaines prérogatives, la restreignant dans sa mission même d'une assemblée élue, car elle perdait le contrôle sur des pans entiers de la politique financière et des choix techniques de l'État. Il craignait à l'instar de certains économistes (tel le gouverneur de la Banque centrale) que ce type de gestion aille à l'encontre des efforts d'un contrôle central (du Parlement) vers une bureaucratisation grandissante du processus décisionnel subissant de surcroît une pression politique excessive en la personne du ministre.

Si les critiques pouvaient sembler nombreuses, elles portaient surtout sur des détails. En effet, presque tous les orateurs inscrits sur la liste des opposants au projet, commencèrent leurs discours en annonçant leur adhésion de principe, car reconnaissant le besoin urgent d'agir en faveur des routes.

La loi passa donc sans surprise et très rapidement, au Sénat en une seule séance et à la Chambre des députés dans une procédure simplifiée (la seconde lecture suivait immédiatement la première). La rapidité de la procédure résultait du fait que le temps pressait, que l'argent manquait et qu'une solution d'une plus grande envergure, intégrant les routes non étatiques, n'était pas encore mûre. La formulation de 1927 semble donc avoir été un compromis peu difficile à obtenir, une expérience en somme qui allait servir de base pour des ajustements ultérieurs.

Le Fonds routier fit le retour sur le devant de la scène politique une seconde fois lors du débat sur la part qui devait revenir au Fonds routier de *l'Emprunt d'État pour les Investissements (Státní investiční půjčka)*, lancé en 1931. Au final, cet emprunt finança pour 200 millions de couronnes de travaux en 1931 et en 1932. Le point le plus controversé dans cet emprunt concerna le fait que certains députés contestèrent l'image trop positive du Fonds routier, car il fut présenté par le ministre des Finances comme un investissement « rentable ». Le député Keibl rétorqua par exemple au ministre que l'« On ne peut pas dire des routes que : Quand j'ai construit un bout de route, c'est fait pour l'éternité. Au contraire, on voit de plus en plus que le trafic exige leur réparation à répétition, c'est pourquoi le Fonds routier sera incessamment assailli de demandes ... Je ne peux pas m'imaginer que l'on puisse espérer [du Fonds] un quelconque retour sur l'argent investi ... Je peux au contraire très bien m'imaginer

que ces subventions ... sont dépensées à *fond perdu*⁴⁹², qu'elles représentent un déficit pour lequel le ministre lui-même devra trouver des ressources pour couvrir les intérêts d'amortisation... »⁴⁹³.

Mais le Fonds routier entra à nouveau véritablement au centre de l'intérêt du parlement lors des débats pour son amendement, à la 115^e session parlementaire du 27 mars 1931, qu'il occupa entièrement. En effet, après presque quatre années en usage, le dispositif de financement des travaux routiers étatiques montrait de plus en plus de dysfonctionnements. « L'expérience a montré que les revenus du Fonds ne suffisent ni aux routes « d'État », ni aux routes non étatiques. Il était alors nécessaire d'augmenter le revenu du fonds et permettre la contraction d'emprunts également ailleurs qu'auprès de la *Caisse d'Assurance sociale centrale* et de façon plus conséquente. »⁴⁹⁴ La loi n° 76/1931 fut le résultat de ces débats qui soulevèrent les principales questions concernant le Fonds routier. Il s'agit notamment de :

- l'impossibilité de la majorité des Collectivités territoriales (CT) d'apporter leur part aux frais de construction et de réfection des routes ce qui annulait le versement de la subvention étatique⁴⁹⁵ ;
- la menace qui pesait en permanence sur certaines CT qui, en contractant des emprunts pour financer leurs travaux routiers, grevaient lourdement leurs budgets par un investissement non rentable ;

⁴⁹² En français dans le texte.

⁴⁹³ Député Dr. Keibl, débat n° 106/février 1931 : « *Mimo to právě u silnic nelze říci: Když jsem vystavěl kus silnice, jest hotov na věky věkův. Naopak, stále více se prokazuje, že dnešní doprava vyžaduje, aby se silnice v nejkrajší době znovu opravovala a proto bude silniční fond stále obléhán požadavky, které se na něj budou klásti a stále bude potřebovati peněz a proto si nemohu představit, že by se odtamtud mohlo doufati na nějaké zúročení nebo umořování těchto peněz, které se těmto fondům budou nyní poskytovat. Naopak mohu si velmi dobře představit, že tyto subvence, které se zde vydávají, dávají se prostě à fond perdu, že jsou prostě náhradou, že jsou schodkem, a tu bude se ministr financí jistě sám musiti postarati o zúročení a umoření této půjčky, která se má nově uzavřiti. »*

⁴⁹⁴ Ing. Nečas, rapporteur du projet de loi (débat n° 115/1931) : « *Zkušenost ukázala, že příjem fondu nestačí ani silnicím státním ani nestátním. Bylo proto třeba zvýšiti příjem fondu a umožniti uzavírání zápůjček též jinde než u Ústřední sociální pojišťovny, a to ve větší míře, než je tomu dosud. »*

⁴⁹⁵ Cf. la remarque de Nečas (ibid.) : « *Subvence státní na stavby nebo zlepšení silnic nestátních stávají se za dnešních poměrů namnoze ilusorní, poněvadž obce nemohou pro zákon č. 77 a jeho novelu doplniti náklady kvotou na ně připadající a se stavbou ani úpravou se nemůže začít. »* Il montre que l'État avait certes « réservé aux CT 222,5 millions de couronnes pour la période 1927-1930, mais seulement 123,4 millions furent effectivement versés.

- la situation privilégiée des routes « d'État » par rapport au reste du réseau car elles récupéraient la part non versée aux CT pour augmenter encore leur enveloppe financière⁴⁹⁶.

Au-delà du Fonds routier, les débats permirent de soulever la question de l'unification administrative de la Tchécoslovaquie, promise depuis 1918, évoquée au cours des débats au moment du vote de la loi en 1927⁴⁹⁷, mais pas encore effective. Le rapporteur Nečas insista notamment sur la nécessaire réforme du statut des routes « vicinales » dans les territoires de l'est du pays qui échappaient à tout effort systématique de rénovation. Il appela de ses vœux une « loi sur les routes » valable sans exception sur la totalité du territoire. Il faut évoquer ici le changement de la configuration de la coalition au gouvernement. En effet, Nečas, le représentant du Parti social-démocrate (ČSSD), en opposition en 1927 et très critique sur certains aspects de la loi sur le Fonds⁴⁹⁸ se retrouva au gouvernement de la Grande Coalition et put donc, partiellement, faire valoir son point de vue.

L'amendement proposa plusieurs solutions aux dysfonctionnements constatés : Face à la difficulté dans laquelle se trouva le financement des routes, on proposa d'ouvrir deux nouvelles portes – la première en accordant de nouvelles sources de revenu directes – la taxe sur les carburants – et, la seconde, une nouvelle source indirecte, mobilisable « à souhait » - la voie des emprunts⁴⁹⁹.

⁴⁹⁶ Le député Nečas s'insurgea contre cette pratique et réclame le reversement de l'argent ainsi « détourné » de son destinataire (« *Nevyužitě takto částky určené pro podporu nestátních silnic užito bylo pak spolu s ostatními přebytky běžných příjmů fondu v těchto letech zálohově pro zlepšení silnic státních v celkové sumě 186 mil. Kč. Jistě v souhlasu s celou sněmovnou žádám jako zpravodaj, aby celá tato částka byla vrácena pro účely silnic nestátních.* »). Il n'était pas le seul. Le député allemand Schubert accuse directement le gouvernement et plus spécialement le MTPd'abus de pouvoir (« ... vzniká podezření, že bylo použito dozorčího práva na sámosprávné svazky k tomu, aby mírně řečeno byla okresům stavba silnic znemožněna, aby touto oklikou byly uvolněny pro stavbu státních silnic nové, a to Národním shromážděním neschválené peníze. ») Ibid.

⁴⁹⁷ Cf. le discours de Bečák, débat n° 101/1927.

⁴⁹⁸ Voir son discours dans le débat parl. 099/1927 *op. cit.*

⁴⁹⁹ À la différence du texte original de 1927 dans lequel une seule source d'emprunt fut explicitement spécifiée (par le biais de la Caisse d'Assurance sociale), cette ouverture de l'amendement fut critiquée à son tour par le député Schubert qui l'assimilait à un « chèque en blanc » donné au gouvernement.

En ce qui concerne la situation des CT, on décida de leur réserver une part minimale annuelle fixe (90 millions Kč, puis 100 millions à partir de 1941)⁵⁰⁰ indépendamment de leur situation financière. Cette part fut, certes, jugée insuffisante, elle représenta néanmoins pour beaucoup un premier pas dans la bonne direction.

De plus, l'article sept⁵⁰¹ prévoyait un dispositif original plafonnant les rentrées annuelles provenant de la taxe sur les carburants à 130 millions Kč, tout en réservant un éventuel excédent pour baisser la taxe sur les véhicules à moteur. Un nouveau cercle vertueux devait être ainsi créé : consommation de carburant → baisse de la taxe sur les véhicules → incitation à l'achat → augmentation de la consommation de carburant ... En fait, ce dispositif, un véritable subterfuge politique, devait se substituer à la promesse faite en 1930 par le ministre des Finances K. Engliš de supprimer la taxe sur les véhicules. Il fut vivement critiqué par le député allemand Schubert⁵⁰².

3. Les mutations dans le financement des travaux routiers

a) Avant l'existence du Fonds

Avant l'existence du Fonds, il y avait le budget routier ordinaire de l'État d'une part (du Ministère des Travaux publics) et des collectivités territoriales d'autre part. Ces deux catégories continuaient de (co-)exister après la création du Fonds, leurs rôles s'en trouvèrent cependant modifiés. Ce changement était radical pour les finances de l'État. Désormais, le budget routier du Ministère des Travaux publics n'était affecté que pour l'entretien *ordinaire* des routes « d'État ». Tous les travaux d'exception – et on considérait la réfection totale de l'ensemble du réseau routier d'État comme telle – étaient à financer par le Fonds. De plus,

⁵⁰⁰ Les 90, respectivement 100, millions ainsi réservés étaient relativement peu en comparaison avec les montants exigés par la Bohême (130 M/an) et la Slovaquie (180 M/an). Ces demandes furent formulées par les CT justement en prévision des débats parlementaires.

⁵⁰¹ Cf. loi n° 76/1931, article 7, *op. cit.*

⁵⁰² In : réunion parl. n° 115/1931, Schubert: (« *R. 1930 sľibil pan ministr financí, že přemění nespravedlivou daň z automobilů na daň z benzínu. To bylo by vítati hlavně s ohledem na silniční účely také proto, že pak budou více zdaněni ti, kdož silnic více používají. Pan ministr financí miluje překvapení, ale ta nejsou však vždy velmi příjemná, neboť zůstává nejen daň podle obsahu válců, třeba snížená, nýbrž zároveň se také zvyšuje daň z benzínu o 20%. Ale také odůvodnění je groteskní. Poněvadž klesla cena benzínu, zvyšuje se z něho daň.* »)

une partie de son revenu était prélevée pour compléter le budget routier ordinaire du MTP.⁵⁰³

On se rend compte de l'ampleur des prélèvements dans le tableau suivant :

Tableau n°20 : Dépenses du Ministère des Travaux publics pour l'entretien des ponts et des routes « d'État »

Année	Dépenses pour l'entretien des routes et des ponts d'État		
	Dépenses du budget ordinaire du Ministère des Tr. publics en Kč	Contribution du Fonds routier au budget du MTP en Kč.	Dépenses totales en Kč.
1920	20 223 584		20 223 584
1921	22 980 556		22 980 556
1922	28 503 062		28 503 062
1923	30 659 935		30 659 935
1924	31 565 137		31 565 137
1925	33 276 964		33 276 964
1926	34 859 668		34 859 668
1927	27 124 053	14 992 933	42 116 986
1928	42 300 000	26 049 853	68 349 853
1929	44 494 033	27 500 000	71 994 033
1930	42 500 000	26 991 054	69 491 054
1931	42 432 131	27 500 000	69 932 131
1932	40 044 363	58 204 016	98 248 379
1933	22 820 812	59 179 950	82 000 762
1934	19 123 244	52 767 622	71 890 866
1935	45 950 168	26 230 225	72 180 423

⁵⁰³ En effet, à titre d'exemple, le budget ordinaire du MTP consacré aux routes était égal à 34 859 668 Kč (hormis les salaires du personnel) en 1926, l'année qui précéda la loi sur le Fonds routier. En 1928, grâce au Fonds, 68 349 853 Kč (soit le double) furent récoltés et investis dans l'entretien des routes d'État, pour la moitié du budget ordinaire de l'État et pour l'autre moitié en tant que subvention en provenance du Fonds routier. Le détail des chiffres nous est donné par Hloušek In : Hloušek A., Ing., *První desítiletí ...*, op. cit., p. 6. Cf. aussi l'article de l'Ing. V. Gentner, *První obrysy naší siln. renesance* (In : SO 5/1928) dans lequel il donnait un aperçu sur les premières réunions de travail des membres du Fonds routier et exprimait des préoccupations quant au réseau non-national.

1936	41 711 119	29 858 240	71 569 359
1937	55 835 951	16 446 691	72 282 642
Total	626 404 810	365 720 584	992 125 394

Source : Adaptation du tableau publié par Hloušek A., In : *První desíletí ...*, op. cit., p. 6.

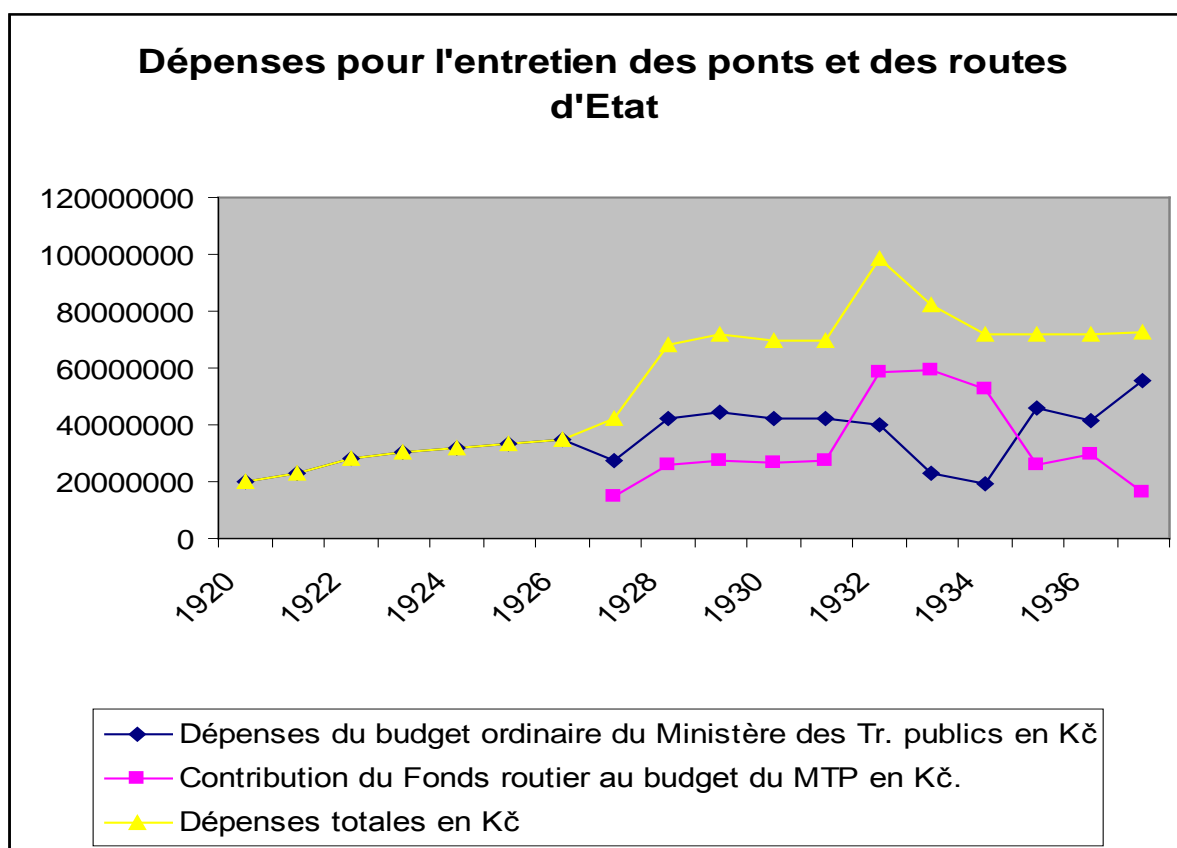
À la lecture du tableau, on s'aperçoit que l'État n'hésitait pas à puiser dans les revenus du Fonds routier pour en transférer une partie pour assainir ses propres finances. En effet, dès la conception de la loi 116/1927, on prévoyait dans l'article 5 le renflouement du budget du MTP au cas où les rentrées financières du Fonds routiers dépasseraient les sommes préliminaires, nécessaires au remboursement de la dette contractée⁵⁰⁴. On fit par ailleurs, comme l'indique le tableau, l'usage de ce dispositif dès les premiers mois de l'existence du Fonds tout en dépassant à plusieurs reprises (sept fois en dix années pleines) le plafond des 70 000 000 couronnes fixé initialement par la loi.

Le graphique ci-dessous illustre de façon encore plus lisible l'écart qui séparait un budget ordinaire du MTP quasiment en stagnation entre 1922 et 1936 par rapport à « l'illusion » éveillée par l'augmentation constante des sommes totales investies. Cet argent du Fonds ne provenait pas des emprunts (qui étaient exclusivement réservés aux constructions nouvelles), mais des surplus de rentrées financières, dus notamment aux progrès de la motorisation dépassant les estimations du départ. Ce « surplus » de revenu fut pris en considération dès le moment de la conception de la loi, même s'il était alors impossible de l'évaluer précisément.

⁵⁰⁴ § 5.(1) *Pokud běžných příjmů (§ 3) fondu nebude třeba na úrok a úmor dluhů, použije se jich : 1. k zvýšení úvěru v řádném rozpočtu ministerstva veřejných prací na pravidelné náklady silniční do výše 70,000.000 Kč; 2. k doplnění mimořádného úvěru v rozpočtu ministerstva veřejných prací na stavby a rekonstrukce silniční a mostní částkou nejvýše 25,000.000 Kč.*

(2) *Zbytku běžných příjmů použije se jako podpory na zlepšení silnic nestátních, uvedených v § 2.*

Graphique n°7 : Dépenses pour l'entretien des ponts et des routes d'État



Source : Graphique effectué à partir des données du tableau précédent.

Le changement dû à la loi sur le Fonds routier était beaucoup moins important pour les collectivités territoriales (et elles le déploraient bruyamment). En effet, même si le Fonds prévoyait une contribution financière à leurs projets, celle-ci était limitée par plusieurs critères⁵⁰⁵ et, de toute façon, plafonnée à 70% de la facture, le reste de la somme devant toujours être apporté par les CT.

On peut se faire une idée des différents budgets consacrés aux travaux routiers avant la création du Fonds à partir du tableau suivant, utilisé dans le rapport gouvernemental plaidant en faveur de la loi sur le Fonds routier :

⁵⁰⁵ Pour n'en citer que trois : l'importance de la route pour le trafic à longue distance, la garantie préalable de financement de la part de la collectivité, l'insertion dans le programme prévisionnel d'incamération. Enfin, aucune somme fixe ne leur était réservée d'avance et elles se situaient en troisième et dernière place dans la hiérarchie des attributions d'éventuels surplus (§5 de la loi). À ce propos, le rapporteur du projet gouvernemental, le sénateur Sehnal remarqua : « Apparemment, ces routes, en particulier les routes des „cercles“ n'auront pas grand chose... » (« *Zde zdá se, že tyto poslední silnice, zejména silnice okresní, vyjdou velmi chudě* »); Cf. 090. réunion du Sénat/1927.

Tableau n°21 : Les budgets prévisionnels de l'État et des Collectivités consacrés aux routes en 1927

État	123 876 132 Kč
Les « pays »	101 332 270 Kč
Les « cercles »	173 009 607 Kč
Total	398 218 009 Kč

Source : Imprimé/Tisk n° 1176/1927.

Le rapporteur Bečák commenta ces chiffres de façon suivante : « ... on constate que, vu l'état de nos routes, ces budgets, tout en atteignant des sommes importantes, ne suffisent d'aucune façon, ce qui génère, à cause de l'entretien insuffisant des routes, leur dégradation progressive. »⁵⁰⁶

Ces chiffres disent cependant peu de choses sur les effets réels des travaux sur le réseau. Nous avons vu auparavant que l'efficacité des « cercles » était réputée être deux fois supérieure à celle de l'État, leurs réseaux donc globalement mieux entretenus. Mais si les cercles dépensaient 40% plus d'argent que l'État et travaillaient deux fois mieux, ils avaient en 1927 cinq fois plus de routes à entretenir (43 100/8 500 km). C'était donc d'autant plus remarquable s'ils réussirent – en ce qui concerne la réputation du moins – à faire jeu égal, voire à dépasser la qualité du réseau d'État.

Il semble que ce soient surtout la Slovaquie et la Russie subcarpatique dont les budgets de « pays » avaient à supporter la plus lourde charge de la construction routière. En effet, certains⁵⁰⁷ indiquaient des chiffres oscillant entre 25 et 50% du budget de ces deux « pays » consacrés aux routes. Ces proportions, en apparence énormes, présentées bien souvent pour souligner « l'injustice » de traitement des territoires de l'est par rapport aux « pays historiques », cachaient bien davantage une hétérogénéité des compétences. En effet, si, en

⁵⁰⁶ Bečák, imprimé parl. n° 1176/1927, *op. cit.* (« ...shledáváme, že tyto rozpočtené obnosy, ač dosahují značné výše, přece vzhledem ke stavu našich silnic naprosto nedostačují, a nastává - následkem nedostatečného udržování silnic - jejich postupný úpadek. »)

⁵⁰⁷ Cf. p. e. le discours du député slovaque Protuš prononcé le 3 décembre 1936 à l'Assemblée nationale : « *Ďalším našim boľastným bodom je mnohokrát a dlho sľubovaná a dosiaľ neprevedená inkamerácia silnic krajinských a, pokiaľ majú diaľkový význam dopravný, aj silnic vicinálnych. Krajinských silnic je na Slovensku 5.865 km a výdavky spojené s ich udržovaním pohlcujú 28.5 % krajinského rozpočtu Slovenska, kým Čechy na tento účel venujú len 3 % a Morava 1.5 %.* » In : [070. schůze](#), jeudi 3 décembre 1936.

Slovaquie, ce fut bien le « pays » qui supportait la charge financière des routes, c'est parce qu'en Bohême et en Moravie/Silésie, cette charge était supportée par les « cercles » et apparut tout simplement dans une autre catégorie. Malgré cela, une certaine injustice demeurait, celle des routes dites « vicinales ». Cette appellation (qui n'existait comme nous l'avons vu qu'en Slovaquie et en Russie subc.) recouvrait un ensemble disparate de routes d'importance très variable, pouvant aller d'une simple route communale, jusqu'à un axe d'importance interrégionale, voire nationale. En conséquence, le législateur avait l'intention de réformer la situation, en faisant fusionner cette catégorie avec d'autres (routes communales, des « cercles », nationales). Il la considérait dès 1927 comme non existante de fait. Ceci explique par exemple pourquoi la loi sur le Fonds routier n'intégrait pas la catégorie des routes « vicinales » dans son texte. En revanche, en l'absence de texte réglementaire et en attendant la dissolution officielle de ce type de routes (qui se faisait attendre)⁵⁰⁸, l'entière charge financière pour leur entretien incombait aux « pays » slovaque et subcarpatique.

Avant la création du Fonds, l'entretien des routes était fait de façon encore très rudimentaire. À cela, deux raisons principales : D'un côté, les progrès des technologies de l'ingénierie routière étaient encore limités, trop de doutes quant aux choix des matériaux et de procédés subsistaient. D'un autre côté, les applications, même des meilleures inventions n'excédaient que rarement quelques tronçons « d'essai » tant leur prix de revient était élevé. « Les aménagements modernes (les traitements des surfaces, les revêtements en béton ou en goudrons) ne furent réalisés dans les deux années précédant la mise en place du Fonds routier que dans une mesure limitée sur de courts tronçons, essentiellement comme tests afin d'informer le grand public des avantages offerts par ces routes pour les usagers et les riverains. »⁵⁰⁹ Il s'agissait donc d'une campagne d'information et de promotion en faveur des

⁵⁰⁸ En effet, la précarité des routes « vicinales » existait encore en 1936 et la promesse ministérielle de leur transformation demeurait la même tout en générant cependant une crainte nouvelle, celle de l'impossibilité, quel que soit leur nouveau gestionnaire, d'y financer les travaux sans l'aide de l'État. (« *Pán minister ver. prác slúbil tiež vo svojom expozé pookresenie vicinálnych ciest na Slovensku. Obávam sa, že toto pookresenie nebude mať tie priaznivé výsledky, ktoré sa od tohoto postupu očakávajú, keďže väčšina slovenských okresov je finančne slabá. Ale taká situácia je nielen na Slovensku, kde len štvrtina politických okresov by bola tak silná, aby mohla ročne zo svojho rozpočtu venovať priemerne 250.000 Kč, tuná sú pomery podobné aj v Čechách, a našou povinnosťou je, aby sme už pri tvorení tohoto zákona, ktorý pookresí vicinálne silnice, žiadali pre finančne slabé okresy také dotácie, ktoré by týmto okresom, po prípade obciam stavbu týchto vicinálnych, prípadne okresných silníc dovoľovaly.* (Tak je!) » In : 070^e réunion parl. 1936.

⁵⁰⁹ Hloušek A., Ing., *První desetiletí...*, op. cit., p. 8 (« *Novodobé úpravy (povrchové nátěry, cementové a živичné vozovky) byly zřizovány v posledních dvou letech předcházejících zřízení silničního fondu pouze ve zcela*

procédés modernes, dont la mise en application nécessitait des sommes considérables, encore difficilement justifiables aux yeux de contribuables peu motorisés.

En conséquence, 80,4 % des travaux réalisés sur le réseau de 8 475 km de routes d'État avant 1927 consistaient en de simples remblaiements (avec du gravier) des nids de poules. À cette date, seuls 3,5 % de ce réseau (soit 301 km) étaient pavés, et cela uniquement à l'intérieur des agglomérations (Cf. le tableau suivant) :

Tableau n°22 : « L'état et types des travaux sur les routes d'État à la fin de l'année 1927 »

Pays	Remblaiement		Compactage (par rouleau compresseur)		Pavage		Ponts en bois		Longueur totale Km
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
Bohême	3 623	81.8	596	13.4	200	4.5	6	0.3	4 425
Moravie	805	61.7	208	34.2	47	4.1	-	-	1 060
Silésie	110		300		13		-	-	423
Slovaquie	1 885	93.6	89	4.4	37	1.8	5	0.2	2 016
Russie subc.	390	71	155	28	4	1.0	2	0.4	551
Total	6 813	80.4	1 348	15.7	301	3.5	13	0.4	8 475

Source : Hloušek A., Ing., *První desetiletí ...*, op. cit., p. 9.

La situation était telle que « Les routes d'État non aménagées sapient la vie économique de l'État et à cause de nombreux reportages publiés dans la presse étrangère dans lesquels on décrivait, parfois certes de façon déformée, le mauvais état de notre réseau routier, les automobilistes d'autres pays renonçaient à visiter la ČSR. »⁵¹⁰

nepatrné míře na kratších úsecích, a to především jen jako ukázky, za účelem informování veřejnosti o výhodách, které skýtají tyto vozovky pro uživatele silnic a obyvatele jejich okolí. »).

⁵¹⁰ Hloušek A., Ing., *První desetiletí ...*, op. cit., p. 7 (« *Neupravené státní silnice podlamovaly hospodářský život státu a zaviňovaly, že automobilisté z cizích států byli zrazováni od návštěvy Československé republiky četnými zprávami v zahraničních listech, ve kterých byl, ovšem namnoze i velice skresleně, líčen špatný stav vozovek naší silniční sítě. »).*

b) Grâce au Fonds

À partir du moment où fut mis en place le Fonds routier, la distinction entre routes « d'État » et les autres routes prit un nouveau sens. En effet, dès sa conception, ce fonds avait été pensé pour couvrir 100% des besoins en matière de construction et de rénovation des routes qui se trouvaient dans le giron étatique, mais seulement une partie (variable entre 50 et 70%) des dépenses concernant les autres routes, car les « collectivités territoriales » étaient censées de payer leur part de la facture. Cette participation proportionnelle de l'État dut être relevée en 1931 à 75-90%, car il s'avérait que l'écrasante majorité des collectivités (à l'exception des grandes villes, de quelques centres industriels et des stations thermales) était incapable de financer cette « part restante ». Les deux conséquences de cette situation étaient d'une part un endettement grandissant des collectivités (pour financer leur part) et, d'autre part, un ralentissement des travaux, voire leur arrêt, sur les réseaux routiers secondaires (« cercles », communes).

Le tableau suivant montre la répartition des dépenses du Fonds en fonction du destinataire (État ou autre) et de la qualité des travaux entrepris :

Tableau n°23 : Réalisations financées par le *Fonds routiers*⁵¹¹

Type de travaux	Routes « d'État » (nationales)		Autres routes	
	km	%	km	%
"Légers"	2 565 (2 713)	48,6 (47,8)	2 879	62,27
"Moyens"	1 101 (867)	20,9 (15,3)	658	14,24
"Lourds"	1 601 (2 091)	30,5 (36,9)	1 086	23,49
Total	5 267 (5 671)*	100	4623**	100
	*soit 60% (65,5%) du réseau "rénovés" ⁵¹²		**soit 7,4% du réseau "rénovés"	

Sources : Míša, *Dálkové silnice ...*, 1938, *op. cit.* p.8, Et Hloušek, *První desetiletí ...* 1938, *op. cit.*, p. 25

⁵¹¹ Les chiffres entre parenthèses proviennent de la publication de Hloušek. Leurs chiffres pourtant contemporains diffèrent un peu. Les deux hommes sont collègues, employés au Ministère des Travaux publics et on ne peut remettre en doute leur sérieux. Certains écarts (lorsque Hloušek est au-dessus de Míša) peuvent s'expliquer par le fait que Hloušek inclut dans son bilan les travaux dont les crédits furent votés en 1937, et qui sont donc en 1938 en cours d'exécution.

⁵¹² Le terme « rénové » signifie ici la transformation de la chaussée selon les procédés « modernes ». On ne compte pas dans ce chiffre les travaux d'entretien ordinaire, ni les réfections « à l'ancienne », c'est-à-dire en utilisant uniquement la technique des graviers compactés. Ce type de travaux dominait pourtant encore dans la partie est de la république ce qui explique les quelques 40%, respectivement 34,5%, qui restaient à être rénovés.

Nous avons effectué un calcul simple à partir du tableau précédent, afin de mettre en évidence la qualité des travaux entrepris :

Tableau n°24 : La qualité des travaux entrepris

Additions:	km	%
Travaux « Légers »	5 444	55
Travaux « Moyens »	1 759	17,8
Travaux « Lourds »	2 687	27,2
Total	9 890	100

On peut conclure à partir de ces chiffres que les travaux « lourds », c'est-à-dire incluant la réfection totale de la plate-forme et de la chaussée de la route selon les procédés les plus modernes (pavage, béton, goudronnage) demeuraient très minoritaires. Ils étaient de l'ordre de 30% sur les routes d'État, mais seulement de 23% sur les autres routes, la moyenne atteignant les 27,2%. Cela représentait néanmoins un décuplement, si l'on compare ce chiffre aux 3,5% des routes d'État pavées avant 1927⁵¹³. Ce type de travaux s'imposait en tout cas aux yeux des spécialistes de la route désireux de voir la ČSR suivre la cadence du progrès technologique, convenir aux exigences internationales et sentir le pays « inclus » dans le réseau transnational.

Pour démontrer à la fois la réalité et le but à atteindre, Míša opposait les chiffres de 9 890 km de routes refaites financées par le Fonds aux 70 472 km du total. Cela représentait 14 % du réseau. En définitive et malgré l'accroissement de l'investissement routier grâce notamment au Fonds routier, il y avait un tel retard dans les travaux (hormis pour les routes « d'État ») que certains analystes n'hésitaient pas à affirmer qu'au rythme constant la ČSR ne pourrait avoir un réseau routier moderne qu'à l'horizon de 1980 !

c) Le Fonds routier de la Bohême

Nous avons vu que les finances en provenance du Fonds routier national étaient à mettre en parallèle avec l'autofinancement des collectivités territoriales. L'argent des collectivités allait aux routes dont elles avaient la compétence (système proche de celui en France aujourd'hui). Ainsi, les « pays » (Bohême, Moravie etc.), les « cercles », les

⁵¹³ Cf. le tableau précédent.

communes, géraient chacun « son » réseau routier. Malheureusement, hormis quelques grands centres urbains (comme Prague, Brno, Plzeň etc.), les stations thermales tchèques (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Frant. Lázně) et slovaques (Piešťany)⁵¹⁴ et les centres industriels, nombreux étaient ceux dont les ressources ne permettaient pas le financement d'entretien et de rénovation à la hauteur des besoins. C'est pourquoi des plaintes des automobilistes et des collectivités elles-mêmes auprès des instances étatiques étaient nombreuses⁵¹⁵. On exigeait unanimement la réforme du système de financement de la construction routière. Une avancée partielle fut obtenue en 1931 (loi n° 76/1931) lorsqu'on porta le plafond du taux de participation du Fonds routier aux travaux sur le réseau non étatique à 90% des frais engagés (auparavant le plafond était fixé à 70%). Au vu du rapport entre l'offre financière de l'État et la demande des collectivités, cette mesure parut insuffisante⁵¹⁶. C'est donc dans la dynamique de recherche d'une nouvelle forme de financement que s'inscrivit l'initiative de la Bohême visant à créer, à l'exemple du Fonds routier (national), une structure similaire, appelée *Fonds routier du pays* [bohême] (*Zemský silniční fond*). La proposition fut débattue et approuvée au Conseil de la Bohême en décembre 1931 et la mise en place devait avoir lieu au 1^{er} janvier 1932⁵¹⁷. On justifia cette mesure par le fait qu'en 1931, au moins 1 857 communes autonomes « ne sont pas encore reliées par une route décente au réseau routier national », malgré « les dizaines d'années qu'elles contribuent au financement des routes des cercles ». J. Crha, l'auteur du rapport souligna cependant les différences régionales qui semblaient favoriser les cercles « allemands » : « Les plus touchés, ce sont surtout les cercles tchèques montagnards,

⁵¹⁴ Cf. par exemple D 12/1929 qui listait les travaux prioritaires financés par le Fonds routier.

⁵¹⁵ Cf. par exemple sur l'endettement grandissant des communes *Státní silniční fond a nestátní silnice*, D 2/1932 ou le discours parlementaire du député Protuš qui estima qu'en Slovaquie seul un tiers des « cercles » était en mesure de financer la charge qui leur incomberait au cas où l'État leur attribuerait les routes « vicinales » (cf. 070^e réunion parl./1936).

⁵¹⁶ Paulat observa en 1938 pour la période 1931-1936 : « Même le Ministère des Travaux publics a constaté que l'aménagement des routes non-étatiques est le pire de tous étant donné que les 80 millions de couronnes attribués annuellement [à ce réseau] n'ont pas été utilisés. » (« *Nejhůře jest dosud vedena úprava nestátních silnic, což konstatovalo i ministerstvo veřejných prací, jež v letech 1931-1936 nevyužilo normálních přiděľů Kč 80 milionů ročně.* »), In : Ing. V. Paulat, numéro 11 de *Věstník SIA* (20 novembre 1938) *Hospodářská výstavba druhé republiky*.

⁵¹⁷ Cf. l'article In : D 1/1932, *V deseti letech mají býti všechny okresní silnice v Čechách postaveny a uvedeny do pořádku*.

car, dans la majorité des cercles allemands, toutes les communes possèdent déjà une communication routière adéquate. »⁵¹⁸

S'il semblait facile d'approuver les statuts de ce nouvel organisme, rien n'était prévu pour assurer son financement au-delà des revenus habituels. Par conséquent on précisa uniquement dans le paragraphe 2 des statuts que le réseau routier devait être remis en état en « 10 années minimum » et que « le programme des travaux, les équipements techniques et les conditions de participation financière des cercles et des communes seront fixés par le pays [bohême] en fonction des ressources du fonds. ... »⁵¹⁹

4. Le Fonds routier – un changement radical ou une demi-mesure ? Appréciations et avis sur l'utilité et sur le fonctionnement du Fonds routier

Les effets du Fonds routier sur le réseau routier tchécoslovaque furent l'objet de nombreux bilans et commentaires de la part des usagers, des fonctionnaires de l'État, des Collectivités territoriales et des Parlementaires. Comme on pouvait s'y attendre le bilan était mitigé. Nous essaierons d'en donner ici un aperçu en regroupant les éléments par paragraphes selon les catégories suivantes : usagers, État, collectivités, Parlementaires.

Le point de vue des usagers

En 1928 déjà, immédiatement après la publication par le Ministère des Travaux publics du premier plan de travaux financés par le Fonds, des critiques fusèrent quant à l'utilisation raisonnable de l'argent. Selon l'auteur de l'article publié par *Hospodářská politika* (Politique économique) dans le numéro de mars 1928⁵²⁰, les 300 premiers kilomètres de routes à refaire étaient « trop » fractionnés. En effet, ce kilométrage était divisé en 95 lots

⁵¹⁸ Ibid. « Jsou to především horské okresy české, které jsou nejvíce postiženy, neboť ve většině německých okresů mají již všechny obce řádnou silniční komunikaci. »

⁵¹⁹ Ibid. *Les statuts: §1. Země česká zřizuje zemský silniční fond. Jeho správu provádí zemský výbor. §2. Účelem zemského siln. fondu jest dokončení výstavby okresních silnic v Čechách ve lhůtě nejméně 10 let. Silnice tyto po výstavbě převezme příslušný okres ve svou správu. Program stavební, technická opatření a podmínky ohledně příspěvků okresů a obcí určuje zemský výbor přihlížeje ku finančním prostředkům fondu...*

⁵²⁰ *Roztříštěná silniční akce*, in : HP 9/1928.

dont quatre seulement d'une longueur supérieure à 8 km. Ce premier lot de travaux donnait à l'auteur de l'article l'impression d'une œuvre faite à la hâte, sans aucun plan d'ensemble⁵²¹. Il omettait en revanche de mentionner qu'il s'agissait sans doute de travaux d'urgence, qui, généralement, précédaient l'élaboration et la mise en place d'un plan plus global. Il faut également ajouter que les structures entrepreneuriales demeuraient tout au long de l'entre-deux-guerres très éclatées et que la majorité écrasante des entreprises du secteur routier était constituée de petites et moyennes entreprises dont la plupart n'était même pas spécialisée dans ce type de travaux. Il y avait également, à la fin des années 1920, un faible degré de mécanisation dans le secteur des travaux routiers ce qui fut par ailleurs l'un des arguments pour lui attribuer la place de choix dans la bataille contre le chômage durant la Grande Dépression. Enfin, il faut toujours garder à l'esprit le fait que, pendant longtemps, une partie des travaux était considérée comme des « expériences » pour de différents types de revêtement par exemple, et ce fut souvent ce type de travaux qui était à l'origine du morcellement des lots.

Une autre critique fut publiée par le même magazine un peu plus tard (fin 1928)⁵²². Elle ciblait cette fois-ci le caractère public de l'encadrement des travaux. Son auteur estimait que l'appareil d'État n'était pas en mesure de mener à bien une si vaste entreprise, que « l'action d'une importance économique si grande qu'est la construction du réseau routier ... dépasse le cadre de la gestion [publique] ordinaire et exige par conséquent un tout autre effort de la part de l'administration. »⁵²³ Pour illustrer ses propos, l'auteur avait indiqué dès l'introduction que : « Jusqu'à la création du Fonds, il manquait de l'argent pour rénover nos pauvres routes, désormais, ce sont les machines et le matériel... »⁵²⁴. Le manque de préparation de l'État à l'ampleur de la tâche semblait faire l'unanimité. D'autres déjà avaient soulevé une critique similaire proposant, les uns, la création d'une société par actions chargée d'exécuter systématiquement le plan de rénovation du réseau routier⁵²⁵, les autres une réforme

⁵²¹ « Nous ne connaissons pas les raisons pour lesquelles l'administration du pays a été amenée à fractionner à ce point les travaux. » (« *Neznáme důvodů, které vedly zemskou správou politickou k tomu, aby práce byly tak roztrženy.* ») Ibid.

⁵²² *Váznoucí úprava silnic*, in : HP 36/1928.

⁵²³ Ibid. (« ... akce tak ohromného hospod. významu, jako je vybudování sil. sítě, na kterou se přesunuje pomalu většina dopravy, přesahuje rámec obvyklého úřadování a vyžaduje proto zcela jiného napětí sil, než běžné práce administrativní. »).

⁵²⁴ Ibid. (« *Až do zřízení sil. fondu chyběly na úpravu našich ubohých silnic peníze, nyní chybějí opět válce a materiál ...* »).

⁵²⁵ Cf. HP 9/1928 et HP 27/1928 *op. cit.*

administrative au sein du Ministère des Travaux public⁵²⁶. En effet, l'ingénieur Radouš conscient du manque de personnel d'État qualifié (ingénieurs spécialisés dans la construction des routes) suggérait la refonte globale du système en incorporant les services des pays, des cercles et des communes dans le giron étatique⁵²⁷, qui auraient par la suite le rôle de commandement dans l'exécution de tous les travaux tout en formant les nouveaux spécialistes pour les tâches subalternes.

Une critique dans le même sens fut formulée par l'Automobile Club tchécoslovaque (AKRČs). Il organisait tous les ans une réunion appelée Congrès du cartel de l'Automobile Club tchécoslovaque (*Kongres Kartelu AKRČs*) qui débattait de problèmes actuels et élaborait des *memoranda* envoyés au gouvernement et aux ministères concernés (du Commerce, des Aff. étrangères, de l'Intérieur, des Travaux publics, des Finances, des Postes). Ainsi par exemple celle de 2 octobre 1929 était consacrée justement au bilan de l'action du MTP après deux années d'existence du Fonds routier. On pouvait y lire par exemple : « Les routes sont la condition première au fonctionnement économique et au futur développement de notre transport motorisé. Les clubs automobiles qui suivent cette question avec le plus vif intérêt, sont reconnaissants de voir le travail important et constructif réalisé dans ce sens par l'administration routière notamment dans les deux années de l'existence du Fonds routier. Ils pensent cependant qu'il est indispensable de procéder à des aménagements d'une ampleur bien plus grande et à une vitesse plus élevée qu'auparavant. Les recettes du Fonds routier dépassent largement les prévisions. Elles pourraient donc être mobilisées pour élargir et intensifier le programme des travaux. »⁵²⁸

La campagne d'information du Ministère des Travaux publics

En réponse à ces critiques, il nous est possible de donner le bilan de l'ingénieur Hermann, à la tête de la section III A « Routes et Ponts » du MTP qu'il avait présenté en

⁵²⁶ Cf. Dr. Ing. Fr. Radouš, *Náš silniční problém*, in : HP 31/1928 *op. cit.*

⁵²⁷ Ibid. (« *Není-li v zemské správě státní dost zapracovaných odborníků, bylo by jistě možno již nyní převzít příslušná oddělení zemských správních výborů, jimž práce při stagnaci v okresích schází.* »).

⁵²⁸ In : D 10/1929 (« *Nejdůležitějším předpokladem ekonomického a hladkého provozu a dalšího rozvoje naší motorové dopravy jsou dobré silnice. Automob. kluby, které sledují tuto otázku s živým zájmem, uznávají vděčně, že silniční správa vykonala zejména v posledních 2 letech existence silničního fondu velkou a účelnou práci v tomto směru, jsou však toho názoru, že jest nezbytno, aby přikročilo se k úpravným pracem v daleko větším rozsahu a tyto byly prováděny mnohem rychleji, než tomu bylo dosud. Příjmy sil. fondu značně přesahují preliminář. Mohly by tedy býti získány k rozšíření stavebního programu a k jeho intenzivnímu provádění.* »).

décembre 1929 au bout de deux années d'existence du Fonds routier⁵²⁹. Il revenait sur les priorités de ces deux années et sur les priorités à venir : « L'idée maîtresse de nos programmes de travaux dans les deux années passées était d'amener dans un délai le plus court possible le plus de routes « d'État » à un niveau correspondant aux exigences de l'automobilisme moderne. C'est la raison pour laquelle nous devions bien souvent nous satisfaire du plus urgent et limiter les réparations définitives coûteuses aux cas les plus pressants. Nous nous sommes fixés comme seconde priorité l'aménagement des routes autour de la capitale Prague, de même qu'autour de nos villes thermales mondiales en Bohême et en Slovaquie, enfin en troisième place les traversées urbaines des routes « d'État »... »⁵³⁰ Cette politique avait permis, selon Hermann, de régler en deux ans seulement les problèmes des routes « d'État » dans un rayon de 30 à 50 km autour de Prague, de même qu'autour des villes thermales de l'ouest de la Bohême. Après ce bilan de deux ans de travaux, Hermann annonça la nouvelle priorité, tout en espérant l'augmentation du budget pour les routes : « Après avoir mené à bien la plupart des actions localisées les plus urgentes, nous avons désormais des entreprises expérimentées et bien équipées. Il s'agit alors de diriger les actions à venir de sorte que la priorité soit l'aménagement continu de longs parcours, en priorité de ceux qui possèdent le plus d'importance pour le trafic national et international. »⁵³¹

Dans son bilan de deux ans de travaux, Hermann donnait au public une vision d'ensemble, il indiquait qu'un plan existait et que le MTP tentait par tous les moyens qui étaient à sa disposition de le mettre en œuvre. Son discours témoignait néanmoins des limites de ces moyens. Tout d'abord les entreprises privées auxquelles le Ministère était obligé

⁵²⁹ Hermann, *Obnova čsl. silnic, dosavadní výsledky a budoucí postup (La rénovation des routes tchécoslovaques, les réalisations et les futurs procédés)*, in : Zpr. VST n° 23/1929.

⁵³⁰ Ibid. (« *Vůdčí myšlenkou našich pracovních programů v obou uplynulých letech bylo, aby pokud možno nejvíce státních silnic bylo v co možno nejkratší době uvedeno do stavu vyhovujícího potřebám novodobé automobilní dopravy. Proto jsme se musili spokojiti namnoze jen tím, co bylo právě nejnútnejší, a drahé definitivní úpravy jsme musili omezovati jen na nejnaléhavější případy. Dále jsme si vytkli jako druhý přední úkol úpravu st. s. v okolí hlavních měst, především ovšem v okolí hl. města Prahy, jakož i v okolí našich světových lázní v Čechách a na Slovensku a na třetím místě pak úpravu průtahů st. s. ve městech, ke kterýmto úpravě, pokud se kní použije dlažeb nebo jiných nákladných způsobů, musí ovšem města přiměřeně přispívati.* »).

⁵³¹ Ibid. (« *Nyní, když již byly tyto nejnaléhavější místní akce ve značné míře splněny, a když již máme zkušené a náležitě vybavené podnikatelské firmy jde o to usměrniti další postup tak, aby stěžejním úkolem byla souvislá úprava dlouhých siln. tahů a to především těch, které mají největší význam pro vnitrosátní a mezinárodní průběžnou dopravu.* »).

d'avoir recours n'étaient pas équipées d'engins modernes et ne disposaient pas de savoir-faire à la hauteur de la tâche. Elles devaient se former plus ou moins sur le tas, ce qui entraînait une certaine lenteur d'exécution, voire une incertitude sur le résultat. Le second challenge, en étroite relation avec le premier, consistait à démarrer en peu de temps le plus de chantiers possible quitte à entreprendre dans un premier temps des travaux « légers ». L'effet escompté par le Ministère était double : offrir au public rapidement quelques routes en bon état et rendre visible un peu partout sur le territoire l'action du gouvernement découlant directement de la loi sur le Fonds routier. Il est clair que vu l'ampleur de la tâche, le bilan ne pouvait être que mitigé.

L'ingénieur Hermann faisait partie de ceux qui s'engageaient à sortir de leur bureau ministériel et contribuaient activement à l'information du public et à la divulgation des connaissances scientifiques. Il informait ainsi les ingénieurs et les architectes des progrès effectués dans la construction routière dans une conférence tenue fin 1929 dans leur « Maison » (*Dům SIA*) et fit publier le rapport de la conférence dans la revue *Doprava* sous le titre *l'Auto et la route* en décembre de la même année⁵³². Ainsi replacé dans le contexte général, le bilan de Hermann prenait tout son sens. Il n'était par ailleurs pas le seul représentant de l'État à saluer les effets du Fonds routier.

À l'occasion du débat sur le budget 1930, le 8 janvier 1930 le ministre des Finances, dr. Engliš proclamait avec une certaine fierté : « La construction routière continuera avec les crédits du Fonds routier. L'idée constructive du Fonds routier a entièrement fait ses preuves. Les recettes du fonds croissent au-delà des espérances et permettront à l'avenir une action plus ample et plus rapide encore que ce qui était attendu. On travaille avec de gros crédits sans la moindre charge pour le marché financier... »⁵³³ L'année d'après, à l'occasion du vote du nouveau budget (pour 1931), le rapporteur Hnídek remarqua également : « Nous voyons aujourd'hui quelle décision heureuse ce fut que de créer le Fonds routier. Sans lui, les routes seraient aujourd'hui dans le même état déplorable qu'il y a trois ans. »⁵³⁴

⁵³² Cf. *Auto a silnice*, in : D 12/1929.

⁵³³ Cf. le discours de Engliš, réunion parl. n° 008/1930. (« *Na výstavbě silnic se bude pokračovati kredity silničního fondu. Konstruktivní myšlenka silničního fondu se plně osvědčila. Příjmy silničního fondu rostou nad očekávání a dopouštějí do budoucna větší a rychlejší činnost, nežli se původně mělo za to. Pracuje se velkými kredity bez nejmenšího zatížení peněžního trhu.* »).

⁵³⁴ Cf. Débat parl. n° 084/novembre 1930. (« *Dnes už vidíme, jak šťastný to byl krok, který byl učiněn vybudováním silničního fondu. Bez něho byly by silnice do dnes v tak desolátním stavu, jako byly před třemi lety. Dnes už značná část silnic je opravena.* »). Hnídek et ses collègues de la commission budgétaires estimèrent le

Point de vue des collectivités territoriales

Ce bilan est bref, car nous avons évoqué les insuffisances de la loi sur le Fonds routier par rapport aux CT dans le paragraphe portant sur son amendement. En effet, le soutien financier du Fonds était totalement insuffisant (cf. le graphique ci-dessous). On voit sur ce graphique que les subventions allouées aux CT ne dépassaient guère la somme fixe réservée au remboursement de l'emprunt.

Les plus pauvres des CT eurent à subir, les effets pervers du danger du surendettement lié à l'obligation du co-financement des projets⁵³⁵. Cette faiblesse de la loi sur le Fonds routier ne fut cependant pas une surprise révélée par l'usage. Dès les débats parlementaires de 1927, plusieurs orateurs avaient mis en garde que les CT arriveraient en dernier dans la hiérarchie des attributions de l'argent et qu'elles seraient par conséquent très probablement mal servies. Les inquiétudes furent aussitôt exprimées publiquement p. e. dans la revue *Silniční obzor* (en mai 1928)⁵³⁶ ou encore *Doprava*⁵³⁷. Les CT reçurent par la suite également le soutien du Conseil routier chargé de conseiller le MTP dans la gestion de l'argent du Fonds lequel avait à plusieurs reprises critiqué la situation et exigé une meilleure répartition des ressources. Le Conseil routier joua donc un rôle certain dans la prise de conscience de la situation et contribua à faire avancer l'idée de l'amendement de la loi qui aboutit en 1931. Cet amendement eut pour conséquence l'amélioration partielle de la situation, mais les déséquilibres persistants continuèrent d'exacerber les tensions entre les régions et les « pays » et de nourrir les discours nationalistes centrifuges des années 1930⁵³⁸.

revenu du Fonds pour 1931 à 208 millions Kč, la réalité dépassa encore, mais pour la dernière fois, le prévisionnel : 235 millions Kč.

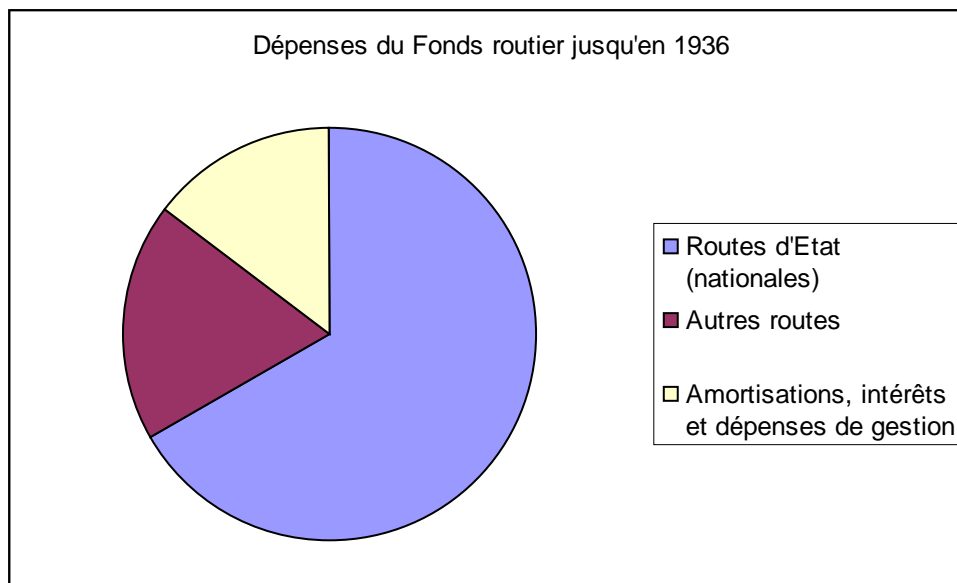
⁵³⁵ Cf. p. e. le débat parl. 257/1933, *op. cit.*

⁵³⁶ Ing. V. Ganttner, *První obrysy naší siln. renesance*, in : SO 5/1928.

⁵³⁷ D 2/1932, *Státní silniční fond a nestátní silnice*; L'article donnait un aperçu sur les premières réunions de travail des membres du Conseil routier du *Fonds routier* et exprimait des préoccupations quant au réseau non-national (« *Přesto, že máme silniční fond, jest obava aby celkový stav této sítě [des routes départementales] kvalitativně neklesl. Doufejme, že tato krise bude jen na krátkou přechodnou dobu, neboť se budou jednak prostředky siln. fondu k účelům nestátních silnic rychle zvětšovati, takže oproti letošním 16 milionům Kč, předpokládá se již pro rok 1932 vzrůst tohoto podílu na 82 miliony, jednak budou jistě nalezeny prostředky, jimiž bude možno zabrániti paradoxnímu zjevu, že by po uskutečnění siln. fondu mohl nastati u kategorie silnic nestátních, jichž je asi šestkrát tolik co silnic státních, úpadek jejich jakosti.* »).

⁵³⁸ Cf. p. e. pour les inégalités d'application de l'argent pour la Slovaquie le discours de Protuš (In : 070^e réunion parl./1936) : « *S doterajším spôsobom dotovania štátnych silnic Slovenska, pokiaľ sa týka ich zlepšovania, nemôžeme byť spokojní. Slovensko má štátnych silnic 2.159 km, Čechy 4.222 km. Pán minister ver. prác ráčil*

Graphique n°8 : La structure des dépenses du Fonds routier 1927-1936



Source : Míša, *Dálkové silnice...*, op. cit. p. 8.

Avec plus de recul et une vision combinée d'historien et de professionnel, voici le bilan de K. Krupský anciennement commissaire du « pays » Bohême. Il avait suivi le débat sur le bienfondé de la construction d'une autoroute dès le début⁵³⁹. En 1970, E. Krupský écrit : « Nous avons atteint dans la seconde décennie [de l'existence de la Tchécoslovaquie] une amélioration impressionnante de l'état des routes, dépassée uniquement par l'Allemagne. »⁵⁴⁰ Cette évolution serait due, selon Krupský, à l'existence du Fonds routier qui « en dix ans avait permis un grand progrès dans la gestion de nos routes et l'amélioration d'une grande partie du réseau routier. »⁵⁴¹

uviesť vo svojom tohoročnom expozé, že je upravené dosiaľ 70.8 % štátnych silníc z celkovej dĺžky v republike, ktorá činí 8.670 km. Veľmi by nás tešilo, keby táto kvóta upravených silníc štátnych mohla by sa vzťahovať aj na úpravu štátnych silníc na Slovensku. Bohužiaľ, nie je tomu tak, pretože keď túto úpravu silníc rozdelíme podľa jednotlivých zemí, ukáže sa nám takýto pomer úprav: Čechy 75 %, Moravskosliezsko 52 %, Slovensko len 24 %. Tieto dáta sú síce z r. 1935 a preto môže sa pripustiť event. malá odchylka. Ináč ale úprava silníc na Slovensku úplne súhlasí s dotáciou, ktorá mu bola pridelená zo 100 mil. pôžičiek silničného fondu, okrúhle nie celých 15 %. »

⁵³⁹ Cf. SO 4/1928 op. cit.

⁵⁴⁰ In: E. Krupský, *Československo ve středoevropské silniční síti*, Rozpravy NTM č. 41, Praha, 1970, p. 11.

⁵⁴¹ Ibid. p. 8.

Les opinions des Parlementaires :

Les débats au sein du Parlement suivaient les clivages habituels entre députés de la majorité et députés de l'opposition avec peu de divergences cependant sur le fond, c'est-à-dire sur le constat de disposer nécessairement d'un instrument efficace pour financer les travaux sur le réseau routier. Nous avons suivi les différentes étapes des débats à l'occasion du vote de la loi en 1927 et à l'occasion de son amendement en 1931 (qui avait pour objectif principal l'élargissement de la base de revenus du Fonds). Ces débats furent l'occasion de critiques notamment sur le principe de financement via un fonds sans qu'il y ait eu, pour autant, une proposition alternative crédible. Ainsi, le député allemand Schubert critiqua l'incapacité du gouvernement à prendre les mesures financières et matérielles qui s'imposaient pour améliorer le réseau routier⁵⁴². D'après lui, « nous vivons au siècle des fonds, dont les créations ont été pensées dans le but de gérer l'économie nationale de façon tout aussi impénétrable que son contrôle. »⁵⁴³ Il assimila en particulier l'amendement du fonds routier de 1931 à un véritable « chèque en blanc » qui permettrait « à tout va » la contraction d'emprunts, impossibles à couvrir⁵⁴⁴. Enfin, il critiqua le gouvernement pour lequel le Fonds routier était une nouvelle façon de générer des revenus et d'augmenter le poids de l'imposition pesant sur la population (augmentation en 1931 de la taxe sur les carburants)⁵⁴⁵.

⁵⁴² Député Schubert, débat parl. 115/1931 (« *Chtělo se ročně přizpůsobiti 10% silniční sítě dnešní dopravě a roční výkon byl vystupňován na 14%, takže by byl stavební program uskutečněn již v 7 letech. Osudnou početní chybu, že postavené silnice vyžadují příliš mnoho udržovacích nákladů, ministerstvo veřejných prací a financí poznalo naprosto jasně teprve asi nyní. Co pomůže stavba, co pomůže stavební tempo, jestliže sotva postavené silnice opět ve 2 letech se rozpadávají, takže nelze viděti konce? A tím nutno si většinou i vysvětliti stav silnic v německém pohraničí. Silniční fond, který musí již po druhé upravovati silnice v obvodu 50 km kolem Prahy, nemá peněz na silnice v jiných krajích a tyto zůstávají nadále v pověstném stavu, který dává každému automobilistovi na srozuměnou, že jest ve vyšším Švýcarsku. Typickým příkladem jest silnice Praha-Karlovy Vary. Zatím co se stavěla druhá část silnice, byla již prvá opět rozpadlá.* »).

⁵⁴³ Schubert, Ibid. (« *Žijeme ve století fondů, jejichž vytvoření bylo vymyšleno, aby státní hospodářství bylo spravováno právě tak nepřehledně, jako je jeho kontrola.* »).

⁵⁴⁴ Schubert, Ibid. (« *... novopečený fond dostane výsadní list na uzavírání půjček, takže jeho hlavní funkce tkví v dělání dluhů, čemuž by mělo býti právě jím zabráněno.* »)

⁵⁴⁵ Schubert Ibid. (« *R. 1930 slíbil pan ministr financí, že přemění nespravedlivou daň z automobilů na daň z benzínu. To bylo by vítati hlavně s ohledem na silniční účely také proto, že pak budou více zdaněni ti, kdož silnic více používají. Pan ministr financí miluje překvapení, ale ta nejsou však vždy velmi příjemná, neboť zůstává nejen daň podle obsahu válců, třeba snížená, nýbrž zároveň se také zvyšuje daň z benzínu o 20%. Ale také odůvodnění je groteskní. Poněvadž klesla cena benzínu, zvyšuje se z něho daň.* »).

En face, le député Nečas dont le parti (ČSSD) était depuis peu au gouvernement, reconnu le « progrès effectué dans [l'amélioration des routes] depuis 1928 »⁵⁴⁶. Il formula néanmoins un nouvel objectif porté par son gouvernement : mobiliser 3,5 milliards de Kč supplémentaires pour terminer l'œuvre entreprise. Il estima que, grâce à cette somme « la république aura de bonnes routes correspondant à toutes les exigences modernes. » Il considéra également l'investissement routier parmi « les plus rentables », car il fallait selon lui « prendre en considération non seulement la rentabilité économique directe, mais aussi le fait d'éviter des dégâts produits par un rythme des travaux trop lent. »⁵⁴⁷

Conclusion - Le « Bilan des bilans » d'Antonín Hloušek

Spécialiste parmi les spécialistes, Hloušek, dont la personne nous accompagne depuis quelque temps déjà, avait rédigé en 1938, à l'occasion de l'anniversaire de la décennie du Fonds routier un ouvrage très complet, présentant le bilan des réalisations du MTP dans ce secteur⁵⁴⁸. Hloušek était, rappelons-le, Conseiller ministériel supérieur chargé de la section III A du département 11c : « L'amélioration des routes « d'État » selon la loi sur le Fonds routier »⁵⁴⁹.

Comme le notait bien Hloušek (à l'instar de son collègue Hermann) lorsqu'il évoquait les débuts de la rénovation du réseau routier tchécoslovaque avec l'argent du Fonds routier : « La

⁵⁴⁶ Débat parl. n° 115/1931.

⁵⁴⁷ Nečas, Ibid. (« *Od r. 1928 možno znamenati v tomto směru opravdu pokrok, ... Aby síť našich státních silnic byla dokonalá, musí se věnovati na jejich úpravu celkem ještě částka 3 1/2 miliardy Kč. Pak by měla republika řádné, všem moderním požadavkům vyhovující státní silnice. Investice vložené do silnic náležejí k nejrentabilnějším. Je tu třeba uvažovati nejen přímou rentabilitu národohospodářskou, nýbrž i zabránění škod, jež vznikají pomalým tempem úpravy silnic. Je nutno učiniti již jednou konec nynějšímu stavu našich silnic, kdy naše za války a po válce velice vyčerpané silnice jsou rychleji opotřebovány než spravovány, což znamená, že žijí ze silničního kapitálu. Pozdravujeme proto dnešní osnovu, která dává možnost opatření zápůjček v dostatečné míře, při nichž se úrok a úmor hradí z běžných prostředků fondu. Oceňujeme, že máme v republice dobře vypracovaný státní silniční program pro celou republiku. Bylo třeba jen zjednatí dostatečný finanční podklad, větší než dosud. »).*

⁵⁴⁸ Hloušek A., Ing., *První desetiletí silničního fondu...*, op. cit.

⁵⁴⁹ Vrchní odborný rada v min. veř. prací, přednosta v odboru III A. oddělení 11c « Zlepšení st. silnic podle zákona o siln. Fondu ».

question principale à laquelle nous étions confrontée ... était : Devons-nous réaliser sur les routes principales immédiatement des chaussées « lourdes » demandant les frais d'entretien les plus faibles ou devons-nous nous satisfaire dans un premier temps, tel que c'était prévu par le programme de 1926, même sur les routes les plus chargées de trafic avec les réparations et les adaptations plus légères, qui ne sont en apparence pas si économiques, mais permettent la possibilité de réaliser pour une somme fixe cinq fois plus de travaux ? »⁵⁵⁰ En effet, il notait que le public montrait, à cause du mauvais état des routes des « signes de nervosité » compréhensibles, qu'il était grand temps d'agir et que la création du Fonds routier était la seule réponse adéquate à la crise du secteur routier.

Hloušek semblait posséder la grande qualité d'approcher les problèmes de la construction routière de façon extrêmement rationnelle, se fiant exclusivement aux résultats du dialogue entre la théorie scientifique et la pratique quotidienne sur le terrain et en adoptant le point de vue de l'intérêt général et national sur les particularismes locaux ou régionaux. Il était aussi le défenseur d'une planification extrême. Il mettait de côté toute intervention politicienne et humeur « publique » subissant l'influence des modes étrangères qui cachaient parfois des intérêts commerciaux. Il se positionna également en bon pédagogue afin d'expliquer les choix du Ministère et éclairer le public sur la complexité des questions, en particulier sur la spécificité de la Tchécoslovaquie en ce qui concerne le climat, le relief, le degré de motorisation et la situation économique en général. Il se positionnait implicitement à l'opposé des démagogues ou même de collègues un peu trop en avant sur l'analyse objective des besoins et des possibilités de sa société contemporaine. Il n'avait pas peur de reconnaître que la construction routière était et serait toujours un peu en retard sur les besoins du motorisme⁵⁵¹, mais ne croyait pas en la possibilité de faire autrement, de peur de tomber dans le vice d'un luxe superflu, de gaspillage de l'argent public au profit d'une petite minorité. En revanche, il défendait pleinement son ressort, mettant en garde le monde politique de toute tentative de réduire le budget de la construction routière. Il réclamait au contraire un soutien clair en faveur d'un réseau routier moderne, à la hauteur de son temps et de ce qui se faisait

⁵⁵⁰ In : Hloušek A., Ing., *První desetiletí ...*, op. cit., p. 17 (« Zásadní otázka, před kterou jsme byli postaveni při zahájení těchto prací byla: Máme provádět na důležitých silnicích ihned nákladné těžké vozovky, které vyžadují nejmenších udržovacích nákladů, nebo máme se spokojit v prvních dobách, jak to předvídal též program z r. 1926, i na značně zatížených silnicích raději jen s lehčími úpravami, které nejsou sice zdánlivě tak hospodárné, dávají však možnost zříditi za určitý, v jednotlivých letech povolený úvěr úpravy v rozsahu pětikrát větším? »)

⁵⁵¹ « Při provádění prací musí míti veřejnost stále na zřeteli, že požadavky dopravy značně předcházejí finanční možnosti a že jen věcné řešení těch nejdůležitějších úkolů celostátního významu nám umožní systematické vybudování naší sítě státních silnic. » In : Hloušek, *První desetiletí ...*, op. cit., p. 43.

dans les pays occidentaux⁵⁵². Il soulignait l'apport essentiel à l'économie nationale d'un réseau routier en bon état, même s'il reconnaissait qu'il était difficile de l'évaluer correctement⁵⁵³.

Lorsqu'il publia en 1938 son ouvrage à l'occasion du dixième anniversaire du Fonds routier, il s'inscrivait dans cette double perspective, informante et éclairante. Il retraçait l'histoire de l'action routière du Ministère des Travaux publics, c'est-à-dire en se consacrant exclusivement au « réseau d'État » depuis la genèse du fonds routier. Une moitié environ de l'ouvrage était consacrée à expliquer les différents procédés technologiques et à justifier les choix de l'État en faveur de tel ou tel procédé. L'autre moitié allait aux statistiques et aux explications de la démarche ministérielle. Sa façon de présenter les données statistiques et sa démarche strictement limitée aux questions liées au Fonds routier voilait-elle sciemment une face de la politique étatique relativement peu généreuse avec les routes et le motorisme en général ? Il ne faut pas oublier que le Fonds routier fut avant tout le résultat d'une pression très forte de l'opinion publique – et Hloušek lui-même le rappela dans son ouvrage « entre les lignes » – et que de nombreuses questions restaient après vingt ans d'existence de la république en attente de réponses (le destin des routes non-étatiques, la réforme administrative, l'harmonisation entre les « pays »...).

La carte qu'il avait jointe à son ouvrage illustre d'ailleurs parfaitement les déséquilibres régionaux qui existaient en ČSR à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Ces écarts étaient doubles : d'une part en densité de réseau des routes d'État, d'autre part en qualité des travaux sur ce réseau. Hloušek n'expliqua pas le premier point. Nous avons déjà vu que l'État avait l'intention dès 1920 de « nationaliser » toutes les routes jugées importantes soit à cause de leur *charge de trafic*, soit à cause de leur *direction*, soit enfin à cause de leur rôle de *jonctions*. Les finances publiques n'avaient jamais permis la réalisation de ce plan, revu pourtant à la baisse par deux fois. Le réseau d'État se rallongeait seulement grâce aux constructions nouvelles, presque exclusivement en Slovaquie et en Russie subcarpatique. Nous voyons d'ailleurs une nette différence entre la partie Est et la partie Ouest du pays en ce qui concerne la densité du réseau. De plus, alors qu'à l'ouest il est continu, il présente de grosses

⁵⁵² Ibid. p. 3.

⁵⁵³ « *Stavby a úpravy silnic nemožno sice považovať za investície ryze produktívne v tom zmysle, že by prinášali zúročení, žekl bych jakousi přímou rentu z investovaného kapitálu, jak se namnoze myslelo při počátku stavby autostrad v Itálii? jsou to spíše účelné kapitálové investice, kterými zvyšujeme nepřímou sice, ale přes to velice účinně celkový výnos národního majetku příslušníků státu, jež možno ovšem vyjádřiti jen odvozenými čísly.* » Ibid. p. 46.

lacunes à l'est, notamment en Slovaquie centrale. Naturellement, l'action gouvernementale dans les *constructions* nouvelles se concentrait donc dans cette partie du territoire. En revanche, et cela était bien expliqué par Hloušek, l'État privilégiait l'ouest du pays pour les travaux de rénovation et d'entretien, car il jugeait le degré de motorisation insuffisant à l'est⁵⁵⁴. Cette double démarche de l'État créait une situation ambiguë et critiquable. De nombreux polémistes en profitèrent pour accuser l'État d'une politique à deux vitesses négligente et injuste envers les territoires de l'est. Le débat sur l'autoroute tchéco-slovaque s'articula d'ailleurs en partie autour de cette problématique, proposant une solution en apparence juste et équilibrée entre les différentes parties du territoire.

Sans être éblouissant, le bilan de la décennie de l'existence du Fonds routier semble être satisfaisant. Nous pouvons le constater en comparant les objectifs à atteindre fixés par le MTP en 1927 dans ce qui fut appelé alors le « plan minimal » de travaux routiers et les réalisations. En voici un aperçu sous forme de tableau :

Tableau n°25 : Comparaison entre les objectifs et les réalisations du Fonds routier entre 1927 et 1937 concernant les routes « d'État »

Type de chaussée	Objectif 1927		Réalizations 1937	
	Km	%	Km	%
Lourde	530	6,3	2 091,2	24,2
Moyenne	1 026	12,1	866,6	10,0
Légère	3 573	42,2	2 713,2	31,4
Autres travaux	3 346	39,4	2 981,3	34,4
Total	8 475	100	8 652,4	100

Source : Tableau de l'auteur à partir de données récoltées In : Hloušek, *První desíletí ..., op. cit.*, pp. 10 et 25.

Le tableau reflète un bilan contrasté selon que l'on regarde les chiffres seuls ou si l'on les replace dans le contexte économique général. En effet, la décennie écoulée vit notamment

⁵⁵⁴ « L'urgence de ces travaux fut apparente surtout dans les pays de l'ouest ayant une industrie forte générant un développement insoupçonné du motorisme. » (« *Naléhavost těchto prací se jevila opět hlavně v západních zemích, majících silně vyvinutý průmysl, který způsoboval netušený rozvoj motorické dopravy.* ») ; In : Hloušek, *První desíletí ..., op. cit.*, p. 4.

une forte augmentation du parc automobile (+ 511 % entre 1926 et 1937)⁵⁵⁵, donc de l'utilisation et de l'usure des routes. En voie de conséquence, le « plan minimal » aurait dû suivre la même évolution s'adaptant à la nouvelle demande. Or, ce ne fut pas le cas et comme nous pouvons le constater dans la catégorie « autres travaux » (en fait le remblaiement par gravier et les réparations les plus grossières) qui restaient supérieur à un tiers. Ainsi, la longueur kilométrique totale de routes « modernes » dépassa en décembre 1937 de peu les objectifs fixés en 1927. En qualité cependant, les réalisations du Fonds routier furent supérieures au programme prévisionnel. En effet, on s'employa à privilégier là où c'était possible, la réalisation de chaussées dites « lourdes », plus chères, mais aussi plus durables, et surtout présentant le meilleur confort de conduite. Sur les 2 091 km de chaussées de ce type, plus de la moitié (1 139,6 km) furent des routes pavées dans et à proximité des agglomérations urbaines contribuant ainsi à l'image de la modernité et à la réalité du confort de la vie citadine⁵⁵⁶. Ajoutons à cela l'accroissement du réseau « d'État » de quelques 173 kilomètres et nous pouvons comprendre que « l'institution » du Fonds routier atteignit, dans sa configuration de 1938, ses limites. Pour faire mieux, et tous les analystes s'accordaient à le dire, il aurait fallu donner aux organes chargés de la construction et de l'entretien du réseau routier tchécoslovaque tout simplement plus de moyens financiers.

Indépendamment du mode de financement des travaux routiers et malgré les progrès accomplis, la plupart des usagers et certains hommes politiques⁵⁵⁷ continuaient à juger l'état

⁵⁵⁵ Le nombre de véhicules, toutes catégories confondues passe, selon les statistiques officielles (*Statistická příručka/ročenka RČS*), de 39 543 en 1926 à 202 233 en 1937.

⁵⁵⁶ Hloušek publia en annexe de son ouvrage un tableau détaillé sur les 703 subventions accordées aux 294 villes pour un montant total de 196,8 million Kč finançant environ 376,6 km de routes d'État *traversant* les agglomérations. Les tronçons ainsi financés étaient relativement modestes. La ville ayant bénéficié le plus de ce dispositif fut Olomouc en Moravie qui toucha pour 14 tronçons d'une longueur cumulée de 9 435 mètres une subvention de 4,6 millions couronnes. Prague n'arrivait p. e. qu'en 4^{ème} position avec 13 subventions et 6 758 mètres de routes d'État financés. Pour comparaison également, Hloušek indiqua qu'avant 1918, il y avait environ 301 km de routes d'État pavés dans les agglomérations et que pendant la période 1919-1927 environ 44 nouveaux kilomètres furent réalisés de cette manière. Cela nous donne donc un total de routes d'État pavées à l'intérieur des agglomérations tchécoslovaques en 1938 de 721,6 km. Il y eut, bien entendu, beaucoup plus de routes pavées dans les villes, mais aux frais des municipalités.

⁵⁵⁷ Cf. p. e. la remarque du député Protuš en décembre 1936 (« *Druhým nedostatkom pri budovaní, zlepšovaní a prestavovaní našich silníc je, že nemáme aspoň tak zákonom stanoveného pracovného programu silníc, ako to majú na pr. železnice. Myslím tuná na zákon z r. 1920, č. 235. Pre silničný pracovný program slovenský tak, ako*

des routes déplorable et observaient avec incompréhension les incohérences du fractionnement des compétences en matière de la construction routière. Cette critique, dans une large mesure justifiée et « objective », est, selon notre analyse, à mettre sur le compte de la multitude d'actions à mener dans toutes les sphères du domaine public (priorités politiques), des limites des finances publiques (fractionnement des dépenses, situation aggravée par la crise économique 1929-1934) et de la faiblesse du *lobby* automobile par rapport au *lobby* ferroviaire. Cette critique alimentait par ailleurs les appels en faveur de la création d'un Ministère des Transports, censé être capable de répartir les ressources financières de l'État de façon plus « juste » entre les différentes branches des transports.

On tenta de pallier les insuffisances des investissements routiers (et des infrastructures en général) dans la seconde phase de la Grande crise économique en mobilisant une partie des ressources de l'Emprunt de travail (*Půjčka práce*), puis, dans le contexte de la tension internationale croissante et la course à l'armement, grâce à une partie des ressources de l'Emprunt pour la défense nationale (*Půjčka na obranu státu*). Cet emprunt reprenait à son compte les routes et les axes « stratégiques » délaissés jusqu'alors par l'action de l'État⁵⁵⁸. Comme dans le cas des chemins de fer, il s'agissait parfois d'axes de faible intérêt économique.

Les ressources du Fonds routier étaient malgré leur augmentation progressive au cours de la décennie de son existence jugées jusqu'au bout insuffisantes. Ainsi, alors que la Tchécoslovaquie se transforma par le Traité de Munich en « Tchéco-Slovaquie » en perdant un tiers de son territoire, l'ingénieur V. Paulat porte-parole d'un groupe d'ingénieurs travaillant sur un plan de redressement économique de la Seconde république prônait l'investissement dans les infrastructures routières comme l'un de ces moyens⁵⁵⁹. Il voulait notamment une augmentation du budget du Fonds de 30% environ (pour passer de 300 à 400 millions Kč/an) afin d'améliorer radicalement le réseau routier et en faire le premier réseau de transport de la Seconde république. Il proposait en particulier de taxer tous les moyens de

pre silničný pracovný program v historických zemiach máme len akúsi náhražku, ktorá bola vypracovaná hneď v prvých rokoch po prevrate. ») Cf. 070^e réunion parl. 1936.

⁵⁵⁸ À titre d'exemple, la somme issue de ce fonds prévue pour la Slovaquie en 1937 était de 48 1/2 mil. Kč. In : 070^e réunion parl. 1936.

⁵⁵⁹ JUDr. Vlad. J. Paulat, *Hospodářská výstavba druhé republiky*, *Věstník SIA* (pp. 222-255) n° 12 du 20 décembre 1938.

transport sur route, y compris les cyclistes et les charrettes⁵⁶⁰. Cette exigence reparaisait régulièrement depuis le début des débats sur l'amélioration du réseau routier, débats dans lesquels on souhaitait placer tous les usagers de la route sur pied d'égalité et leur faire supporter la facture de leur construction et entretien.

III. Les grands axes de la politique routière tchécoslovaque.

Introduction.

Les difficultés du financement des travaux routiers n'empêchèrent pas les professionnels de la route ou hommes politiques « généralistes » d'avoir des idées et des projets d'aménagement du réseau. Cette partie de la thèse nous ramène au cœur de la problématique des « réseaux » avec ses aspects matériels liés à l'infrastructure en tant que telle, mais aussi d'autres plus théoriques et abstraits. Certaines *idées* cherchèrent en effet à se *projeter* dans l'avenir plus ou moins lointain dans le but d'offrir à la société des infrastructures routières de qualités, jugées de plus en plus indispensables à un État qui ambitionnait le qualificatif de « moderne ».

Après les travaux nécessaires de reconstruction auxquels nous consacrerons le premier paragraphe, il faudra aborder le problème de « l'incamération » (équivalent de la « nationalisation ») qui traduit la volonté d'harmoniser la gestion des infrastructures routières (au même titre que celle des infrastructures ferroviaires) sur l'ensemble du territoire. Le dernier point et le plus important de ce chapitre reviendra cependant aux visions d'ensemble du réseau routier. Notre étude retiendra cinq projets d'une échelle nationale ou du moins suprarégionale. La vision d'ensemble aussi cohérente soit-elle sur le plan national, s'ouvre par ailleurs naturellement à des considérations et à des ajustements d'ordre international.

⁵⁶⁰ Ibid. p. 249 « *Hledě k fixnímu zatížení silničního fondu částkou 160 milionů ročně na úmor a úrok z vypůjček, musí být příjmy silničního fondu zlepšeny, a to radikálně. Doporučuji též zavedení ročního poplatku z kol (bicyklů), povozů atd., ale hlavně důrazně reklamují pro silniční fond všechny příjmy, které státu a obcím plynou z benzinářského a olejářského obchodu.* »

1. La reconstruction des routes de l'après-guerre.

Aussitôt après la révolution de 1918, des « États généraux techniques » furent convoqués pour aider à résoudre tous les problèmes techniques qui se posaient dans l'immédiat. Une section de la conférence s'occupa plus particulièrement des routes. Dans un mémorandum adressé au MTP, elle souligna non seulement le besoin d'ouvrir des chantiers routiers nouveaux pour pallier le chômage, mais aussi de faire en sorte que des crédits suffisants soient alloués à l'entretien des routes et des ouvrages d'art existant, car ils représentaient une véritable « richesse nationale »⁵⁶¹.

Comme dans les autres secteurs de la société, on commença dans un premier temps à dresser un état des lieux pour évaluer les besoins, mais aussi pour formuler une politique d'entretien et de construction la plus rationnelle possible. Ing. Trojan, qui était employé du « pays » Bohême à Prague, décrivait la démarche de son institution qui consistait à envoyer à tous les « cercles » un questionnaire avec la demande de lister les travaux les plus importants à envisager. Le « pays » Bohême envisagea alors de mettre à la disposition des « cercles » une enveloppe budgétaire de 1 200 000 Kč, lorsque le retour des « cercles » fit connaître un besoin dépassant les 30 millions. L'écart entre les deux chiffres montre à quel point le réseau routier avait souffert par le passé et laissa présager que la remise en état des routes durerait longtemps d'autant plus que les priorités financières se trouvaient ailleurs. Afin d'accélérer le processus, des solutions originales furent proposées comme par exemple la création en février 1920 d'un « Office de gravier » (*Štěrkový úřad*) censé améliorer la fabrication et l'approvisionnement en gravier grâce à l'achat groupé de machines concasseuses pour sa fabrication et de camions bennes pour la livraison.

Il semble néanmoins que le réseau routier national sortit de la Grande Guerre inégalement touché par le manque d'entretien. En effet, lorsqu'il avait présenté l'amendement à la loi sur le fonds routier, le rapporteur de la commission parlementaire des finances, Adámek, évoqua surtout le piteux état des routes « impériales », c'est-à-dire celles à la charge de l'État. Il reconnut en revanche que les routes des « pays » et des « cercles » se trouvaient à l'issue de la guerre encore dans un état satisfaisant⁵⁶².

⁵⁶¹ Cf. la suite de l'article de Trojan, publiée In : *Silniční obzor*, n°3/1922, pp. 36.

⁵⁶² Adámek, réunion parlementaire n° 115/1931 : « *Je velmi dobře znám, proč jsme byli nuceni r. 1927 ten fond dělati. Naše silnice po státním převratu a jmenovitě státní silnice byly v tak desolátním stavu, že se po nich nedalo řádně jezdit. Příčiny, proč byly v tak desolátním stavu, proč byly tak zničeny, jsou také známy. Jestliže okresy a obce, tedy samospráva, udržovaly své silnice ve stavu sjízdném a použitelném, nedělal to stát. Starý*

« L'extension du réseau ferré [au 19^e siècle] a diminué l'importance de la route pour le transport sur de longues distances. Le développement de l'automobilisme et surtout la guerre mondiale ont en revanche démontré la grande importance d'un réseau routier en bon état. C'est pourquoi tous les pays développés se sont efforcés à reconstruire les routes endommagées par l'économie de guerre et par les actions militaires de façon à ce qu'elles correspondent aux exigences accrues de l'après-guerre. »⁵⁶³ Voici le début de l'introduction de la nouvelle revue consacrée aux infrastructures routières, intitulée *Silniční obzor* (Horizon routier).

L'action de reconstruction et de remise en état avait été calculée pour une période de six ans (1921-1927) et le bilan dressé à mi-parcours par Ing. Trojan semblait encourageant⁵⁶⁴. Ce point de vue optimiste fut cependant largement contesté par les usagers régulièrement très critiques dans leur appréciation de l'état des routes. Voici l'aperçu de quelques témoignages (dans l'ordre chronologique) :

- Sur l'état des routes avant 1927 : « Les routes étatiques non-entretenuées minaient la vie économique de l'État et expliquaient le fait que les automobilistes étrangers rechignaient à visiter la république tchécoslovaque à cause de nombreux rapports dans la presse étrangère ... »⁵⁶⁵.
- Avis confirmés par ce touriste français du début des années 1920 : « ... pour tomber avec fracas dans des cahots sans fin, dans de véritables trous d'obus... Lorsque j'arrivai ici avec une voiture légère, on me dit que jamais elle ne résisterait aux routes tchécoslovaques. On avait raison...le réseau de routes est parfaitement dessiné et les routes sont larges, mais mal entretenues... Bref, ces routes sont la mort des ressorts, des pneus, des carrosseries et de la voiture en général. ... il est fort triste de voir ce pays, aux sites si admirables presque déserté par les automobilistes étrangers... »⁵⁶⁶

stát používal veškerých prostředků, které měl k dispozici, pro účely válečné, na udržování komunikací pak dával jen nepatrné odbytné. »

⁵⁶³ In : *Silniční obzor* (SO) 1/1922, Introduction (« Rozvojem žel. sítě klesal význam silnice pro dopravu na větší vzdálenosti. Teprve rozvoj automobilismu a hlavně svět. válka dokázaly velikou důležitost dobře udržovaných siln. tratí. Proto jest snahou všech pokročilých zemí, aby v první řadě byly znovuzřízeny siln. poškozené válečným hospod., neb válečným dějstvím, aby plně vyhovovaly, zvýšeným požadavkům poválečným. »)

⁵⁶⁴ Cf. SO 2/1924, Ing. Jar. Trojan, zem. vrch. stavební rada, Praha, *Znovuvybudování okresních silnic* (La reconstruction des routes des cercles).

⁵⁶⁵ In : Hloušek, *První desetiletí ..., op. cit.*, p. 7.

⁵⁶⁶ Article en français, source inconnue, se trouve découpé dans le carton n° 1866 du MZV-VA à Prague Chodovec.

- En 1933 : « ... les routes non-étatiques sont en mauvais état. Pensez que nos routes sont marquées en noir dans les livres internationaux pour automobilistes et notre république définie comme un pays à éviter justement à cause du mauvais état des routes. C'est sûrement dommageable pour un pays si développé comme le nôtre. »⁵⁶⁷

L'effort de « reconstruction » après des années de négligence put être associé dans le domaine routier au nombre de chantiers dits « d'urgence » et dont nous avons parlé plus haut. Il y eut au cours de l'entre-deux-guerres deux types de travaux d'urgence. Le premier, ce furent les travaux de remise en état physique de réseau, devenue nécessaire tout simplement à cause de la parenthèse de la Grande guerre et des négligences d'entretien. Le second type fut motivé par des mesures économiques « anti-chômage ». Nous le trouvons en partie déjà dans la période de récession des années 1918-1923, mais à un degré bien plus important au début des années 1930.

Si nous voulons nous limiter ici à la première période, celle des reconstructions de l'après-guerre⁵⁶⁸, il faut donc tenir compte des aspects combinés de la remise en état du réseau routier et des mesures économiques palliatives appliquées avec succès semble-t-il dans la quasi-totalité des régions. C'est en tout cas un *satisfecit* que le Ministère des Travaux publics fit valoir au moment de la publication du bilan décennal des travaux routiers entrepris : « L'action des travaux d'urgence avait rencontré l'entière compréhension des collectivités autonomes qui consentaient de grands sacrifices financiers, d'autant plus volontiers lorsque, bien souvent, on a pu réaliser le vœu ancien des populations de la construction d'un raccordement routier avec les agglomérations environnantes, les gares ou avec [d'autres] routes. De cette manière, un grand nombre de travaux routiers d'urgence ... grâce auxquels on

⁵⁶⁷ In : Débat parlementaire n° 257/1933 (« *Ve všech silničních považujeme také za nezbytné novelování zákona o silničním fondu, protože při dnešním způsobu, když samospráva nemůže doplnit kvotu, která na ni připadá, subvence hromadně propadají, ačkoliv jsou nestátní silnice ve špatném stavu. Vždyť naše silnice jsou v mezinárodních automobilistických knihách označeny černě a naše republika jako stát, kterému se mají automobilisté právě pro špatný stav silnic vyhýbat. To je zajisté v zemi tak vyspělé, jako je naše republika, zbytečné.* »). Ce propos est confirmé par le journal NP du 20 VII 1929 (« *O špatném stavu našich silnic, zejména pro jízdu automobilů uveřejňuje "Neues Wiener Tagblatt" projekt jakéhosi Američana, jenž tvrdí, že "silnice v chudém Rakousku i orientační nápisy na nich jsou výborné, kdežto v bohatém ČSR je tomu naopak". Diví se, že se náš stát tím "úmyslně uzavírá mezinárodnímu cestovnímu ruchu", atd.* »).

⁵⁶⁸ Nous ferons mention de la seconde phase des travaux d'urgence ultérieurement.

répondait efficacement au chômage local, put être réalisé. »⁵⁶⁹ Le tableau ci-dessous rend compte de l'effervescence des travaux de ce type :

Tableau n°26 : Répartition des subventions étatiques pour les travaux routiers « d'urgence », bilan décennal (1918-1928)

« Pays »	Nombre de chantiers	Longueur en km (arrondi)	Budget des travaux (Kč)	Subvention étatique (Kč)
Bohême	721	1 738	232 307 886	80 958 500
Moravie	332	664	80 166 434	27 813 000
Silésie	61	172	30 525 984	8 677 500
Slovaquie	22	69	20 097 875	7 557 700
Russie subc.	5	11	3 137 586	3 006 060
Total	1 141	2 654	366 235 765	128 012 700

Source : *Deset let RČS*, Volume II, p. 660.

Le problème de « raccordement » au réseau routier se posait en effet pour de nombreuses communes et hameaux ruraux. Ce thème est bien connu en ce qui concerne le réseau ferré lorsque, dans sa dernière phase d'extension à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle (en France comme en Autriche-Hongrie), de nombreuses localités luttèrent pour être desservies, mais ceci est plus inhabituel lorsqu'on parle de routes. L'accès au réseau routier de qualité, abandonnant le chemin rural ou forestier impraticable dès la mauvaise saison, fut donc parmi les exigences principales des localités géographiquement et économiquement isolées. Un autre élément important du renouveau routier national, directement relié aux problèmes de compétences et de hiérarchisation du réseau, censé aider notamment les plus faibles économiquement, fut la réforme administrative incarnée par le plan de « nationalisation » du réseau routier.

⁵⁶⁹ *Deset let Republiky Československé*, Volume II, p. 660 («*Nouzová akce tohoto rázu setkala se splným pochopením samosprávných korporací, které ochotně přinášely velké finanční oběti, zvláště když tím namnoze docházely splnění dávné tužby obyvatelstva po zřízení silničních spojení s okolními městy, stanicemi drah nebo se státními a okresními silnicemi. Tímto způsobem byl v době 10tiletého trvání ČSR státem podporován a samosprávnými korporacemi také vystavěn velký počet nouzových staveb silničních, jichž prováděním bylo velmi účinně členo místní nezaměstnanosti.* »)

2. La « nationalisation » des routes non étatiques.

Rappelons ici, que le terme « nationalisation » signifie dans le contexte des infrastructures routières le transfert de compétences (entretien, construction) d'une unité administrative inférieure vers l'État. L'impulsion pour cette réforme organisationnelle fut donnée à la fois « d'en haut » (du Ministère des Travaux publics, MTP) et « d'en bas » (des collectivités territoriales autonomes, CT). Tout le monde sembla dans un premier temps s'accorder pour que l'État s'engage davantage dans l'entretien et la construction routière. Si les raisons de l'État semblaient évidentes – l'extension du réseau principal et sa standardisation, la coordination des réseaux routier et ferroviaire, les intérêts stratégiques, en un mot un meilleur contrôle des territoires grâce au renforcement de la centralisation – celles des collectivités territoriales ne le furent pas moins. En effet, elles étaient surendettées et bien contentes de se débarrasser de ce lourd fardeau financier tout en espérant que l'action étatique améliorerait considérablement les routes qui se trouvaient en piteux état juste après la guerre. L'appel lancé par le Ministère des Travaux publics⁵⁷⁰ pour connaître le point de vue des « cercles » dans les pays tchèques sur la question remonta le 3 décembre 1921 au ministère avec le résultat suivant :

- en Bohême : on proposait de nationaliser 130 tronçons situés dans 184 cercles (sur un total de 215) d'une longueur totale de 4 096 km environ ;
- en Moravie : le chiffre total fut de 1 545,3 km et
- en Silésie : 254 km⁵⁷¹.

Selon cette même source, on apprend que le choix en faveur de la « nationalisation » suivait les critères suivants :

- La fréquence d'utilisation constatée lors des observations (comptages de véhicules).
- L'utilisation des routes par les lignes de bus du Ministère des Postes et télécommunications (pour cela, on avait consulté le Ministère des PTT à la fois sur l'usage présent et sur les plans de lignes à venir).

⁵⁷⁰ Il s'agit de la circulaire n° 4162/XI-21 du 31 janvier 1921. C'est une enquête envoyée aux collectivités territoriales et aux Ministères des PTT et de la Défense pour désigner des routes susceptibles d'être nationalisées.

⁵⁷¹ V. Půlpán, *Sestátnění silnic neerárních* (La nationalisation des routes), In : *Silniční obzor*, 2/1922, pp. 17-22 et 3/1922, pp. 33-36.

- La création d'un véritable réseau de routes « étatiques » en complétant le réseau existant par des tronçons manquants.
- La répartition « égale » (proportionnelle à la population et à la superficie) entre les différents « pays » et « cercles ». On utilisait l'argument républicain de l'égalité pour montrer que les différentes parties de la république seraient traitées de la même façon. De plus, on mit en avant le geste de générosité de l'État envers les localités dépourvues de connexion ferroviaire en usant du discours que l'on connaît bien à propos de nouvelles lignes de chemins de fer : les routes « d'État » étaient censées « désenclaver » et apporter « bonheur et bien-être » aux régions qu'elles traversaient.
- L'harmonisation du réseau de transport en nationalisant des axes importants, notamment ceux perpendiculaires aux lignes de chemins de fer, afin d'augmenter l'attractivité des gares. Ce point concernait plus particulièrement Prague, dont on espérait soulager l'encombrement en créant des « cercles concentriques » autour de l'agglomération tout en privilégiant le transport ferroviaire pour sa desserte⁵⁷².

Suite à cette enquête, le MTP élaborait un plan de « nationalisation » qui devait être déployé sur une dizaine d'années. Le Ministère organisa dans ses locaux le 14 mars 1922 une consultation de tous les organismes concernés, en particulier des représentants des Ministères de la Défense, des Postes et Télécommunications, des Chemins de fer ; des représentants des administrations politiques des « pays » (Bohême, Moravie, Silésie) et des « cercles » ; de l'*Académie de travail de Masaryk* et de l'*Union des cantonniers tchécoslovaques*. Tous ces organismes prirent connaissance des plans de « nationalisation », mais aussi des difficultés financières de l'État qui remettaient leur application à une date non déterminée. On présenta alors la consultation comme une étape préalable nécessaire à la réalisation de cette vaste opération que l'on espérait néanmoins proche. Le représentant du ministre des Finances, sollicité pour donner un avis sur la faisabilité du projet, avait souligné que dans l'immédiat, l'État était engagé dans d'autres dépenses d'envergure (dépenses sociales liées aux conséquences de la guerre – invalidité, veuvage, chômage ; chantiers de bâtiments publics,

⁵⁷² En devant capitale nationale, Prague eut accès non seulement au statut, mais aussi aux problèmes, en l'occurrence de circulation, qui y sont liés. La question de contournement routier fut donc mise sur la table dès les années 1920, mais n'atteignit réellement l'actualité qu'au moment de la discussion de la « tangente » autoroutière, soit de contournement autoroutier de la ville, projeté par les ingénieurs tchécoslovaques, puis allemands entre 1935 et 1942. Remisé pendant la guerre et les années du régime communiste, le premier cercle autoroutier autour de Prague est (en 2007) sur le point d'être complété. À propos de Paris, cf. l'ouvrage de M. Flonneau, *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette Littératures, Paris, 2005, 348 p.

construction ferroviaire, électrification du pays) et que l'avantage du plan de « nationalisation » des routes était de pouvoir être réalisé de manière souple.

Les statistiques publiées à l'occasion de la consultation montrent les écarts entre les longueurs kilométriques dans les différents pays composant la ČSR. Trois critères cumulatifs étaient utilisés : la surface du pays (et donc la longueur des « routes d'État »⁵⁷³ au km²), la densité de la population (et donc la longueur kilométrique rapportée aux 100 000 habitants) et la richesse des populations calculée à partir des taxes directes (la longueur kilométrique rapportée à 1 000 Kč). Voici le tableau :⁵⁷⁴

Tableau n°27 : Routes nationales en 1921

	Longueur des routes nationales en 1921 [km]	Densité des RN sur 100 km ² [km]	Longueur des RN pour 100 000 hab. [en km]	Richesse des populations [km / 1000 Kč de taxes directes]
Bohême	4 390.112	8.45	65.86	0.95
Moravie	1 057.775	4.76	39.75	0.5
Silésie	423.163	8.22	63.06	1.35
Slovaquie	1 990.320	3.53	68.62*	
Russie subc.	545.466	3.7	90.83*	

Source : *Silniční obzor* n° 2/1922, p. 19.

* Calcul personnel, car dans l'original donnée manquante

Ces chiffres démontrent un clivage général ouest-est, mais dans la partie occidentale de la ČSR une place particulière était occupée par la Silésie qui possédait un réseau de routes nationales particulièrement étoffé. Ceci était dû à une haute densité de peuplement, un degré d'industrialisation très élevé conjugués à une superficie relativement petite. C'est pour cette raison d'ailleurs que l'on fusionna la Silésie avec la Moravie lors de la réforme administrative de 1928 pour créer le pays « Moravo-Silézien » (*Země Moravskoslezská*).

⁵⁷³ On utilisera dans ce paragraphe les termes « route d'État » et « route nationale » comme synonyme. Plus tard dans notre travail, le terme « Route Nationale » émerge à nouveau dans un contexte différent. Il désignera, avec les deux majuscules, le projet de la première autoroute tchécoslovaque, considérée comme une œuvre *nationale*, d'où son nom.

⁵⁷⁴ Les données manquantes témoignent d'un retard statistique pour les territoires de l'Est de la Tchécoslovaquie. En 1921/1922, certaines données n'étaient pas encore disponibles.

Le plan prévoyait l'extension du réseau des routes nationales de manière suivante :

Tableau n°28 : Routes nationales – projet d'extension du réseau

	Longueur des routes nationales en 1921 [km]	Longueur des RN envisagée par le plan [en km]	Longueur des autres routes [en km]
Bohême	4 390.112	6 545	26 820
Moravie	1 057.775	2 800	10 658
Silésie	423.163	649	1 679

Source. *Silniční obzor* n° 2/1922, p.19 et n° 3/1922 p. 35.

« Incamération »⁵⁷⁵ – « Excamération » : que faire ?

À l'occasion de l'enquête, une solution originale à la question de la gestion du réseau routier fut proposée par le *Centre des comités routiers en Moravie (Ústředí silničních výborů na Moravě)*⁵⁷⁶. Nous avons vu (cf. le tableau ci-dessus) que la Moravie était le « pays » proportionnellement le moins bien pourvu en routes « nationales », anciennement « impériales ». Elle possédait en 1921 1 057,775 km de RN sur un total de 13 500 km de routes environ, soit 7,8% du réseau. Le comité suggérait dans sa lettre du 27 novembre 1921 non pas de *nationaliser* davantage, mais de *dénationaliser* le réseau d'État. Ses auteurs tentèrent de démontrer qu'en fait, le transfert des compétences aux collectivités territoriales, à commencer par les « pays » avait de nombreux avantages. Il permettait tout d'abord de simplifier la gestion en supprimant un échelon hiérarchique (celui de l'État). Ensuite, selon les auteurs de la proposition, il la rendait moins chère, car les salaires des cantonniers et le prix des matériaux pratiqués sur le réseau d'État étaient supérieurs aux prix sur le reste du réseau et tiraient par là même l'ensemble des frais vers le haut⁵⁷⁷. Ensuite, il supprimait aussi

⁵⁷⁵ « Incamération » étant synonyme de « nationalisation » ; « excamération » celui de « dénationalisation ».

⁵⁷⁶ Cité par V. Půlpán In : *Silniční obzor*, n° 3/1922, p. 33.

⁵⁷⁷ Lorsque, en 1927, on débat du projet de loi sur le Fonds routier, censé résoudre la question du financement des travaux sur les routes, le rapporteur du projet au Sénat, Sehnal, donna un exemple intéressant sur les différences de gestion entre les routes « d'État » et des « cercles ». Il démontrait, chiffres pour l'année 1923 à l'appui, que le rapport dépenses en personnel/dépenses en matériaux y était inversé, que l'on payait pour le même budget les cantonniers étatiques presque deux fois plus chers tout en mettant à leur disposition (en valeur) la moitié moins de matériaux. Le député Bečák comparait à son tour les dépenses d'entretien des routes « d'État », des « pays » et des « cercles ». À partir des chiffres qu'il fournit, nous pouvons établir les dépenses

le double contrôle des travaux de construction et de la surveillance technique du réseau par les ingénieurs d'État et des « pays ». Enfin, on insistait sur l'argument de la proximité et de la meilleure connaissance des besoins pour apporter des solutions adéquates aux problèmes locaux et supprimer les inégalités entre les localités.

Un point de vue identique avait déjà été présenté au public dans le premier numéro de la revue *Silniční obzor*. Il fut défendu par l'ingénieur Matěj, employé par le « pays » morave dans la construction routière⁵⁷⁸. Homme de terrain, il y donnait une vue nuancée de l'utilité de nationaliser le réseau routier, se prononçant plutôt contre, car l'action qui avait été commencée en Moravie déjà à l'époque austro-hongroise (nationalisation de la route Hodonín-Lipník et Brno-Třebíč-Telč-J. Hradec), montrait des résultats médiocres, l'état de ces routes étant plutôt déplorable. De plus, il attirait à nouveau l'attention sur les salaires des cantonniers qu'il jugeait trop élevés et sur les prix payés par l'administration centrale pour toutes les fournitures et les matériaux ce qui obligeait les gouvernements locaux à dépenser

d'entretien d'un kilomètre de routes respectivement à 14,60 Kč pour les routes « d'État », 14,90 pour les routes des « pays » et seulement 4,0 Kč pour celles des « cercles » !

Voir le débat au Sénat n° 090/1927 (*Zpravodaj sen. Sehnal* : « *Vážený senáte, budiž mi dovoleno, abych se dotknul některých věcí, které zde byly vytykány. Předně p. kol. Pichl dotknul se otázky hospodaření na silnicích a otázky cestářské. Je sice pravda, že otázky cestářů nejsou všude jednotné a snad někde i nedosti správně vyřešeny, ale v celku je jedno jisto, že pokud se týče cestářů státních, jsou zabezpečeni velmi dobře, ba naopak, řekl bych, že mají určité veliké nadprávi. A právě je viděti z rozpočtů silničních různých okresů nejlépe, jakým způsobem zatěžují hospodaření silniční správy státní. Mám zde náhodou rozpočet z r. 1923, kde určitý obvod - a řeknu přímo, kterého se to týká, je to obvod státní správy silniční v Poděbradech - spravuje okrouhle asi přes 160 km silnic a r. 1923 měl 1.100.000 Kč v rozpočtu. Osobních nákladů z toho bylo 700.000, čili 63²/₃%, věcných nákladů 400.000, tedy 36¹/₃%. U okresů je to ovšem něco jiného. Okresy hospodaří opačným způsobem. Tak okres novobydžovský r. 1923 měl ve správě více než 180 km a měl v rozpočtu 1.100.000 Kč, z toho připadalo na věcné náklady 850.000 Kč, čili okrouhle 77% a na osobní náklady 250.000 Kč, tedy asi 23%. V celku připadá z nákladu u státních silnic dnes - poněvadž se to od r. 1923 o něco zmenšilo - průměrně asi 50% na náklady věcné a 50% na režii osobní a u okresů se to pohybuje od 20 do 25% na náklady osobní a od 76 do 80% na náklady věcné. ») et au Parlement, débat n° 099/1927, député Bečák, rapporteur du projet de loi (« *A je zajímavé, porovnáme-li při této příležitosti náklady spojené s údržbou silnic k běžným kilometrům spravovaných silnic, z čeho vysvítá, že r. 1927 v rozpočtech státních a samosprávných korporací je preliminováno na údržbu 8500 km státních silnic 123,876.132 Kč, na údržbu silnic zemských a župních celkem 6789 km 101,332.270 Kč a na údržbu silnic okresních v délce 43.100 km pouze 173,009.607 Kč. Z toho je patrné, že údržba a správa silnic, nacházejících se ve správě státní a zemské, je enormně dražší a nákladnější než správa a údržba silnic ve správě okresní. »)**

⁵⁷⁸ Cf. *Silniční obzor* n°1/1922: Ing. Karel Matěj, zemský vrch. stav. rada, Brno, *K otázce inkamemrace okresních silnic* (Sur la question de l'incamération des routes des « cercles »).

plus pour leurs propres routes. Il en avait conclu qu'étant donné que la Moravie possédait en 1920 1 035,7 km de routes « d'État » contre 10 783,5 km de routes des « cercles », et que le souhait exprimé, était d'unifier le réseau, « il vaudrait mieux non pas nationaliser les 10 000 km, mais au contraire « dénationaliser » les 1 000.... »⁵⁷⁹

Il démontrait ensuite s'appuyant sur des dépenses pour l'entretien des routes engagées en 1913/1914 que les services des « cercles » travaillaient 30% moins cher que les services centraux d'État. Il conseillait donc : « Il n'est pas dans l'intérêt de l'État de venir perturber cette situation, tout au contraire, il est dans l'intérêt des contribuables de puiser dans les expériences acquises par l'administration routière autonome et réfléchir non pas comment adapter l'administration autonome à l'État, mais plutôt comment réformer l'État dans l'esprit de l'administration autonome. »⁵⁸⁰ De fait, il était persuadé que la cause des dépenses exagérées tenait à l'organisation de cette administration : « ... en Moravie ce sont uniquement des bureaucrates qui décident dans les questions de l'entretien et de la construction des routes « d'État », alors qu'en ce qui concerne les routes des « cercles », ce sont des élus sous le contrôle du comité du « pays » et de ses techniciens-spécialistes ... »⁵⁸¹.

Même si l'idée de « nationaliser » le réseau routier (principal) ne fut jamais abandonnée, sa réalisation fut cependant pour des raisons financières de plus en plus étalée dans la durée. On put lire p. e. en 1934 que les travaux sur trois routes importantes situées entre la Moravie et la Slovaquie⁵⁸² étaient programmés sur 4-5 ans, mais que la vitesse des travaux dépendait beaucoup de l'attitude et de la bonne volonté des collectivités territoriales⁵⁸³. Malgré les subventions qu'il accordait, l'État semblait ainsi ne pas contrôler

⁵⁷⁹ Ibid. Les chiffres cités ici par Matěj diffèrent légèrement de ceux, cités par Půlpán.

⁵⁸⁰ Ibid. (« *Není v zájmu státního hospodaření zasahovati rušivě do tohoto poměru, ba naopak jest v eminentním zájmu poplatnictva těžiti ze zkušeností nabytých v autonomní správě silniční a uvažovati nikoliv o tom, jak přispůsobovati autonomní správu silniční správě státní, nýbrž jak zreformovati správu státní v duchu správy autonomní.* »)

⁵⁸¹ Ibid. (« ... na Moravě o záležitostech stavby a udržování silnic st. rozhodují v rámci povolených úvěrů pouze úředníci, kdežto o otázkách stavby a udržování okr. silnic rozhodují volení zástupci lidu pod kontrolou zem. výboru a za součinnosti odborných technických sil, ustanovených u tak zv. oddělení zem. stavebního úřadu, s výslovným určením býti silni. výborům v techn. záležitostech siln. radou i skutkem nápomocnými. »)

⁵⁸² 1. Brno-Rajhrad-Židlochovice-Břeclava-Lanžhot-frontière slovaque-Bratislava; 2. Brno-Slavkov-Bučovice-Koryčany-Buchovice-Uh. Hrad.-Uhr. Brod-Starý Hrozenkov-frontière slovaque-Trenčín; 3. Mor. Meziříčí-Rožnava-Soláň-Karlovice-frontière slovaque-Makov-Žilina.

⁵⁸³ *Letošní silniční práce*, in : Auto 4/1934 p. 135.

complètement la progression des travaux d'une part et son plan d'unification de réseau de routes « étatiques » d'autre part. La remise en bon état des routes était en effet la condition préalable à la nationalisation.

L'ingénieur Hloušek cita dans son essai « Sur les devoirs les plus importants de notre économie routière »⁵⁸⁴ trois raisons qui, malgré la bonne volonté du MTP empêchèrent jusqu'en 1935 (le moment où il l'écrivait) l'application du programme de l'incamération. D'après lui, le programme formulé en 1929 (il s'agissait en réalité d'un programme de 1922 modifié) par le MTP était trop ambitieux. Il proposa alors de revoir à la baisse la longueur kilométrique à nationaliser, respectivement de recourir à un subterfuge en divisant en deux catégories les routes prévues par ce plan ; celles de la première catégorie (les plus importantes) seraient nationalisées immédiatement, celles de la seconde transférées aux « pays », mais gérées par les services d'État en attendant leur nationalisation. Ensuite, il préconisa l'assouplissement de la règle selon laquelle les « cercles » devaient d'abord remettre les routes en état avant que celles-ci ne puissent être nationalisées. Enfin Hloušek pointa du doigt un détail pratique, qui pouvait cependant créer des déséquilibres dans la réalisation des travaux et par là retarder la procédure de nationalisation, celle de l'inégale répartition des richesses entre les « cercles ». En effet, les routes qui traversaient plusieurs « cercles » n'étaient pas forcément rénovées en même temps sur leurs différents tronçons. Cela dépendait des subventions étatiques (surtout en provenance du *Fonds routier*) qui, à leur tour, dépendaient de la capacité des « cercles » à payer leur part. Étant donné qu'un certain nombre de « cercles » était dans l'incapacité de payer leur part de la facture, ils ne recevaient pas de dotations et ne pouvaient guère garantir la rénovation du tronçon dont ils avaient la charge. A ce « cercle vicieux », Hloušek proposa le triple remède : coordination des travaux entre les « cercles », subvention plus généreuse de l'État (du moins pour les routes les plus importantes) et nationalisation sans délai à la fin des travaux.

Malgré la critique et les tentatives de réforme les choses évoluèrent peu dans la durée. En 1936, Ing. Našinec employé par la Bohême et membre du *Conseil routier national (Státní silniční rada)* put encore écrire dans *Silniční obzor* : « Il faut remarquer le fait que l'on a subventionné davantage des routes non-prévues à l'incamération ... Ce faisant, nous n'arriverons que difficilement à une nationalisation rapide... Il faut donc absolument faire en

⁵⁸⁴ Hloušek A., Ing., *O nejnaléhavějších úkolech našeho silničního hospodářství (Sur les questions les plus urgentes de notre économie routière)*, 6. svazek odborné knihovny AKRČS, Praha, 1935, 16 p.

sorte que la procédure d'autorisation et les demandes de subvention touchent en premier lieu, sinon uniquement, les routes destinées à l'incamération. »⁵⁸⁵

Pourtant ces propos semblèrent contredits par G. Hermann, l'autre éminent spécialiste des travaux routier du MTP, qui déclara en 1929 dans son bilan de deux années d'existence du *Fonds routier* que « des dotations particulièrement importantes sont allouées pour la remise en état de ces routes qui sont intégrées dans le programme d'incamération. »⁵⁸⁶ Il reconnaissait cependant que l'action d'incamération n'avait pas très avancé depuis 1919 et que le Ministère avait été contraint de réajuster le programme initial en concertation avec les CT concernées. Il nomma aussi la véritable contrainte qui avait empêché de passer à la seconde étape, c'est-à-dire la reprise des routes aménagées en gestion étatique : « tant qu'il n'est pas possible d'augmenter la dotation pour l'entretien des routes, au sein du budget de l'État. »⁵⁸⁷ En voie de conséquence, ce n'était ni le mauvais état initial des routes, ni l'insuffisance des travaux cofinancés par le *Fonds routier* et les CT, mais tout simplement la faiblesse du budget du MTP réservé à l'entretien ordinaire des routes qui empêchait leur incamération. Il décrivait ainsi un *second* « cercle vicieux » : Étant donné qu'une route (d'un « cercle » par exemple) fraîchement rénovée et correspondant donc au critère *sine qua non* de l'incamération, n'était pas immédiatement incorporée dans le giron étatique (faute de crédits ministériels pour garantir son entretien), son état se détériorant rapidement, elle nécessitait dans deux ou trois années de nouveaux travaux - qu'il était par ailleurs de plus en plus difficile de justifier - quittant automatiquement la catégorie des routes potentiellement « incamérables »... Ce fut probablement dans ce dysfonctionnement qu'il faut chercher l'explication au problème de l'incamération. De fait, la séparation entre le *Fonds routier* d'une part et le budget ordinaire du MTP d'autre part, avec l'impossibilité, dictée par la loi,

⁵⁸⁵ In : SO 1/1936, Ing. F. Našinec, člen zemského zastupitelstva a státní siln. rady, *Silniční problémy Československa vzhledem k oblasti národohospodářského sboru jihočeského (Les problèmes routiers de la Tchécoslovaquie au regard de la région de l'Association économique de la Bohême du sud)*, Příloha I Věstníku SO, XV; 1936 ; p. 2.

⁵⁸⁶ « Zvláště vydatné příspěvky jsou povolovány na úpravu těch silnic, jež jsou pojaty do inkameračního programu... » In : G. Hermann, *Zpr. VST n° 23/1929 op. cit.* Il parle de 455 km de routes ainsi « préparées » à l'incamération en seulement deux ans de travaux (1927-1929).

⁵⁸⁷ « Inkamerační akce sama nepostoupila ještě do konečného stadia. Učinili jsme však letos značný krok kupředu tím, že jsme ve společných poradách projednali a znovu revidovali inkamerační program, jehož první etapu, totiž náležitě vybudování silnic k inkameraci určených, již nyní řešíme povolováním vydatných příspěvků. Druhou etapu t. j. vlastní převzetí upravených silnic do státní správy, nutno zatím odložit do té doby, až bude možno náležitě zvýšiti dotaci na udržování silnic, obsaženou ve státním rozpočtu. » Ibid.

« d'emprunter » l'argent d'un côté pour l'utiliser de l'autre, avait créé une impasse dans laquelle le fonctionnement de l'ensemble du système s'était durablement enlisé.

À la lecture des débats parlementaires à l'occasion du vote de la loi sur le *Fonds routier*, on note une certaine ambiguïté concernant l'incamération des routes. On *souhaitait* certes donner plus de moyens aux collectivités, mais on ne pouvait pas le faire. On leur promettait en revanche un soulagement partiel de leur réseau indirectement en attirant, grâce au financement du *Fonds routier*, une partie du trafic sur le réseau « d'État » ainsi rénové et directement en incamérant les axes les plus importants. Mais, comme le dit le rapporteur de la loi, le sénateur Sehnal, rejoignant ainsi l'analyse précitée de Matěj, « Il va falloir manier cette mesure [l'incamération] avec soin, car il est bien connu que la gestion des routes « d'État » est incomparablement plus chère que celle des « cercles »⁵⁸⁸. Sur ce sujet, il y eut certainement un tiraillement entre le Ministère de Finances et le Ministère de Travaux publics...

Une lecture régionale du problème.

Nous venons de voir un certain nombre d'incohérences de la politique routière tchécoslovaque. Il n'est donc pas étonnant de voir les choses avancer peu entre 1922, date à laquelle on avait exprimé pour la première fois la volonté de nationaliser et 1936 où la question était soulevée publiquement une fois de plus. Le problème, et le raisonnement que l'on avançait pour le résoudre, étaient identiques : « Tournons notre attention vers une autre catégorie de route, celle des routes départementales prévues pour la nationalisation. La république possède en tout 8 475 km de routes d'État, dont :

Bohême	4 423 km	sur	52 000 km ²	et	6 670 000 habitants
Moravie	1 485		26 700		3 335 000
Slovaquie	2 016		39 000		3 000 000
Russie subc.	551		12 700		606 000

Nous pouvons déduire de ces chiffres la répartition inégale du réseau routier. Le plus dense se trouve en Bohême ; en Moravie il manque plus de 700 km de routes d'État ; la

⁵⁸⁸ In : 090^e réunion du Sénat/1927 (« *Samosprávě uleviti se má také tím, že se postátní některé silnice, dosud ve správě okresní či župní se nalézající, které mají význam pro dálkovou dopravu. S tímto opatřením však bude nutno velmi obezřetně opatrně postupovati, poněvadž je s dostatek známo, že státní obhospodařování silnic je nepoměrně dražší než obhospodařování okresů.* »).

Slovaquie a de toute façon un système routier incomplet et les routes qui y existent, ne correspondent pas aux besoins de notre pays à cause de leur direction nord-sud. »⁵⁸⁹

Ces chiffres d'ensemble, par pays, reflètent mal la réalité d'un réseau, qui, pour être plus juste, aurait besoin d'un traitement régional. Ce fut précisément l'objectif de l'article (et, par ailleurs de tous les efforts du NSJ), que d'uniformiser le réseau routier tchécoslovaque en aplanissant les inégalités devenues « traditionnelles ». Les chiffres précités, rapportés à la fois à la surface du pays et au nombre d'habitants, font ressortir la Moravie, comme le pays le mieux pourvu en routes « d'État »⁵⁹⁰. La Bohême vient seulement après, mais il est vrai que, si l'on déduisait de la Bohême la région du sud, la plus rurale (précisément celle du NSJ), ce pays occuperait indiscutablement le premier rang. En revanche, la Slovaquie et la Russie subcarpatique n'étaient pas si mal loties, si l'on prend en considération leur relief, très montagneux sur toute la frange nord, la population, relativement peu nombreuse et majoritairement concentrée dans les vallées et dans le bassin sud slovaque et le faible degré de motorisation. La critique la plus juste cependant, concernait la *direction* des routes « d'État », qui, en effet, suivait, au même titre que le réseau ferroviaire, l'axe nord-sud selon l'ancienne orientation vers la capitale impériale de la Transleithanie, Budapest.

Si ensuite nous mettons en parallèle les chiffres de Půlpán (1922) et ceux de Našinec (1936), force est de constater que l'accroissement kilométrique du réseau des routes « d'État » était proche de zéro (Bohême + 33 km, Moravie + 5 km, Slovaquie + 26 km, Russie subc. + 5 km).

« Ces inégalités et ces insuffisances ont mené à l'élaboration du plan pour compléter le réseau, autrement dit à l'élaboration du programme d'incamération. » Voici donc

⁵⁸⁹ Cf. Našinec, *op. cit.* p. 1.

⁵⁹⁰ Il faudrait néanmoins nuancer, car tout le nord-est de la Moravie, région de moyenne montagne couverte de forêts, présentait de grandes enclaves sous-développées et dépourvues de bonnes routes. Le député Vahala attire l'attention des députés sur cette région dès 1923. (« *Posl. Vahala: « Slavná sněmovno! Používám příležitosti projednávání státního rozpočtu na r. 1924, abych jménem strany zaujal stanovisko jednak k celému rozpočtu, jednak k jednotlivým resortům... Ku rozpočtu ministerstva veř. prací bych si přál, by byl vzat zřetel na chudé horské okresy, by vydatnou pomocí umožnilo se jim vybudování nových silnic. Poukazuji na naše valašské okresy Rožnov, Val. Meziříčí, Vsetín a Frenštát, které nemají ani kilometr říšské silnice, zatím co bohaté průmyslové Ostravsko, Olomoucko má mnoho kilometrů státních silnic. Takové Rožnovsko má cesty těžkými řkami lesními rozbité, přírážky 400%, dosud ani válce nemají. Vysoké přírážky nestačí ani na krytí potřeb silnic dosavadních, na cestaře a cestmistry, na vybudování nových silnic už nic nezbývá. Na Vsetínsku, Meziříčsku a Frenštátsku není to o mnoho lepší. Bylo by na místě, aby státní správa převzala aspoň silnice hlavní, spojující okres s okresem, by se obyvatelstvu těchto chudých okresů aspoň trochu odlehčilo a aby ještě zbývající silnice od obce k obci mohly být vybudovány. ... »*) In : [228. schůze](#) 21 novembre 1923.

une relance, au début des années 1930, du programme de l'incorporation des routes des « cercles » (essentiellement en Bohême et en Moravie) et des « pays » (en Slovaquie et en Russie subc.). En effet, sur le plan financier rien n'avait changé pour les collectivités territoriales, de plus en plus endettées, se limitant, pour la plupart d'entre elles, à des travaux routiers d'entretien. Ainsi, par exemple, beaucoup de communes rurales ne possédaient toujours pas de « route » à proprement parler. Seul un chemin forestier ou rural les reliait au reste du réseau routier⁵⁹¹. La situation n'était guère meilleure au niveau des « cercles » dont l'endettement était chronique et, parfois, faramineux⁵⁹². Seuls les plus peuplés des « cercles » comprenant des agglomérations importantes ou des bassins industriels arrivaient à maintenir un certain équilibre financier⁵⁹³. La clé de voûte d'une refonte de la façon de gérer le réseau routier tchécoslovaque semblait donc bien être financière : « Je veux à la fin de mon raisonnement aborder quelques problèmes concernant les routes. Dernièrement, on nous a proposé toutes sortes de réformes, comme la nationalisation de l'ensemble du réseau routier, la construction et l'entretien par une société mixte dans laquelle l'État et les collectivités territoriales auraient une participation décisive. Je pense que ces propositions démontrent que

⁵⁹¹ « On a fait en 1930 un relevé statistique pour l'action routière du pays [de Bohême] et constaté que nous avons en Bohême 1 875 villages qui nécessitent 2 964 km de routes départementales afin d'être reliés au réseau routier. Il est à remarquer que dans la région du NSJ, qui couvre 1/3 de la Bohême, compte 1 123 villages et 1 503 km de routes, ce qui signifie que 2/3 de villages à relier au réseau routier et la moitié d'ouvrages nécessaires se trouve dans notre région, alors que nous ne représentons qu'un tiers de notre pays. Cela montre bien que nous avons besoin de cette action plus que les autres parties de la Bohême. » In : Našinec, *op. cit.* p. 1. Un autre aperçu de villages et hameaux sans raccordement routier nous est fourni en 1937 par Jirounek (In : SO 2/1937, Ing. B. Jirounek, *Podpůrná činnost země České v silničním hospodářství (Soupis obcí a osad bez silničního spojení v Čechách v r. 1937)*). Les chiffres, pourtant également pour la Bohême, ne concordent pas. Jirounek trouve moins de villages (1 169), mais plus de longueur kilométrique de routes à construire (3 504 km de routes des cercles + 261 km de routes communales = 3 765 km au total). Cf. tableau complet en Annexe.

⁵⁹² Našinec donna une information intéressante sur l'endettement des cercles : « En 1933 les dettes des cercles représentaient 1 660 261 417 Kč dont en Bohême 1 377 451 348 Kč. » Il parle en même temps d'une proposition de loi visant leur désendettement. Quant à lui, le député allemand Schubert, estime qu'un quart des dettes des communes est dû aux travaux routiers. Cf. débat parl. n° 115/1931.

⁵⁹³ Lors du débat parlementaire n° 366 le jeudi 28 mars 1935, le député Stanislav cite dans son discours sur « les mesures financières dans le domaine des collectivités territoriales » une petite ville type de 5 000 habitants en donnant les détails de toutes les charges que les gouvernements successifs avaient ajoutées depuis 1918 et sous lesquelles la collectivité croulait, notamment : les frais pour les écoles, la police, la construction routière, les organismes de bienfaisance (« *Bylo by nutno, aby konečně stát sám převzal věčné náklady, především na školství obecné, dále, aby převzal policii bezpečnostní a polní, policii zdravotní a mravnostní, stavby a udržování silnic, správu chudinskou a ústavy dobročinné...* »).

quelque chose ne va pas ... mais je suis persuadé que nous n'obtiendrons rien en changeant la forme d'organisation, en revanche, si nous avons assez de moyens à notre disposition, le système actuel suffira parfaitement. »⁵⁹⁴

Našinec conclut l'exposé en résumant ses propos en sept points :

1. Construire rapidement des raccordements au réseau routier de tous les villages afin de leur permettre de « participer à la vie économique ».
2. Attribuer les subventions nationales de préférence aux routes à longue distance pour accélérer la procédure d'incamération.
3. Compléter le programme de l'incamération afin d'aplanir les écarts régionaux.
4. Donner à NSJ les moyens qu'il méritait.
5. Aménager le *Fonds routier* de façon à financer l'entretien même de routes non-étatiques.
6. Faire une nouvelle loi sur les routes (afin d'homogénéiser la situation à l'Est et à l'Ouest).
7. Assainir les finances des collectivités territoriales, afin qu'elles puissent soutenir le futur développement des communications⁵⁹⁵.

À l'occasion des débats sur l'amendement de la loi sur le *Fonds routier*, le problème des inégalités régionales et de la nationalisation des routes en Slovaquie (et en Moravie-Silésie) fut repris à nouveau. Le député slovaque Teplanský se prononçait d'une part en faveur de l'amélioration du sort des routes « d'État », mais rappelait d'autre part les insuffisances en ce qui concerne le financement des autres routes: « ... Je constate, que l'on maltraite les « pays » moravo-silésien et slovaque, car le budget du « pays » Bohême prévoit pour le soutien de routes non-étatique une part de 3%, du « pays » Moravie-Silésie 7% et de la Slovaquie 52%. Je me permets d'insister là-dessus en tant que bon patriote qui voudrait que les inégalités économiques s'amenuisent. Quand nous dépensons en Slovaquie 52% de moyens financiers pour l'entretien de routes non-étatiques, il est évident que la Slovaquie ne pourra pas remplir les tâches culturelles, économiques et sociales de notre temps. C'est pourquoi, en tant que rapporteur de la Commission budgétaire, j'appelle une réparation, je demande à ce qu'on aide

⁵⁹⁴ Našinec *op. cit.*, p. 3.

⁵⁹⁵ Voir aussi SO 11/1932, A. Závodník, *Sanace financí samosprávných svazků* (L'assainissement des finances des collectivités autonomes) où l'incamération de routes départementales fut proposée comme l'un des moyens pour assainir les finances des diverses collectivités territoriales (surtout des cercles).

le « pays » slovaque de sorte à faire passer 2 000 km de ses routes en gestion de l'État, routes pour lesquelles la Slovaquie doit dépenser 20 millions Kč annuellement.⁵⁹⁶ »

Un autre député slovaque, Pružinský s'étonna du fait que le financement des routes soit réglé avant la réorganisation et l'unification de la gestion. Il pointa du doigt trois problèmes clés : la répartition des rôles entre l'État et les collectivités (dont l'incamération des routes des « pays » et la transformation des routes « vicinales » en routes des « cercles »), la rationalisation de la gestion publique et l'unification des lois sur les routes⁵⁹⁷. La totalité de ces mesures aurait été, d'après lui, surtout bénéfique pour la Slovaquie.

L'incamération des routes avec un nouveau planning prévisionnel fut également mentionnée par le député Košek, membre, pour le Parti populaire (L), de la coalition gouvernementale. Il prévoyait, grâce aux nouveaux crédits en faveur de la reconstruction des routes « d'État » l'achèvement du réseau en cinq ans (en 1936) de sorte que l'on puisse « procéder à l'intensification des travaux de reconstruction et à l'incamération des routes non-étatiques, ce qui soulagera considérablement les frais des « cercles »⁵⁹⁸.

Les deux cartes que nous présentons ci-après donnent dès 1929, la seconde année de l'existence du Fonds routier, une idée de l'écart de traitement entre les routes « d'État » et les

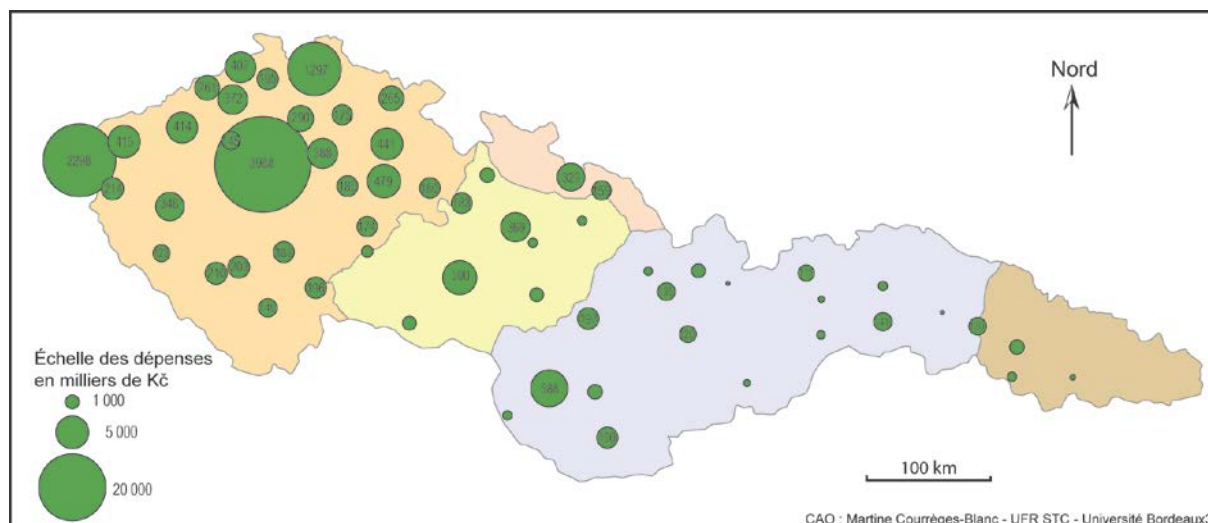
⁵⁹⁶ Débat parl. n° 115/1931 (« ... zdôrazňujem, že sa krivda robí zemi Moravskosliezskej a Slovenskej, lebo z celkového rozpočtu zemskeho v Čechách dávate na podporu neštátnych silníc 3%, v zemi Moravskosliezskej 7% a na Slovensku 52%. Ja si to tuná dovoľím za to zdôrazniť, lebo ako dobrému vlastencovi ide mi o to, aby sa rozdiely hospodárske urovnali. Keď na Slovensku dávame z vlastných finančných prostriedkov 52% na udržiavanie silníc neštátnych, tak je zrejmé, že kultúrne, hospodárske a sociálne úkoly dnešnej doby Slovensko nebude môcť plniť. Preto ako zpravodaj rozpočtového výboru volám po náprave a žiadam, aby sa Slovenskej zemi pomohlo tým spôsobom, že by sa 2000 km ciest krajských prevzalo do štátnej správy, na ktoré Slovensko ročite musí vydávať z vlastných prostriedkov 20 mil. Kč. S týmto by sme zem Slovenskú odbremenili a pomohli by sme jej, aby tiež na ňu kladené úkoly mohla plniť. »).

⁵⁹⁷ Pružinský, In : réunion n° 115/1931 (« Správne by bolo bývalo, keby prv, než by sa bol tento návrh predostrel, sa boly riešily niektoré otázky. Tak rozdelenie úkolov medzi štátom a samosprávou, prípadne racionalizácia verejnej správy a na každý pád unifikácia cestovných zákonov. Dnes ohľadom ciest v historických zemiach sú platné staré rakúske zákony, na Slovensku staré uhorské, ktoré sú prevzaté z Francie. Táto rozličnosť je najvyšš škodlivá pre Slovensko, ponevác naše zákonodarstvo - najmä sa to vzťahuje na financie samosprávnych sväzkov - má vždy pred očima pomery historických zemí. Slovensko žiada unifikáciu cestových zákonov, najmä premenu vicinálnych ciest na okresné a inkameráciu krajských ciest. Prizvukujem, že tejto reforme rázu finančného mala predchádzať reforma rázu organizačného. »).

⁵⁹⁸ Košek, Ibid. (« Třeba též uvážití, že jakmile bude skončena rekonstrukční akce na státních silnicích, což se má státi v pěti letech, bude možno přikročiti i k intensivní rekonstrukční práci a k inkameraci nestátních silnic, čímž samosprávným okresům bude v jejich nákladech na silnice značně odlehčeno. »).

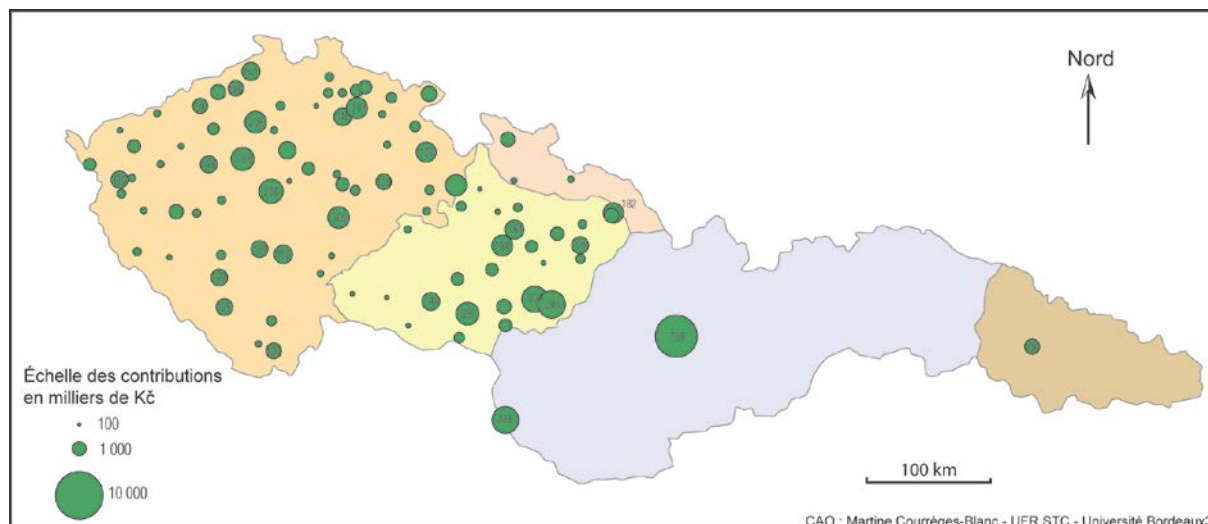
autres. Cet écart ne diminua pas par la suite malgré les discours politiques contraires et alimenta naturellement la polémique pour ou contre l'incamération.

Carte n° 17 : L'amélioration des routes étatiques en 1929 (*Zlepšení státních silnic ... 1929*)



Source : G. Hermann, *Obnova československých silnic. Dosavadní výsledky a budoucí postup (La rénovation des routes tchécoslovaques, les réalisations et les futurs procédés)*, Podle přednášky konané dne 22. listopadu 1929 ve Spolku čsl. Inženýrů, in : Zpr. VST n° 23/1929, p. 701.

Carte n°18 : La contribution du Fonds routier en 1929 à l'amélioration des routes non-étatiques (*Příspěvky silničního fondu v r. 1929 na zlepšení silnic nestátních*)



Source : G. Hermann, *Obnova československých silnic...*, op. cit., p. 707.

On peut y voir clairement la répartition géographique des investissements publics dans la construction routière en 1929. Certes, l'année 1929 n'était pas spécialement représentative

dans le long terme, mais il importe de noter le grand éclatement des subventions pour les routes non-étatiques (au point que l'on regroupait toutes les subventions en Slovaquie et en Russie subcarpatique en un seul « rond ». En revanche les sommes investies (cf. la légende sous la carte) et la concentration des dépenses sur des projets qui tenaient compte d'une répartition assez homogène sur le plan national (et tout à fait remarquablement pour la Bohême), constituaient des gages d'une bonne visibilité de l'action du MTP, et plus largement, du gouvernement.

3. La politique de constructions nouvelles : les grands projets de réseaux routiers et leur réalisation, entre utopie et réalité.

Nous avons rassemblé dans ce chapitre dans l'ordre chronologique de leur apparition cinq grands projets de réseau routier. Ils sont très représentatifs de trois tendances autant technologiques que politiques : redessiner un réseau national unificateur du pays, rééquilibrer les régions et ancrer la Tchécoslovaquie dans le réseau européen. Nous aurons donc à faire aux trois niveaux d'articulation géographique, le régional, le national et le supranational. Bien que de nombreux projets de développements locaux et subrégionaux existent⁵⁹⁹, ceux-ci n'entrent pas, pour des raisons évidentes de perspective dans notre champ de recherche. À partir des trois tendances évoquées, les projets ci-dessous reflètent bien l'esprit du temps, la vision du monde de ces ingénieurs, techniciens et spécialistes dans le domaine routier, qui furent, à leur façon, des philosophes de réseaux.

a) L'insertion du pays dans un « réseau européen » - le projet de l'*Automobile Club tchécoslovaque* (AKRČs).

Dans un article important⁶⁰⁰, car permettant de situer chronologiquement et thématiquement l'action de l'AKRČs au niveau international, A. Hloušek revint en 1925 sur

⁵⁹⁹ Comme le projet très élaboré du NSJ, voir : I. Beneš, *Dálková dopravní síť Československé republiky a československlá jižní automobilová dráha*, in : Jihočeská technická práce. Sborník SIA 1938, České Budějovice 1938 ou encore J. Stocký, Dr., *Jižní Čechy, Kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav*, Vydáno Národohospodářským sborem jihočeským u příležitosti návštěvy Jižních Čech panem prezidentem republiky Dr. E. Benešem v květnu 1937, Praha, 1937, 174 p. et enfin l'étude de J. Dvořák, *Dálková síť ...*, op. cit.

⁶⁰⁰ Hloušek A., *Mezinárodní silniční trati*, Zpr. VST n° 9/1925.

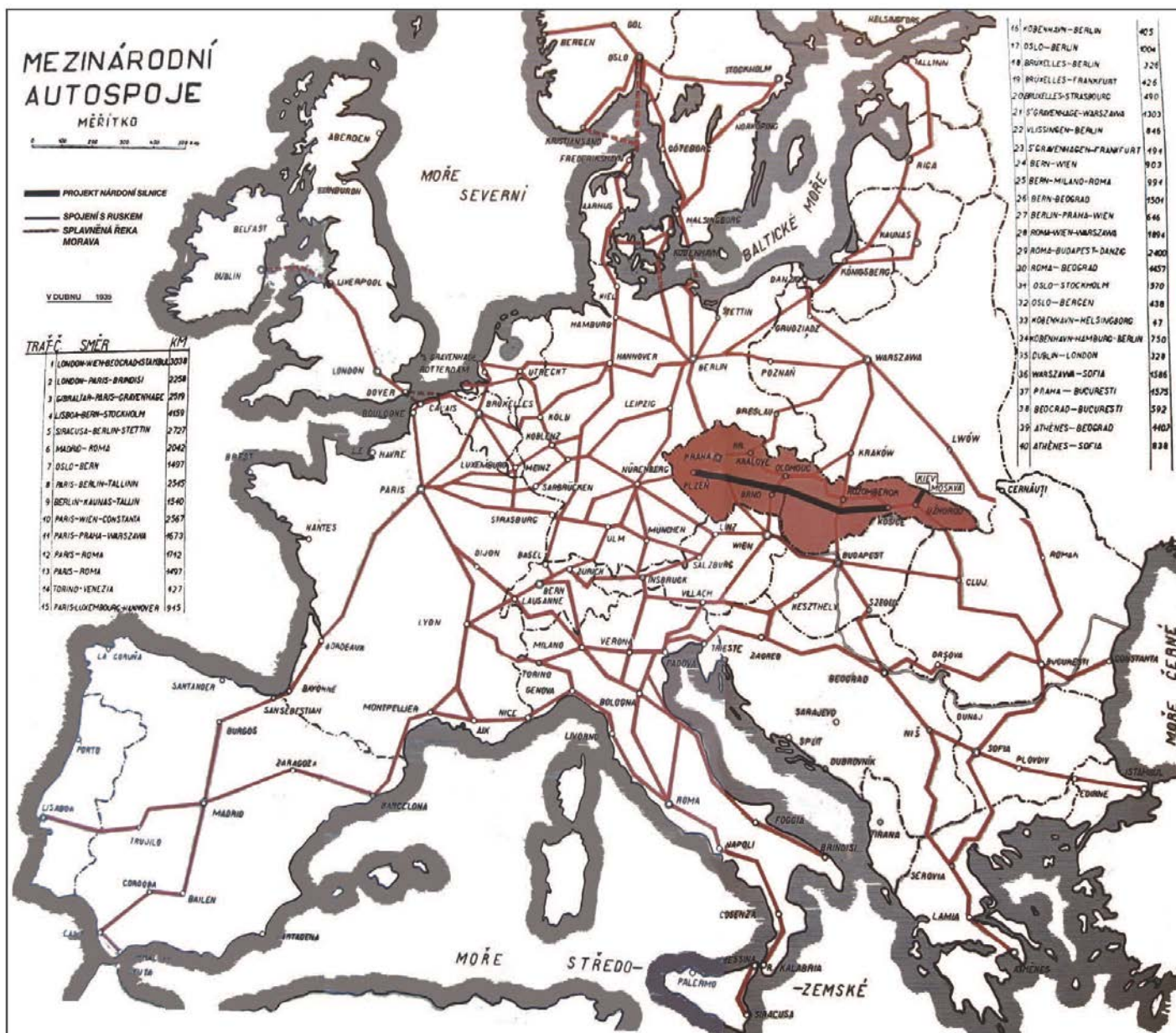
le problème de la signalétique des futures routes « internationales ». L'article démontre le rôle pionnier que *l'Automobile Club tchécoslovaque* avait joué dans la mise en place d'un premier réseau de routes « internationales » en Europe.

En effet, la première tentative de se pencher sur les questions du réseau routier « européen » fut entreprise en 1910 par la France et l'Angleterre (cf. le projet de route internationale Londres-Dieppe-Paris-Suisse), mais il fut interrompu comme beaucoup d'autres par la guerre. L'initiative fut relancée après la Grande Guerre, en 1921, lorsque les Français proposèrent au moment de la *Conférence sur le transport international*, réunie à l'initiative de *l'Automobile Club de France (ACF)* à Paris entre le 5 et le 12 octobre 1921, la création de routes « internationales ». « Il manquait [au projet] la proposition des tracés de ces routes et il fut donc impossible de continuer les débats. »⁶⁰¹ L'AKRČs se saisit alors de cette question et élaborait (faisant apparemment cavalier seul) un projet de réseau européen qu'il soumit l'année suivante à Londres (en décembre 1922) aux membres de *l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (AIACR)*. « La proposition [du réseau européen] fut accueillie chaleureusement et transmise au secrétariat pour que le projet soit affiné, si possible, jusqu'au prochain congrès. »⁶⁰² Le secrétariat se chargea ensuite d'adresser les propositions tchèque et française à tous ses membres pour expertise, puis élaborait à partir des réponses recueillies la proposition « finale » adoptée le 2 novembre 1923 par le plénum de l'AIACR. La Tchécoslovaquie comptait dans cette proposition 5 routes « internationales » (essentiellement « d'État ») d'une longueur totale de 1 080,5 km.

⁶⁰¹ Ibid. (« *Scházel však skutečný návrh směru těchto tratí, takže nebylo možno o věci dále jednati.* »)

⁶⁰² Ibid. (« *Autoklub RČS jako státu, který má pro svoji polohu ve středu Evropy značný zájem na zřízení takových tratí vypracoval první projekt udávající směry mezinárodních silnic; tím se dostalo návrhům na jejich zřízení určitého podkladu. Návrh autoklubu byl předložen v prosinci 1922 Mezinárodnímu sdružení uznávaných autoklubů (Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus). ... Návrh byl zasedáním vřele přijat a odkázán plněm kongresu sekretariátu s tím, aby projekt byl vypracován pokud možno do příštího kongresu. Čsl. a franc. návrh byl zaslán jednotlivým klubům k vyjádření, jak by síť mezinárodních tratí mohla být doplněna. Podle došlých odpovědí vypracoval sekretariát Asociace konečný návrh, který byl přijat v zasedání AIACR dne 2. listopadu 1923 ... »).*

Carte n°19 : Les liaisons automobiles internationales (*Mezinárodní autospoje*)



Source : Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajových*, 23 p., SO 5/1935.

Sur ce projet, il y avait cinq routes qui traversaient la ČSR numérotées selon l'AIACR dans son schéma des « quarante routes européennes à longue distance projetées » de façon suivante :

Route n° 11 : Paris-Prague-Breslau-Varsovie (Warszawa). Il s'agissait d'une route essentielle, car reliant la ČSR sur le chemin terrestre le plus court à son allié militaire le plus important, la France.

Route n° 27 : Berlin-Prague-Vienne (Wien). Il s'agissait là aussi d'une route essentielle qui, tout en soulignant l'importance de l'ancien couloir de circulation austro-hongrois, possédait de surcroît, grâce à son prolongement vers Bratislava, Budapest et Bucarest, une ouverture stratégique de premier ordre.

Route n° 28 : Rome-Vienne-Brno-Olomouc-Varsovie. C'était un tracé important, suivant l'un des couloirs austro-hongrois, censé drainer beaucoup de trafic de transit.

Route n° 29 : Rome-Budapest-Ružomberok-Danzig. Une route objectivement parlant sans aucune importance pour le schéma national, si ce n'est le prestige d'appartenir à un réseau supranational.

Route n° 37 : Prague-Užhorod-Bucarest. C'était une route essentielle sur le plan national, car parcourant le pays sur presque toute la longueur, mais sans aucun doute d'importance moindre pour le trafic international. On pourrait se demander si l'AKRČs n'avait pas usé de son initiative pour « placer » d'entrée cette route dans le schéma international au moment où les données statistiques pouvant démontrer l'importance (ou l'absence de l'importance) d'une route manquaient encore totalement. L'objectif était sans aucun doute de capter le trafic international sur le plus long parcours possible.

À regarder la carte dans son ensemble deux commentaires s'imposent : d'une part, le schéma évolua peu entre son adoption initiale en 1923 (schéma publié par Hloušek en 1925⁶⁰³) et 1938 (publié par Míša⁶⁰⁴). Le seul changement qui concernait la ČSR se trouvait dans le déplacement vers le sud de la **Route n° 37**⁶⁰⁵. D'autre part, la ČSR faisait partie du groupe de pays bien lotis par le schéma, car traversée par 5 axes sur 40 possibles. Au niveau de la densité de réseau, elle faisait figure de transition entre les espaces densément irrigués (Allemagne, Italie du nord, Belgique, l'Est français, Suisse, Autriche et ceux, à peine raccordés, l'Ouest français, la péninsule ibérique, les Balkans, l'Europe du nord, la Russie. Sur ce schéma, on voit nettement se dessiner deux « Europes routières », l'une au « centre » articulée autour de l'Allemagne et l'autre « périphérique ». L'AKRČs tira par ailleurs la motivation pour l'élaboration de son projet en 1922 du constat que la ČSR, étant « un État qui

⁶⁰³ Cf. Zpr. VST n° 9/1925, *op. cit.*

⁶⁰⁴ Cf. Ing. Karel Míša (min. rada u ministerstva veř. prací), *Dálková silnice Brno-Žilina*, předneseno na IV. řádné celostátní valné hromadě Čs. silniční společnosti v Praze dne 29. března 1938, Čsl. silniční společnost, Praha, 1938, 23 p.

⁶⁰⁵ Au lieu du tracé Praha-Hradec Králové-Olomouc-Ružomberok-Užhorod on propose le tracé Praha-Jihlava-Brno-Zlín-Ružomberok-Užhorod.

se place au centre de l'Europe, a un intérêt majeur à la mise en place de telles routes [européennes]. »⁶⁰⁶ Anticipant ainsi l'évolution du motorisme international, le club tchécoslovaque appliqua avec succès, semble-t-il, la politique du « fait accompli » au domaine routier...

b) Le rééquilibrage ouest-est : le projet des « quatre routes magistrales » du Ministère des Travaux publics⁶⁰⁷.

Nous avons vu les inégalités historiques des équipements en infrastructures entre les différentes parties de la Tchécoslovaquie. Dans l'immédiat après-guerre, il paraissait urgent d'y remédier en lançant de vastes opérations de « rééquilibrage », notamment entre l'est (les pays tchèques) et l'ouest (la Slovaquie et la Russie subcarpatique). Ce programme concernait également les routes et en priorité les routes « d'État ». La raison était double. D'une part, naturellement, il s'agissait de routes dont l'État avait l'entière responsabilité, pouvant ainsi déterminer directement où, quand et comment ces routes allaient être (re-)construites. D'autre part, on considérait que le réseau des routes « d'État » devait justement devenir *le* réseau national par excellence. En créant un réseau d'État équilibré et homogène, on souhaitait harmoniser en quelque sorte l'ensemble du territoire en permettant les voyages sur de longues distances sur des routes dimensionnées et équipées partout de la même manière. Il s'agit là de façon tout à fait classiquement républicaine d'un argumentaire égalitariste et normatif. Étant donné qu'en 1919 les plus grosses lacunes se trouvaient à « l'est », on élaborait, dans un premier temps, un plan de construction de réseau routier d'État pour cette partie de la république.

Dans l'élaboration du plan, plusieurs arguments majeurs, typiques pour la période de la « première » Tchécoslovaquie, jouèrent un rôle important :

- Le rattachement physique et symbolique des territoires de l'Est aux pays tchèques grâce à la rupture avec l'ancienne polarité austro-hongroise⁶⁰⁸.

⁶⁰⁶ Zpr. VST n° 9/1925, *op. cit.* (« Autoklub RČS jako státu, který má pro svoji polohu ve středu Evropy značný zájem na zřízení takových tratí ... »).

⁶⁰⁷ C'est un projet de désenclavement de la Slovaquie et de « rapprochement » avec les pays tchèques. Cf. Zprávy VST č. 22/1920, *Doplnění sítě státních silnic na Slovensku a v Podk. Rusi*, sděluje Ing. Leopold Veselý, vrch. stav. Rada.

- Les considérations stratégiques afin de faciliter les déplacements des armées selon l'axe ouest-est, éloigné des frontières.
- Les considérations économiques par le biais de la création de nouveaux liens régionaux et interrégionaux⁶⁰⁹.

En conséquence, ce plan fut élaboré par le MTP grâce à la contribution des Ministères de la Défense, des Postes, du Commerce et de l'Agriculture ; des représentants des pays morave et slovaque et d'autres parties qui furent tous réunis pour la première fois dans ce but le 13 septembre 1920⁶¹⁰. Son idée fondamentale se résumait en la construction de quatre axes transversaux suivant le tracé ouest-est (cf. la carte ci-dessous). Ces axes, appelés « magistraux », étaient composés d'une part de routes existantes, qui devaient être mises aux nouvelles normes, et, d'autre part, de jonctions nouvelles, à construire. On estimait la longueur totale de ce réseau à 2 838 km⁶¹¹. Après la réalisation de ce projet, la densité des routes « d'État » aurait augmenté en Slovaquie de 3,6 km/100 km² à 6,4 km/100 km², se rapprochant donc des 8,4 km/100 km² de la Bohême. Afin de financer les travaux, on imaginait un dispositif sollicitant les contributions des localités, voire d'entreprises (agricoles et industrielles) concernées, tout en reconnaissant que « Malheureusement, l'époque n'est guère appropriée pour de telles négociations, car les finances des communes ne leur permettent pas de s'engager de façon importante dans des dépenses routières. »⁶¹²

⁶⁰⁸ Ibid. (« *Jest všeobecně známo, že území Slovenska a Podk. Rusi byla v ohledu komunikací za bývalé maďarské vlády zanedbávána takže jejich síť silniční jest proti síti zemí českých mnohem řidší a neúplná....* »)

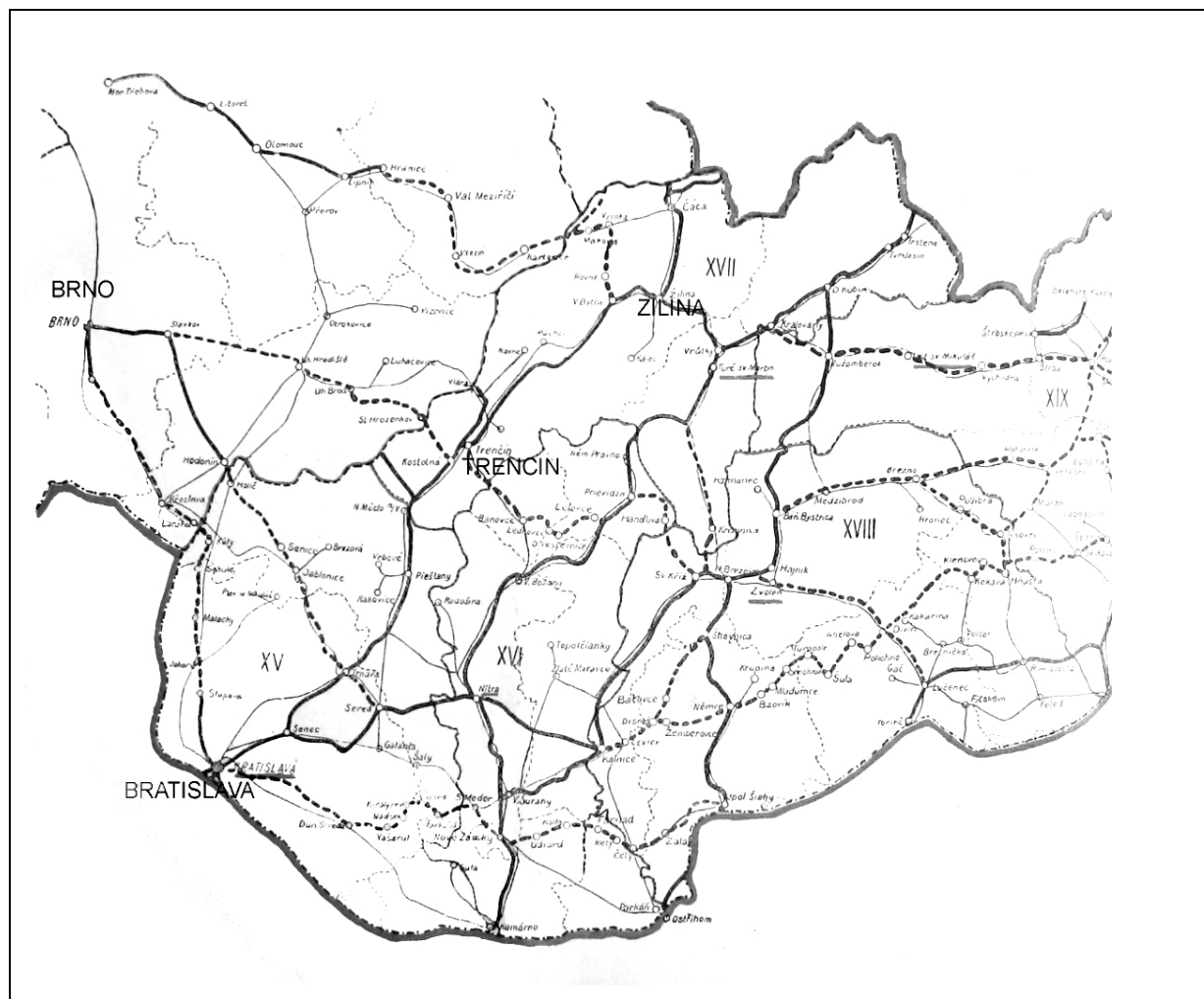
⁶⁰⁹ Cf. p. e.: « *Hlavní myšlenkou tohoto programu jest vybudování spojení příčných mezi dosavadními státními silnicemi jež sledují povětšinou směr od severu k jihu, aby každá případná obrana v budoucnu mohla býti cílevědomě provedena a aby oživil hospodářský ruch mezi jednotlivými okresy a župami.* » Ibid.

⁶¹⁰ « *K projednávání stavebního programu o doplnění sítě st. s. na Slov. a v Podk. R. konána byla dne 13. září 1920 u MVP porada, již se zúčastnili vedle zástupců řečeného min. zástupci M fin., MNO, MPTT, obchodu, zemědělství, ministerstva s plnou mocí pro správu Slovenska a referátu veř. prací v Bratislavě, dále zemské správy politické a zemského výboru v Brně. ...* »

⁶¹¹ Il serait composé de : 1 322 km de routes d'État existantes, mais rénovées pour l'occasion ; 1 268 km de routes de collectivités territoriales « nationalisées » et 248 km de constructions nouvelles. Pour le bilan de ce projet, se reporter au paragraphe : « Ing. K. Míša et les points de vue du Ministère des Travaux Publics et de la Société routière tchécoslovaque » *infra*.

⁶¹² Zpr. VST n° 22/1920 *op. cit.* (« *Bohužel, dnešní doba je pro takovátó jednání nepříznivá, poněvadž povážlivý stav obecních financí nedovoluje obcím exponovati se ve větší míře pro stavbu nových silnic.* »)

Carte n°20 : Le projet des quatre « magistrales » routières du MTP (les tronçons à construire sont représentés en pointillé)



Source : Ing. Leopold Veselý, *Doplňení sítě státních silnic na Slovensku a v Podk. Rusi* (Les compléments au réseau des routes d'État en Slovaquie et en Russie subcarpatique), in : *Zprávy VST* n° 22/1920.

La carte met en évidence la Slovaquie et la région limitrophe entre la Moravie et la Slovaquie. Les traits en gras représentent les routes « d'État » existantes et en pointillé le tracé des « 4 magistrales » en projet. On peut voir clairement l'orientation géographique ouest-est des axes en projet dont l'objectif principal était de compléter le réseau.

c) « Les autostrades traversantes (« canalisées ») » de l'ingénieur

Volenec⁶¹³

L'auteur de ce projet était directeur de l'administration chargée des constructions du « pays » Silésie dont le siège était à Opava. Il reproduisit dans son projet au nom curieux *Les autostrades traversantes (« canalisées »)* la proposition de l'*Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (AIACR)* datant de 1923⁶¹⁴ pour « résoudre [la question des] connexions automobiles internationales en Europe »⁶¹⁵ (voir la carte ci-après). Il souligna, et c'est un détail important, que dans le projet de l'AIACR « notre État ne pouvait, bien entendu, être ignoré, non seulement à cause de sa position centrale sur le continent européen, mais aussi pour son importance économique, ses beautés naturelles et ses monuments historiques. »⁶¹⁶ Ce discours résuma en une phrase tout ce que la Tchécoslovaquie voulait mettre en avant pour gagner et asseoir la reconnaissance internationale. Ce discours sur le réseau routier rejoignait entièrement celui sur les autres réseaux de transport. Dans tous les cas, on avait la « certitude » que la ČSR deviendrait après la Grande Guerre un pays de transit important. Comme ce travail tente de le démontrer, ces espoirs furent déçus.

Le projet de l'AIACR intégrait cinq axes internationaux majeurs traversant la Tchécoslovaquie que nous avons listés *supra* (routes n° 11, 27, 28, 29 et 37). Il est à remarquer que Volenec reprit entièrement le projet de l'AIACR sans le soumettre à aucune analyse critique. Certes, il nota que certaines routes prévues par le projet ne possédaient jusqu'alors pas l'importance « internationale », ni d'ailleurs nationale. On déduit cependant de son exposé qu'il faisait dans un certain sens « confiance » à cet organisme auquel il attribuait la compétence en la matière. On pourrait se demander ce qui l'amena à cette attitude qu'il n'était, par ailleurs, pas le premier à adopter (cf. Míša, *supra*). Il y avait sans doute à cela plusieurs raisons que nous ne pouvons ici qu'évoquer en tant qu'hypothèses : Volenec reconnaissait à l'AIACR une certaine objectivité d'analyse et un niveau d'expertise par son positionnement supranational, indépendant des administrations et des gouvernements,

⁶¹³ Ing. Jar. Volenec, *Průplavové autostrády (Les autostrades traversantes/canalisées)*, In : SO 3/1929.

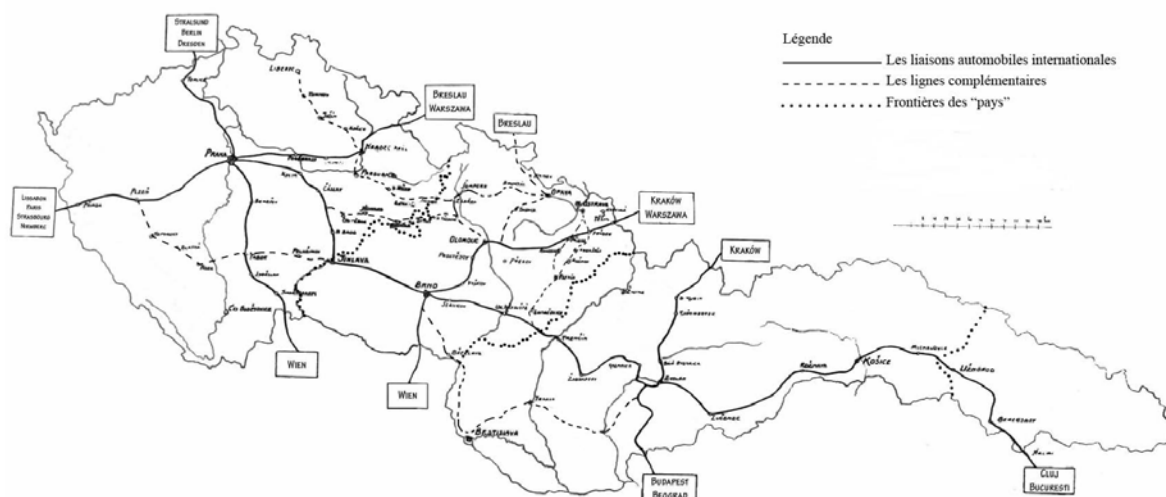
⁶¹⁴ Voir le projet mentionné *supra*. Il comportait pour la ČSR cinq axes majeurs, détaillé dans le texte, d'une longueur totale de 1 696 km, dont environ 620 en Bohême, 330 en Moravie et Silésie, 626 en Slovaquie et 120 en Russie subc.

⁶¹⁵ Ing. Jar. Volenec, *Průplavové autostrády... op. cit.*, p. 33.

⁶¹⁶ *Ibid.*

représentant au contraire uniquement les intérêts des automobilistes. N'oublions pas que le Club Automobile tchécoslovaque (AKRČS) en faisait partie et avait grandement contribué à l'élaboration de ce projet de réseau routier européen⁶¹⁷. Peut-être Volenec était-il un membre du club tchécoslovaque ? De plus, il se trouve que le plan reprenait à peu près les corridors de transit les plus importants confirmant ainsi le rôle du pays comme carrefour international et comme étape inévitable pour les longs parcours. Il reprenait aussi un axe de circulation central, jugé à la fois économiquement utile et stratégique du point de vue des militaires à cette exception près que la capitale slovaque était (à nouveau !⁶¹⁸) tenue à l'écart. Ni Bratislava, ni la Moravie du nord ne possédaient, dans ce schéma, de liaison directe avec Prague. S'il est étonnant de voir Bratislava reléguée en un simple centre régional, le manque de connexion entre la Moravie du nord et Prague pourrait davantage s'expliquer par l'importance uniquement « nationale » de cette liaison.

Carte n°21 : Les « autostrades traversantes (« canalisées ») » selon le projet de J. Volenec



Source : Ing. Jar. Volenec, *Průplavové autostrády (Les autostrades traversantes (« canalisées »)*, In : SO 3/1929.

Tout en s'appuyant sur ce réseau de « Routes européennes », Volenec le compléta (cf. sur la carte en pointillé) par « les autres liaisons importantes ». L'addition des deux projets nous donne une image complète d'un plan de réseau routier de premier ordre conçu donc à

⁶¹⁷ Cf. *supra* et aussi p. e. les articles In : *Auto* 11/1922 et *Auto* 4/1924, *Činnost silniční komise při MAP (L'activité de la commission routière auprès de l'Académie de travail de Masaryk)*.

⁶¹⁸ Cf. le projet, cité *infra*, de l'ingénieur Ivo Beneš, *Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobilová dráha.*, In: *Jihočeská technická práce*, České Budějovice, 1938, pp. 178-183.

partir de la vision d'un technicien régional. Nous pouvons remarquer deux grands « vides », le premier en Bohême du Nord-Ouest et le second en Slovaquie de l'Est et en Russie subcarpatique. Les deux « blancs » s'expliquent partiellement par le relief, surtout dans le cas de la Slovaquie et de la Russie subcarpatique, coupées de la Pologne au nord par la chaîne montagneuse des Carpates (*Tatry*). De plus, ces régions très pauvres ne possédaient pas la densité automobile suffisante pour « nécessiter » la construction rapide de routes « modernes ». Le blanc le plus surprenant, voire incompréhensible, concerne le nord-ouest de la Bohême qui rassemblait de très gros centres industriels et miniers, des stations thermales importantes (K. Vary, M. Lázně, F. Lázně) et des montagnes touristiques. Cette région était l'une des mieux desservies par le chemin de fer. De plus, étant donnée la riche clientèle internationale des stations climatiques, ces régions étaient aussi dès l'entre-deux-guerres desservies par le trafic aérien (aéroport saisonnier à Mariánské Lázně) et naturellement par l'automobile.

En plus du fait d'être élaboré par un technicien régional, l'autre originalité du projet se « cache » derrière son titre un peu étrange et en tout cas à double signification « Autostrades traversantes » que l'on pourrait traduire aussi par « Autostrades canalisées ». Pour Volenec, il s'agissait aussi d'associer au projet de routes modernes celui des canaux navigables entre les trois fleuves Elbe, Odra et Danube (le « plan LOD », vu *supra*). Il se proclamait l'auteur de cette idée qu'il ne cessait de promouvoir depuis 1925 dans différentes instances chargées des voies navigables (p. e. dans l'*Union économique du bassin d'Odra/Vodohospodářský svaz oderský*), de routes et des aménagements urbains (pour la ville d'Ostrava notamment). Deux réunions avec les représentants techniques et politiques locaux, le 9 mai et le 12 décembre 1928 qui se tinrent respectivement à Ostrava et à Pardubice, adoptèrent les propositions de Volenec en tant que principe de base du futur projet. Le problème principal étant l'incertitude sur la réalisation du « plan LOD » qui reposait comme on l'a vu sur une ancienne loi-cadre austro-hongroise pas encore amendée. Volenec proposa alors, et son point de vue fut adopté par les assemblées, de réaliser la route en premier tout en tenant compte le plus possible du futur tracé du canal pour lequel des plans suffisamment précis étaient disponibles. La combinaison des deux projets devait, à ses yeux, être une source importante d'économies d'échelle. Par conséquent, « les défenseurs des autostrades demandent l'incorporation des autostrades canalisées dans la nouvelle loi [sur les voies navigables] »⁶¹⁹.

⁶¹⁹ Ibid p. 36.

Outre le fait d'associer une voie d'eau et une route en un seul projet, l'autre originalité de la démarche de Volenec était de s'inscrire dans une dynamique de projets d'infrastructures de son temps. Il anticipa d'ailleurs de beaucoup les aménagements futurs et ce fut sans doute le point faible du dossier. En effet, le « plan LOD » n'avait pratiquement pas fait de progrès depuis 1919 lorsque sa relance avait été officiellement annoncée. De même, les projets de routes nouvelles constituaient une évolution très récente, liée essentiellement à la mise en place du Fonds routier (1927) en lequel on plaçait d'énormes espoirs pour assurer leur financement. Volenec s'appuyait donc sur des bases relativement fragiles pour bâtir un budget pour son projet. Il trouva néanmoins un écho très favorable à la fois auprès des techniciens des deux corps (routes et voies d'eau) et auprès des hommes politiques locaux, régionaux, voire auprès de députés (il cita le soutien du député-maire d'Ostrava Prokeš).

Volenec fit preuve d'un engagement qui dépassait la sphère de la technique pour déborder sur la politique sans l'appui de laquelle un tel projet, ambitieux et complexe, n'avait pas de chance d'aboutir. De même, Volenec, bien conscient des enjeux, combinait dans sa démarche de promotion diverses échelles en partant néanmoins du local - il était employé à Ostrava, en Silésie et son premier et plus fort appui venait justement de la municipalité de cette ville – par « l'interrégional » – car le « plan LOD » engageait trois grandes régions (Silésie, Moravie et Bohême de l'Est) – jusqu'au national en ce qui concernait le soutien politique et financier du projet et l'indispensable cadre législatif. Il représentait tous ces hommes qui, en partant du cadre local, affichaient la volonté de gérer au mieux « les richesses nationales » et se plaçaient, ce faisant, en patriotes politico-économiques.

d) Ing. K. Míša et la synthèse de points de vue du Ministère des Travaux publics et de la *Société routière tchécoslovaque (ČSS)*⁶²⁰

Ing. Míša, conseiller ministériel auprès du Ministère des Travaux publics, donna à Prague, en mars 1938 une conférence devant une assemblée de professionnels de la route, sur l'invitation de la *Société routière tchécoslovaque*. L'intitulé de la conférence, « Route à

⁶²⁰ Nous avons accordé un paragraphe entier à cette société, cf. *supra*.

longue distance Brno-Žilina »⁶²¹, pourrait induire en erreur. L'orateur ne se contentait pas de plaider en faveur de la réalisation d'une route, somme toute courte, reliant Brno à Žilina. Tout au contraire, sa conférence poursuivait trois objectifs : dresser un bilan détaillé de la construction routière tchécoslovaque des vingt dernières années ; présenter un plan de réseau de la ČSS et lancer un appel pour la réalisation de la première autoroute nationale (dont le tronçon Brno-Žilina devait être le commencement). Dans ce dessein, il disposait d'une qualification et d'une notoriété suffisantes étant donnée sa situation professionnelle, le fait qu'il était membre de longue date de la ČSS et par ailleurs un fervent défenseur du projet autoroutier. On peut supposer, étant donnée l'application avec laquelle il se chargea de ce travail, que son point de vue n'était pas isolé au sein du ministère, et peut-être au-delà dans les sphères du pouvoir. Il faut néanmoins émettre une réserve quant à sa représentativité, car il ne parlait pas *explicitement* au nom du ministère. En effet, l'un de ses collègues, Hloušek (un paragraphe lui est consacré *infra*) se distingua entre 1935 et 1938 comme un grand critique notamment du projet de l'autoroute tchécoslovaque en faveur de laquelle Míša militait de façon indirecte. Les deux cependant se rejoignaient dans la haute estime du projet de réseau routier la *Société routière tchécoslovaque* que non seulement ils approuvaient, mais dont Hloušek réclamait par ailleurs la paternité⁶²².

⁶²¹ Ing. K. Míša (min. rada u ministerstva veř. prací), *Dálková silnice Brno-Žilina*, předneseno na IV. řádné celostátní valné hromadě Čs. silniční společnosti v Praze dne 29. března 1938, Čsl. silniční společnost, Praha, 1938, 23 p.

⁶²² Voir A. Hloušek, *Plánovitá úprava hlavních mezinárodních tepen silničních s hlediska budoucích potřeb národohospodářských a automobilismu (L'aménagement planifié des axes routiers internationaux principaux du point de vue de futurs besoins de l'économie et de l'automobilisme)*, Praha, 1935, 16 p. : « Ces grands axes [que Hloušek proposait] ont été adoptés après de longs débats au sein de la *Société routière tchécoslovaque* avec quelques modifications mineurs dans son *Plan routier national*. » (Ibid. p. 8). En effet, la ČSS fut fondée en 1934 et avait examiné le premier réseau routier national dès sa seconde Assemblée générale le 6 juin 1936. Cf. le supplément *Zprávy ČSS* in : SO n° 7/1936.

État/pays	Surface (km ²)	Nombre d'habitants	Longueur des routes (km)					Sur 100 km ²
			d'État	des pays	des cercles	reste	Total	
En 1920	140 493	13.4	8 305	6 643	39 576	6 791	61 315	44
En 1937								
Bohême	52 062	7.2	4 422	23	32 962		37 407	72
Mor. et Silésie	26 808	3.7	1 512		14 502		16 014	60
Slovaquie	49 006	3.5	2 170	5 863		6 680	14 713	30
Russie subc.	12 617	0.7	581	731		1 026	2 338	19
Total 1937	140 493	15.2	8 685	6 617	47 464	7 706	70 472	50

Source : K. Míša, *Dálková silnice Brno-Žilina*, op. cit., exposé le 29. 3. 1938 à Prague

Si l'on peut en croire Míša, depuis l'indépendance de la ČSR, le Ministère des Travaux publics avait élaboré au moins deux grands projets qui avaient pris en considération le réseau routier dans son ensemble. Le premier devait compléter le réseau routier existant grâce à la construction de routes nouvelles. On prévoyait alors 2 080 km de routes nouvelles dont 4/5 sur quatre axes majeurs tous orientés en direction ouest-est et situés dans les territoires de l'est du pays (entre Moravie et Slovaquie, en Slovaquie, entre Slovaquie et la Russie subcarpatique)⁶²³ :

- a) l'axe nord : Olomouc-Valašské Meziříčí-Žilina-Prešov-frontière
- b) l'axe central : Uherské Hradiště-Trenčín-Banská Bystrica-Zvolen-Košice
- c) l'axe sud : Hodonín-Nitra-Levice-Košice-Užhorod-Rahovo-Jasina
- d) l'axe danubien : Břeclava-Bratislava-Lučenec-Tornalu

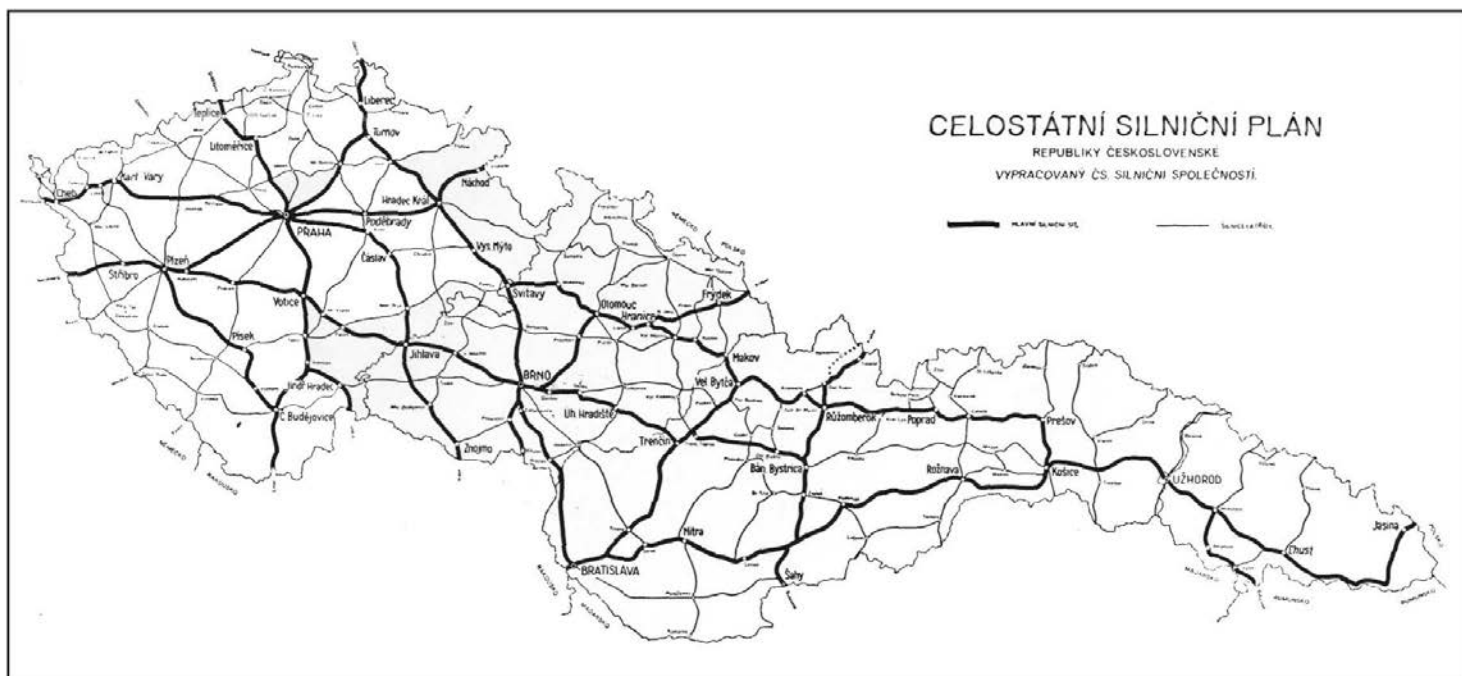
Seul un cinquième (environ 450 km) de ce projet fut réalisé. Le tracé de ces axes reflète les priorités économiques, politiques et stratégiques des concepteurs.

Le second projet concernait la « nationalisation » de certaines portions du réseau routier encore gérées par les « cercles ». L'objectif à atteindre fut fixé à 3 907 km de routes, afin de rendre plus cohérent le réseau des routes « nationales ». Seuls 29 km furent effectivement incorporés.

⁶²³ Cf. le paragraphe « Rééquilibrage ouest-est » *supra*.

Le bilan plus que mitigé de ces deux projets et cela après vingt ans d'existence du ministère, témoigne d'un manque de cohérence dans les divers projets et de sens des réalités (il suffit de se rappeler l'agenda complexe et les finances limitées du Ministère des Travaux publics). Il n'est donc pas étonnant que, depuis, d'autres acteurs étaient entrés en jeu pour étayer le *lobby* en faveur de la modernisation routière en particulier et du motorisme en général. Míša qui semblait jouer sur deux registres, s'appuyait sur les faiblesses du bilan de son employeur (« L'avancement des travaux avec l'aide du Fonds routier s'est avéré insuffisant... »⁶²⁴), pour justifier l'initiative de la *Société routière tchécoslovaque* d'élaborer, elle-même, un plan général pour la construction d'un réseau routier national cohérent (cf. carte ci-dessous).

Carte n°22 : Le plan routier national élaboré par la Société routière tchécoslovaque, ČSS.



Source : K. Míša, *Dálková silnice Brno-Žilina*, op. cit.

Ce plan proposait la réorganisation du réseau routier selon quatre catégories⁶²⁵ :

1. Réseau principal (d'importance nationale et internationale) : 3 777 km ;

⁶²⁴ Ibid. p. 10 (« *Postup provádění úprav pomocí silničního fondu neuspokojil ...* »).

⁶²⁵ Un autre employé du MTP, Ing. Svoboda avait formulé une proposition de réforme pour le réseau national dès 1921. Voir : Zprávy VST n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organizace a zákonodárství veřejných silnic v RČS*, op. cit. Il avait adopté des principes de classification proches de ceux de Míša.

2. Routes de première classe (d'importance régionale et éventuellement interrégionale) : 6 001 km ;
3. Routes de seconde classe (d'importance à l'échelle des cercles) : 9 301 km ;
4. Routes de troisième classe (d'importance locale) : tout le reste.

Le plan concentrait son action plus spécifiquement sur la première catégorie, celle du « réseau principal » (cf. traits gras sur la carte), afin de :

- relier les quatre capitales des « pays » (Prague, Brno, Bratislava, Užhorod) et
- relier la Tchécoslovaquie au réseau « international » (qui n'était pas encore « européen »)⁶²⁶.

Au-delà du projet de la *Société*, Míša défendit plus particulièrement le projet de Baťa pour la construction d'un axe routier longitudinal, traversant la Tchécoslovaquie en son centre : « En tant que [ingénieur] routier, je regarde avec envie le plan de réseau ferroviaire dont de nombreuses connexions internationales traversent notre État et que l'administration des chemins de fer perfectionne sans cesse ... pour attirer le transit ferroviaire sur notre territoire C'est la même chose pour l'aviation. Les lignes importantes traversent Prague. Il est donc de notre devoir d'adapter les axes [routiers] d'importance internationale, parmi lesquels il y en a un, reliant l'ouest du pays à l'est, qui se trouve dans tous les projets ... »⁶²⁷ et Míša de revenir sur le début de son exposé pour plaider en faveur de la réalisation de la connexion Brno-Žilina en tant que première étape d'une « colonne vertébrale » routière d'un futur réseau de transport combinant « tous les moyens de la technologie moderne »⁶²⁸. Il sembla pouvoir réaliser son rêve, lorsque, un an plus tard, le 2 mai 1939, il inaugura, en pleine période d'Occupation, l'ouverture du chantier de la première autoroute « du réseau bohême-morave » dans sa nouvelle fonction d'adjoint au directeur de la construction autoroutière

⁶²⁶ Se reporter *supra* au paragraphe détaillant le projet AIACR. Míša et la *Société* reprirent en effet ce plan à la lettre.

⁶²⁷ Míša, *op.cit.* p. 11 (« *Jako silničář žárlivě pohlížím na plán sítě žel., v němž vidím, kolik mezinár. spojů prochází naším státem, jak žel. správa se snaží zdokonalováním a pohodlím všeho druhu strhnouti žel. dopravu na své území. ... Stejně v letectví. Hlavní let. linky procházejí všemi směry Prahou. Je tedy naším úkolem postarat se co nejdřív o úpravu našich hlavních tepen mezinár. významu, z nichž jedna, spojující západ s východem jest ve všech programech ...* »).

⁶²⁸ *Ibid* p. 12.

tchécoslovaque, avec ces paroles : « En tant que l'un des premiers et principaux protagonistes de l'idée de la construction autoroutière, je dis : 'Qu'elle serve la Patrie !' »⁶²⁹.

e) **Ivo Beneš et son « Réseau de transport tchécoslovaque à longue distance et l'autostrade du Sud »**⁶³⁰.

Critiquant dans son introduction le procédé « actuel » (1938) du gouvernement qui, pour élaborer son plan de transport, « s'appuie surtout sur les enquêtes publiques et les demandes des « cercles », des villes et des corporations »⁶³¹, Ing. Ivo Beneš dans son essai souhaitait au contraire renforcer l'optique centrale, celle de l'État en tant que « gestionnaire responsable de tout le pays ». Il adopta alors dans son plan le point de vue d'un aménageur de territoire pour qui l'analyse théorique de la situation représentait une étape préliminaire à tout projet de réseau (routier ou autre) d'envergure. Pour ce faire, il commença par définir trois zones économiques régionales : le secteur du « travail », le secteur « agricole » et le secteur « frontalier et de loisirs » (cf. carte n°22/I *infra*). Cette sectorisation s'appuyait sur des critères clairs : 1. la géologie, 2. l'économie locale, 3. le rapport aux réseaux de transports préexistants (chemins de fer, voies d'eau, aéroports), 4. la défense du territoire et 5. le raccordement aux réseaux routiers internationaux.

Face à cette approche théorique de l'aménagement du territoire, notre analyse produit trois observations : Premièrement, son auteur sembla constater une sorte de retrait de l'État du devant de la scène en tant qu'aménageur. Ce constat, peut-être juste pour la période allant de 1935 à 1938 doit néanmoins être relativisé. En effet, l'État reconnaissait certes une sorte d'impuissance face à l'enlisement de la situation des transports (dont il était le seul responsable) et passait le relais à la « base » (administrations locales et corporations). Mais ce procédé n'était pas une décentralisation de pouvoir, ce ne furent toujours que des « enquêtes », et rien ne dit qu'elles allaient être suivies d'actions concrètes et leurs résultats appliqués. Deuxièmement, Beneš adopta une attitude que l'on pourrait qualifier de totalitaire,

⁶²⁹ SO 6/1939, Ing. Jindřich Václavík, *Zahájení stavby dálnice Praha-Jihlava (Département de la construction de l'autoroute Prague-Jihlava)*. Pour les détails de la construction de cette autoroute, se reporter sur la partie 4.

⁶³⁰ Ing. Ivo Beneš, *Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobilová dráha.*, In: *Jihočeská technická práce*, České Budějovice, 1938, pp. 178-183.

⁶³¹ Ibid. p. 178

selon laquelle l'État aurait des pouvoirs quasi illimités, p. e. la capacité de transférer des industries entières d'une région vers une autre, de mobiliser les chômeurs d'une part, mais aussi les fonctionnaires « sous-employés » d'autre part, d'obliger les collectivités territoriales à participer aux travaux d'infrastructures, d'exproprier et de redistribuer des terrains nécessaires à la réalisation des travaux, etc. Et enfin, si l'on regarde les grandes lignes du projet avec ses trois axes majeurs (autoroutes « du Nord », « du Sud » et « Centrale », cf. carte n° 22/III *infra*), on est finalement très proche des idées gouvernementales des années 1920 (cf. le plan de Míša) avec la seule différence qu'en 1938 le nombre de véhicules à moteur et la situation stratégique nationale plaidait en faveur d'une révision de la politique des transports liée à une mise en valeur particulière de la route. Vus les accents autoritaires et la situation internationale, on peut se demander quelle influence avait sur son concepteur le contexte politique de l'époque et le régime totalitaire de l'Allemagne voisine⁶³².

Beneš attribua au réseau routier à construire (et de façon sous-jacente à l'automobile) la vertu de la nouveauté et de la souplesse permettant de jouer le rôle d'agent harmonisateur par rapport aux autres réseaux de transport, tous avec des inconvénients plus ou moins grands : Le réseau ferré d'abord lui parut inachevé portant malgré les efforts des ČSD les marques du régime passé (orientation sur les capitales impériales Vienne et Budapest). Les voies fluviales ensuite, devaient être réparties en trois bassins (Elbe, Odra et Danube), isolés les uns des autres avec « peu de chances de voir leur connexion se réaliser ». Et enfin, le transport aérien lui sembla présenter l'inconvénient majeur d'un coût élevé pour construire un réseau dense d'aéroports. A tout cela, il avait une réponse : la réalisation d'un « Réseau de transport tchécoslovaque à longue distance ».

L'intérêt du plan de Beneš tenait à plusieurs facteurs. Il s'inscrivait tout d'abord dans la lignée des grands aménageurs de réseau républicains, qui prônaient (un peu dans tous les pays industrialisés) l'égalité des chances de toutes les régions, par le biais, en particulier, de l'accès aux transports. Ici, on voit clairement qu'à partir d'une carte administrative réformée (cf. carte n°22/II au milieu *infra*), il souhaitait la couverture complète et harmonieuse du territoire. Le réseau routier devait suppléer les lacunes des autres réseaux, en particulier de celui des chemins de fer, car, désormais, « l'avenir des transports se trouve dans le transport routier ». De ce point de vue, Beneš représentait le nouveau courant d'ingénieurs, prêt à remettre radicalement en question vingt années de politique pro-ferroviaire.

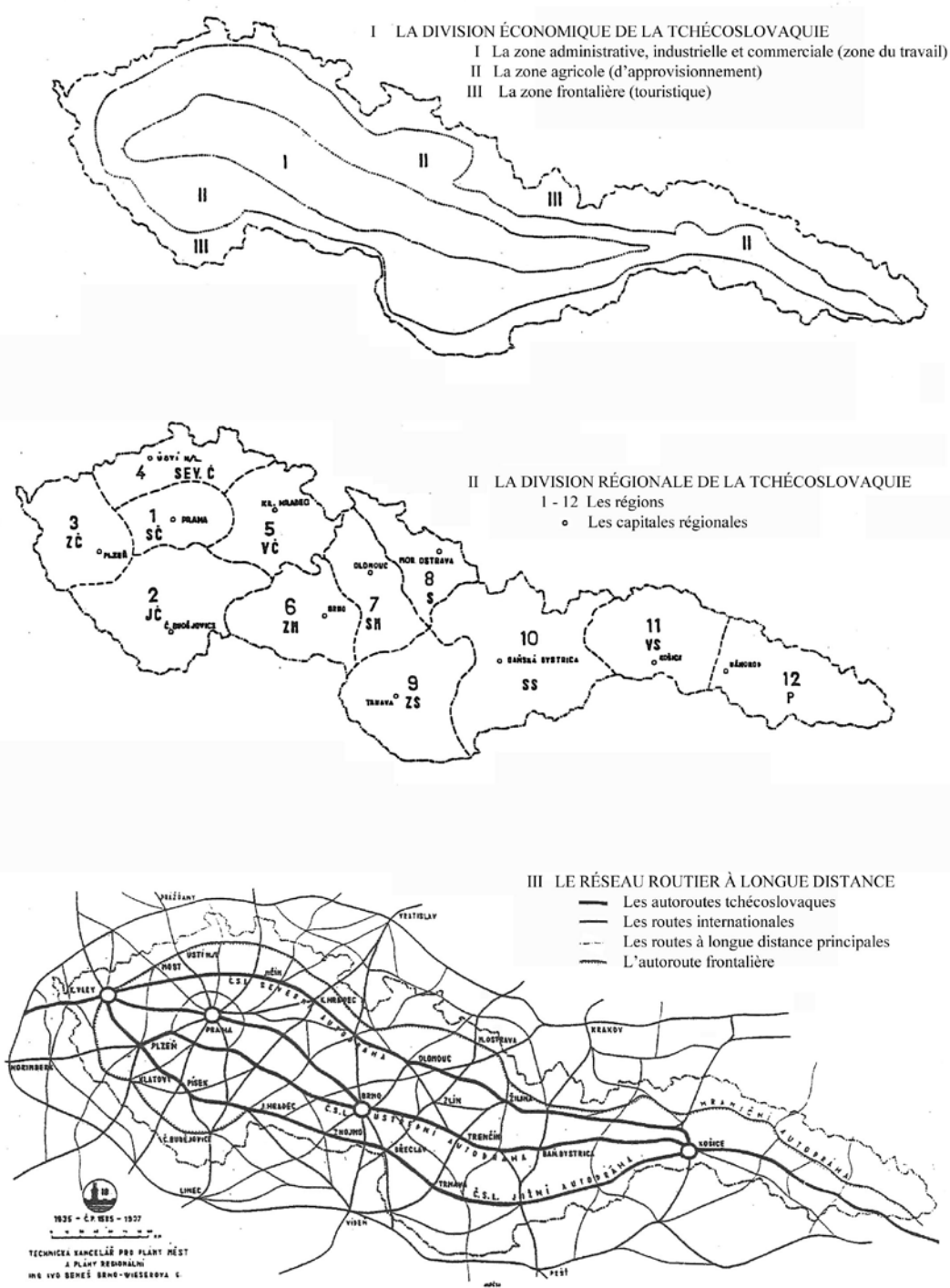
⁶³² Dans son exposé, Beneš évoque une fois clairement l'exemple, mais aussi la menace, allemands, dont les autoroutes entouraient « presque à 100% le territoire tchécoslovaque »... Ibid. p. 182.

En deuxième lieu, malgré une dimension utopique du projet, Beneš apportait une correction importante aux plans de ses contemporains en centrant ses trois axes majeurs sur les centres urbains, notamment la capitale nationale Prague et la capitale morave Brno. On notera cependant l'absence de la capitale slovaque Bratislava, jugée par la quasi-totalité des contemporains comme trop excentrée, et donc trop vulnérable du point de vue militaire. Ce « détail » était aussitôt remarqué et salué par l'un des collègues de Beneš, qui nota que les projets qui prévoyaient l'autoroute éloignée de 50 km de Prague lui « semblaient toujours peu viables », car « la majorité des véhicules à moteur est concentrée à Prague et en Bohême du Nord » et de conclure : « Il est donc correct de situer l'autostrade centrale, selon l'ingénieur Beneš sur le tracé Cheb-Prague-Jihlava-Brno-Košice-Užhorod. »⁶³³

Enfin, Beneš avait tenté de formuler un projet de financement de son plan. Si certains de ses éléments frôlaient l'utopie ou la révolution totalitaire, il contenait néanmoins une piste intéressante. En effet, l'auteur ne prônait pas *tout de suite* la construction d'une autoroute selon le modèle allemand, mais plutôt en deux temps – deux voies aménagées avec des revêtements modernes pour le trafic automobile et deux voies pour les autres usagers (charrettes, cyclistes, piétons).

⁶³³ Ibid.

Carte n°23 : Proposition d'un réseau de routes tchécoslovaque à longue distance



Source : Ing. Ivo Beneš, *Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobilová dráha*, In : *Jihočeská technická práce*, České Budějovice, 1938, pp. 178-183.

Le projet de Beneš servit de base de réflexion et de travail à son collègue l'ingénieur Vaněček⁶³⁴. Ce dernier s'attacha dans son essai, court et concis, à rechercher une solution économiquement viable au plan présenté par Beneš. En effet, Vaněček constatait que, si, d'une part, « L'analyse de la réalisation du réseau routier faite par Ing. I. Beneš illustre parfaitement la façon juste de procéder ... », d'autre part « l'adoption du programme des trois autostrades en Tchécoslovaquie pose un problème économique-financier », et de continuer : « Déjà une seule autostrade longue de 1 000 km n'est pas viable pour la Tchécoslovaquie avec ses 150 000 automobiles... ». De plus, l'auteur évoqua le chiffre de 728 villages en Bohême du Sud seule ne disposant pas encore d'accès au réseau routier moderne, la réalisation de ces raccordements étant, à ses yeux, la priorité⁶³⁵.

Tout en s'appuyant sur l'architecture de réseau proposé par Beneš, l'auteur proposa alors des règles techniques et policières différentes : Seule l'autostrade centrale aurait trois voies (la voie centrale pour le dépassement), les autres seulement deux ; on supprimerait les passages à niveau et les traversées d'agglomérations, on réduirait les carrefours ; on interdirait son usage à tout véhicule lent (non-motorisé)... En un mot, le projet avait le mérite de réunir tous les ingrédients nécessaire au passage à l'acte de la construction d'une route moderne radicalement différente par rapport à l'art de construire les routes et chaussées d'autrefois.

Conclusion

Si on considère la politique routière du point de vue de la logique de réseau, on voit bien comment finalement en peu de temps (une vingtaine d'années), on avait glissé de préoccupations matérielles élémentaires vers des projets de grande envergure. La manière

⁶³⁴ Doc. Ing. Dr. B. Vaněček, *Dopravní program Jižních Čech* (Le programme des transports en Bohême du Sud), In : *Jihočeská technická práce*, České Budějovice, 1938, pp. 184-188).

⁶³⁵ Les lacunes dans le raccordement routier des villages situés dans les contrées campagnardes étaient un sujet qui revenait régulièrement à l'ordre du jour des débats publics. L'une des dernières occasions d'en parler, mais aussi de faire les travaux (avant l'interruption due à la Seconde Guerre mondiale), représentait le débat parlementaire sur la loi pour la défense nationale (039^e réunion, avril 1936). Le député Michálek y mentionna alors « la triste statistique » selon laquelle « en Bohême seule il y a 1857 villages hors de toute connexion routière » pour lesquels il faudrait construire environ 2964 km de routes. (« *A tu, vážení, máme před sebou velmi smutnou statistiku. V samotných Čechách je 1857 obcí, jež jsou mimo silniční spoj. Je zapotřebí, aby bylo vybudováno na 2964 km okresních silnic, aby tyto obce mohly být spojeny silničně s obcemi druhými.* »). Ce faisant, il utilisa la statistique officielle du pays « Bohême » qui datait de 1930 (mentionnée dans une autre notre de page *supra*) ; on peut donc supposer que la situation s'était un peu améliorée depuis.

d'approcher le problème des routes se trouva ainsi complètement révolutionnée dans un laps de temps relativement court. Les projets de réseau qui furent formulés provenaient d'initiatives diverses, du MTP bien entendu, mais aussi du monde des professionnels de la route ou d'économistes. Nous avons développé cinq grands projets pour en donner l'illustration. Certains de leurs auteurs semblèrent même passer un cap supplémentaire, celui d'intégration dans leur plan de considérations intermodales. En effet, au cours des années 1930 et dans un contexte concurrentiel plus aiguë, il devint impératif de décroiser les modes de transports les uns par rapport aux autres et de relever le débat de querelles de chapelles à un niveau supérieur.

Deux camps s'opposaient cependant. D'un côté il y avait les protagonistes de la modernité incarnée par l'automobilisme et les infrastructures appropriées, de l'autre ceux des « valeurs sûres » représentées par le monde du rail et qui n'admettaient pas la mise en danger inconsidérée de ce « bien national ». Au nombre des premiers, on peut sûrement compter ceux qui poussaient le raisonnement jusqu'à proposer la construction d'autoroutes. Ce point de vue à l'époque sans nul doute « extrême », mais déjà annonciateur d'un temps nouveau, justifie à nos yeux que nous lui consacrons un chapitre de notre thèse.

IV. L'autoroute tchécoslovaque – une lente maturation d'un projet ambitieux

« Největší rychlostí přímým směrem »⁶³⁶
« Le plus vite et le plus directement possible »

Introduction.

Dans l'esprit de la majorité de personnes, l'histoire des autoroutes est intimement liée à celle du III^e Reich et des travaux pharaoniques engagés par Hitler « pour combattre le

⁶³⁶ Ce mot d'ordre a été forgé par les ingénieurs routiers, en particulier par ceux qui souhaitaient la réalisation de la première autoroute tchécoslovaque. Cf. 1/1936, Příloha II, Ing. Dr. Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici?* p. 13. Il rejoint cependant la réflexion au sein du monde ferroviaire où, notamment en France, la recherche de la ligne droite était considérée comme primordiale dans tout tracé.

chômage ». Le modèle allemand joua, comme nous allons le voir dans ce chapitre un rôle important non pas dans la genèse, mais bel et bien dans la maturation du projet autoroutier tchécoslovaque. Il est cependant plus difficile de déterminer avec exactitude son début. En effet, le sujet soulève plusieurs problèmes.

D'abord, il y a celui du vocabulaire employé. Dans l'entre-deux-guerres, la langue tchèque (et slovaque) comme d'autres en Europe, était à la recherche de vocables nouveaux pour faire face à l'innovation rapide notamment dans le secteur automobile et routier. C'est un cas de figure tout à fait typique que l'on rencontre couramment lorsque, dans le domaine technologique, le front d'innovation avance rapidement et les langues doivent suivre pour décrire et nommer les nouveaux objets et procédés. Pendant une période de transition, une certaine confusion règne dans le langage, autant dans celui du public non averti que dans celui des spécialistes, dans notre cas, d'ingénieurs « routiers ». En ce qui concerne l'autoroute, un flou dû au vocabulaire perdurait en Tchécoslovaquie tout au long de l'entre-deux-guerres.

Il y a également le problème de l'idée même de « l'autoroute ». On pourrait en effet considérer qu'à partir du moment où l'on avait commencé à envisager la construction d'une route entièrement nouvelle ou la transformation complète d'une route existante (élargissement, nouveaux ouvrages d'art, suppression de virages et d'endroits dangereux, contournement d'agglomérations, etc.), dont la construction était motivée par l'accroissement intensif du trafic routier et par le changement de la nature de ce trafic (véhicules à moteur, accroissement de distances, de poids et de vitesses de véhicules), on avait fait le premier pas en direction « d'auto-routes », c'est-à-dire de routes à usage exclusif ou prépondérant d'automobiles. C'est en effet dans ce contexte socio-économique et technique que le terme se forgea progressivement⁶³⁷.

Nous pourrions donc considérer comme avant-coureur au projet d'une « autoroute » au sens moderne du terme, tout projet d'une « auto-route » (avec trait d'union), soit de toute route prévue pour un trafic motorisé moderne. Cependant, pour donner plus de clarté à notre analyse, nous avons traité séparément les réseaux routiers d'importance nationale et internationale dans le chapitre « Grands projets routiers » *supra* et dédié le présent chapitre

⁶³⁷ Voir, pour la France, « l'autoroute » du Puy-de-Dôme, c'est-à-dire la transformation d'une voie ferrée qui menait sur le sommet du volcan, emblème du département homonyme, en route goudronnée, à destination de touristes motorisés dans les années 1920 (ouverture au trafic en 1926). Ingrid Strohkark cite cette réalisation dans sa dissertation sur les projets et les réalisations autoroutières de l'entre-deux-guerres en rapport à l'étude du paysage. Cf. I. Strohkark, *Die Wahrnehmung von Landschaft op. cit.*

uniquement aux projets se rapportant explicitement à l'idée de l'autoroute telle que nous comprenons ce terme aujourd'hui⁶³⁸.

Terminologie, vocabulaire

Il s'agit certes d'une question de linguistique, mais il est absolument nécessaire de faire ce bref détour disciplinaire afin de poser des jalons indispensables à la compréhension des termes utilisés. La situation est un peu plus complexe du fait de la traduction du tchèque en français, avec, parfois, l'aide complémentaire de l'allemand (qui est un clin d'œil vers le multiculturalisme tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres). Nous avons fait un effort de traduire littéralement là où c'était indispensable et intéressant, d'autant plus que la traduction littérale permet parfois d'illustrer les similitudes ou, au contraire, les divergences dans l'inspiration des langues.

Le terme « autoroute » n'apparut pas immédiatement pour décrire ce qu'il décrit aujourd'hui, c'est-à-dire une route à deux chaussées à sens unique séparées par une bande centrale, construite selon le respect de certaines normes techniques. Lorsque les premières expressions surgirent dans les langues européennes (p. e. « *autostrada* », « *autocamionale* », « *autovia* » en italien, « *Autostraße* », « *Nur-Auto-Straße* », « *Kraftfahrbahn* » ou « *Autobahn* » en allemand), le tchèque ne semblait pas chercher dans un premier temps un mot propre correspondant aux racines linguistiques slaves, mais adopta de façon assez désordonnée les termes étrangers, notamment celui de « *autostrada* », historiquement l'un des plus anciens (cf. le projet de « l'Autostrade traversante » de Volenec).

On trouva par la suite dans les écrits de la période de l'entre-deux-guerres une progressive exploration des réserves linguistiques tchèques à la recherche d'un terme plus approprié mais correspondant équivalant aux expressions étrangères. Cette recherche s'inscrivait dans une double tendance de purisme linguistique d'une part et de nationalisme politico-économique d'autre part. Parmi les mots employés, on peut citer « *Autodráha* »,

⁶³⁸ La définition moderne de l'autoroute selon le Petit Larousse illustré (édition 2005) p. 127 : « Route à deux chaussées à sens unique séparées par un terre-plein central ; conçue pour une circulation automobile rapide et sûre, aux accès spécialement aménagés et sans croisement à niveau. »

Pour être plus précis, il faudrait ajouter à cette définition « grand publique » une série d'éléments techniques qui ne change cependant en rien l'idée de base que nous avons de l'autoroute aujourd'hui. Il s'agit notamment de quelques équipements spécifiques - p. e. les bornes d'appel d'urgence – et de quelques éléments normatifs - les standards des dimensions, signalétiques, etc.

« *Autosilnice* »⁶³⁹ ou encore « *Automobilní silnice* ». Ils ont en commun de mettre en relation directe l'automobile comme un nouveau moyen de transport et la route, sous sa nouvelle « forme » technologique. Ils signifient littéralement respectivement : « voie-auto », « route pour automobiles » et « auto-route »⁶⁴⁰. De notre point de vue d'aujourd'hui (et de façon tout à fait anachronique), cela paraît amusant quand on se rend compte qu'il fallait, à l'époque, préciser « route pour automobiles », étant donné que les routes étaient empruntées couramment et massivement par d'autres usagers – charrettes, vélos, piétons, animaux⁶⁴¹. Dans un article de la revue *Auto*, datant de 1924, l'automobile et la route apparaissent d'ailleurs sinon l'ennemi l'un de l'autre, du moins deux éléments en profonde disharmonie à cause des effets destructeurs réciproques, de la route sur les véhicules et des véhicules sur la route. Son auteur annonça cependant un « retour à la paix » entre ces deux éléments grâce aux progrès de la technologie, qui, d'une part améliorerait la qualité des véhicules à moteur (leur poids, leurs suspensions et leurs pneus) et d'autre part celle des routes.

Le terme « *dálková silnice* » (littéralement « route à longue distance », en allemand *Fernstraße*) fit également son apparition dans la presse technique. Il décrivait une route d'importance au moins interrégionale, mais généralement nationale ou internationale, spécialement aménagée (contournement d'agglomérations, adoption de lignes droites, revêtement moderne, etc.). Elle se distinguait néanmoins nettement de « *autostrada* »⁶⁴².

Un véritable plaidoyer en faveur d'un terme tchèque nous fut livré par l'ingénieur K. Valina dans son essai « La construction de nos routes à longue distance »⁶⁴³. Valina proposa le remplacement des termes *autostrada* ou *Autobahn*, respectivement de leurs traductions littérales tchèques « *automobilní silnice* » et « *autodráha* » ce dernier terme étant un néologisme. Il proposa en concertation avec les membres du *Subcomité routier* de la *Première*

⁶³⁹ Le terme « *Autosilnice* » était utilisé par exemple pour transcrire en 1934 le terme allemand *Reichsautobahnen* (= *Říšské autosilnice*). Cf. SO 11/1934 p. 173. Le même article utilisait aussi le terme « *Automobilní silnice* », qui sembla, depuis 10 ans, avoir trouvé en langue tchèque le plus d'adhésion auprès des spécialistes (cf. note suivante), mais aussi le terme « *Autodráha* » en parlant du cas hollandais, alors qu'étymologiquement parlant, ce terme serait plus approprié pour désigner le cas allemand.

⁶⁴⁰ Cf. la revue *Auto* n° 2/1924.

⁶⁴¹ On déplorait encore en 1936 de nombreux troupeaux de bovins et d'oies, notamment en Slovaquie et en Russie subcarpatique, empêchant la libre circulation automobile « pendant de nombreuses heures ». Cf. p. e. In : SO 1/1936, Příloha II, Ing. Dr. Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici?*, p. 11.

⁶⁴² Cf. par exemple la différenciation dans l'usage du terme par Míša, *op. cit.*

⁶⁴³ Valina K., Ing. Dr. techn., *Výstavba našich dálkových silnic (La construction de nos routes à longue distance)*, Vydáno jako 7. svazek Čsl. silniční společnosti, Praha, 1937, 11 p.

conférence économique des Conseils économiques régionaux⁶⁴⁴ le terme « *Národní silnice* » (littéralement « Route Nationale »⁶⁴⁵). De plus, ce terme aurait eu, d'après Valina, le mérite de se distinguer de celui, déjà en usage, de « routes d'État » (*státní silnice*) qui se rapportait au mode de gestion autant qu'à l'importance de ces routes (C'était l'échelon suprême du réseau routier national. En décroissant, la hiérarchie du réseau passait comme nous l'avons vu des routes d'État, par des routes des « cercles » ou départementales vers les routes communales et vicinales).

Valina définit également les caractéristiques techniques de ce nouveau type de routes : « routes à quatre voies limitées aux véhicules roulant à grande vitesse »⁶⁴⁶. Aussi l'usage des termes étrangers ou de leurs traductions littérales en tchèque se rapporterait-il désormais *automatiquement* et *uniquement* à ces réseaux étrangers. Ce raisonnement dépassait du point de vue étymologique autant que du point de vue conceptuel la seule sphère technologique. En effet, au travers de sa *Národní silnice* Valina cherchait (comme d'autres avant et après lui) à promouvoir un véritable projet d'unité nationale économique et politique que l'utilisation d'un « beau mot tchèque »⁶⁴⁷ devait souligner symboliquement. Dans l'esprit des créateurs du terme « Route Nationale », la dénomination possédait cette dimension supplémentaire. Il devait d'ailleurs s'agir d'une route unique (d'où l'emploi du singulier) reliant au centre du pays l'ensemble de ses composantes politiques dans un tracé ouest-est. Au caractère utilitaire s'ajoutait donc la dimension politique et symbolique de l'unité nationale.

On pouvait presque s'y attendre, mais aucun de ces mots ne fut retenu par le langage, qui, dans une accélération impressionnante du temps précédant la Seconde Guerre mondiale, se forgea un terme nouveau, probablement par contraction des mots « route à longue

⁶⁴⁴ *Silniční subkomitét První celostátní hospodářské konference národohospodářských sborů krajových* (par la suite abrégé I. CHK NSK). Cette conférence s'était tenue le 13 et le 14 avril 1935 à Prague, mais avait été précédée par six mois d'intenses travaux en comités et sub-comités régionaux. Le sub-comité routier, lors de sa seconde séance, le 14 janvier 1935, dans le contexte du débat sur la présentation de Valina de son projet autoroutier (qui avait été « spontanément adoptée » par l'assemblée), Švarc, le rapporteur des travaux, nota dans son compte-rendu publié en mai 1935: « En ce qui concerne la dénomination des routes à longue distance, destinées spécialement pour le trafic à moteur, la proposition de Dr. Švarc a été adoptée de nommer ces routes « nationales » pour les différencier des routes d'État, des pays et des cercles. » Švarc serait ainsi le « père » de ce terme (cf. SO 5/1935).

⁶⁴⁵ Si dans la suite de ce travail nous utilisons le terme « Route Nationale », c'est bien dans son sens tchèque, c'est-à-dire « Autoroute » (à ne pas confondre avec les RN en France).

⁶⁴⁶ Cf. Valina K., Ing. Dr. techn., *Výstavba...*, *op. cit.*, p. 8.

⁶⁴⁷ Ibid.

distance » (*dálková silnice*) : *dálnice*⁶⁴⁸. D'après V. Lídí⁶⁴⁹ ce terme serait proposé par le capitaine de l'armée et l'ingénieur Karel Chmel (1908-1983), qui comme d'autres militaires, fut sollicité par la *Direction générale pour la construction d'autoroutes (Generální ředitelství stavby dálnic)* pour mettre en place le programme autoroutier de la Seconde république tchécoslovaque⁶⁵⁰. Ce terme passa très rapidement dans l'usage courant et demeure le terme officiel aujourd'hui. Il fut adopté très rapidement par le législateur dans deux textes de loi, puis consacré par l'usage dans les publications de spécialistes (notamment dans la revue *Silniční obzor*). Il se passa donc quelques mois seulement entre le moment où Valina avait formulé un bref, mais très critique article à son encontre (janvier 1939)⁶⁵¹ et celui où d'autres auteurs, dans cette même revue, semblaient l'avoir adopté définitivement (mars et juin 1939)⁶⁵².

Les lobbies autoroutiers

Comme tout projet nouveau et controversé, celui de l'autoroute avait ses défenseurs et ses détracteurs. Afin de répondre à la question : Qui étaient les défenseurs du projet autoroutier en Tchécoslovaquie ?, il faut, une fois de plus, se replacer dans le contexte des années 1930, à la fois sur le plan national et international. Il faut également souligner le fait que la construction routière en général et, celle, de l'autoroute en particulier, étaient intimement liées au développement des usages de l'automobile. Par conséquent, l'autoroute tirait sa justification première du dépassement d'un certain seuil de motorisation du pays.

⁶⁴⁸ Voici deux textes législatifs tardifs sur la construction des autoroutes qui montrent la transition en l'espace d'un mois vers le terme tchèque actuel « *dálnice* » : 309/1938, ord. du 29 novembre 1938, « *o některých opatřeních souvisících se zřízením průběžné automobilové silnice Vratislav-Brno-Vídeň* » et 372/1938, ord. du 23 décembre 1938, « *o stavbě dálnic, o zřízení generálního ředitelství stavby dálnic a jeho organizace* ».

⁶⁴⁹ In : Václav Lídí, Tomáš Janda, *Stavby, kterým doba nepřála, Výstavba dálnic 1938-1950 na území Čech a Moravy (Les chantiers qui n'ont pas eu la faveur de leur temps, La construction d'autoroutes 1938-1950 sur le territoire de la Bohême et de la Moravie)*, II. vydání, Ředitelství silnic a dálnic, Praha, 2006, 122 p.

⁶⁵⁰ La Seconde république dura du 30 septembre 1938 au 15 mars 1939, date de l'occupation par l'armée allemande.

⁶⁵¹ SO 1/1939, Valina, *Dálnice (Autoroute)?*

⁶⁵² SO 3/1939, Ing. Vladimír Kříž, *Úkoly siln. inženýra při stavbě letiště (Les tâches d'un ingénieur routier sur un chantier aéroportuaire)*; SO 3/1939, Trojan, *Zdokonalení siln. sítě (Le perfectionnement des réseaux routiers)* et SO 6/1939, Ing. Jindřich Václavík, *Zahájení stavby dálnice Praha-Jihlava (L'inauguration du chantier de l'autoroute Prague-Jihlava)*.

Or, la motorisation tchécoslovaque évoluait sur un régime très spécifique, sans doute unique en Europe⁶⁵³. Dans un premier temps, jusqu'à la Grande crise économique, elle suivait un développement technologique ordinaire, tout en affrontant, comme dans la plupart d'autres pays, la « concurrence » ferroviaire. En réalité, elle eut en Tchécoslovaquie un développement tout à fait « normal » (selon la norme des pays occidentaux) se trouvant, comme dans d'autres domaines économiques, dans la moyenne, quelque part entre les pays, dits « motorisés » (France, Grande Bretagne, les États-Unis étant « hors concours ») et les autres. La rupture vint de la Crise. Le gouvernement après avoir attribué aux véhicules à moteur une part importante de responsabilité dans les déficits ferroviaires, légiféra entre 1932 et 1935 contre le transport routier. Les nouvelles lois eurent un effet dévastateur sur le nombre de véhicules immatriculés. Statistiquement, seuls les deux-roues et les véhicules particuliers légers et non destinés aux usages commerciaux, purent échapper à la vague des annulations des certificats d'immatriculation, le nombre de grosses cylindrées, d'autocars et de poids lourds allant décroissant. La composition du parc de véhicules à moteur tchécoslovaques s'en trouva profondément modifiée. L'augmentation globale du nombre de véhicules avec sa courbe régulière ascendante cachait ce profond changement de structure en faveur du véhicule particulier léger transportant entre 1 et 6 passagers. Ce glissement général du transport routier vers de petites unités, n'était ni naturel ni volontaire, mais bel et bien imposé par le cadre législatif.

Par conséquent, ni le nombre total des véhicules à moteur, ni la composition du parc automobile, ne justifiaient en rien le projet de construction d'une autoroute. C'est d'autant plus vrai que, comme les comptages de véhicules le prouvaient, la majorité d'automobilistes se trouvait concentrée dans les centres urbains ou à leurs alentours immédiats et que la moyenne kilométrique de trajets réguliers, n'excédait pas les 30-35 km encore à la fin des années 1935 (cf. carte n°35 *infra*). L'usager de la route réclamait certes que le réseau se trouve dans un état convenable du point de vue du revêtement, de la signalisation, de la suppression des endroits dangereux (virages, dénivellements, obstacles divers : arbres, passages à niveau, maisons à proximité de la route) etc., mais ce souhait n'allait pas jusqu'à demander la construction d'une autoroute. Et si certains purent le demander, c'était davantage du rêve utopique de quelques individus (ou quelques groupes intéressés) plutôt que d'une réelle exigence appuyée par une large majorité des motoristes.

⁶⁵³ La question sera traitée en détail dans le chapitre sur le motorisme *infra*.

En respectant ces divers éléments, nous proposons dans notre analyse de tenir compte de la spécificité tchécoslovaque (taille du pays, taux de motorisation) et de distinguer trois niveaux dans la réalisation du projet autoroutier tchécoslovaque : d'abord les premiers projets que nous qualifierons d'« utopiques », car déconnectés de la réalité économique nationale, influencés notamment par le projet italien de Puricelli ; puis les premiers projets nationaux « sérieux » inspirés par le contexte géo-politique et technologique changeant et enfin les premières réalisations. En suivant cette trame, autant thématique que chronologique, nous pouvons situer les prémices du projet autoroutier dans les années 1924 en rapport avec les réalisations de P. Puricelli relayées par la presse tchécoslovaque (cf. p. e. la revue *Auto* éditée par le AKRČS⁶⁵⁴), la multiplication de projets sérieux à partir de 1934 et les premières réalisations après le Traité de Munich à l'époque de la Seconde république et sous le Protectorat Bohême-Moravie.

1. L'influence des modèles étrangers et le débat sur le forum international

Dans le développement du projet autoroutier tchécoslovaque une donnée externe, le contexte politique et technologique international, avait joué un rôle essentiel. En ČSR, comme dans d'autres pays, l'expérience italienne, puis allemande eurent des échos retentissants. Pour répondre à la question de la genèse de l'idée autoroutière en Tchécoslovaquie, il ne suffit donc pas de considérer uniquement des aspects techniques (savoir-faire nécessaire à sa construction) ou économique (son financement, sa rentabilité). Il faut aussi se poser la question des modèles. Avec la montée des régimes totalitaires, l'habile usage de la propagande et, plus tard, la course à l'armement en Europe (dont la pièce maîtresse fut, en dehors de l'aviation, la motorisation des armées), la ČSR subit une influence grandissante, en particulier de son voisin immédiat, l'Allemagne. D'après les sources à la fois techniques et laïques dont nous disposons, il est possible d'établir le lien clair entre les projets tchécoslovaques et les exemples allemands et italiens. La nature de l'influence diffère cependant d'un pays à l'autre tout en évoluant durant la période étudiée.

⁶⁵⁴ Cf. p. e. l'article *Automobilní silnice*, *op. cit.*

Chronologiquement le premier, l'exemple de l'Italie avait frappé toute l'Europe des années 1920 par l'apparente nouveauté du concept⁶⁵⁵. Il inspirait tout ingénieur « routier » digne de ce nom⁶⁵⁶. L'autoroute fascinait et beaucoup de professionnels de tous les pays se mettaient à rêver. Par conséquent, les premiers projets qui fleurirent dans les années 1920 en Europe étaient plutôt d'ordre utopique ou, du moins, largement en avance sur les besoins réels. Dans ce contexte d'exubérance d'idées, il y avait, parmi les spécialistes, seulement quelques rares voix qui appelaient à la prudence économique et voulaient « attendre de voir » les résultats de l'expérience italienne.

On déçanta en Italie peu après, lorsque les chiffres à propos de la rentabilité des « *autostrade* » tombèrent après les premières années d'exploitation. De plus, le contexte économique changea brutalement avec la Grande Dépression et ce fut l'exemple allemand qui prit, en l'instrumentalisant, le relais en la matière et domina la scène de la construction autoroutière du point de vue technique et organisationnel jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. L'ingénieur Hloušek en faisant allusion « à ces pays dont les gouvernements sont dotés des pouvoirs les plus étendus », dut cependant reconnaître en 1935 (tout en laissant affleurer son scepticisme): « Il n'est guère possible aujourd'hui de dire quel sera le bilan

⁶⁵⁵ Cette nouveauté de concept, qui apparaît de façon inéluctable à travers les sources, est cependant contestée par B. Kreuzer (In : *Tempo 130...*, *op. cit.*) qui indique l'Angleterre et les Pays-Bas comme d'autres pionniers de l'idée autoroutière, antérieurs à P. Puricelli. Il est vrai qu'en ce qui concerne l'idée de l'extension des autoroutes au-delà des limites nationales, Hloušek se référa en 1926 au projet allemand HAFRABA comme étant « à l'origine » de l'idée d'un réseau autoroutier européen. (In : Zpr. VST n° 4/1927 ; *Projekty automobilových evropských silnic* : « Zřízení automob. silnic evropských přes evropský kontinent, má svůj původ v Německu. »). Sur le projet HAFRABA, on peut utilement consulter l'article en ligne de R. Vahrenkamp : *Die Hafraba und Vorläufer des deutschen Autobahnprojektes*, Working Papers in History of Mobility No. 7/ 2006, www.wirtschaft.uni-kassel.de/vahrenkamp (accédé en septembre 2010). Il semblerait que les Italiens avaient annoncé l'intention de construire les autoroutes (*autostrade*) sur le forum international pour la première fois à l'occasion du 4^e congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) qui s'est tenu du 7 au 12 mai 1923 à Séville. Cf. D. Glasson, *Un siècle de congrès mondiaux de la route*, in : « Pour mémoire » du comité d'histoire du Ministère de l'écologie et du développement durable, n° 3 automne 2007, pp. 6-58.

⁶⁵⁶ Même un opposant à l'idée autoroutière en Tchécoslovaquie, l'ingénieur Hloušek dut avouer : « Je pense que du point de vue technique, il ne peut y avoir d'ingénieur qui ne serait ravi d'en construire. Si nous considérons en revanche nos conditions de circulation, la contribution finale de ces constructions pour les transports et pour la vie économique, le côté financier et surtout les autres devoirs que nous avons dans le secteur routier, je crois que le temps n'est pas encore venu dans notre pays pour leur réalisation. » (In : Hloušek, *Problém automobilových dálkových silnic (Le problème des routes automobiles à longue distance)*, Prague, 1937, 14 p.; p. 9. Sur ce personnage voir plus en détail *infra*).

économique définitif [des autoroutes] dans ces pays, mais l'influence immédiate positive sur la situation économique parle en faveur de leurs défenseurs et a un effet très fort sur l'opinion publique d'autres pays, comme le nôtre, où règne l'avis plus nuancé en ce qui concerne ce procédé radical. »⁶⁵⁷

Si l'on doit en croire l'historiographie actuelle⁶⁵⁸, il n'y avait pas, en Italie des années 1920, ni en Allemagne ou en Autriche des années 1930, et encore moins dans les Pays-Bas de la fin des années 1930, un besoin économique réel de construction d'un réseau routier dédié exclusivement à l'usage des véhicules à moteur et l'échec financier italien le prouva. Si cela était le cas pour ces trois pays européens, précurseurs en la matière sur le plan technologique et organisationnel, mais aussi sur le plan du taux d'équipement en véhicules automobiles et de la densité de la population, il se trouve difficilement imaginable comment un pays comme la Tchécoslovaquie aurait pu rationnellement justifier de tels projets. Aussi, allons-nous suivre, dans les prochains paragraphes, les débats qui animaient le grand public et les spécialistes et tenter de répondre aux questions du « quand et comment » de la genèse autoroutière tchécoslovaque.

Indépendamment de l'influence indirecte, due à l'exemple des réalisations étrangères dont nous pouvons lire les traces dans les projets tchécoslovaques, un véritable mouvement international conceptuel en faveur des autoroutes se développa dans le contexte de la Grande Dépression. En effet, ce contexte relança dans de nombreux pays, l'idée des grands chantiers publics parmi lesquels la construction routière occupait une place de choix. De la route à

⁶⁵⁷ Hloušek A., Ing., *O nejnaléhavějších úkolech našeho silničního hospodářství (Sur les tâches les plus urgentes de notre économie routière)*, 6. svazek odborné knihovny AKRČS, Praha, 1935, 16 p.; p. 5 (« *Lze dnes těžko odhadnouti konečnou hospodářskou bilanci postupu těchto zemí – ovšem okamžitý příznivý vliv na hospodářskou situaci mluví ve prospěch jeho zastánců a působí silně i na veřejné mínění jiných zemí, jako je naše, kde panuje střídavější názor na účelnost tohoto radikálního postupu.* »); un constat similaire sur l'impact positif des modèles italiens et allemands se retrouve, bien entendu, dans d'autres pays d'Europe. À propos de l'Italie, B. Kreuzer remarque : « ... *die Vorbildwirkung, die dieses erste, wenn auch sehr rudimentäre Autobahnnetz Europas mit einer Länge von rund 510 km seit den frühen Zwanzigerjahren gehabt hatte, war immens.* » In : Kreuzer B., *Tempo 130...*, *op. cit.*, p. 24.

⁶⁵⁸ Cf. notamment les travaux récents et comparatifs de Gijs Mom (p. e. G. Mom, *Roads without Rails, European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility*, In : *Technology and Culture*, volume 46, n° 4, octobre 2005, pp.745-772 ; de Bernd Kreuzer (p. e. Kreuzer B., *Tempo 130...*, *op. cit.* ; cf. aussi les différentes contributions au colloque du réseau *Arbeitskreis Verkehrsgeschichte* de la *Gesellschaft für Unternehmensgeschichte* intitulé *Geschichte der Straße - Bau, Nutzung, Raumerschließung von Fernstraßen* qui s'est tenu à Cologne le 11 et 12 mai 2006.

l'autoroute, il n'y avait qu'un pas. Ce *lobby* émergent s'organisa rapidement et élaborait quelques projets de réseaux européens dans lesquels la ČSR fut incluse.

a) Le Réseau européen du Bureau International des Autoroutes (BIAR)⁶⁵⁹

La création du *Bureau International des Autoroutes* s'inscrit dans la volonté de coordonner les différents projets autoroutiers nationaux, de plus en plus nombreux. Le BIAR suivit la formule éprouvée des rencontres internationales régulières sous forme de congrès auxquels toutes les nations intéressées étaient conviées. Il se voulut d'une part un élément coordinateur entre les pays et d'autre part entre les gouvernements et les entreprises. À sa naissance, en 1931 à Genève, il y avait quelques personnages très activement impliqués dans la propagation des autoroutes dans leurs pays respectifs : Piero Puricelli (Italie), Lucien Lainé (France), Marcel Nyfeller (Suisse) et Albert Thomas (France)⁶⁶⁰.

Formulés à l'occasion de ses *Congrès Internationaux des Autoroutes*, deux projets d'un « réseau européen » intégraient la Tchécoslovaquie. Le premier, présenté au Congrès de Genève en 1931⁶⁶¹ (cf. carte ci-dessous) incluait déjà le pays. En revanche le tracé Stuttgart-Nuremberg-Prague-Breslau-Varsovie doit être interprété autant sinon davantage comme un raccourci pour les besoins de l'empire allemand et de la Pologne (tous deux représentés au Congrès) que comme une connexion de la capitale tchécoslovaque au réseau. En effet, ce premier Congrès avait été encore très discret avec une soixantaine de participants de dix pays seulement, dont la Tchécoslovaquie était absente⁶⁶².

⁶⁵⁹ Cette société, créée en 1931 à Genève fut rebaptisée Office Internationale des Autoroutes (OIA) un an plus tard. Sur ce sujet voir Ingrid Heckmann-Strohkark, *Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft*, In : *Die Schweizerische Autobahn, Buch zur Ausstellung*, Hrsg. M. Heller und A. Volk, Museum für Gestaltung, Zürich, 1999, pp. 32-43 ; Franck Schipper, *The Drive for Peace ? Roadplanning and the European Project during the Interbellum*, SHOT 2005 conference Minneapolis, 16 p. (*Working document* n° 12, <http://www.tie-project.nl>) et l'article de A. Hloušek, *Hlavní dopravní silniční tepny*, In : Zpr. VST n. 11/1936.

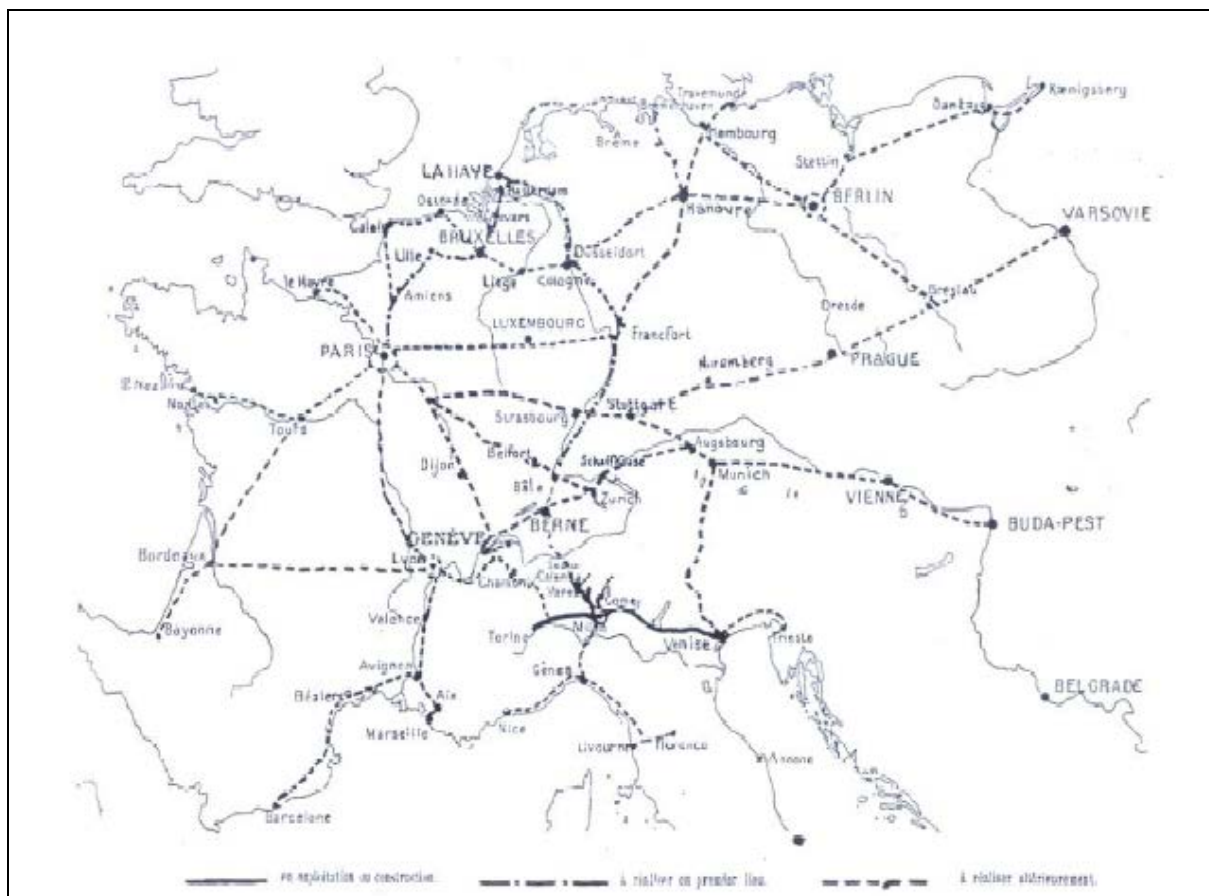
⁶⁶⁰ Albert Thomas (1878-1932) homme politique français, le premier président de l'*Organisation Internationale du Travail* (OIT) à Genève. Il « hébergea » le premier congrès de BIAR dans les locaux de l'Organisation et formula à l'occasion du second Congrès de Milan un plan ambitieux de la construction de 14 000 km d'autoroutes en Europe entre 1934 et 1937 afin d'endiguer le chômage.

⁶⁶¹ Le premier *Congrès International des Autoroutes* eut lieu à Genève du 31 août au 2 septembre 1931.

⁶⁶² Cf. Heckmann-Strohkark I., *Der Traum ... op. cit.*, p. 37 (note 33).

Nous pouvons saisir ici l'opportunité présentée par ce plan et illustrer l'écart qui séparait une vision idéale d'un réseau, imaginé à partir d'une carte géographique posée sur la table d'un bureau d'étude, de sa réalisation subissant de nombreuses influences des réalités et des choix politiques et économiques complexes. En effet, le tronçon Nuremberg-Prague attendit sa réalisation jusqu'à la fin du 20^e siècle. Il fut alors parmi les plus importants construits depuis la « Révolution de velours » de 1989. Pire encore, le tronçon Prague-Hradec Králové-Breslau, avance, aujourd'hui encore (en 2012) très lentement, cette connexion avec la Pologne ne figurant pas parmi les priorités tchèques et/ou européennes.

Carte n°24 : Projet du réseau d'autoroutes européen présenté au 1^{er} Congrès International des Autoroutes



Source : Jacques Thomas (1931), *Le 1er Congrès International des Autoroutes*, In : *Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière*, n° 69 (September), p. 314 ; cité par I. Strohkark, *Die Wahrnehmung von Landschaft...*, *op. cit.* p. 36 et F. Schipper, *op. cit.*, p. 10.

Le second projet, présenté à Milan en 1932⁶⁶³ fut le produit de P. Puricelli (cf. carte ci-dessous). Il intégrait la Tchécoslovaquie d'une nouvelle façon principalement en tant que pays de transit Nord-Sud, dans une perspective qui ressemblait étrangement au réseau de transport hiérarchisé à l'époque austro-hongroise. En effet, sur cette carte, nous voyons deux carrefours autoroutiers importants, situé à Vienne et à Budapest, Prague, la capitale tchécoslovaque, n'étant qu'une étape sur le parcours Vienne-Berlin. Bratislava, la capitale slovaque, dont le nom et l'emplacement géographique ne sont même pas notifiés sur la carte,

⁶⁶³ Le second Congrès International des Autoroutes eut lieu à Milan du 18 au 20 avril 1932. Un 3^e Congrès, prévu pour 1933 à Francfort (Main) fut annulé : « *Weder aus den Materialien des B.I.T. in Genf noch aus denen des Stadtarchivs Frankfurt am Main lassen sich die genauen Ursachen für die Absage dieses Kongresses rekonstruieren.* » (In : I. Strohkark, *Der Traum...*, *op. cit.* p. 44, note 54). Il serait intéressant de connaître ces raisons.

se situe à mi-chemin sur la droite ligne Vienne-Budapest et l'on peut se demander si l'auteur de la carte avait pris en considération son existence.

Carte n°25 : Projet de réseau autoroutier présenté au *Second Congrès International des Autoroutes* à Milan⁶⁶⁴



Source : *La Question des Autoroutes*, in : *L'Illustration* 91: 4727, 1933, pp.18-19, cité par F. Schipper, *op. cit.*, p. 19.

Le financement de ce projet devait être assuré principalement par la taxe sur l'essence et sur les ventes de véhicules dans chacun des pays. Des écarts entre revenu et besoin par pays devaient apparaître naturellement, le principe étant que les plus riches, car les plus motorisés, allaient payer un peu (ou beaucoup) pour les routes des moins riches et qu'à la longue, les écarts allaient s'estomper. Selon les calculs de son auteur⁶⁶⁵ effectués pour 12 pays concernés

⁶⁶⁴ Alors que ce projet fut présenté au congrès comme si A. Thomas avait été son auteur, Schipper l'attribue à P. Puricelli, qui, selon ses sources l'aurait communiqué à A. Thomas : *Letter 7-4-1932, CAT 11D.1; this letter mentions a plan that Puricelli had submitted to Thomas, concerning the construction of a network of 15.000 km in length to be financed through an international tax on fuel and the sale of new cars. See also [Nyffeler] to Puricelli, 31-3-1932, CAT 6B.7.2.2. See also Bortolotti 1996. (In : F. Schipper *op. cit.* p. 9).*

⁶⁶⁵ Marcel Nyffeler, le Directeur Général de l'OIAR, *Règles générales pour l'exécution du programme Albert Thomas concernant la construction d'un réseau d'autoroutes européen conjointement avec la lutte contre le chômage*, 37 p. (1932), p. 34 (colonnes 1, et 2).

par ce plan, la Tchécoslovaquie devait théoriquement « avoir droit » à 399 kilomètres d'autoroutes (c'est ce que les taxes devaient rapporter), et son réseau à construire dans un premier temps était estimé à 410 km⁶⁶⁶. Ces deux chiffres sont assez proches, ce qui nous informe sur le ratio (théorique) entre les besoins et la possibilité de les satisfaire. Il est de $399/410 = 0,973$, donc assez proche d'un équilibre « parfait », celui-ci étant « 1 ». Si l'on effectuait le calcul identique pour les autres onze pays cités dans le plan, on verrait qu'un tel ratio était exceptionnel, seules la Belgique et la Pologne arrivaient environ au même équilibre. En revanche, les plus gros payeurs auraient été la France et les Pays-Bas et les plus gros bénéficiaires l'Autriche, la Hongrie, l'Espagne et la Yougoslavie. Ces chiffres nous renvoient à la désormais classique division de l'Europe dans les études historiques ou géographiques : Centre-Périphérie, ou encore Pays riches-Pays pauvres, ou encore Pays à dominance industrielle-Pays à dominance agricole.

Dans la conclusion de son article sur « Les axes routiers principaux », A. Hloušek remarqua à propos des projets de l'OIAR (et de Puricelli) que « la situation économique des pays européens avait causé une attitude sceptique de la majorité des États. Dans l'intérêt de l'amélioration des échanges par le biais des automobiles, on recommande généralement la réalisation du programme de l'AIACR, c'est-à-dire la reconstruction du réseau routier existant et la réalisation de chaussées modernes ce qui tient compte des possibilités financières actuelles des États. »⁶⁶⁷ Par ailleurs, Hloušek ne donna pas beaucoup de chances à l'avenir du projet de l'OIAR dont les activités se seraient considérablement ralenties suite au décès d'Albert Thomas, son principal animateur⁶⁶⁸.

b) Le projet de la route Londres-Istanbul

« *The London to Istanbul road, or Transcontinental Highway, (or simply Route 1, as it*

⁶⁶⁶ Les projections dans un avenir lointain estimaient les besoins tchécoslovaques à 1 170 km (cf. Piero Puricelli (1934), *La Rete Autostradale Europea*, In : *Le Strade XIV*: 12 (décembre), pp.732-733, ici p.733, cité par F. Schipper, *op. cit.* et A. Hloušek, *op. cit.*).

⁶⁶⁷ « *Hospodářské poměry jednotlivých států evropských zavinily, že dnes je otázka stavby autostrád ve většině států posuzována velmi skepticky. V zájmu zlepšení automobilového styku mezi jednotlivými zeměmi evropskými doporučuje se dnes skoro všeobecně jen realizování programu, který byl vytčen l'AIACR, a to rekonstrukce nynějších silnic a zřizování novodobých úprav vozovek, který při panující hospodářské krizi přihlíží spíše k nynější finanční únosnosti států.* » In : Hloušek, *Hlavní dopravní ...*, *op. cit.*, p. 241.

⁶⁶⁸ « *Po smrti Alberta Thomase upadl úplně činnost této společnosti, která hodlala podporovati i projekt senátora Puricelliho...* » Ibid.

was occasionally known to its planners), was a project that had been first proposed ... by the International Tourism Alliance (Alliance Internationale de Tourisme, hereafter AIT) [in 1930]. Planned and worked on throughout the decade [1930-1939], it formed a central plank in the road-building plans of many of the nations in Europe, captured the interests of the League of Nations, and for years after the Second World War ultimately stopped its construction, remained the best hope of creating transnational automobile infrastructures in Europe. »⁶⁶⁹ Ainsi Alec Badenoch décrit-il en peu de lignes le projet dans sa communication sur cette route automobile « transcontinentale ».

Ce projet fut évoqué par les auteurs tchécoslovaques à plusieurs reprises⁶⁷⁰, généralement dans le souci de démontrer la nécessité de moderniser le réseau routier national pour le rendre plus compétitif et plus attractif sur le plan européen. Ce projet était en quelque sorte la « bête noire » des ingénieurs et des politiciens, inquiets de voir leur pays « évité » ou « contourné » par les flux internationaux (réels ou potentiels). Certains tirèrent de ce projet un argument supplémentaire en faveur de la construction rapide d'une autoroute tchécoslovaque, soit en tant que tronçon possible de cette route, soit, au contraire, pour proposer aux automobilistes européens une alternative transcontinentale, non pas nord – sud (nord-ouest – sud-est), mais ouest – est, de l'Atlantique à la Mer Noire. D'autres, comme Hloušek, se servirent de ce projet pour relancer le débat quant à l'amélioration de l'ensemble du réseau routier de premier ordre, dont plusieurs grands axes étaient censés se raccorder à la route Londres-Istanbul. Il cite à ce propos le congrès de Budapest de 1935 convoqué suite à l'initiative du gouvernement hongrois, très intéressé par le projet de cette route qui plaçait la Hongrie au cœur d'un réseau européen de première importance (cf. la carte ci-dessous). Le Congrès fixa des critères techniques auxquels Hloušek faisait allusion : « Ces principes pourraient très certainement servir de fil directeur pour nos travaux d'aménagement des grands axes routiers traversant notre pays, de même que de ces routes par lesquelles nous compléterions ce réseau international dans l'intérêt de notre pays. »⁶⁷¹

⁶⁶⁹ Alec Badenoch, *Touring between War and Peace: Symbolizing the Transcontinental Motorway 1930-1950*, 2005, 24 p.; p. 2 (*Working document* n° 15; www.tie-project.nl).

⁶⁷⁰ Dès octobre 1930 Hloušek informa le public du projet dans une brève parue dans le journal du MTP, *Zpr. VST* n° 20/1930, *Automobilová silnice přes Evropu (Une route automobile à travers l'Europe)*. Voir aussi, plus tard, les propos de l'ing. Loskot In: SO 1/1936, Příloha II, Ing. Dr. Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici?* op. cit., ou encore Hloušek, *Hlavní dopravní ... op. cit.* p. 236.

⁶⁷¹ « Tyto zásady by mohly býti jistě i vodítkem pro naše práce při úpravách hlavních mezinárodních siln. tratí procházejících naším státem a při úpravách oněch silnic, kterými bychom doplnili tuto mezinár. siln. síť v zájmu celostátním. » In: Hloušek, *Hlavní dopravní ..., op. cit.*, p. 241.

La Tchécoslovaquie ne fut pas, du reste, le seul pays à se trouver à l'écart d'un flux automobile international imaginaire généré par cette route et à craindre d'être délaissée par les automobilistes. En effet, immédiatement après la proposition de son tracé en 1930, la Norvège ne tarda pas à proposer un embranchement vers le Cap Nord (la ville de Kirkenes), qui, en rejoignant à Vienne la route Londres-Istanbul via Trondheim, Oslo et Berlin, devait également traverser la ČSR dans le couloir de transit « classique » (Berlin-) Prague-Brno (-Vienne)⁶⁷³. Le plan norvégien dont nous n'avons pas trouvé mention dans les archives tchèques, aurait dû cependant satisfaire les ingénieurs tchécoslovaques ...

2. Les prémices « utopiques ».

Nous comptons parmi les projets « utopiques » tous ceux irréalisables techniquement, financièrement ou parce que trop en avant sur les besoins réels du pays.

Un exemple de ces projets, qui se distinguait surtout par sa précocité nous fut rapporté par la revue *Auto* de février 1924⁶⁷⁴. Ce fut en réalité un écho direct à la construction par P. Puricelli de son *autostrada Milano-Laghi*.

L'article décrivait dans un premier temps l'automobile et la route comme deux éléments antagonistes – la route souffrant trop de l'augmentation de la fréquence du trafic et de la vitesse des véhicules à moteur et les voitures souffrant trop du mauvais état général du réseau routier.

L'auteur partit du constat simple que : « Le transport automobile est là et ira toujours en augmentant comme le montre l'exemple d'autres pays. Il faut donc écarter tous les obstacles

⁶⁷³ Cf. la carte publiée par A. Badenoc, *Touring between War and Peace...*, op. cit., p. 10 : *Kaapstad-Kirkenes en Londen-Batavia per Auto !* The AIT plan as a front page news in the Netherlands, 1935.

⁶⁷⁴ D'autres spécialistes de la route se firent écho de l'expérience italienne. Cf. p. e. Ing. Viktor Genttner, zemský stav. rada, Prague, qui informa dans le n° 6/1924 de SO selon le Bulletin n° 30 du PIARC (mezinár. svaz silnič. kongresů) sur les *Projets des routes exclusives pour les automobiles en Italie et en Angleterre (Projekty výhradních silnic pro automobily v Itálii a Anglii)*. C'était en fait un reportage sur les projets de l'*autostrade* de Milan aux lacs et du *motorway* London-Birmingham-Liverpool (à l'initiative de Lord Montag) avec les justifications classiques (économie du temps, du carburant, de l'usure des véhicules etc.). Cf. aussi SO 4/1928, Ing. E. Krupský, zemský techn. komisař, Praha, *Zpráva o 5. mezinár. siln. kongresu v Miláně (Le rapport sur le 5e congrès routier à Milan)*, 6. otázka: *Zvláštní silnice pro automobily (6e question: Les routes spéciales pour les automobiles)*.

et préjugés à son encontre qui empêchent son développement devant le constat que l'intérêt économique de l'État exige dans la mesure du possible l'accélération et la diminution des coûts du transport [routier] même si les dépenses qui y sont liées rendent dubitatif. »⁶⁷⁵

On pourrait sans aucun doute parler « d'effet Puricelli », car partout en Europe, on citait cet exemple et annonçait le développement rapide de ce type de route nouvelle. Notre auteur s'inscrivait dans cette dynamique internationale qui fit naître *L'Union Internationale des Congrès de la Route (Mezinárodní svaz silničních kongresů)* dont l'objectif premier semble justement avoir été la « réconciliation de la route et de l'automobile »⁶⁷⁶.

Aussi, énuméra-t-il les avantages d'une « auto-route » :

- soulager le réseau routier ordinaire du trafic qui cause le plus de désagrément à cause de sa vitesse, du bruit et de la poussière ;
- permettre à l'industrie automobile de réaliser enfin des camions pouvant transporter de très lourdes charges (sans craindre la destruction des routes) ;
- augmenter la rentabilité des transports grâce au système des camions-remorques (auto-trains ; *autovlaky*⁶⁷⁷) ;
- améliorer la sécurité grâce à la suppression des passages à niveau, meilleure visibilité, suppression du trafic lent etc. ;
- apporter une ouverture au reste du monde des régions traversées (rattraper le retard en équipement en infrastructures)⁶⁷⁸.

⁶⁷⁵ In : *Auto* 2/1924 (« *Doprava automobilní jest zde a tendence její bude, jako tomu jest v jiných zemích, stále stoupající. Musí tedy ustoupiti všechny překážky a předsudky panující proti ní, které brání jejímu vývinu před námi doléhající nezbytností, že hospod. zájem státu si žádá podporovati pokud možno zrychlení a zlevnění dopravy, byť by náklady s tím spojené nás na první pohled zarážely.* »)

⁶⁷⁶ Ibid.

⁶⁷⁷ Cf. L'illustration n°10 *infra*. Un concept similaire émergea aux débuts de l'aviation. On pensait pouvoir créer des « avions-trains », c'est-à-dire un « avion-locomotive » de tête trainant plusieurs planeurs qui se sépareraient au fur et à mesure du trajet pour atteindre en mode planeur leurs destinations (et reviendraient par train à leur aéroport d'origine). Là encore, l'exemple ferroviaire servait de référence à l'imagination.

⁶⁷⁸ Notons ici l'ambivalence de ce critère, repris couramment par le monde politique lorsqu'il souhaite appuyer hier comme aujourd'hui un projet d'infrastructures en mettant en avant les « effets structurants » sur le territoire qu'elles traversent. En effet, comme le note J-M. Offner, « Le faisceau de preuve semble bien suffisant pour accréditer l'idée que la notion d'effet structurant des transports s'avère sans fondement scientifique. Et pourtant ... études et recherches continuent à l'employer sans scrupules. » In : J-M. Offner, *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, 14 p., p. 4, consultable sur : http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/Les_effets_structurants_du_transport.pdf (accédé le 31 mars 2010).

L'auteur de l'article reconnaissait certes d'une part que le coût de construction d'une telle route était énorme, mais restait, d'autre part, confiant que la société allait savoir mobiliser ces fonds, car, à ses yeux, les points positifs prévalaient et parlaient en faveur de la réalisation de cette infrastructure. Il admettait cependant que « les auto-routes ne pourront pas atteindre la densité du réseau routier actuel, qui, en conséquence, ne perdra pas en importance pour le trafic automobile. »⁶⁷⁹ Les « auto-routes » allaient donc devenir une sorte de réseau routier « d'excellence ». L'article étant plutôt d'ordre général et conceptuel, son auteur ne proposait pas encore de tracé concret pour la ČSR.

Ce projet rencontra d'ailleurs aussitôt une vive opposition, ou, du moins une attitude sceptique et critique à l'exemple des représentants anglais et américains qui, en 1928, à l'occasion du 5^e congrès PIARC de Milan refusèrent de voter la motion finale en faveur des « auto-routes » sous prétexte que les routes italiennes n'avaient pas encore prouvé leur intérêt économique. Ils invitèrent par ailleurs les instances officielles italiennes à publier régulièrement des statistiques détaillées sur l'exploitation des autostrades afin que la communauté internationale puisse se faire une idée plus précise des fondements économiques. L'Italie devint dès lors le laboratoire européen en la matière. Cette « clarté d'esprit anglo-saxonne » fut saluée par l'ingénieur Krupský qui reportait sur le Congrès⁶⁸⁰. Il ajouta : « En ce qui concerne les conditions chez nous, je voudrais attirer l'attention sur le fait ... [que]... notre politique financière poursuit le bon objectif d'émanciper notre économie et nos finances de l'influence du marché de capitaux étrangers. ... La question de la réalisation de routes automobiles spécifiques ne trouvera donc pas sa solution uniquement à partir des critères de la rentabilité et de l'importance économique absolue (parfois exagérée), mais en premier lieu dans le cadre de l'économie nationale dans son ensemble. De ce point de vue, il me semble plus important d'investir les sommes qui se comptent en milliards en la reconstruction de l'ensemble du réseau routier, plutôt que dans la construction de 200 ou 300 km d'autoroute. »⁶⁸¹

⁶⁷⁹ In: *Auto* 2/1924, *op. cit.* (« ... že čistě automobilní silnice neboudou moci dosíci té hustoty jako vyazuje nynější síť silniční, která následkem toho nepozbude své důležitosti pro automobilní dopravu ... »)

⁶⁸⁰ SO 4/1928, Ing. E. Krupský, zemský techn. komisař, Praha, *Zpráva o 5. mezinár. siln. kongresu ... op. cit.*

⁶⁸¹ *Ibid* (« Pokud se našich poměrů týče chtěl bych poukázati ještě na okolnost, které nebyla dosud věnována pozornost. Naše finanční politika sleduje správný cíl, emancipovat naše národní hospodářství, pokud možno, a naše finance vůbec od zahraničního kapitálového trhu. Byť by domácí trh byl i značně volný, nemůže pak ovšem býti lhostejným k jakým hospodářským účelům budou odčerpávány značné kapitálové částky. Nebudou proto pro řešení otázky zřízení zvláštních silnic pro automobily jedině směrodatnými jejich rentabilita a absolutní (někdy

À ce stade, le projet resta donc à l'état de rêve technologique. On regardait cependant avec intérêt vers l'Italie pour connaître les résultats d'exploitation de la première autoroute européenne, à péage.

3. Les projets tchécoslovaques « réalistes »

a) Les projets de la Société d'ingénieurs et architectes tchécoslovaques (*Spolek československých inženýrů a architektů, SIA*)

Alors qu'il est impossible pour des raisons énoncées plus haut d'attribuer la paternité du projet autoroutier tchécoslovaque à une quelconque personne en particulier, il nous paraît non moins essentiel d'attirer l'attention sur un foyer critique, combinant à la fois les connaissances théoriques et pratiques, celui d'ingénieurs au sens large et, bien entendu, d'ingénieurs « routiers » au sens restreint. En effet, depuis la fin du 19^e siècle, une association d'ingénieurs et d'architectes s'était constituée dans les pays tchèques et trouva son prolongement naturel à l'époque de l'État tchécoslovaque. Le siège de la société était à Prague où elle possédait une « Maison » - *Dům SIA*. Elle éditait un journal bi-mensuel, appelé *Technický obzor*⁶⁸² (*Horizon technique*), complété par le supplément *Věstník SIA*, une sorte de dossier thématique. Dans son numéro de novembre 1938, l'ing. J. Lubina recensa dans un court article intitulé « L'histoire du projet de la magistrale routière »⁶⁸³ l'ensemble de

snad i nadsazovaný) hospodářský význam, nýbrž v první řadě jejich význam v rámci celonárodního hospodářství. Z toho hlediska pak je, myslím, důležitější investovat miliardovou částku v rekonstrukci celostátní silniční sítě než ve stavbě 200 až nejvýše 300 km autodrah. Otázkou zvláštních silnic pro automobily byl vnesen do moderního silničního stavitelství nový velice zajímavý problém, který dá podnět k řešení i jiných s ním souvisejících, druhořadých, avšak důležitých otázek. Nesmí zde ale být hledán universální lék proti těm bolestem, kterými trpí dnes ve většině zemí silniční dopravnictví, nýbrž musí býti posuzován s tou anglosaskou střízlivostí [en fait, les Anglais et les Américains se désistent du vote de la motion finale en faveur des routes auto-mobiles sous prétexte que leur intérêt économique n'est pas encore démontré] nepodlehla sugestivní líbivosti krásného díla, vykonaného s románskou vervou širokým gestem se rozmachnuvší fašistickou Itálií. »).

⁶⁸² *Technický obzor*, Ústřední časopis spolku čs. inženýrů, vychází 10. a 25. v měsíci; příloha *Věstník SIA*

⁶⁸³ Cf. Ing. J. Lubina, *Historie projektu silniční magistrály (L'histoire du projet de la magistrale routière)*, In: *Věstník SIA*, č. 11/1938 du 20 novembre, p. 205.

personnes issues des rangs de la Société qui, d'une façon ou d'une autre, avaient contribué « à la promotion de la « magistrale », comme d'une route à longue distance moderne ». La paternité de ce projet étant attribuée à l'ingénieur Rudolf Dušek en son temps président de la Société, qui l'aurait dès 1934 défendu dans de nombreux exposés et dans la presse⁶⁸⁴. Ensuite, d'après Lubina, un groupe très actif se serait constitué autour du professeur ing. Stanislav Bechyně⁶⁸⁵ comprenant : Ing. Dr. Valina, Ing. J. Trojan, Ing. Dr. H. Švarc, ing. K. Bramberger, Ing. R. Dušek et Ing. F. Ženatý. Ce groupe dynamique avait élaboré à l'occasion de la 1^{ère} Conférence économique nationale des corporations économiques régionales (*I. Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajových*, abrégée *CHK*

⁶⁸⁴ Švarc dans son compte-rendu de séance du subcomité routier (In : SO 5/1935, Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajových*, p. 11) fit aussi allusion à l'ouvrage de l'ing. R. Dušek *Comment sortir de la crise et du chômage ?*, publié en 1934 (Ing. Rud. Dušek, *Jak z krise a nezaměstnanosti? Hospodářský plán, Quo vadis ČSR? Quo vadis Evropa?*, Praha, Grégr a syn, 1934, 38 p.), qui y écrivait non sans malice que « ... la République tchécoslovaque pourrait se procurer au moins une route moderne, quand elle détient les autres, même bien faites, de Marie-Thérèse et quand la connexion longitudinale de notre pays l'exige. »

Après avoir constaté que le monde avait changé après la Grande Guerre, Dušek arguait qu'il était en train de basculer dans une nouvelle guerre s'il ne réussissait pas à trouver des réponses adéquates à la crise économique. Il dénonçait notamment le fractionnement du monde et les politiques en faveur de l'autarcie. Il proposait en cinq chapitres des solutions à la crise : 1. Redynamiser l'exportation (*Oživení exportu*); 2. Redynamiser les entreprises privées et les caisses publiques (*Oživení podniků soukromých s ozdravením veřejných pokladen a úvěrů*); 3. Poursuivre les investissements publics (*Normální veřejné investice*); 4. Ouvrir des chantiers d'urgence (*Nouzové stavby státní*) et 5. Réguler (diminuer) la durée du travail (*Regulace (omezení) doby pracovní*). Dans le chapitre 4 il évoqua brièvement la construction de l'autoroute comme solution idéale au chômage, avec de surcroît, l'intérêt stratégique majeur (p. 20-21). Il compara ce chantier au « Mur de la faim » à Prague. Sa réalisation selon les règles d'un chantier d'urgence s'arrêterait dès le retour à la prospérité. S'il n'était pas terminé, on le continuerait selon les règles économiques ordinaires. Cette publication n'avait en réalité rien d'extraordinaire (en tout cas en rapport avec le chantier autoroutier) et l'on pourrait se demander si Švarc n'y faisait pas allusion pour des raisons relevant plus de forme (Dušek était une personnalité prestigieuse) que de fond.

⁶⁸⁵ S. Bechyně (1887-1973) était en fait architecte, « l'un des plus importants constructeurs tchécoslovaques ». Il était l'un des premiers à utiliser du béton armé dans ses réalisations dont, durant l'entre-deux-guerres, de nombreux projets d'envergure essentiellement fonctionnels (des hangars à Letňany, des entrepôts à Kostelec/Labem, une cimenterie à Králův Dvůr, etc.), ce qui le prédisposait à présenter des projets pour des grands travaux publics comme des ponts (routiers). Il ne faut pas oublier que le béton était à l'époque l'un des matériaux pressentis et expérimenté pour la construction routière. Bechyně fut nommé en 1920 professeur de la statique et dynamique des constructions en béton armé à l'École polytechnique de Prague (ČVUT).

Sur Bechyně, cf. Churaň M., *Kdo byl kdo v našich dějinách ve 20. Století (Qui était qui dans notre histoire au 20e siècle)*, Praha, Libri, 1998 (2^e édition en deux volumes), volume I 467 p., volume II 482 p. ; pp. 33-34 du volume I.

NSK) en 1935 (dans son subcomité routier) le projet de la « *Národní silnice* (Route Nationale) Plzeň-Košice ». Lubina rapporta alors à ce propos que « En une année seulement, l'idée originale de l'ingénieur R. Dušek avait abouti dans une entente exceptionnelle entre ingénieurs tchécoslovaques sur cette première étape du projet. »⁶⁸⁶

Mis à part l'initiative de Dušek qui était, dans l'ensemble, assez sommaire et se limitait à énoncer quelques principes généraux, sans entrer dans les détails d'un projet concret, nous devons examiner en détail les travaux du subcomité routier de la *CHK NSK* précitée. Ces travaux nous sont présentés par le rapporteur du subcomité, Hynek Švarc :

Dr. Ing. Hynek Švarc, 1^{ère} Conférence économique nationale des corporations économiques régionales. La solution aux questions routières dans la république⁶⁸⁷.

Dès son introduction le rapport long d'une vingtaine de pages, publié dès le lendemain de la conférence mit l'accent sur le programme d'investissements à mener : « Il est naturel que la plus grande partie du programme d'investissements soit consacrée à la condition la plus importante d'un bon fonctionnement économique, aux transports, parmi lesquels le plus important aujourd'hui étant le transport sur route. »⁶⁸⁸

Le subcomité routier semble avoir réussi au cours de la période préparatoire de la conférence (automne 1934 – printemps 1935) à attirer beaucoup d'attention du public sur ses travaux. Il justifia cet intérêt en mettant en relation les difficultés économiques du pays avec l'état, jugé mauvais, de ses divers modes de transports : « Il a été très justement remarqué que le problème de l'économie tchécoslovaque est exclusivement le problème des transports. Si nous sommes dans certains secteurs de production à la hauteur de notre époque, nous sommes en revanche très en retard sur les États culturels⁶⁸⁹ occidentaux en ce qui concerne les

⁶⁸⁶ Cf. Lubina, *op. cit.* (« *Za jediný rok dospěla tedy prvotní myšlenka Ing. R. Duška k vzácné shodě čs. inženýrů na této první etapě projektu.* »)

⁶⁸⁷ Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní...*, *op. cit.*

⁶⁸⁸ Ibid.

⁶⁸⁹ La notion des États « culturels » se retrouve également dans les discours autrichiens, analysés par B. Kreuzer (« *Die meisten « Kulturstaaten » wären daher bestrebt, das bestehende Strassennetz durch ein weitmaschiges Nets von Fernstrassen zu ergänzen ...* » in : B. Kreuzer, *Tempo 130...*, *op. cit.* p. 39). Il semblerait que cette notion correspondait à un besoin vital de valorisation de son projet sur le plan national. Elle était autant le reflet d'un besoin de rattrapage, voire de manque de confiance en son propre savoir-faire.

transports. Nos transports, que ce soient les chemins de fer ou la route, l'aviation ou la voie d'eau, périlclitent et menacent de devenir un désastre national. »⁶⁹⁰

Il va sans dire que ce résultat de l'analyse de la situation économique critique que l'État tchécoslovaque traversait était pour le moins contestable, les économistes les plus réputés, de même que les théoriciens des différents partis politiques n'étant eux-mêmes pas d'accord ni sur les causes, ni sur les voies de sortie de la crise⁶⁹¹. Néanmoins, la tendance générale allait à l'interventionnisme de l'État entre autre par le biais des grands travaux et c'est dans cette optique que les ingénieurs du subcomité s'inscrivaient.

Le subcomité routier (qui omit parfois l'utilisation du préfixe « sub » dans ses publications) se sentait pour ainsi dire « chargé de mission » pour faire passer la construction de la première autoroute tchécoslovaque pour remède commun à tous les maux (politiques, économiques, stratégiques) du pays.

Ses travaux gagnèrent très vite en dynamique. L'intérêt pour la question routière semblait, en effet, se confirmer dès le début par le grand nombre de personnes qui s'inscrivirent dans ce subcomité à l'occasion de la répartition des experts entre les différents comités lors de la séance d'ouverture des travaux de la conférence, le 6 décembre 1934. On comptait ainsi parmi ses membres quelques personnalités importantes, dont le précité Prof. Ing. Dr. Techn. Stanislav Bechyně, recteur de l'École polytechnique auprès de l'Académie des sciences à Prague. Il fut élu lors de la première séance de travail du *Comité des communications* le 10 décembre 1934 président du subcomité routier. Les autres membres étaient : Ing. Dr. Techn. Karel Valina (élu vice-président), Ing. Dr. Techn. H. Švarc (élu rapporteur général), Conseiller d'État ; Ing. Fr. Malý ; Ing. Fr. Beneš ; Ing. V. Holmann ; Ing. E. Ženatý ; arch. Bittermann, directeur de la section économique du présidium du Conseil des ministres⁶⁹² ; Ant. Štefánek (ex-ministre, député slovaque pour le parti agrarien, REP)⁶⁹³ ;

⁶⁹⁰ Švarc, *I. Celostátní ...*, *op. cit.* p. 7.

⁶⁹¹ Sur les causes et la recherche d'explications et de solutions à la Grande crise économique en Tchécoslovaquie, voir notamment l'étude de Sekanina M., *Kdy nám bylo nejhůře? Hospod. krize 30. let 20. století v ČSR a některá její východiska*, Libri, Praha, 2004, 144 p.

⁶⁹² Le 14 janvier 1935, dans sa contribution aux débats du subcomité, Bittermann attirera l'attention du public sur la différence entre le transport ferroviaire et routier, l'un centralisateur et l'autre son contraire : « ... le développement futur du transport routier aura nécessairement un effet décentralisateur, et pour les entreprises, et pour l'habitat à la campagne. C'est pourquoi, la planification d'un réseau routier permettant la rentabilité des entreprises à la campagne, reliant les différents lieux de production, les villages et les villes de façon la plus courte, la plus rapide, et, j'insiste, la plus sûre, a une telle importance. » (Švarc, *I. Celostátní ...*, *op. cit.* p. 8).

Doc. Ing. Branberger ; Ing. Trojan (conseiller du gouvernement) ; Ing. Dušek (l'ancien président de la SIA) et Jar. Kalva rédacteur du journal *Lidové Noviny* ⁶⁹⁴.

La première séance du subcomité routier eut lieu le 21 décembre 1934 et précisa ainsi ses devoirs : « formuler des propositions concrètes sur la réorganisation de l'administration des routes (1), sur leur amélioration du point de vue technique et économique (2), sur le financement et les autres aspects relevant du Fonds routier (3), sur la solution des questions les plus importantes des routes étatiques ou non étatiques (4), et enfin, sur la question de la réalisation de la route transversale « magistrale » (5) » ⁶⁹⁵.

Dès sa seconde séance de travail, le 14 janvier 1935 le projet d'une autoroute fut présenté à ses membres par ing. Valina (cf. *infra*). Ce projet reçut alors un accueil enthousiaste et devint par la suite le cheval de bataille du subcomité. Malgré quelques critiques extérieures ⁶⁹⁶, ses défenseurs gagnèrent progressivement en confiance. Ils trouvèrent en effet un écho très favorable auprès des dirigeants de la conférence au point que leur projet fut inscrit, au moment du bilan de la conférence, en tant que priorité numéro un dans le plan des investissements à réaliser par l'État ⁶⁹⁷.

⁶⁹³ Quant à Štefánek, ancien ministre de la culture et très actif aux côtés de Vavro Šrobár dans le domaine de l'unification législative et administrative tchécoslovaque, il insistait sur les aspects unificateurs des infrastructures routières : « C'est un problème essentiel du rapprochement culturel et économique des parties Est avec des parties Ouest de notre État. La solution de cette question sérieuse ne peut être trouvée sans la création d'un lien parfait sur le plan des communications entre les pays tchèques et la Slovaquie. L'empire allemand voisin s'efforce d'assurer l'unité nationale de toutes les souches allemandes grâce au réseau excellent et moderne de routes automobiles. J'ai des raisons de m'inquiéter de la liaison routière avec la Slovaquie qui, telle que demandée aujourd'hui, ne sera pas terminée que déjà, elle sera insuffisante par rapport aux exigences d'un transport routier rapide et sûr. Pour assurer la liaison automobile avec la Slovaquie, il faut construire des routes automobiles spécifiques permettant en toute sécurité une vitesse minimale de 100 km/h. » (Ibid. p. 9).

⁶⁹⁴ Kalva semble être monté à bord en cours de route. Il semble avoir découvert le projet lors de la réunion le 25 février 1935 à l'Autoklub RČs lors de sa présentation par Švarc. Il était alors l'un des rares présents à le soutenir à 100%, puis contribua à sa promotion.

⁶⁹⁵ Švarc reprit, dans son exposé de méthode, les cinq domaines d'exploration du subcomité lors de la seconde séance de celui-ci le 14 janvier 1935. D'après cet exposé, les questions proprement techniques semblaient *a priori* jouer un rôle moindre dans les travaux du subcomité qui avait pour ambition première de placer la route au centre de la politique de transports tchécoslovaque : « La première et la plus importante fonction de la route, c'est de faciliter et rendre moins cher le transport pour être le préalable au développement économique de l'État. » In : Švarc, *I. Celostátní ...*, *op. cit.* p. 8.

⁶⁹⁶ Cf. pour cela l'attitude de l'AKRČs présentée *infra*.

⁶⁹⁷ « La proposition du subcomité routier de construire la « Route Nationale » Plzeň-Košice a été reconnue indispensable au cours des réunions préparatoires de la Conférence économique régionaliste et adoptée, selon la

L'avancement des travaux préparatoires de la conférence fut présenté pour la première fois au grand public le 21 mars 1935 lors d'une conférence de presse. Le projet de l'autoroute (présentée comme la « Route Nationale ») fut retenu en tant que l'un des quatre plus importants touchant aux trois domaines les plus sensibles à l'époque : réduction du chômage, développement économique des régions et défense nationale. Švarc résuma ainsi les commentaires publiés : « Le projet de la « Route Nationale » a été, dans l'ensemble, reçu favorablement par la presse quotidienne, les quelques rares exceptions sont dues à l'incompréhension et à l'incompétence. »⁶⁹⁸ Puis il reproduisit intégralement un article jugé « exemplaire », publié dans le journal *Národní politika*, le 30 mars 1935. On pouvait y lire entre autre : « Le Centre régionaliste tchécoslovaque a choisi en tant que tracé juste une route au centre du pays entre Plzeň et Košice. Prague, Brno et Bratislava, bien que les villes les plus importantes, n'y sont pas directement attachées pour respecter le principe le plus important : *une connexion rapide et directe entre l'est et l'ouest*⁶⁹⁹. Cela ne repousse pas ces villes, car elles sont reliées à la Route Nationale, comme toute autre ville, par le réseau routier ordinaire. »⁷⁰⁰

Ce fut donc essentiellement sur le point de la justification « politico-économique de l'unité nationale »⁷⁰¹ et stratégique, primant sur des considérations purement économiques et démographiques, que le projet se différenciait de la majorité, voire de la totalité des projets autoroutiers étrangers de l'époque. Étant donné qu'il réussit par la suite à rassembler la grande majorité des professionnels et à capter l'attention du grand industriel Bat'a qui l'intégra dans son *lobbying* personnel (cf. son projet *infra*), il devint en quelque sorte « le » projet autoroutier tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres.

proposition de Dr. J. Stocký, à la première place du plan des investissements publics en tant que condition préalable essentielle [à la résolution] du problème des transports en ČSR. » Švarc, *I. Celostátní ...*, *op. cit.* p. 14

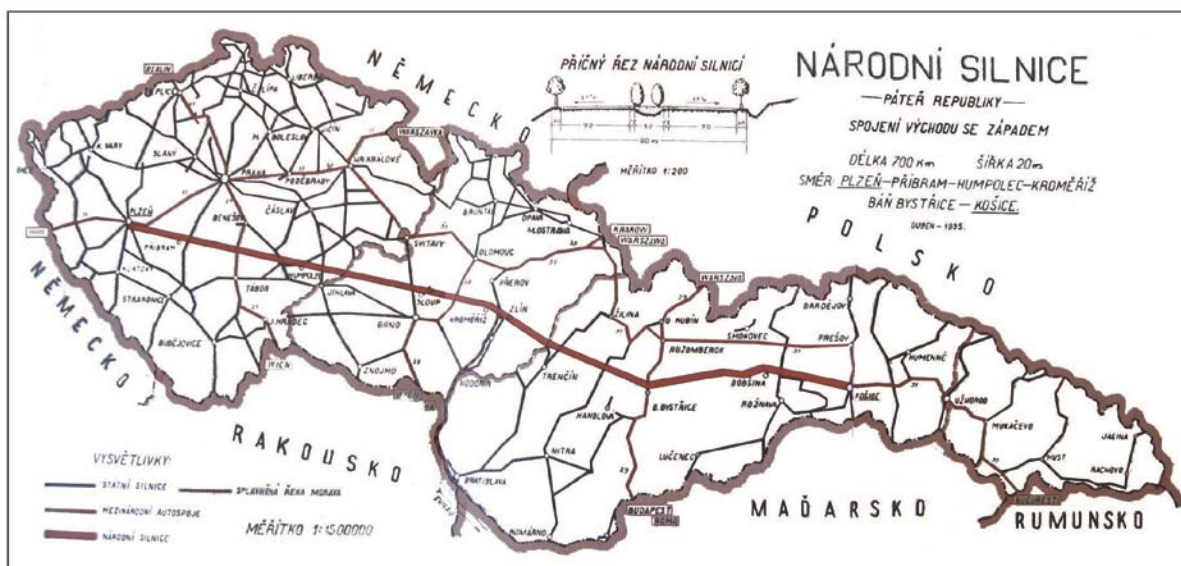
⁶⁹⁸ Ibid.

⁶⁹⁹ En italique dans l'original.

⁷⁰⁰ Švarc, *I. Celostátní...*, *op. cit.* p. 14.

⁷⁰¹ Ibid. p. 15.

Carte n°27 : « La Route Nationale, la colonne vertébrale de la république » (« *Národní silnice, páteř republiky, spojení východu se západem* »)



Source : Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní..., op. cit.*

La conférence produisit le projet d'une autoroute intitulé : « Route Nationale, la colonne vertébrale de la république, le lien entre l'est et l'ouest » (cf. carte *supra*). Ce titre était un véritable manifeste, rassemblant trois dimensions du projet :

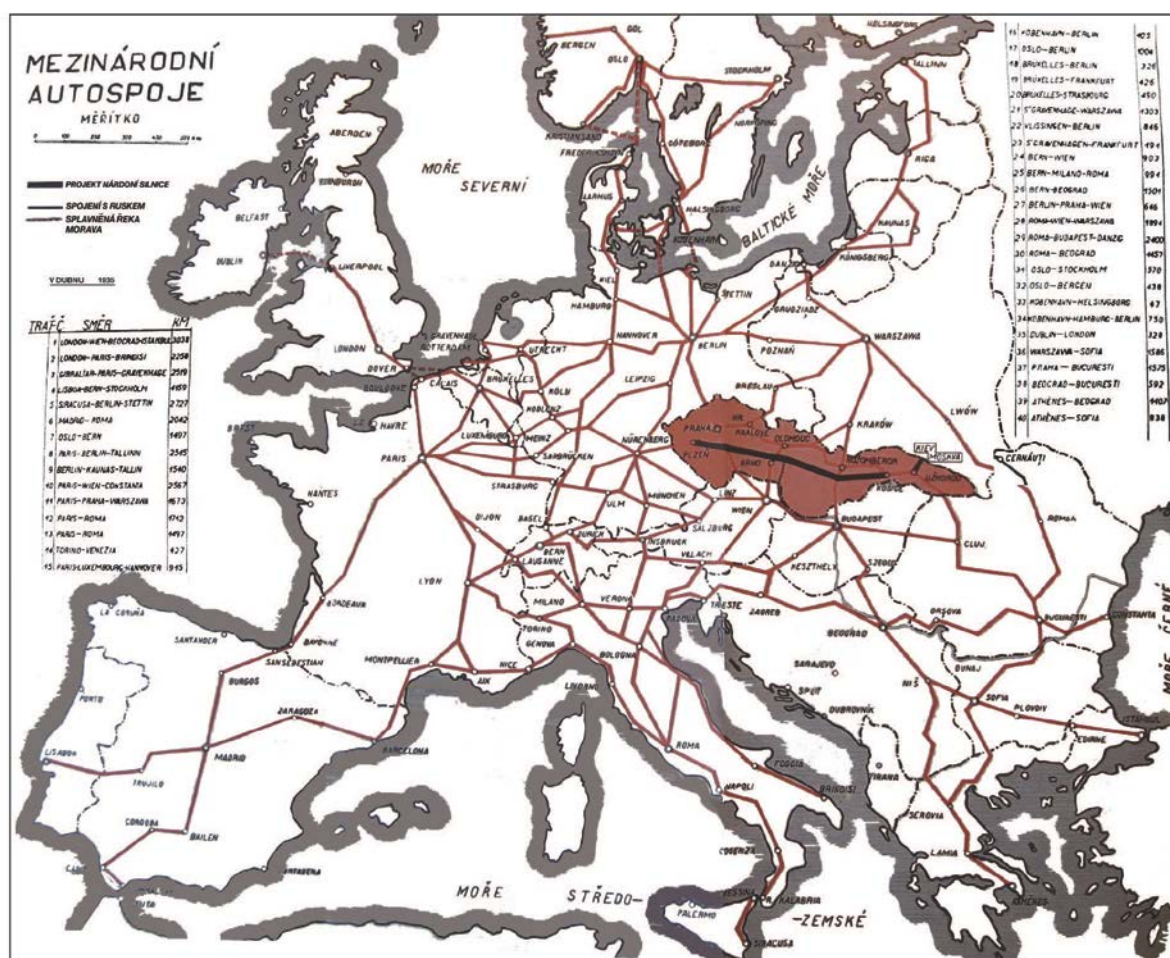
- La construction de cette route devait devenir une véritable entreprise nationale, mobilisant toutes les forces de la nation pour sortir de la crise.
- Son tracé, son existence même, était censé être à la base d'un nouveau réseau de transport basé sur la complémentarité route-rail, mais où la route s'affranchissait définitivement de la tutelle ferroviaire.
- Elle devait créer un lien supplémentaire entre les différentes parties de la république suivant un axe central où d'autres liens étaient absents et qui de plus représentait l'avantage d'être le plus sûr du point de vue stratégique.

Il suffisait de regarder le tracé de cette autoroute, d'abord sur le plan tchécoslovaque, puis dans le contexte européen (cf. la carte suivante ci-dessous) pour voir nettement se dessiner son caractère national, « égocentrique ». En effet, on projetait cette route d'abord et avant tout pour soi-même (même si l'on affirmait qu'elle serait utilisée par les touristes étrangers et qu'elle devait attirer sur le territoire tchécoslovaque le trafic de transit européen). Il faut se rendre à l'évidence, sur les deux cartes, bien que de tels projets existaient, on ne la prolongeait pas jusqu'aux frontières. Symboliquement, mais aussi concrètement du point de vue

stratégique, c'était une façon de se protéger de la puissance voisine. De plus, un autre argument, plus ou moins clairement exprimé, voulait que la construction de cette route soit en fonction des besoins de l'État tchécoslovaque, par opposition à l'ancien raisonnement de l'époque austro-hongroise pendant laquelle les réseaux de transport ferroviaire et routier étaient polarisés envers Vienne et Budapest. Cet argument, déjà employé pour justifier les grands investissements ferroviaires dans les années 1920, se retrouvait donc remis au goût du jour en lien avec le projet autoroutier⁷⁰².

⁷⁰² « Il faut prendre en considération que les routes en Tchécoslovaquie n'ont pas été construites en tenant compte de la forme de notre État, mais à l'époque autrichienne, quand les directions principales en Bohême et en Moravie tendaient vers Vienne et en Slovaquie vers Budapest. Ainsi peut-on dire que des axes routiers principaux suivant la forme de notre État manquent. » (« *Bylo by třeba vzíti v úvahu, že silnice v Československu nebyly stavěny se zřetelem k našemu státnímu útvaru, nýbrž za éry rakouské, kdy hlavními směry v Čechách a na Moravě byl směr k Vídni, a na Slovensku směr k Budapešti, takže hlavní tepny silniční ve smyslu útvaru našeho státu vlastně scházejí.* »), Švarc, I. *Celostátní...*, op. cit., p. 7.

Carte n°28 : « Les connexions automobiles internationales »



Source : Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní..., op. cit.*

Ce projet fut présenté et défendu par Ing. Valina. Il fut discuté et légèrement modifié non seulement par les membres du subcomité routier, mais aussi par celui du financement du plan des investissements publics. Il fut ensuite publié à trois reprises⁷⁰³ ; en voici les caractéristiques principales tirées de la dernière version :

⁷⁰³ Valina K., Ing. Dr. techn., *Výstavba našich ..., op. cit.* Ce fut une ré-édition sous forme de fascicule d'un article publié antérieurement dans *Silniční obzor* 8/1935 et *Technický obzor* 10-11/1935. Avant cela, Valina avait présenté et débattu son projet entre janvier et avril 1935 au sein du sub-comité routier de la *CHK NSK*. et en donna un exposé au sein de la Société routière tchécoslovaque (ČSS) le 26 avril 1935 sous le titre : « *Národní silnice Plzeň-Košice* ».

b) **Ing. K. Valina, *Construction de nos routes à longue distance***⁷⁰⁴

« *Nová komunikace vyvolává a urychluje nový život všude, kteřto hospodářská potřeba vyvolává novou komunikaci teprve po dlouhé době svého povlovného vývoje.* »

« Une nouvelle voie de communication crée et accélère une nouvelle vie partout, tandis que le besoin économique n'appelle une nouvelle voie de communication qu'après une longue période de lent développement. »

In : K. Valina, *Výstavba našich...*, op. cit., p. 11

Ing. Valina occupait une position centrale dans la construction physique et théorique des routes en Tchécoslovaquie. Il était pendant tout l'entre-deux-guerres le « Conseiller de construction » (*Zemský stavební rada*), l'équivalent d'un ingénieur des Ponts et Chaussées en France, auprès du « pays de Bohême » à Prague. Il était par ailleurs membre du SIA, (cf. *supra*) et aussi le rédacteur en chef de la revue *Silniční obzor* (*Horizon routier*) qui jouait sur le plan technique et scientifique un rôle essentiel dans le monde des spécialistes de la route.

La revue, fondée en 1922 gagnait graduellement en importance. Destinée tout d'abord aux pays tchèques, son rayonnement géographique s'étendit progressivement pour couvrir aussi la Slovaquie et la Russie subcarpatique (ce changement intervint au début des années 1930). Elle grandit également en volume en s'enrichissant notamment de suppléments⁷⁰⁵.

La position privilégiée de Valina au croisement des approches pratiques sur le terrain (en tant qu'ingénieur/constructeur) et théoriques (en tant que scientifique) dotée de surcroît d'un certain pouvoir médiatique (en tant que journaliste et rédacteur en chef de la revue), lui permettait de suivre de près l'évolution des technologies en Tchécoslovaquie et dans le monde et de l'influencer à sa façon. En bon connaisseur des différents travaux théoriques et pratiques de ses collègues, il proposa en 1937 une sorte d'inventaire de l'existant tout en formulant, en conclusion en quelque sorte, une synthèse de ces travaux dans son projet personnel. Cette synthèse fut publiée dans « sa » revue en 1937, puis éditée comme une publication autonome dans la Bibliothèque scientifique de la *Société routière tchécoslovaque*.

⁷⁰⁴ Valina K., Ing. Dr. techn., *Výstavba našich...*, op. cit.

⁷⁰⁵ Parmi ces suppléments p. e. le précité reportage de Dr. Ing. Hynek Švarc sur *I. Celostátní ...* publié dans le SO de mai 1935 ; *I. Slovanský silniční kongres v Praze* du 20 – 25 juin 1935 organisé par la *Fédération Slave des Associations de la Route* (F.S.A.R.) paru dans le du SO 7/1935 et surtout, à partir de 1936, la parution régulière des *Informations de la Société routière tchécoslovaque* (*Zprávy Československé silniční společnosti*).

Il développa dans cette publication un argumentaire à la fois technique et pratique en faveur de la construction d'un réseau routier de « Routes Nationales » (autoroutes) exclusivement réservées au transport motorisé. Dans sa réflexion, il distinguait le « transport lent d'importance local » et le « transport rapide à longue distance »⁷⁰⁶. C'était la clé de voûte de son projet. Il considérait en effet, que les routes de son temps suffisaient au trafic local, même s'il fallait continuer à les moderniser, notamment grâce aux revêtements modernes. En revanche, pour soulager ce réseau, pour augmenter la sécurité du trafic et pour tirer le meilleur parti des possibilités de l'automobile, il préconisait la construction d'un réseau complet de « Routes Nationales ». Voici sa profession de foi : « C'est la somme et le seul résultat possible de longues années de recherche de nos meilleurs spécialistes de la route, la seule possible conséquence d'une comparaison minutieuse de la situation chez nous avec celle des autres pays civilisés, c'est la voie du milieu tracée grâce à l'amour du métier et à l'amour de la patrie, c'est la seule possible et juste solution du problème routier en Tchécoslovaquie. »⁷⁰⁷ Ne pas suivre les exemples italien et allemand, c'était prendre le risque de se retrouver en quelques années « un îlot rétrograde » évité par les touristes, ridiculisé par la « propagande ennemie » et dont les effets sur l'économie allaient être désastreux⁷⁰⁸.

Les caractéristiques techniques de sa « Route Nationale » étaient schématiquement : une 2x2 voies avec séparateur central (bande de verdure) d'une largeur totale de 20 mètres et sans carrefour ni passage à niveau. On remarque l'importance du séparateur central, qui, d'une largeur de 2 ou 3 mètres devait être multifonctionnel : pour diminuer le danger d'éblouissement ; pour accueillir la signalétique routière, les panneaux publicitaires, les divers réseaux électriques, téléphoniques, d'eau etc. ; et pour embellir la route grâce à la plantation d'arbres et d'arbustes.

⁷⁰⁶ In : Valina, *Výstavba...*, op. cit. p. 1.

⁷⁰⁷ Ibid. p. 10 (« *To je souhrn a jedině možná výslednice dlouhého bádání celé řady našich nejlepších silničních praktiků, to je jedině možná výslednice pečlivého srovnávání našich poměrů s poměry jiných kulturních zemích, to je ona zlatá střední cesta, která byla vytyčena s láskou k věci s opravdovou láskou k vlasti, to je jedině možné a pro naši budoucnost jedině správné vyřešení Československého silničního problému.* »).

⁷⁰⁸ Dans son exposé présenté le 14 janvier 1935 au subcomité routier de la I. Conférence économique (cf. *supra*), Valina fit également allusion aux propos du prof. Nestorowicz de Varsovie qui avait écrit dans son livret intitulé *Drogi samochodowe* (Routes auto-mobiles) que « même un État qui n'a pas de réseau routier en ordre [en bon état], doit penser à la construction des routes automobiles. » Valina ajouta donc, en 1935, la Pologne sur la liste des pays qui construisaient des autoroutes ou pensaient le faire...

Le réseau devait être construit progressivement à partir de la première « Route Nationale », la transversale Plzeň-Košice. Les autres branches devaient être :

- Karlovy Vary-Praha-Hr. Králové-Mor. Ostrava-Žilina-Štrba-Košice (jonction) – Užhorod-Mukačevo-frontière roumaine ;
- Děčín-Hr. Králové (jonction) ;
- Brno-Bratislava-Báňská Bystrica (jonction) ;
- Děčín-Praha-Jihlava-Znojmo-frontière autrichienne ;
- Mor. Ostrava-Bratislava-front. autrichienne ;
- Rozvadov-Plzeň-Praha-Tábor-Č. Budějovice-front. autrichienne.

Valina dressait, dans son essai, d'abord un bilan des travaux théoriques déjà effectués. En conséquence, il appuyait son argumentaire (personnel) par cinq autres études publiées sur le sujet :

- Celle du subcomité routier de la Première conférence nationale des groupements économiques que nous venons d'étudier.
- Celle intitulée « Le chemin vers un renouveau économique en ČSR » (*Cesta k hospodářské obrodě v ČSR*) publié en 1935 à Brno par le « Cercle des travailleurs de la région de Brno » (*Kruh pracovníků brněnského regionu*).
- Une déclaration en provenance de la Slovaquie (*Spoločnosť slovenského domu v Prahe*) à l'occasion de l'exposition pour la promotion du tourisme en Slovaquie, montrée à Prague en mai 1937, intitulée « Les montagnes slovaques ». Cette dernière déplorait le manque d'une grande communication routière moderne reliant les pays tchèques à la Slovaquie et la perte du tourisme international qui y était lié.
- Le plan de Bat'a (*Budujeme stát... cf. infra*).
- Celle de la Société routière tchécoslovaque (*Čs. silniční společnost*), editrice du présent ouvrage de Valina, et qui prônait dans une publication de février 1937 la réalisation de la première étape d'un « plan routier national » (*Celostátní silniční plán*) – la connexion des quatre villes, capitales des pays, par des routes en « parfait état » (*cf. supra*, le chapitre sur les *Grands réseaux routiers*).

Ces cinq publications, prétendant à l'exhaustivité en la matière, donnent au lecteur l'impression que « toute » la Tchécoslovaquie appelait de ses vœux la réalisation du projet ambitieux défendu par Valina. En effet, il citait deux études moraves, une slovaque et deux « tchécoslovaques » toutes tombant d'accord sur le principe qu'il manquait à la ČSR au moins une route, dédiée exclusivement au transport rapide et à longue distance assuré par des

véhicules à moteur modernes. Toutes souhaitaient la construction d'un axe allant d'ouest vers l'est avec de très légères nuances de tracé (cf. la carte ci-dessous). Ces projets tombaient également d'accord sur le pourquoi d'une telle route : utiliser un moyen moderne pour mieux connecter entre elles les différentes parties de la république.

Carte n°29 : « Construction de nos routes à longue distance »



La publication de Valina est également un témoignage précieux sur la bataille qui faisait rage dans les coulisses pour la « paternité » du projet de la construction autoroutière tchécoslovaque. Depuis le début de son essai, il mettait bien en évidence les dates des différentes publications qui avaient trait à la problématique. De ces dates, on ne peut que conclure à l'antériorité du projet élaboré en 1935 par le subcomité routier de la *Première conférence nationale des groupements économiques* auquel il avait très modestement collaboré. Si cela devait échapper au lecteur, il n'hésita pas de le rappeler plus tard quand il consacrait un paragraphe à la façon dont ces nouvelles routes devaient être désignées. Là aussi, la proposition du subcomité, datée de 1935 *Národní silnice = Route Nationale* méritait de devenir le terme officiel, préférable aux termes d'origine étrangère « *autostrada* » ou « *autodráha* » (qui n'est autre que la traduction de l'allemand de « *Autobahn* »)...

En conclusion il résuma son projet en quatre points :

1. Continuer les travaux d'adaptation et d'amélioration du réseau routier existant avec les moyens actuels, mais en augmentant un peu le rythme des travaux.
2. Réserver ce réseau au trafic de proximité et à tous les usages en y limitant strictement la vitesse pour éviter des accidents.
3. Construire un réseau séparé des « Routes Nationales » exclusivement réservé au trafic motorisé où la vitesse serait libre.
4. Inscrire toutes ces mesures dans une loi cadre et former pour son application un nouvel organisme : la *Direction pour la construction des Routes Nationales* (*Ředitelství pro stavbu Národních silnic*). Sur ce point, à nouveau, l'Allemagne et son organisation de la construction des *Autobahnen* sous la direction de Fritz Todt, *Generalinspektor für das Strassenwesen*, servait d'exemple.

Le projet de Valina, désormais relayé et défendu dans le cadre de la *CHK NSK*, rencontrait néanmoins parfois l'incompréhension ou la critique du public. En tout cas, il n'était pas suivi d'effets en ce qui concerne sa réalisation. C'est pourquoi, la communauté d'ingénieurs organisa la relance du projet de la « Route Nationale » en janvier 1936, soit huit mois après sa présentation au *CHK NSK*. Cette relance était orchestrée à partir d'une réunion massive organisée par le Conseil économique polytechnique (*Všetechnická hospodářská rada*) un organe représentatif de toute une série de corporations (la Chambre d'ingénieurs tchécoslovaques ; la ČSS ; le SIA ; etc.) dont l'objectif était d'éliminer les « derniers obstacles » en travers du projet de l'autoroute. La conférence était censée faire le point sur la critique du projet autoroutier et signifier au grand public la position officielle du corps des

ingénieurs et techniciens sur la question. Ce fut à nouveau Švarc qui rédigea un rapport détaillé sur la conférence dans *Silniční obzor*⁷⁰⁹.

Il y cita plusieurs conférenciers, dont Loskot qui mentionnait le projet de la route automobile Londres-Istanbul (*automobilová silnice Londýn-Cařihrad*)⁷¹⁰ comme un exemple de « danger d'exclure notre territoire national du trafic de transit routier européen et mondial »⁷¹¹. Il condamnait sévèrement l'État, n'hésitant pas à son propos de parler de « l'échec total des 15 premières années de notre politique routière officielle »⁷¹². Un autre intervenant de la soirée, Ing. Dušek, plaida plus spécialement en faveur du tracé, cible privilégiée de certaines critiques, de la *Národní silnice* selon un discours déjà bien rôdé - de traverser le pays dans une direction entièrement nouvelle, où toute autre infrastructure (routière ou ferroviaire) faisait défaut, et qui représentait sur le plan stratégique une position favorable car éloignée des frontières⁷¹³.

En conclusion de la soirée, Loskot proposa, appuyé par un accord unanime de l'assemblée, de « faire un appel au gouvernement au nom des ingénieurs tchécoslovaques pour qu'il mette à leur disposition les moyens financiers afin de pouvoir élaborer le plus rapidement possible un projet détaillé de la *Národní silnice* »⁷¹⁴. La réunion se transforma donc en un plébiscite des spécialistes en faveur du projet de l'autoroute.

⁷⁰⁹ SO 1/1936, Příloha II, Ing. Dr. Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici?* (13 pages).

⁷¹⁰ Pour plus de détail sur ce projet cf. *supra*.

⁷¹¹ Švarc, *Je třeba...*, *op. cit.* p. 2 (« *nebezpečí vyřazení našeho státního území z evropské a světové průběžné silniční dopravy* »). La question de la dimension supra-nationale du projet de la « Route Nationale » joua d'ailleurs un rôle important dans les débats de la soirée, car, d'après l'architecte Kumpošt, si, d'un côté le tracé Londres-Istanbul contournait la ČSR, le tracé Paris-Odessa pouvait faire de la Tchécoslovaquie un maillon important. Dans la vision de l'architecte, le prolongement de cette route ouvrait à la Tchécoslovaquie un nouvel accès à la mer, via le port d'Odessa et cela à 480 km « seulement » des frontières est de la ČSR. Il jouait pleinement la carte de la configuration géographique ouest-est du pays pour démontrer comment la ČSR pouvait attirer, grâce à la *Národní silnice*, un important trafic de transit européen. « C'est ainsi que les ¾ de la longueur de la route européenne entre l'ouest et l'océan Atlantique et l'est, la Mer Noire, se trouveraient sur notre territoire ou sur celui des pays alliés. » Ibid. p. 9 (« ... *neboť pak by naším a spojeneckým územím probíhaly ¾ délky evropské silnice mezi západem od moře Atlantického na východ k moři Černému.* »).

⁷¹² Ibid. p. 2.

⁷¹³ Dušek, Ibid. p. 6 (« *Národní silnice by nebyla ani frontou ani posicí, výbrž tepnou, která by podélně zásobovala – a někdy možná jedině ona! – benzinem a jiným válečným materiálem naši armádu a která by nám v největší tísní musila dopravovati i potřeby o nichž předpokládáme, že je zmůže doprava železniční, bude-li tato vyřazena z dopravy třeba jen z toho důvodu, že se nedostane k dnešním svým zásobám uhlí.* »).

⁷¹⁴ Ibid. p. 13.

Pour conclure le paragraphe sur le monde – et le *lobby* – des ingénieurs (routiers), on pourrait dire que leur projet d'autoroute correspondait à un prototype parfait d'une infrastructure de conception purement nationale, cumulant des intérêts stratégiques concrets et ceux, autant concrets que symboliques, de rapprochement entre les « pays ». Ce fut une proposition issue du monde des techniciens reflétant leur façon de voir le monde et l'avenir de leur pays. Elle reposait sur une réflexion théorique sur des besoins politiques, économiques et sociaux de l'État⁷¹⁵. Elle se distinguait entièrement des autres projets ou réalisations d'infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales. À ce propos, l'architecte Kumpošt, de Brno, remarqua : « Est-ce le réseau [de transport] d'aujourd'hui, fruit du hasard, construit dans d'autres circonstances économiques ... ou un axe, exprimant la synthèse des transports de base par rapport à la configuration économique de l'État, sur lequel viendrait se greffer le réseau routier donné de façon organique et planifié ? »⁷¹⁶. Il continua après avoir rejeté les modèles allemands, italiens et suisses, les deux premiers pour leur choix en faveur d'un réseau d'autoroutes, le troisième pour son opposition pure et simple à tout projet d'autoroute, sur le même ton : « ... nous voulons et cherchons notre propre base tchécoslovaque, nationale et économique du transport routier motorisé qui jetterait les fondements d'un développement économique nouveau dans l'ensemble de l'État. »⁷¹⁷.

⁷¹⁵ Voir notamment la position de l'architecte Kumpošt de Brno : « La question de l'organisation du transport routier n'est pas seulement une question de la technologie routière, mais un problème socio-économique de premier ordre sur la base urbanistique la plus large. C'est un problème du développement urbain futur, problème de la revitalisation des régions et de l'organisation économique du pays en général. Le développement des usages du moteur est l'expression de la future conception économique. Le transport routier motorisé est la base de la structure de l'organisation économique nouvelle de notre État situé à l'intérieur du continent. » Ibid. p. 9 (« *Otázka organisování motorické silniční dopravy není jen otázkou silniční techniky, nýbrž národohospodářským problémem prvního řádu a to na nejširší urbanistické základně. Je problémem dalšího vývoje měst jakožto národohospodářských středisek, problémem oživení a výstavby krajů a problémem hospodářské výstavby státu vůbec. Motorický vývoj je obrazem příští hospodářské koncepce. Motorická doprava silniční je základnou k organizaci nové hospodářské struktury našeho vnitrozemského státu.* »).

⁷¹⁶ Ibid. p. 9 (« *Je to dnešní náhodná síť, budovaná za jiných hospodářských předpokladů a nyní v svém celku zlepšovaná, nebo určitá tepna, vyjadřující určitou syntesu dopravní v celkové hospodářské soustavě státu, na kterou by se daná silniční síť organicky a plánovitě připojovala?* »).

⁷¹⁷ Ibid. p. 10 (« *My chceme a hledáme svou vlastní československou, národní a hospodářskou základnu motorické silniční dopravy, která by dala ekonomický předpoklad pro nejširší rozmach nového hospodářského ruchu v celém státě.* »).

c) Le projet de l'industriel Bat'a⁷¹⁸

Nous connaissons désormais l'investissement de l'industriel Bat'a dans la promotion de projets d'envergure visant à améliorer le réseau des transports. Ceci s'applique *a fortiori* au réseau routier, car, tout comme l'avion, l'automobile était le meilleur représentant du progrès et de la richesse et, en tant que tel, l'un des symboles de la modernité. Bat'a avait très vite compris les possibilités du développement du motorisme. Il avait également très clairement perçu les goulots d'étranglement qui allaient freiner son développement. Dans son ouvrage *La construction l'État*⁷¹⁹ publié en 1937, il désigna deux freins majeurs à la propagation des véhicules à moteur dans la société tchécoslovaque : le premier correspondait à la législation hostile dont nous allons voir dans le chapitre sur le motorisme les tenants et les aboutissants, le second, celui qui nous intéresse dans le présent chapitre, à la qualité du réseau routier.

Tout en reconnaissant à l'État et aux différentes collectivités territoriales les mérites d'avoir, depuis une dizaine d'années, mis en place une structure de gestion et de construction routière (le Fonds routier en 1927), il proclamait cependant que les efforts consentis jusqu'alors devaient connaître des progrès considérables avant de satisfaire aux impératifs du temps. C'est à partir de ce constat qu'il développa « son » idée de construction d'un axe routier qu'il appelait (lui aussi) « magistral » et qui devait relier les deux extrémités du pays entre le point situé le plus à l'ouest – Cheb à celui situé le plus à l'est - Velký Bočkov – sur une longueur totale d'environ 1400 km (cf. carte ci-dessous). D'après Lubina, Bat'a reprit le projet de la SIA⁷²⁰ en le complétant par des prolongements vers les frontières est et ouest du pays. Il

⁷¹⁸ Nous avons consacré à Bat'a une communication intitulée *Bat'a et les transports – usager, exploitant, concepteur et critique. Le développement des réseaux et le rayonnement politico-économique dans le domaine des transports d'une entreprise internationale dans l'entre-deux-guerres* présentée en co-production avec le Professeur Ivan Jakubec (FFUK Prague) au colloque « Opérateurs de réseaux et manufacturiers d'équipements des années 1830 à nos jours : dynamiques d'innovation et structure d'entreprise. », Paris, Sorbonne, 17 et 18 février 2009.

⁷¹⁹ Bat'a J. A., *Budování státu (La construction de l'Etat)*, Zlín, 1937, 161p. L'ouvrage fut réédité et augmenté en 1938 sous le titre Bat'a, J. A., Dr. h. c., *Budujme stát pro 40 000 000 lidí (Construisons l'État pour 40 000 000 d'habitants)*, II. Rožšířené vydání (Seconde édition, élargie), Zlín, Nakladatelství Tisk, 1938, 191 p.

⁷²⁰ Cf. Lubina *op. cit.* : « Proto bylo celkem zásluhou Dr. J. A. Bati, že svým výborným propagačním aparátom a knihou „Budujeme stát pro 40 milionů“ v roce 1937 vzkřísil projekt čs. inženýrů na silniční magistrálu pro širší veřejnost, prodlouživ jej do Chebu a Velkého Bočkova. Ještě větší zásluhou bylo, že pro tuto magistrálu hned nato pořídil svým nákladem za vedení ministerského rady Ing. Miši detailní projekt úseku přes Javorníky mezi Zlínem a Žilinou. »

se l'appropriera cependant à sa façon et lui donna une touche personnelle tout à fait typique de la marque « Bat'a ». En effet, en industriel averti, l'occasion offerte par le projet initial de Valina et de ses collègues était trop belle, car la ville de Zlín où se situait la maison mère de l'empire Bat'a, « sa » ville donc, se trouva à la différence de Prague, Brno et Bratislava, *sur* le tracé de l'autoroute. Sans hésiter, Bat'a rafraîchit donc le projet et le relaya dans ses écrits et dans son *lobbying* personnel.

Le projet était appuyé par une série d'arguments, le premier étant, bien entendu, la possibilité de tirer le maximum de bénéfices de la puissance des véhicules à moteur et de se déplacer rapidement et en sécurité, sur de grandes distances⁷²¹. Il estimait alors qu'il était possible d'effectuer le trajet des 1 400 km en 10 heures⁷²². Le second argument, tout aussi important, transformait la réalisation de cette infrastructure en un véritable projet de société. En effet, le livre de Bat'a représentait avant tout un manifeste politique et idéologique. Il souhaitait relancer le dynamisme de la société tchécoslovaque qu'il sentait menacée par la pression extérieure allemande et les mouvements politiques centripètes à l'intérieur. Son idée, était de transformer la réalisation d'une telle infrastructure autoroutière en un manifeste d'unité nationale⁷²³. Il affirmait que « cette route percera les barrières qui séparent la Bohême de la Moravie et la Moravie de la Slovaquie, barrières à travers lesquelles les anciens gouvernements austro-hongrois évitaient intentionnellement de construire des routes. »⁷²⁴ De plus, « L'État tchécoslovaque réaliserait grâce à ce projet pour la première fois ce qui correspond à sa mission historique⁷²⁵. Il réaliserait ainsi sa conception historique sur laquelle il pourrait s'appuyer pendant des siècles. »⁷²⁶

⁷²¹ On trouve des arguments identiques dans d'autres pays. En Autriche p. e. B. Kreuzer cite un ingénieur autrichien, Sighalter Alfred, qui recommande en 1937 des routes automobiles comme routes « *dem Kraftfahrzeug die volle Entfaltung aller ihm innewohnenden wirtschaftlichen Vorteile zu ermöglichen.* » cf. Kreuzer B., *Tempo 130...*, *op. cit.*, p. 39.

⁷²² Vue la technologie des véhicules à moteur à cette époque, la vitesse moyenne au-delà de 100 km/h sur un si long trajet était illusoire. En effet, les véhicules n'étant pas construits pour supporter de fonctionner au régime maximal pendant des trajets prolongés, finiraient inmanquablement par un casse-moteur.

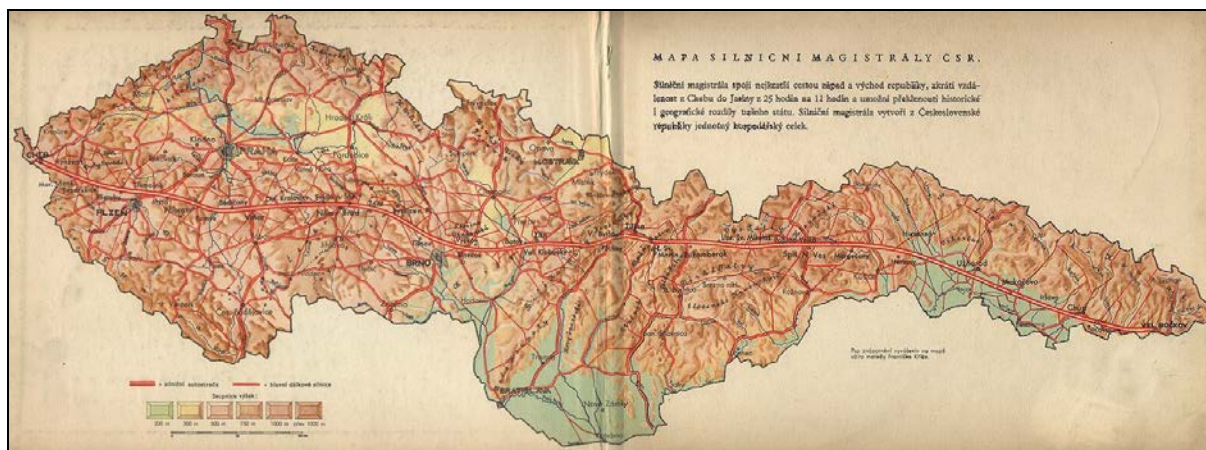
⁷²³ « A l'intérieur de l'État, cette entreprise gigantesque, réalisée grâce à la coopération de tous, serait une énorme manifestation d'unité et de coopération de toutes les composantes étatiques. » (« *Unitř státu by tento obrovský podnik, vybudovaný za spolupráce všech, byl obrovskou manifestací svornosti a spolupráce všech složek státních.* ») In : Baťa, J. A., Dr. h. c., *Budujme stát pro 40 000 000 lidí...*, p. 28.

⁷²⁴ Ibid p. 18 (« *Tato silnice prorazí isolační hradby, které oddělují Čechy od Moravy a Moravu od Slovenska, hradby, jimiž dřívější rak.-uh. vlády úmyslně nikdy nevedly žádné silnice.* »).

⁷²⁵ En fait Bat'a fit allusion ici à la volonté des hommes politiques tchécoslovaques sous le feu croissant de la critique (notamment allemande, mais aussi hongroise) pour avoir recréé un État multi-national sur l'exemple

En un mot, cette route qui concernait toutes les parties de la Tchécoslovaquie, les « rapprocherait » grâce à l'accélération du transport routier et matérialiserait dans le paysage le lien symbolique entre elles.

Carte n°30 : « La carte de l'axe routier magistral tchécoslovaque » (« *Mapa silniční magistrály ČSR* »)



Source : J. A. Baťa, *Budování státu*, op. cit. p. 30.

Bat'a récidiva à peine un an plus tard en signant l'introduction d'un exposé donné par l'ingénieur Míša, fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics, à la *Société routière tchécoslovaque* en mars 1938⁷²⁷. Dans son introduction, Bat'a reprit à peu près les grandes lignes de l'argumentaire en faveur d'une politique de construction routière plus active, avec notamment la réalisation de la grande « transversale », idées déjà présentées dans son ouvrage *Budování státu*. Il insistait sur l'insuffisance du développement du réseau routier tchécoslovaque, sur les lacunes dans l'unification territoriale du pays à cause de ce manque et sur le danger, aggravé par l'évolution politique internationale récente, que cela représentait pour son indépendance. L'idée maîtresse qu'il développa : l'unité et la fierté nationales à

austro-hongrois, de maintenir à tout prix un régime démocratique, seul à leurs yeux capable d'harmoniser les différentes aspirations des minorités nationales.

⁷²⁶ In : Baťa, J. A., Dr. h. c., *Budujme stát pro 40 000 000 lidí...*, op. cit. p. 26 (« Československý stát by provedením tohoto navrhovaného spojení po prvé proměnil ve skutečnost to, co odpovídá jeho historickému poslání. Realisoval by tím svou historickou koncepci, o níž by se mohl opírat po celá staletí. »).

⁷²⁷ *Dálkové silnice*, Dr. J. A. Baťa (továrník ve Zlíně), *Silniční otázky a jejich uskutečnění*; Ing. Karel Míša (ministr rada u ministerstva veřej. prací), *Dálková silnice Brno-Žilina...*, op. cit.

travers le travail et une œuvre grandiose – la construction de la *Magistrale routière tchécoslovaque (Československá silniční magistrála)*⁷²⁸.

Afin d'ajouter du poids à ses projets et démontrer sa détermination, Baťa n'hésita pas à citer des noms d'hommes politiques qui étaient prêts à le soutenir. Auparavant déjà, il avait cité le nom du premier ministre Hodža qui « s'identifie avec le projet de la magistrale »⁷²⁹, et aligné une liste impressionnante de ministres, de députés et d'autres acteurs socio-économiques qui plaidaient en faveur d'une politique positive envers le motorisme au sens large. Ici, dans le discours d'introduction à la conférence, il alla encore plus loin en évoquant son entrevue avec le président de la république (Beneš). Baťa lui aurait personnellement exposé ses préoccupations en matière de construction routière et obtenu un « accord de principe » en ce qui concernait ses plans et ses visions.

Afin de paraître crédible et d'aller de l'avant en donnant l'exemple, l'industriel de Zlín, n'hésita pas à mettre la main à la poche et à participer à des projets de construction d'infrastructures qu'il n'omettait pas, toutefois, de mentionner à des fins de propagande de son entreprise⁷³⁰. Les réalisations les plus importantes se situaient dans, ou à proximité de Zlín. Ainsi, transforma-t-il « sa » capitale industrielle en zone particulièrement innovante. La ville et sa région devinrent un véritable laboratoire à grande échelle capable de démontrer le bienfondé social et économique de ses idées⁷³¹ et censée produire un effet boule de neige sur l'ensemble de la société. Aussi espérait-il par exemple qu'en défendant la réalisation d'un tronçon du projet de la transversale allant de Brno via Púchov et Zlín à Žilina, pour lequel il

⁷²⁸ Ce discours rappelle étrangement la propagande allemande en faveur des *Reichsautobahnen*. L'opinion publique et la classe politique semblaient se radicaliser, devenant de plus en plus réceptives aux propos nationalistes. Dans ce sens, le projet d'une autoroute « nationale » était une sorte de pendant tchécoslovaque au projet allemand.

⁷²⁹ Baťa J. A., *Budujme stát...*, op. cit. p. 18.

⁷³⁰ (« Úsek okresní silnice Kvítkovice-Zlín-Príluky byl zlepšován v délce 14,5 km od r. 1930 nákladem 19 768 000 Kč, částečně s příspěvkem silničního fondu v částce 12 836 000 Kč. Z nedostatku peněz silničního fondu pokračuje však úprava velmi pomalu, ročně se postaví pouze 2 km se státní podporou okouhle 2 mil. Kč, ke kteréžto částce přispívá okres zlínský s městem Zlínem a za pomoci firmy Baťa a.s. částkou 500 000 Kč na každý km. Vozovka jest tříproudová v šířce 9 m, po levé straně metrový banket, vedle dlážděný chodník 1,20 m, po pravé straně stezka 2m pro cyklisty. Souběžně s touto jest za banketem cesta 3m pro potahy. Vzhledem k této úpravě možno tuto silnici pokládati za nejmodernější v Československé rep. »).

⁷³¹ Baťa expérimentait dans le bassin industriel constitué de plusieurs villes centrées sur Zlín toute une série d'innovations : méthodes de travail, formes d'architecture, modes de transports... Cf. notamment les sites internet suivants : <http://www.batova-vila.cz/pdf/bata.pdf> ; <http://www.zlin.estranky.cz/> ; www.batacanal.cz

militait ardemment, et pour lequel il semblait obtenir le soutien des plus hautes instances étatiques une dynamique se mettrait en place permettant la réalisation de la totalité du projet.

Il neutralisa les résistances éventuelles liées à des coûts élevés de cette route en élaborant avec des spécialistes anonymes (ing. Míša présente le projet, mais, vu sa complexité, il ne pouvait être que le porte-parole de tout un groupe de personnes, à la fois de techniciens et de financiers) un projet de construction d'une route à péage, dont le concept était entièrement nouveau en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres. Il s'inspirait de l'exemple italien de Puricelli, cité, par ailleurs, dans ce même exposé. Il imaginait alors une société mixte, déclarée « d'utilité publique » qui réunirait en son sein les intérêts privés (et Bat'a serait sans doute de la partie) et publics, dont l'État et les collectivités territoriales traversées par la route. Le projet ferait donc converger les intérêts économiques des entreprises usagères directes du réseau routier et des collectivités locales, concernées davantage par la plus-value accordée à la compétitivité de leurs territoires. En effet, les aspects liés à la promotion touristique et au désenclavement économique faisaient partie de l'argumentaire des auteurs du projet. En ce temps-là, la réalisation d'une telle infrastructure, était supposée créer à elle seule un attrait touristique supplémentaire⁷³².

La société serait alors concessionnaire unique de l'infrastructure pour une durée déterminée après l'expiration de laquelle, la route tomberait automatiquement et gratuitement dans le domaine public. La formulation de ce projet reposait sur des principes tout à fait classiques ayant été appliqués dans le domaine de la construction ferroviaire depuis ses origines.

En ce temps de pionniers de la construction autoroutière, il semble avoir été pratique courante de présenter des projets partiels, à l'exemple de cette route, comme faisant partie de projets plus grands, ici de la grande « magistrale » tchécoslovaque. B. Kreuzer évoque dans son ouvrage à propos des autoroutes autrichiennes⁷³³ l'influence très concrète du projet de la route transeuropéenne Londres-Istanbul et à propos de l'Allemagne l'incorporation du projet de l'autoroute Munich-Starnberger See dans une vaste entreprise de l'axe autoroutier Berlin-Rome, ou encore du tronçon Frankfurt am Main-Heidelberg du projet HAFRABA

⁷³² Cet argument semblait tout à fait recevable, du moins pour des routes proches des grandes villes, comme le prouvaient, dans le besoin grandissant de récréation des populations urbaines, les expériences étrangères, américaines (*Long Island parkway*), allemandes (AVUS à Berlin) ou autrichiennes (route Wien-Semmering). Pour cela cf. B. Kreuzer, *Tempo 130...*, *op. cit.*

⁷³³ Kreuzer B., *Tempo 130...*, *op. cit.* pp. 27.

(Hambourg-Francfort-Bâle). De façon plus globale, cette pratique cherchait à justifier un projet partiel dont on pourrait contester le bien-fondé. C'est une façon de lui donner du poids en absence presque totale d'éléments objectifs, économiques ou autres, justifiant sa réalisation. Le projet de Bat'a, en apparence original, n'était autre chose qu'une reprise réactualisée selon l'évolution de la situation. Il représentait cependant l'avantage non négligeable d'entrer dans les détails, notamment financiers, mais aussi dans l'étude concrète du tracé (pour un premier tronçon), ce qui rendait son projet à la fois cohérent et crédible. Après l'adhésion officieuse de quelques hauts responsables politiques, il ne manquait plus que le feu vert du gouvernement ...

4. Le temps des réalisations

a) L'autoroute « centrale »

Ce terme décrit le projet d'un axe autoroutier dont le but principal était de donner au réseau de transport de la Tchécoslovaquie de l'après-Munich une nouvelle cohérence. En effet, ce traité signé par la France, la Grande Bretagne, l'Allemagne et l'Italie le 29 septembre 1938 à Munich, puis accepté le lendemain sous la pression diplomatique internationale par la Tchécoslovaquie, priva le pays d'environ un tiers de son territoire (41 098 km² et 4 879 000 habitants⁷³⁴) et par là même d'une grande partie de ses infrastructures (cf. les surfaces hachurées sur la carte ci-dessous).

La situation chaotique qui en suivit avec l'occupation rapide des territoires cédés par la *Wehrmacht* et les armées polonaises en Moravie et hongroises en Slovaquie et en Russie subcarpatique⁷³⁵, rendit la plupart des communications par chemin de fer impossible ou, du

⁷³⁴ Chiffres cités par M. Buchvaldek, In : *Dvacet let samostatnosti (1918-1939) (Vingt ans de l'indépendance)*, Dějiny Československa v datech, Svoboda, Praha, 1968, 561 p.

⁷³⁵ Profitant de l'affaiblissement de la Tchécoslovaquie, les gouvernements polonais et hongrois réussirent à faire appliquer les principes nationalistes énoncés par Hitler pour récupérer les territoires tchécoslovaques sur lesquels ils réclamaient des droits depuis la fin de la Grande Guerre. Il s'agissait de la région de Český Těšín en Moravie du Nord dont la cession à la Pologne fut acceptée le 1^{er} octobre 1938 et de la bande territoriale (parfois très large) le long de la frontière sud entre la Slovaquie et la Russie subcarpatique et la Hongrie, décidé à Vienne par l'arbitrage allemand le 2 novembre 1938.

moins, les exposa dangereusement à la moindre action militaire ennemie. L'un des objectifs stratégiques d'Hitler était justement la prise de contrôle du trafic ferroviaire avec la possibilité rapide de son interruption.

Carte n°31 : Pertes territoriales après le « Traité de Munich » et « l'Arbitrage de Vienne »
(*Územní ztráty v důsledku mnichovské dohody a vídeňské arbitráže.*)



Source : Lídl V., Janda T., *Stavby, kterým ..., op. cit., p. 7.*

Cette situation démontra la vulnérabilité du réseau ferroviaire et précipita le projet gouvernemental en lente gestation depuis quelques années en faveur de la réalisation d'un axe autoroutier unique qui reliait les villes les plus importantes du pays (Prague, Brno, Bratislava) en s'éloignant le plus possible des frontières. Ce projet était conçu comme une autoroute unique, s'appuyant à la fois sur un raisonnement stratégique et économique déjà bien rôdé. Il correspondait à une synthèse des projets précédents en y incorporant la nouvelle donne géostratégique – les nouvelles frontières.

La situation dramatique fit alors rapidement le ménage des incertitudes politiques ce qui se traduisit par la formation d'un grand Parti d'Union nationale (*Národní sjednocení*) et par un durcissement des méthodes gouvernementales. Cela libéra rapidement la voie à l'idée autoroutière. Soudain, les avis exprimés sur la tribune parlementaire parlaient d'une seule voix en faveur d'une autoroute centrale comme d'un nouveau lien (un nouveau contrat ?!) entre les trois parties de la Tchéco-Slovaquie. Le député russophone Kossey qui s'exprima en Assemblée le 19 novembre 1938 la plaça en première priorité dans les investissements publics en Russie subcarpatique, à égalité avec le remplacement de la ligne ferrée perdue dans les

territoires cédés⁷³⁶. La liste des travaux, tous « d'urgence », parmi lesquels figurait l'autoroute, fut dressée par le premier ministre Beran⁷³⁷ lors de son allocution gouvernementale à la réunion parlementaire suivante le 13 décembre 1938⁷³⁸. Le glissement dans l'opinion politique fut le mieux exprimé par le député Nečas du parti social-démocrate (ČSSD) qui commenta le discours du Premier ministre le lendemain : « Nous sommes d'accord avec les autostrades, les constructions de canaux, les grandes communications ferroviaires, avec le développement de notre aviation et avec les autres investissements publics annoncés par le gouvernement. Nous insistons cependant sur notre souhait que ces grands projets ne repoussent pas les autres travaux publics. Les autostrades par exemple ne nous aideraient en rien, si le reste du réseau routier devait être négligé... » ; Jusqu'ici son intervention reflétait « l'ancien discours », mais de continuer un peu plus loin : « On a aussi oublié que si on ne commence pas immédiatement la réalisation des grands travaux tels les autostrades, les canaux, les réseaux électriques à haute tension, considérés encore récemment par notre monde économique, financier et technique comme plans exagérés, notre république sera entourée par les constructions de ce type sur le sol étranger et reléguée au second rang dans l'économie européenne... »⁷³⁹.

⁷³⁶ (Poslanec Kossey : « ...Se zřetelem k tomu Podkarpatská Rus stojí před novými hospodářskými úkoly: 1. Vystavěti železnici z Velikého Berezného přes Perečín, Svalavu, Dohé do Velikého Bočkova a vystavěti velkou autostrádu týmž směrem. K tomu lze připojiti vedlejší spoje železniční a silniční. ... » In : [155. schůze](#) ; 19. listopad 1938/155^e réunion parl., 19 novembre 1938).

⁷³⁷ Rudolf Beran (1887-1954) était agrarien, de l'aile droite du parti, combinant l'interventionnisme étatique dans l'économie au « régime de la main de fer ». Il dirigeait durant la Seconde république (après Munich) le parti de l'Union nationale et son gouvernement (cf. M. Sekanina, *Kdy nám bylo nejhůře ...*, op. cit., p. 105).

⁷³⁸ (Předseda vlády Beran : « ... Na východě republiky budeme pokračovat v organizaci automobilové dopravy osobní i zboží, kterou Podkarpatská Rus nezbytně potřebuje k životu. S tím přímo souvisí budování autostrád napříč i kolmo republikou a přerušovaných silničních spojů, zvláště na Podkarpatské Rusi... » [156. schůze](#) ; Úterý 13. prosince 1938/156^e réunion parl., 13 décembre 1938).

⁷³⁹ (Posl. inž. Nečas : « Souhlasíme s autostrádami, se stavbami průplavů, s velkými železničními komunikacemi, s vybudováním našeho letectví i s jinými veřejnými investicemi, jež vláda ohlašuje. Naléhavě jen vyslovujeme přání, aby pro tyto velké projektované práce nebyly odsunovány různé jiné veřejné práce. Nepomohly by nám na př. autostrády, kdyby zároveň byla zanedbávána a pustla ostatní silniční síť. Vždyť by se pak po těch silnicích motoristé na autostrádu ani nedostali.... Zapomínalo se dále na to, že nepřikročí-li se ihned k budování prací i velkých, na něž se do nedávna náš hospodářský, finanční i technický svět díval jako na přehnané plány, jako jsou autostrády, průplavy, výstavba dálkových spojovacích vedení o vysokém napětí atd., bude naše republika obehjata stavbami toho druhu na cizí půdě a vyřazena v evropském hospodářství na vedlejší kolej... » In : [157. schůze](#) ; Středa 14. prosince 1938/157^e réunion parl., 14 décembre 1938).

La validation la mise en œuvre rapide du projet fut donc rendue possible grâce à l'adhésion du gouvernement Beran, mais aussi et surtout, grâce à une réforme en profondeur de l'administration tchécoslovaque. Après vingt ans d'hésitations, on se décida dans le contexte géopolitique modifié à unir l'ensemble des compétences liées aux transports au sein d'un seul ministère, celui des Transports⁷⁴⁰. En effet, privée par la force de choses de nombreuses infrastructures, le pays, désormais, *Tchéco-Slovaquie*⁷⁴¹ put regrouper tous les transports dans un seul ministère sans que celui-ci eût à craindre une surcharge de travail. En parallèle, la création du Ministère des Transports fut soutenue par l'impératif de la survie économique qui imposait une harmonisation rapide et efficace des différents réseaux. En voie de conséquence, le travail de coordination interministérielle fut simplifié par la présence de seulement deux partenaires : le Ministère des Transports, chargé de la politique et de la gestion des transports, et celui des Travaux publics, chargé de la réalisation des infrastructures.

De plus, deux autres facteurs intervinrent pour accélérer le processus. Premièrement, dès la signature du Traité de Munich, certains ressorts de l'exécutif tchécoslovaque, dont les Transports, les Travaux publics et les Télécommunications, furent confiés aux militaires. Cette mesure correspondait au besoin d'agir vite et l'on espérait de la part des militaires les décisions efficaces, claires et coordonnées afin ne pas sombrer dans le chaos total et s'adapter rapidement à la nouvelle situation politique et économique. On compta ainsi dans le premier gouvernement post-Munich⁷⁴² au nombre de militaires aux postes-clés : le Premier ministre le général Jan Syrový, le ministre des Travaux publics, le général Karel Husárek et, aux commandes des Ministères des Chemins de fer et des Postes et télécommunications réunis, le général Vladimír Kajdoš.

Deuxièmement, on vit en décembre 1938 la nomination de Dominik Čipera à la tête du Ministère des Travaux publics (il restera en fonction du 1^{er} décembre 1938, « survivra » la fin de la Seconde république le 15 mars 1939, jusqu'au 18 janvier 1942). Čipera était un ancien

⁷⁴⁰ Ce changement fut effectif au 1^{er} décembre 1938 avec le général Alois Eliáš en tant que premier ministre des Transports.

⁷⁴¹ À partir du 19 novembre 1938 la république fut transformée en fédération avec une large autonomie pour ses trois composantes Tchèque (et Morave), Slovaque et Russe subcarpatique. Elle s'appelait désormais *République Tchéco-Slovaque* avec trait d'union.

⁷⁴² Le gouvernement Syrový assura la transition entre le 4 octobre 1938 et le 1^{er} décembre 1938. Il fut alors remplacé par le gouvernement Beran, en place jusqu'à la fin de la république, le 15 mars 1939. Ce second et dernier gouvernement de la Seconde république avait à nouveau confié le portefeuille des Transports, nouvellement créé de la fusion des Ministères des Chemins de fer et des Postes, à un général, Alois Eliáš.

collaborateur de Bat'a et l'un des ardents défenseurs de l'idée autoroutière. Il fit publier le 23 décembre 1938 une ordonnance établissant la Direction générale pour la construction d'autoroutes (*Generální ředitelství pro stavbu dálnic*, *Generaldirektion für den Bau der Autobahnen*) en tant que ressort autonome, directement subordonné au ministre des Travaux publics.

Dans son article⁷⁴³ l'ingénieur (général) Václav Nosek, qui occupait encore en 1941 le poste de *Generaldirektor für den Bau der Autobahnen* (*Generální ředitel stavby dálnic*) à Prague, affirmait avoir été chargé dès le 20 octobre 1938 par Čipera, avec l'organisation des travaux préparatoires qui furent suivis, après un accord de principe du gouvernement, le 4 novembre de la même année de l'établissement d'un Commandement pour la construction des routes à longue distance (*Velitelství stavby dálkových silnic*; *Kommando für den Bau der Fernstrassen*) des « pays » Bohême et Moravie. En effet, chaque « pays » fut dans un premier temps chargé d'élaborer la partie du projet qui se trouvait sur son territoire. On l'apprend de la bouche de Valina : « Le 25 octobre [1938] le Ministère des Travaux publics a chargé l'administration du « pays » [Bohême] à Prague d'examiner le tracé d'une autoroute entre la capitale Prague et les frontières du « pays » près de Jihlava, et en même temps le tracé de la déviation circulaire autour de Prague. L'administration du « pays » a répondu à cette demande et présenta dès le 5 novembre 17 feuilles de cartes topographiques (1 :25 000) avec ces tracés, assorties d'un rapport détaillé. »⁷⁴⁴

Nosek et Míša, son adjoint, eurent la tâche de revoir le projet général dans tous ses détails en reprenant notamment les travaux de la ČSS, de Bat'a et de Míša lui-même. Dès le mois de novembre 1938 le tracé Prague-Jihlava-Brno-Zlín-Javorníky-Žilina était arrêté⁷⁴⁵ et

⁷⁴³ Václav Nosek, Dipl. ing., Generaldirektor für den Bau der Autobahnen, Prag, *Die Autobahn im Protektorat Böhmen und Mähren*, In : *Die Strasse*, 1941, pp. 145-147.

⁷⁴⁴ In : SO 12/1938, Valina, *Naše automobilové silnice* (« Dne 25. října t. r. uložilo ministerstvo veřejných prací zemskému úřadu v Praze, aby vyšetřil povšechně trasu automobilové silnice mezi hlavním městem Prahou a zemskými hranicemi u Jihlavy, a zároveň, aby vyšetřil trasu okružní komunikace kolem města Prahy. Tomuto úkolu vyhověl zemský úřad tím, že předložil již dne 5. listopadu 17 listů topografických map (1:25 000) se zakreslenými trasami a podrobnou zprávou. »).

⁷⁴⁵ L'ingénieur JUDr. Vlad. J. Paulat faisait référence aux informations sur le tracé et le budget le 20 décembre 1938 dans le numéro 12 de *Věstník SIA* (pp. 222-255) dans son article sur la construction économique de la Seconde république (*Hospodářská výstavba druhé republiky*). Cette étude de plusieurs pages représentait l'un des projets soumis au concours de la SIA à l'occasion du huitième anniversaire de la mort de l'ing. J. Havránek. La date limite de participation était le 16 novembre 1938. Au total, 87 projets furent soumis, celui de Paulat ne gagna pas le prix principal, mais fut reconnu « honorable » par le jury. Ce travail était issu de la *Commission économique SIA*, dont Paulat était le Président. Ainsi, il mêlait ses réflexions personnelles à celles des membres

l'on travailla sur sa prolongation vers Ružomerok, Prešov (en Slovaquie), puis Chust (en Russie subc.) à l'est et vers Plzeň à l'ouest. Trois grandes entreprises – *Konstruktiva*, *Silsta* et *Posista* – furent associées à son élaboration.

Devant les incertitudes politiques et socio-économiques, l'ingénieur Paulat n'hésita pas à faire du projet autoroutier un véritable pivot de son projet économique pour la Seconde république, à court terme à cause du budget (estimé à 3 milliards de couronnes), de la mobilisation de la main d'œuvre et l'activation des divers secteurs industriels (carrières, cimenteries, aciéries) et à long terme à cause de la nouvelle dynamique qu'il ne manquerait pas de susciter dans les secteurs de l'économie locale (création de restaurants, stations-services), de transport et de tourisme « dans un rayon de 50 km environ »⁷⁴⁶ autour de l'autoroute. Il n'hésitait pas à affirmer : « Une nouvelle bande de vie de la Seconde république sera [ainsi] créée. »⁷⁴⁷ Il espérait, à l'exemple des autres promoteurs du projet autoroutier, et, plus largement, de façon classique à l'exemple les grands projets d'infrastructures, que cette autoroute allait faire « éclater les barrières naturelles entre les pays historiques et la Slovaquie et contribuer au nivellement des conditions sociales dans tout le pays ... »⁷⁴⁸.

Sur le plan technique, il devait s'agir d'une route à double voie, large de 7 mètres chacune et pourvue d'un séparateur central de 3 m. Le remboursement de la dette (des trois milliards prévus) devait être financé par le péage, l'État se portant garant du projet en couvrant les intérêts. Paulat prévoyait l'amortissement de l'emprunt en 1960, mais il ne précisa pas de quelle façon les moyens nécessaires de l'emprunt devaient être réunis.

Finalement, après trois mois d'études et d'élaboration de projets, les travaux commencèrent le 24 janvier 1939 sur le tronçon Zástřížiny-Lužná et en février dans la région de Sázava⁷⁴⁹. L'inauguration officielle du chantier, cependant, eut lieu seulement le 2 mai

de la commission. Peut-être était-ce à cause de cela qu'il ne gagna pas le prix principal, tout en gagnant l'honneur d'être le premier des rapports à être publié dans le SIA. Le compte-rendu des prix attribués se trouve dans le n° 12/1938 du *Věstník SIA*.

⁷⁴⁶ Ibid p. 248.

⁷⁴⁷ Ibid. (« *Vytvoří se nový životní pás druhé republiky.* »).

⁷⁴⁸ Ibid. (« ... *musí rozraziti přirozené hradby mezi historickými zeměmi a Slovenskem a přispěti k nivelisaci sociálních poměrů v celém státě ...* »).

⁷⁴⁹ Cf. LídI V, *Historie dálnic na našem území podle publikace Ředitelství silnic a dálnic « Poslové zapomenuté budoucnosti »*, accessible on-line sur www.rsd.cz (« ... 13. ledna 1939 schvaluje vláda úřední návrh trasy dálnice Praha – Jihlava – Brno – slovenská hranice, zároveň dává souhlas k přípravným pracím v úseku Chodov u Prahy – Humpolec a v úseku Zástřížly – Lužná na Vsetínsku. 24. ledna 1939 oficiálně začíná stavba v úseku

1939, déjà sous l'occupation allemande, sur le lot 5/1 au kilomètre 3,00 proche de Průhonice (Prague). La cérémonie réunit une assistance nombreuse dont le représentant du Ministère des Travaux publics, le directeur général de la construction autoroutière, général Nosek, son adjoint, le conseiller ministériel Míša, les représentants de l'administration allemande l'ingénieur Hartmann et le lieutenant Heger, et enfin pour l'entreprise qui avait reçu l'attribution de ce lot, l'un de ses dirigeants, l'ingénieur Lozovský. Un documentaire fut même tourné par les journaux filmiques hebdomadaires *Aktualita* et *Paramount*⁷⁵⁰.

Ainsi, grâce à ce concours de circonstances et à une propagande habile, le Reich put mettre l'ouverture du chantier autoroutier entièrement à son compte. Les travaux furent poursuivis jusqu'à leur arrêt « provisoire » le 30 avril 1942 pour cause de restriction dans l'utilisation de certains matériaux (ciment et ferraille). Ce jour-là, en tout 153 kilomètres d'autoroutes auraient été en chantier, dont 77 km de l'Autoroute « centrale » (en charge des Tchèques) et 76 km de l'autoroute « extraterritoriale » en charge de la *Reichsautobahngesellschaft* (RAG)⁷⁵¹.

b) L'autoroute « extraterritoriale » Breslau-Vienne et l'Autoroute des Sudètes

Le projet un peu « étrange » d'une autoroute « extraterritoriale » de Breslau (aujourd'hui Wrocław en Pologne) à Vienne, traversant sur 76 kilomètres environ le territoire tchécoslovaque⁷⁵² doit être considéré comme un projet étranger étant donné que son initiative revint à l'Allemagne et qu'il ne correspondait d'aucune façon à un besoin interne de la ČSR. Il témoignait de la pression grandissante du Troisième Reich qui ne voulait accepter le Traité de Munich que comme une étape vers l'incorporation totale de la Tchécoslovaquie en son sein. Jusqu'alors caché, Hitler avait formulé ce projet explicitement dès le 21 octobre 1938 en tant que « *Zerschlagung der Resttschechei* ». En attendant de construire les *Autobahnen* sur le

Zástřizly – Lužná kácením lesa v Chříbech, vyměřováním apod. Stejně práce jsou zahájeny v únoru v Posázaví. »). Accédé le 30 mars 2007.

⁷⁵⁰ Pour la description détaillée de la cérémonie, voir Ing. Jindřich Václavík, *Zahájení stavby dálnice Praha-Jihlava* SO 6/1939.

⁷⁵¹ Cf. V. Lidl, *Stavby kterým...*, op. cit., p. 43 et 45.

⁷⁵² Cette longueur kilométrique correspondait aux « restes » de la Tchécoslovaquie, démembrée par le Traité de Munich.

territoire tchécoslovaque à annexer, on « vendit » à ses gouvernements le projet d'une autoroute de liaison entre deux parties de l'empire, la Silésie et l'Autriche en tant qu'autoroute « extraterritoriale ». La ČSR aurait, selon l'argumentaire nazi, de nombreux avantages à en tirer. L'État fournirait uniquement les terrains, le reste étant entièrement financé par l'Allemagne. De plus, « son utilisation serait gratuite pour nos automobilistes »⁷⁵³ et « des ouvriers, des ingénieurs et des entrepreneurs tchécoslovaques travailleront à sa réalisation »⁷⁵⁴, arguments économiques de poids si l'on compte les 15 à 20 000 personnes à employer dans un contexte de désorganisation économique totale.

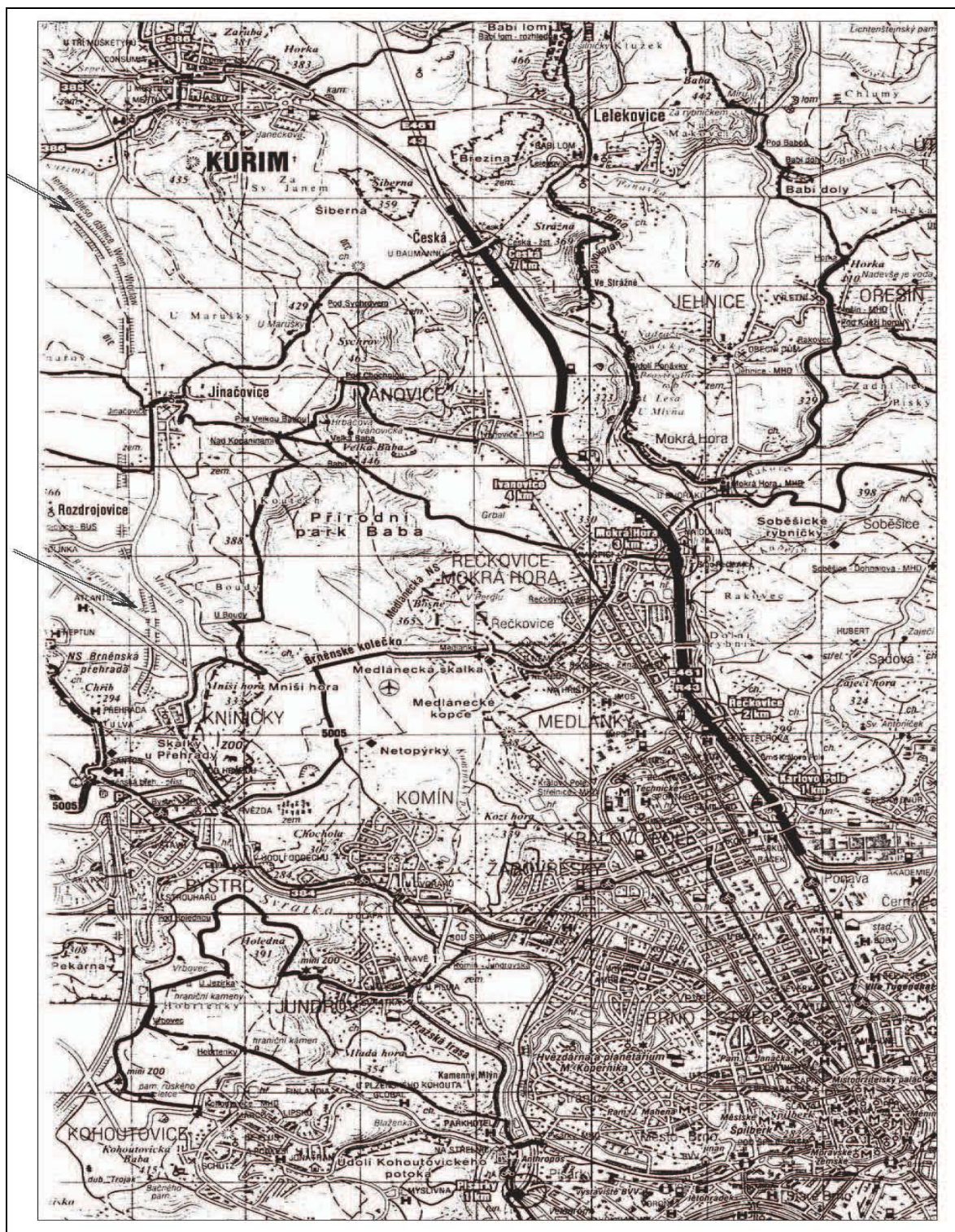
Le traité bilatéral entérinant le projet fut signé le 19 novembre 1938 par le général Karel Husárek, alors ministre des Travaux publics⁷⁵⁵. On estimait que l'autoroute serait réalisée en deux ans. Les travaux commencèrent en effet et, sur certains secteurs, leurs traces sont visibles dans le paysage jusqu'à nos jours. Les travaux furent provisoirement arrêtés en 1942 à cause du manque de matériel et de main d'œuvre. Après la guerre, on jugea ce tracé superflu et l'abandonna définitivement. Pourtant, récemment, certains tronçons furent réhabilités, notamment à proximité de Brno (à l'ouest, cf. la carte ci-dessous), pour être intégrés dans des projets modernes (ici le contournement de la ville de Brno). D'autres demeurent des marques visibles dans le terrain (signifiées par les flèches sur la carte).

⁷⁵³ Ici, il faut remarquer que toutes les *Autobahnen* étaient gratuites ; en revanche, l'autoroute tchécoslovaque « centrale » planifiée et construite en même temps prévoyait pour son financement le péage.

⁷⁵⁴ Cf. Paulat, *Věstník ...*, *op. cit.*, p. 249.

⁷⁵⁵ Husárek signa en même temps un traité sur la construction du canal fluvial entre l'Odra et le Danube, prévu pour une période de 4 à 5 ans. La branche vers l'Elbe devait être construite ultérieurement. L'imbrication territoriale du reste de la Tchécoslovaquie et de l'Empire allemand fut telle que : « *Diese beiderseitigen analogen Verhältnisse schaffen zwangsläufig eine Atmosphäre der gegenseitigen Konzessionsbereitschaft, die denn auch in dem Bau der beiden Projekte seinen Ausdruck findet.* » In : *Zwei große Verkehrsadern*, Prager Presse du 22 novembre 1938.

Carte n°32 : Restes de l'autoroute « extraterritoriale », tronçon Kuřim-Brno



Source : Carte adaptée pour nos besoins à partir de l'Atlas routier de la République tchèque, édition 2006, p. 323.

Pour démontrer *a contrario* la parfaite inutilité de ce projet (de ce tracé) pour le pays au moment de son élaboration, il suffit de remonter trois ans en arrière, en 1935. En décembre 1935, à l'occasion d'une conférence sur le bien-fondé de la construction autoroutière en

Tchécoslovaquie, l'un des intervenants, l'ingénieur Souček, avait développé un argumentaire hostile à une telle réalisation et cité, à titre d'exemple, une autoroute imaginaire entre Brno et Olomouc⁷⁵⁶. Ce tracé correspondait à peu près à celui de l'*Autobahn Breslau-Wien* projetée par le Reich et Souček tomba d'accord avec ses auditeurs pour dire que ce tracé (nord-sud) ne répondait nullement aux besoins nationaux, qu'il serait même « un luxe superflu »⁷⁵⁷ notamment à cause de la faible distance qui séparait ces villes, de la présence d'un bon réseau routier et ferroviaire sur cet axe et de l'intérêt purement local du projet (alors que dans la détresse socio-économique, des intérêts nationaux primaient).

L'acceptation du projet en 1938 démontre bien l'affaiblissement du régime politique, voire une certaine humiliation de ses dirigeants qui, après la signature du Traité de Munich, durent négocier sur ce sujet avec le Reich. Un regard sur la carte ci-dessous suffit pour comprendre à quel point la position géographique de la Tchécoslovaquie représentait un « obstacle » dans le schéma des communications d'Hitler, en particulier dans le réseau autoroutier des *Reichsautobahnen*. Cette carte, publiée en avril 1938 sur la couverture du magazine *Die Straße*, reflétait l'état du réseau autoroutier allemand au 13 mars 1938. La configuration des autoroutes allemandes ne pouvait qu'inspirer l'inquiétude aux économistes, aux ingénieurs et aux militaires tchécoslovaques. À chaque groupe, sa raison particulière. En effet, les économistes s'inquiétaient de voir les flux du trafic routier éviter le pays à l'exemple de ce qui s'était passé dans les années 1920 sur le plan ferroviaire lorsque la *Deutsche Reichsbahngesellschaft* DRG avait réussi de détourner une partie du trafic de transit tchécoslovaque grâce à des tarifs bas. Les ingénieurs craignaient surtout le retard technique que le pays était en train d'accumuler en matière de construction autoroutière. Ils manquaient pourtant nettement de recul, regardant uniquement en direction de l'Allemagne, en réalité seulement le second pays européen à construire des autoroutes. On peut néanmoins comprendre leur inquiétude, due à la proximité géographique du phénomène. Il représentait une stimulation telle que les réalisations tchécoslovaques qui avaient suivi entre octobre 1938 et 1950 firent dire à Václav Lídł, auteur en 2006 d'un ouvrage sur la construction des autoroutes en ČSR⁷⁵⁸ que la Tchécoslovaquie de la fin des années 1930 s'était hissée, avec ses

⁷⁵⁶ SO 1/1936, Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici ?* pp. 4.

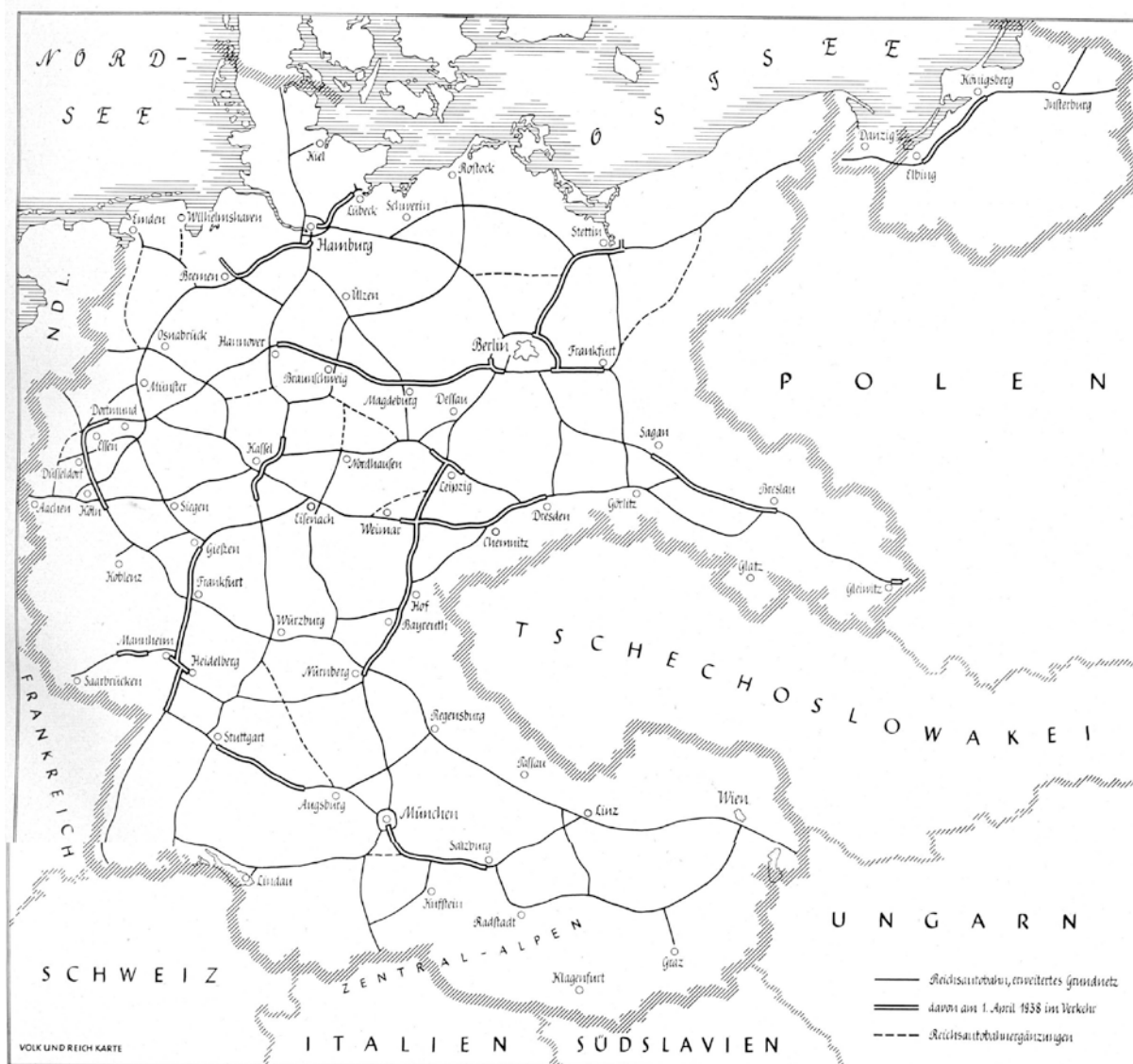
⁷⁵⁷ Ibid. p. 5

⁷⁵⁸ Václav Lídł, Tomáš Janda, *Stavby, kterým..., op. cit.* C'est un ouvrage au carrefour de l'histoire des techniques et de l'inventaire du patrimoine. Il ne présente pas à proprement parler une analyse historique, mais rassemble un certain nombre de données surtout de la période de l'après-Munich et documente très précisément les travaux entrepris avec une quantité d'illustrations.

188 km d'autoroutes en chantier, au rang d'une nation autoroutière parmi les plus importantes⁷⁵⁹.

Enfin, les militaires craignaient naturellement la vitesse des mouvements de l'armée allemande due à son degré de motorisation (supposé) élevé. C'était un secret public que les autoroutes devaient servir en cas d'affrontement aux militaires allemands pour des manœuvres rapides. Les Tchécoslovaques, condamnés dans leur schéma stratégique à la passivité, craignaient par-dessus tout les modifications rapides des regroupements ennemis. C'est pourquoi, dès 1935, ils firent pression grandissante sur le gouvernement pour obtenir l'amélioration des infrastructures routières, afin d'être en mesure de répondre de la même façon.

⁷⁵⁹ V. Lídł, *Stavby, kterým.., op. cit.* p. 59 (« Celkem je tedy v roce 1950 odsouzeno na území Československa k postupnému chátrání neuvěřitelných 188 kilometrů rozestavěných dálnic. Naše přední pozice ve výstavbě dálnic, kterou jsme získali na konci třicátých let, je navždy ztracena. Řešení dopravních problémů se tak odsouvá do mnohem pozdějších období. Impozantní opuštěná staveniště naší i obou německých dálnic zůstávají po mnoho let němou připomínkou promarněné příležitosti. »).



Source : *Die Straße*, April 1938, Titelblatt⁷⁶⁰

La situation internationale et le rapport de forces entre le III^e Reich et la ČSR changèrent de tout en tout à partir du Traité de Munich. Une « collaboration technique » se mit en place progressivement pour faire concorder les projets autoroutiers tchécoslovaques naissants et les projets allemands.

L'Empire surprit par la rapidité du démarrage des deux chantiers, le premier de l'autoroute « extraterritoriale » (Breslau-Vienne) qui traversait la Tchéco-Slovaquie sur 77 km environ, le second de l'autoroute des Sudètes le long de la chaîne montagneuse du nord bohême, les Krušné Hory (Erzgebirge). Ce tracé qui devait immédiatement et définitivement attacher les Sudètes au Reich partait de la Bavière à l'ouest, à Streitau, traversait l'ancienne

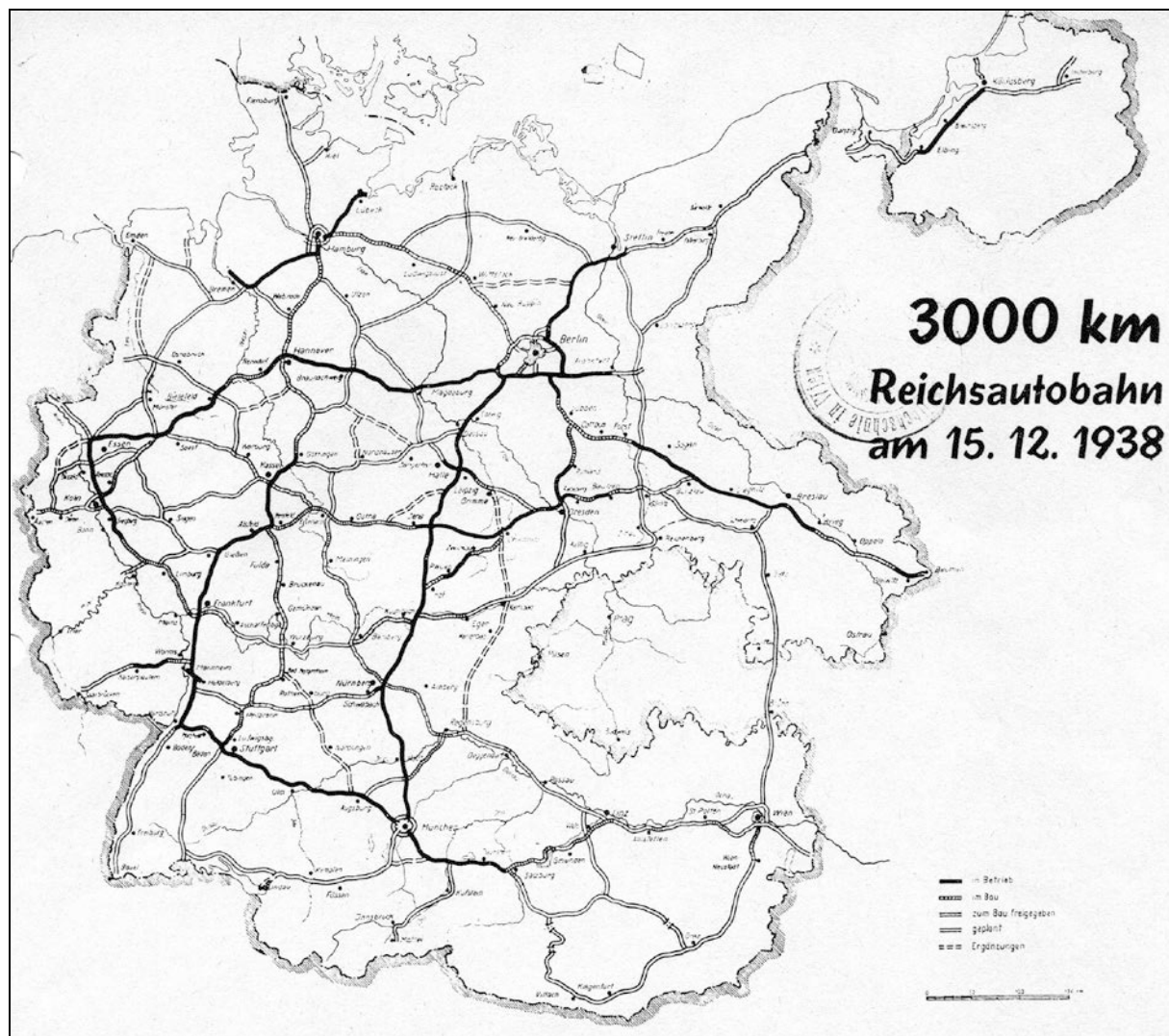
⁷⁶⁰ Carte publiée par Bernd Kreuzer, In : *Tempo 130...*, op. cit. p. 53. Merci à Bernd.

frontière près de Cheb (Eger) et devait relier les villes anciennement tchèques et maintenant incorporées dans l'Empire⁷⁶¹ : Cheb (Eger), Karlovy Vary (Karlsbad), Lovosice (Lobositz), Česká Lípa (Böhmisch Leipa) et Liberec (Reichenberg) pour finir à Görlitz en Saxe (cf. carte ci-dessous). Le chantier démarra de façon « éclair » dès le 1^{er} décembre 1938. En fait, l'Empire procéda selon une stratégie déjà éprouvée, mise au point lors de l'*Anschluss* autrichien, qui pourrait se résumer de façon suivante : anticiper la situation en secret, en préparant les plans en avance, créer une situation de fait-accompli et démarrer les travaux rapidement avec le soutien d'une propagande habile qui devait présenter au public un projet en apparence cohérent et abouti et prouver l'efficacité du régime Nazi tout en cachant les éventuelles lacunes qu'il s'agira de combler ultérieurement⁷⁶².

Le démembrement de la ČSR fit fortement diminuer l'« obstacle » aux projets de réseaux allemands comme l'indique le tracé sur le plan des *Reichsautobahnen* du 15 décembre 1938 *L'Autoroute des Sudètes* par exemple y trouva une place tout à fait « logique » sur le plan du maillage de réseau qui dessinait des cercles vaguement concentriques autour d'un centre du Reich imaginaire situé quelque part à l'est de Göttingen.

⁷⁶¹ Les noms allemands sont entre parenthèses.

⁷⁶² « ... im Sudetenland sollte die allgemeine Unkenntnis über die Vorarbeiten das hohe Bautempo als umso größere Leistung des neuen Regimes erscheinen lassen. » In : B. Kreuzer, *Tempo 130...*, op. cit., p. 55.



Source : *Betonstraße*, 15. Dezember 1938⁷⁶³.

Un pas supplémentaire fut franchi lors de la transformation de la ČSR en *Protektorat Böhmen und Mähren* en mars 1939. Les services du MTP chargés jusqu'alors du projet autoroutier tchécoslovaque (cf. l'autoroute « centrale »), devaient désormais rendre compte également à Fritz Todt à Berlin. Ainsi, en fermant la dernière tâche blanche (correspondant à la Bohême) sur sa carte, le réseau allemand trouva dans un maillage équilibré toute « sa » cohérence ...

⁷⁶³ Carte publiée par Bernd Kreuzer, In : *Tempo 130...*, op. cit. p. 59.

5. La critique des projets autoroutiers tchécoslovaques.

La formulation de la critique vis-à-vis des projets autoroutiers suivait la même trame chronologique que celle des projets eux mêmes. Il faut donc distinguer deux phases séparées par la Grande crise économique. Cette crise après avoir ébranlé toutes les opinions arrêtées, donna du poids à l'argumentaire des défenseurs de la construction (auto-)routière arguant des répercussions avantageuses d'une telle entreprise sur la baisse du chômage⁷⁶⁴ et la relance économique. Les initiatives en sa faveur, jusqu'alors éparses et désunies, semblèrent se concentrer pour gagner, à partir de 1934/1935 une dynamique plus consistante pénétrant toutes les couches de la société. Dans ce contexte, il était bien évidemment de plus en plus difficile de garder la tête froide et de proposer une analyse lucide de la situation, évaluant à sa juste hauteur les besoins réels du pays et les conséquences effectives d'une telle réalisation.

Il y avait, à la fin de l'année 1935, une tentative d'éclaircissement des positions contradictoires. Elle prit la forme d'une grande conférence publique organisée par le *Conseil économique polytechnique (Všetechnická hospodářská rada)* le 6 décembre 1935 à Prague, mentionné *supra*. Cet organisme, créé sur la suggestion de la *Commission économique de l'Association d'ingénieurs tchécoslovaques* à Prague, regroupait toutes les corporations d'ingénieurs et de techniciens tchécoslovaques (parmi lesquelles la Chambre d'ingénieurs tchécoslovaques, la SIA, la ČSS, la Centrale des corporations des constructeurs, etc.). Il pouvait donc, fort d'une légitimité scientifique et technique certaine, tenter d'organiser un débat contradictoire sur le problème de la construction autoroutière en Tchécoslovaquie formulé autour de la question : « Est-il nécessaire de construire la *Národní silnice* (« Route Nationale ») ? »⁷⁶⁵ Cette soirée avait pour but « d'offrir la possibilité de présenter des arguments sérieux contre la *Národní silnice* à tous ceux qui ne sont pas d'accord avec sa proposition. » Au lieu cependant de donner la parole à ceux qui, dans le passé, avaient

⁷⁶⁴ La lutte contre le chômage fut érigée probablement dans tous les pays où la question des autoroutes était débattue, en argument numéro un en faveur de la construction (auto-)routière. À titre d'exemple, Albert Thomas, dans sa proposition du réseau autoroutier européen formulée à l'occasion du second *Congrès International des Autoroutes* (cf. *supra*) proposa des détails chiffrés sur le besoin de la main d'œuvre nécessaire à sa réalisation. En réalité, devant les réticences des pouvoirs publics dans la majorité des pays de s'aventurer sur ce terrain de grands investissements publics à rentabilité incertaine, Thomas considérait, de façon lucide, l'argument de la lutte contre le chômage comme le seul capable de persuader l'opinion publique du bienfondé de la construction autoroutière (cf. les détails In : I. Strohkark, *Der Traum...*, *op. cit.* p. 42).

⁷⁶⁵ Voir SO 1/1936, Příloha II, Ing. Dr. Hynek Švarc, *Je třeba vybudovati Národní silnici?*

exprimé leurs réserves (dont l'ing. Hloušek, la ČSS, l'Union centrale des industriels), ce fut sous la forme d'un exposé synthétique présenté par l'ingénieur F. Loskot, le président régional de la ČSS, que ces critiques furent réduites à quelques points qui *lui* avaient semblé les plus importants, puis, confrontées aux arguments des défenseurs de l'autoroute, globalement rejetées. L'auteur de l'article poursuivit : « Les déductions de l'ing. Loskot ont persuadé les présents que dans les cercles des ingénieurs il n'y avait pas, en ce qui concerne la réalisation d'axes routiers à longue distance, de différences de points de vue notables et même que la proposition de la *Národní silnice* n'est pas un luxe superflu, comme on avait tenté de le présenter au grand public mal informé. »⁷⁶⁶

On comprend bien son avis en lisant H. Švarc qui dit en 1936 dans son article plaidant (une fois de plus) en faveur du projet de l'autoroute de Valina : « Bien que ... ses arguments persuasifs sur la nécessité et la signification de la *Národní silnice* aient causé les manifestations d'enthousiasme et d'approbation de toute une série d'ingénieurs et de spécialistes, il y eut, de façon isolée et souvent anonyme, quelques critiques contre la construction de cette route... »⁷⁶⁷ Comme ces exemples le montrent, on assistait non seulement à une campagne en faveur de l'autoroute, mais aussi à une véritable campagne de manipulation visant à étouffer la critique, la ridiculiser, lui ôter toute crédibilité (cf. l'allusion à l'anonymat).

Il y eut, malgré cela, quelques voix critiques qui avaient tenté de contrebalancer la promotion du projet autoroutier en le ramenant dans les réalités sociétales et économiques du jour :

a) La critique de l'Automobile Club tchécoslovaque (AKRČs).

Le Club était bien entendu, depuis la naissance de la république, l'un des fervents promoteurs du renouveau de la construction routière dans le pays. Il exprimait néanmoins un point de vue critique vis-à-vis du projet autoroutier à l'occasion d'une demande d'expertise formulée par le subcomité routier de la 1^{ère} Conférence économique (CHK NSK) de son projet de la *Route Nationale Plzeň-Košice*⁷⁶⁸. L'attitude des experts du *Subcomité des*

⁷⁶⁶ Ibid. p. 4.

⁷⁶⁷ Ibid.

⁷⁶⁸ Voir SO 5/1935 Dr. Ing. Hynek Švarc, *I. Celostátní...*, op. cit., pp. 12-13.

communications de l'AKRČs vis-à-vis de ce projet était même étonnamment critique. Ils s'interrogeaient notamment sur :

- le besoin d'une telle route, qui ne se justifiait pas économiquement, seulement par des considérations stratégiques (ing. Najbrt, ing. Hloušek) ;
- la difficulté de son financement (ing. Najbrt) ;
- la remise en question de la hiérarchie des routes, notamment la perte de sens des routes d'État et des connexions internationales existantes (ing. Syrovátka) ;
- le changement de contexte socio-économique par rapport à l'époque des grands chantiers ferroviaires ce qui annulait l'argument prétendant que l'on pouvait espérer la création d'entreprises industrielles le long de la route (ing. Syrovátka) ;
- le manque de compétences technologiques actuelles et l'imprévisibilité des besoins futurs (ing. Hloušek).

Hynek Švarc, qui rapportait cette critique dans son article, n'omit pas, cependant, de mentionner l'avis en sa faveur de quelques autres experts du Club. Ces avis favorables étaient exprimés par l'ingénieur Stein, le rédacteur Kalva⁷⁶⁹ ou encore l'architecte Libra⁷⁷⁰. Dans l'ensemble néanmoins, l'expertise se montrait certes diplomatique et prudente, mais aussi critique. L'AKRČs la résuma en cinq points :

1. « AKRČs exprime son accord de principe avec l'étude de la Route Nationale Prague-Košice et salue les efforts en ce sens du *Centre régionaliste*.
2. Cependant, avant que l'on ne procède à l'exécution de ce projet, AKRČs estime plus urgent l'aménagement des « routes d'État » et des routes des « cercles » les plus importantes, déjà existantes.
3. La construction de routes nouvelles ne doit pas se faire au détriment des réparations des routes existantes et ne doit d'aucune manière empêcher la réalisation du programme routier du Ministère des Travaux publics.

⁷⁶⁹ « Une telle route ne peut être jugée que selon les besoins du futur » et « Il faut faire une fois pour toutes quelque chose pour supprimer les différences entre les Tchèques et les Slovaques, qui perdureront tant qu'il n'y aura pas de communications correctes entre les pays historiques et la Slovaquie. » Ibid. p. 12.

⁷⁷⁰ Il critiqua l'insuffisance de bonnes routes en Slovaquie et en particulier la connexion vers la Roumanie et plébiscita le principe de l'évitement de grandes agglomérations. Ibid. p. 12.

4. AKRČs recommande au *Centre régionaliste* d'entreprendre les démarches nécessaires à la réalisation de l'autoroute Plzeň-Pelhřimov [en tant que premier tronçon, jugé le plus important de tout le projet].
5. Après l'étude approfondie et après réception des documents économiques et techniques correspondant, l'AKRČs souhaite être sollicité à nouveau pour l'expertise ».

En conclusion le club automobile renvoyait la copie à son auteur dans l'espoir que celui-ci l'améliore en fonction de ces recommandations. Ce ne fut cependant pas le cas, car le *Subcomité* répliqua : « Malgré les quelques critiques présentées par les membres de l'Autoklub, le subcomité routier n'a pas modifié sa proposition initiale en ce qui concerne le tracé de la *Národní silnice*, gardant à l'esprit que cette route doit servir à l'unification nationale des Tchèques et des Slovaques sans égard à quelques intérêts locaux, qu'elle doit représenter l'artère principale de la république dans le sens ouest-est, facilement accessible de toutes les régions situées au nord et au sud de la Route. »⁷⁷¹ Il est intéressant d'observer que le clivage au sein du club, incarné notamment par deux personnes, Hloušek et Kalva, se retrouva en dehors du club, où Kalva collaborait aux plans de l'autoroute, alors que Hloušek militait contre elle.

b) La critique des projets autoroutiers de l'ingénieur Hloušek

Il y avait une personnalité particulièrement critique des projets autoroutiers en général et de celui du *Subcomité routier* en particulier, Antonín Hloušek, ingénieur, Conseiller supérieur au Ministère des Travaux publics et membre de l'AKRČs. Hloušek était donc à la fois un professionnel de la route, fonctionnaire d'État travaillant sur les projets routiers, automobiliste et engagé au sein du plus grand club automobile du pays, l'*Automobile Club de la République tchécoslovaque*. Il avait publié sa critique à partir de 1935 dans une série de conférences⁷⁷² et d'articles⁷⁷³.

⁷⁷¹ Ibid. p. 13.

⁷⁷² Voir la conférence de Hloušek organisée conjointement par l'*Automobile Club tchécoslovaque* et la *Société routière tchécoslovaque*, donnée le 19 octobre 1936 à Prague au siège du club et publiée la même année sous forme de fascicule par la *Bibliothèque scientifique* de la Société routière : *Plánovitá úprava hlavních mezinárodních tepen s hlediska budoucích potřeb nárohospodářských a automobilismu, (L'aménagement*

Le premier essai dans la série de Hloušek date de 1935. Il y défendait déjà un point de vue critique et nuancé à propos des projets de construction autoroutière. Globalement et au moment où il rédigeait, il le rejetait pour la Tchécoslovaquie, mais lui accordait quelques vertus pouvant éventuellement rendre sa réalisation plausible. À ses yeux, il y avait deux sortes de cas de figure : le premier concernait les autoroutes urbaines et le second les axes autoroutiers « de désenclavement ». En tant qu'ingénieur-fonctionnaire, employé par le Ministère des Travaux publics, il situait son action dans une dimension nationale (voire internationale), une action donc qui mettait un éventuel particularisme local de côté. Ainsi, excluait-il sciemment l'autoroute urbaine de ses considérations, préférant la réserver au profit d'une politique urbanistique spécifiquement liée à une telle ou telle ville. Il admettait au passage que la prolifération des véhicules à moteur pouvait tout à fait rendre une telle réalisation nécessaire dans le cadre de l'aménagement du territoire urbain et périurbain⁷⁷⁴.

planifié des grands axes routiers internationaux par rapport aux besoins du motorisme et de l'économie à venir), 1. svazek odb. knihovny Čsl. silniční spol., Praha, 1936, 14 p.

⁷⁷³ La première publication de la série fut : Hloušek A., Ing., (Vrchní odb. rada. v MVP), *O nejnaléhavějších úkolech našeho silničního hospodářství*, (*Sur les devoirs les plus urgents de notre économie routière*), 6. svazek odborné knihovny AKRČS, Praha, 1935, 16 p., parue au premier semestre 1935 grâce aux soins de l'Automobile club tchécoslovaque (toujours dans le cadre de sa « Bibliothèque scientifique »). D'autres publications suivirent, d'abord dans la revue du Ministère des Travaux publics (*Zprávy veřejné služby technické*), puis en tant que *reprint* séparé : *Problém automobilových dálkových silnic*, (*Le problème des routes automobiles à longue distance*), Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 31, roč. XIX, Praha, 1937, 14 p. et Hloušek A., Ing., *První desetiletí silničního fondu. Výsledky zlepšení vozovek státních silnic*, (*La première décennie du Fonds routier. Les résultats de l'amélioration des routes d'État*), Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 19, roč. XX, Praha 1938, 62 p. Hloušek avait publié dans ce magazine depuis 1919 sur les diverses questions de la construction routière. Il suivait depuis attentivement ce qui se passait à l'étranger. Il publia notamment en 1934 sur la résolution des problèmes routiers en Allemagne (*Řešení silničního problému v Německu*, In: *Zprávy veř. služby technické* n° 22/1934). Il n'hésita à rappeler au grand public son activité de publication pour démontrer que la construction routière le préoccupait depuis longtemps et qu'il savait de quoi il parlait.

⁷⁷⁴ Cf. pour cela le comptage de véhicules, effectué en 1929/1930 par le Ministère des Travaux publics et publié sous forme de cartes dans sa revue *Zprávy veř. služby technické* en 1934 (pp. 408/409). Le résultat avait démontré un fort décroissement de la circulation en s'éloignant des villes parmi lesquelles, la capitale, Prague, faisait nettement figure d'avant-garde. Hloušek admettait aussi comme envisageable la construction de courts tronçons interurbains, comme Prague-Mladá Boleslav (une trentaine de km). Il invitait alors la *Société routière tchécoslovaque*, qui s'activait beaucoup pour promouvoir l'idée de l'autoroute tchécoslovaque, à élaborer – à ses frais – des projets précis afin que quand le « temps » aura créé les « conditions nécessaires à leur construction » l'on puisse les réaliser rapidement. Il citait l'exemple de l'Allemagne où, entre autre, la société HAFRABA avait élaboré à ses frais le projet d'une *Autofernstrasse* de Hambourg via Francfort à Bâle (d'où le nom) vers 1926

Au-delà cependant de cette sphère précisément délimitée, il intervint avec son « non, mais » catégorique. En effet, même s'il démentait avec véhémence la nécessité d'une telle route pour la Tchécoslovaquie, il était prêt à accepter un autre cas de figure dans lequel sa construction pourrait se justifier, celui du manque d'autres infrastructures majeures, c'est-à-dire en réalité l'absence de lignes de chemin de fer. Sur ce point il renforçait en quelque sorte le camp des défenseurs d'une politique de transport coordonnée, camp qui militait cependant davantage en faveur de la protection du rail que de la promotion de la route⁷⁷⁵.

Il reconnaissait également une troisième possibilité autorisant d'envisager la construction autoroutière, celle « d'un État, qui est totalement saturé en moyens économiques indispensables [à son fonctionnement] et qui nécessite seulement leur perfectionnement et affinement »⁷⁷⁶. Cet argument ne servait en fait qu'à confirmer sa thèse première, celle du rejet de l'autoroute, car, en un mot, ce serait du luxe, parfaitement superflu que de se lancer dans un programme autoroutier quelconque au moment où de nombreux chantiers routiers ordinaires attendaient l'exécution faute de moyens financiers. L'exemple allemand qu'il évoquait à ce propos en disait long, d'autant plus qu'à ses yeux, le grand public ne voyait en Allemagne que le programme autoroutier, alors que lui, en tant que spécialiste, jugeait bien supérieure la réforme administrative et organisationnelle que le grand voisin avait entreprise et qui lui permettait, comme la cerise sur le gâteau, d'envisager ce vaste projet.

C'est donc naturellement sur ce point – la réforme administrative et organisationnelle conjuguées à l'application des dernières innovations technologiques dans le domaine de la construction routière – que Hloušek avait bâti son argumentaire « Sur les devoirs les plus urgents de notre gestion routière » (c'est le titre de sa communication).

Il comptait au nombre de ces réformes d'urgence : la modification de la hiérarchie du réseau selon l'exemple de la majorité des pays européens en trois classes (et, éventuellement des sous-classes) ; la réalisation immédiate d'un plan de nationalisation des axes les plus importants (1^{ère} A classe des routes) et la modernisation tout aussi immédiate de ce réseau « d'excellence » selon les procédés les plus modernes (notamment goudronnage des surfaces,

avant que celle-ci ne soit effectivement réalisée par Hitler dans les années 1933-38. (Cf. Hloušek, *Problém ... op. cit.*, pp. 11-12).

⁷⁷⁵ Dans son article, il sollicitait à deux reprises l'expertise du Ministère des Chemins de fer et une fois celle du Ministère de la Défense, son souci étant bien entendu, la convergence des intérêts afin d'ajouter du poids à son plan et d'y intégrer d'éventuelles modifications.

⁷⁷⁶ Ibid. p. 6 (« *Ve státě, který je dokonale saturován nutnými hospodářskými prostředky a který potřebuje již jen jejich zdokonalení a zjemnění, může býti stavba autostrády souběžné se železnicí účelná i když nebude dopravou dostatečně využita ...* »).

ouvrages d'art, redressement des tracés, suppression de lieux dangereux et de mauvaises pentes, déviations de villages, amélioration de la signalétique etc.). Il justifiait la nécessité et l'urgence de ce plan non seulement par les besoins internes du pays (développement économique, rapprochement des différentes parties de la ČSR, défense nationale, tourisme)⁷⁷⁷, mais aussi par rapport au voisinage des Allemands : « ... l'intérêt de l'État exige que dans un délai très court, peut-être dans deux ou trois ans, on ait neutralisé l'effet de la construction routière en Allemagne qui crée des autoroutes *autour* de notre État et pourrait, ce faisant, nous enlever le trafic de transit. »⁷⁷⁸

Après cette première publication de Hloušek, le débat public autour de la question autoroutière se poursuivit et s'intensifia de sorte qu'il s'était senti rapidement obligé de réagir aux propos de l'un des protagonistes majeurs de l'idée autoroutière, Valina (cf. *supra*), qui s'en prenait avec vigueur à tous les « opposants à l'idée autoroutière »⁷⁷⁹.

Dans son traité *Le problème des routes automobiles à longue distance*⁷⁸⁰, Hloušek déroulait (à nouveau) un argumentaire critique sur l'opportunité de construire des autoroutes en ČSR. Il exigeait un bilan critique des réalisations étrangères avant d'aborder sérieusement la question concernant la Tchécoslovaquie. Sur ce point, il constatait que l'entreprise autoroutière avait été lancée dans deux pays seulement – l'Italie et l'Allemagne et cela dans des conditions politiques particulières, « immédiatement après des renversements [de régimes politiques] intérieurs suite auxquels des solutions généreuses aux problèmes contemporains avaient été promises à la population. »⁷⁸¹

⁷⁷⁷ Ibid. p. 15 (« *Svým návrhem, který jsem si dovolil předložití počátkem roku panu ministru veřejných prací, chci dátí námět k řešení tohoto, dnes tak důležitého problému a přál bych si, aby otázka nezbytně nutné výstavby našich hlavních silničních tratí, především však našeho východo-západního spojení na rozhraní země Moravskoslezské a Slovenské, byla v blízké budoucnosti úspěšně rozřešena, ku prospěchu hospod. rozvoje a obrany státu, k zvýšení turistického ruchu a k podpoře automobilismu.* »).

⁷⁷⁸ Ibid. p. 10 (« ... žádá naléhavě státní zájem, aby v nejbližší době, nejpozději snad do 3-4 let, byl paralysován účinek horečným tempem prováděné výstavby silnic v Německu, které zakládá automobilová silnice po obvodu našeho státu, čímž nám může odvésti průběžnou automobilovou dopravu. »).

⁷⁷⁹ Il s'agit de l'article de Valina, *Výstavba našich ...*, *op. cit.* Le débat se transforma en un véritable feuilleton, dont la cadence s'accroissait jusqu'à culminer dans la victoire apparente de Valina lorsque, après le Traité de Munich, la construction de l'autoroute fut effectivement entreprise (avant d'être arrêtée pour cause de la guerre). Pour cela cf. la « Conclusion » de Valina in : SO 12/1938, Valina, *Naše automobilové silnice*.

⁷⁸⁰ *Problém automobilových dálkových silnic*, (*Le problème des routes automobiles à longue distance*), Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 31, roč. XIX, Praha, 1937, 14 p. (cf. aussi la note *supra*).

⁷⁸¹ Ibid. p. 2.

Il rappelait les doutes formulés à propos de la rentabilité des autoroutes par les Italiens eux-mêmes⁷⁸². Il citait le rapport du sénateur Crispi, donné à l'occasion du *Second Congrès International des Autoroutes* à Milan en 1932, qui, dressant un bilan de l'usage des premières *autostrade* italiennes constatait que « le trafic sur les autostrades n'a pas atteint le volume attendu, car la crise avait obligé les automobilistes à rechercher les routes ordinaires, déjà rénovées, et sans péage. »⁷⁸³

Alors qu'une dynamique européenne se mettait en place pour promouvoir de vastes plans transnationaux de construction d'autoroutes⁷⁸⁴, des doutes sur leur application, en particulier concernant l'Europe de l'Est, étaient immédiatement formulés⁷⁸⁵.

Hloušek reprit dans son second écrit, en l'enrichissant de données de comparaison internationale, l'argumentaire exprimé déjà à l'occasion de l'expertise par AKRČs du projet de la « Route Nationale » du Subcomité routier de la *CHK NSK*. Lors de la réunion du comité routier de l'AKRČs Hloušek avait critiqué le projet de la « Route Nationale » à cause du non-sens économique de tels projets routiers à l'étranger, mais aussi en privilégiant l'amélioration

⁷⁸² Il ne fit pas de cadeau à Valina en disant : « Il oublie qu'il ne faut pas avoir en permanence devant ses yeux la vision des routes automobiles à l'étranger, mais qu'il faut suivre avec minutie tous les rapports sur les résultats pratiques atteints. » (« *Při tom zapomíná [Valina], že nelze mít stále před sebou vidinu automobilových silnic v cizině, nýbrž že je nutné sledovati podrobně všechny zprávy z ciziny pro i proti a všimati si bedlivě dosažených praktických výsledků.* »), Ibid. p. 1.

⁷⁸³ Ibid p. 4.

⁷⁸⁴ Pour cela cf. la création du Bureau International des Autoroutes (BIAR), transformé en 1932 en Office International des Autoroutes (OIAR) qui était l'organisateur des deux congrès sur les autoroutes en 1931 à Genève et en 1932 à Milan. Cette initiative était à la convergence entre projets nationaux (italiens, allemands ...), intérêts du *lobby* routier et les plans pan-Européens des A. Briand, A. Thomas et d'autres. Cf. en détail *supra*.

⁷⁸⁵ Cf. la communication de F. Schipper, *The Drive for Peace... op. cit.*: « *There was also scepticism about the implications of the plan for Eastern Europe. Delaisi, for example, saw no place for large-distance motorways there. He focused much more on improving the ordinary road system, which could fulfil the crucial function of getting agricultural products to the market. He proposed the construction of 359.000 kilometres of vicinal gravel roads on a total of 400.000. In his view motorways would constitute a waste of money, because in the proposals he had seen they duplicated the existing railway network, putting in doubt their own economic feasibility and decreasing the profitability of the railroads at the same time. Another issue at stake was Eastern Europe's low level of motorization.* » (p. 9).

du réseau routier existant⁷⁸⁶. « Il faut aider l'automobilisme par la construction de nombreuses routes, une seule n'aide pas. L'autostrade proposée ne peut avoir de sens avant dix ou quinze ans ce pourquoi je suis dubitatif de les construire aujourd'hui selon les exigences et les technologies de notre époque. »⁷⁸⁷ Il se montra prêt cependant à envisager éventuellement la réalisation d'une partie de ce projet là où d'autres bonnes routes (et lignes ferroviaires) manqueraient, concrètement la liaison Plzeň-Brno⁷⁸⁸.

Pour bien différencier la ČSR de ses voisins, il énumérait ensuite les autres raisons et conditions politiques et économiques motivant la construction de réseaux autoroutiers en Allemagne et en Italie :

- le taux de chômage élevé « auquel les deux régimes voulurent faire face par de grands chantiers dont il serait possible d'informer facilement le public. » (Il n'utilisera cependant pas le mot « propagande » et sera tout à fait apolitique dans le traitement du sujet.) ;
- l'intensification du tourisme en Italie ;
- l'unification politique en Allemagne (rapprochement des parties du Reich) ;
- les raisons stratégiques ;
- le prestige lié à la réalisation d'une nouveauté en rapport avec l'organisation des congrès internationaux de la route à Milan en 1926 et à Munich en 1934 ;
- le haut degré d'urbanisation, présence de très grands centres industriels (le bassin milanais, le Ruhrgebiet) et de zones portuaires (en Italie du Nord et en Allemagne) ;
- les secteurs touristique et automobile déjà très développés.

Et de commenter aussitôt : « Toutes ces conditions, en quelque sorte *minimales*, qui doivent absolument être réunies avant la construction de ces routes, nous manquent. »⁷⁸⁹

⁷⁸⁶ Il décrivait l'automobile comme « un moyen de transport destiné essentiellement à assurer le transport en surface, dans toutes les directions. C'est pourquoi son usage économique exige l'amélioration de l'ensemble du réseau routier autour du siège de son propriétaire. », Hloušek, *Problém automobilových silnic*, op. cit. p.6.

⁷⁸⁷ Švarc transcrivit ces dires du compte-rendu de réunion de l'AKRČs du 25 février 1935, In: Švarc, op. cit. p. 13.

⁷⁸⁸ La construction d'une ligne ferrée sur cet axe faisait partie du *lobbying* ferroviaire tout au long de l'entre-deux-guerres. Les plans assez précis furent élaborés, mais la ligne ne fut jamais réalisée (cf. le chapitre sur les chemins de fer).

⁷⁸⁹ Hloušek, *Problém automobilových silnic*, op. cit., p. 5.

L'attitude que Hloušek adoptait dans ses écrits lui permettait d'éveiller auprès de ses lecteurs et ses auditeurs le sentiment de l'objectivité et du sérieux de son jugement car, premièrement, sur le plan politique, il semblait adopter le point de vue d'un homme d'État en prenant en compte « l'intérêt général » et, deuxièmement, sur le plan scientifique et technique, il proposait d'établir un « critère objectif dans le processus décisionnel sur l'utilité de la construction des autoroutes »⁷⁹⁰. Il reprenait un par un les différents arguments avancés par les protagonistes tchécoslovaques de la construction autoroutière pour les réfuter sans appel :

- L'idée très répandue que l'autoroute apporterait aux régions traversées de grands bienfaits économiques : « ... la construction d'une telle route ne pourrait pas apporter un quelconque avantage aux riverains ... elle doit avoir peu d'embranchements ... le trafic autre qu'automobile est exclu. » De plus : « Les régions qui n'ont aucune bonne communication les connectant aux grands axes routiers vont sûrement profiter davantage de l'amélioration générale du réseau ou de la construction de routes nouvelles à usage autorisé pour tous les moyens de transport. »⁷⁹¹
- Le mirage d'accessibilité pour tous (mélangeant l'argumentaire de proximité et de l'égalité) que les protagonistes de l'autoroute faisaient miroiter au grand public : « Il faut se rendre compte qu'un éventuel réseau d'autoroutes – dont la construction aujourd'hui n'a de commune mesure avec les besoins – ne formera de toute façon qu'une petite fraction du réseau routier d'un État. »
- L'idée de la motorisation massive (qui semblait peut-être s'imposer à un citoyen des années 1930) qu'il jugeait illusoire : « Nous ne pouvons, ni aujourd'hui, ni dans un avenir proche, assurer à n'importe laquelle des autoroutes envisagées la condition de base qui saurait justifier un tel investissement monumental, le trafic. »⁷⁹²

Hloušek n'était pas seul, mais le plus visible dans les documents que nous avons dépouillés. Un point de vue critique identique nous est par exemple présenté dans les écrits d'un autre spécialiste du secteur routier, Doc. Ing. Alois Závodník. Il était employé, à la différence de Hloušek qui était conseiller ministériel, par une collectivité territoriale, le pays morave, où il occupait la fonction de Conseiller en travaux public (*zemský stavební rada*) à Brno. Závodník était tout au long de l'entre-deux-guerres journalistiquement très actif dans l'organe des collectivités territoriales *Silniční obzor* sur des sujets variés (les routes en

⁷⁹⁰ Ibid.

⁷⁹¹ Ibid. p. 6.

⁷⁹² Ibid.

Moravie-Silésie, le financement, la planification, l'incamération etc.)⁷⁹³. Il rédigea en 1938 une série d'articles⁷⁹⁴ dont un était dédié à la question de l'autoroute : « J'ai pris position envers ce mode de transport moderne déjà en 1935, alors qu'un certain nombre de projets de ce type apparut chez nous ... Je résumais mon point de vue de façon suivante : La réalisation d'une quelconque autostrade coûteuse serait chez nous à court terme un vrai luxe, surtout tant que nous n'aurons pas suffisamment de lignes [routes] à longue distance d'État ou des « cercles » en bon état pour faire face au trafic routier actuel, voire tant que nous n'aurons pas une seule excellente route vers la Slovaquie. Même s'il ne s'agit pas de sous-estimer les avantages de ces routes modernes pour la vitesse et la sécurité du transport routier motorisé, il ne faut pas affirmer, vu le développement de l'automobilisme et du transport routier en général, qu'il nous en faudra dans notre pays à court terme. »⁷⁹⁵ Il rejoignait donc Hloušek, entre autre, en mettant au premier plan le développement du réseau de routes existantes jugé d'une importance bien supérieure pour le développement économique, commercial, social, touristique et pour la défense du territoire qu'une quelconque autoroute. Il nuança cependant son propos – et on peut se demander à juste titre s'il ne s'agissait pas d'une évolution de son opinion à partir de 1935 à cause de la modification de la situation politique internationale – en disant : « Malgré [mes propos contre l'autoroute] je ne veux pas dire qu'il ne faille pas construire des routes automobiles dans certains secteurs, où l'intensité du trafic le justifie et où un besoin absolu sera démontré. Pour cela, il faudrait le plus tôt possible commencer les travaux préparatoires. Il faudrait fixer un programme général indiquant les projets et les intentions de projets d'autoroutes existant. »⁷⁹⁶

⁷⁹³ Cf. le chapitre sur les routes en général, *supra*.

⁷⁹⁴ SO 1938 (avril-juillet), A. Závodník, *Silniční investice krajové v rámci programu země moravskoslezské (Les investissements dans les travaux routiers du pays moravo-silésien)*, pp. 51-54, 73-75, 92-93 et 108-109.

⁷⁹⁵ Závodník, *Silniční investice...*, *op. cit.*, p. 92 (« K těmto nejmodernějším dopr. prostředkům zaujal jsem stanovisko již v roce 1935, kdy se i u nás vynořilo několik námětů na jejich stavbu v dlouhých tazích od západu na východ přes celé území naší republiky. Svoje stanovisko jsem vyjádřil v tomto résumé: Stavba jakýchkoliv nákladných autostrad byla by u nás v dozírné době přímo přepychem, zvláště pokud nemáme pro nynější automob. provoz upraveny důležité dálkové spoje silniční na dosavadních st. a okr. silnicích, ba dokonce nejsme-li se Slovenskem spojeni ještě dnes ani jednou dokonale upravenou silnicí. Jakkoliv nelze podceňovati velké výhody těchto moderních silnic pro rychlou a bezpečnou d. motor. vozidel, nelze přesto tvrditi, že by jejich v naší republice při nynějším rozvoji automobilismu a siln. d. vůbec bylo v dozírné době třeba. »).

⁷⁹⁶ *Ibid.* (« Tím nechci ovšem říci, že by se nemělo přikročiti jednou ke stavbě dokonalých automob. silnic v některých úsecích, kde si to silný automob. provoz vynutí a kde se dokáže toho nevyhnutelná potřeba. Za tím účelem by se doporučovalo již co nejdříve přikročiti k potřebným přípravným pracím. Bylo by třeba stanoviti určitý generální program pro zamýšlené a projektované automob. silnice. Máme celost. siln. plán, který po

Avec seulement deux exemples d'opposants, on pourrait se demander quel poids possédait ce camp dans l'opinion publique, quelle était son efficacité à remettre en cause les projets autoroutiers, apparemment de plus en plus populaires du moins auprès des spécialistes. Aidés dans un premier temps par les circonstances (la faible motorisation, la crise économique, la faiblesse des ressources financières), ils eurent surtout deux types « d'alliés » dans le monde politique, le responsable ultime dans le processus décisionnel. Il y avait d'une part l'écrasant *lobby* ferroviaire pour lequel tout développement du secteur routier représentait un danger potentiel et, d'autre part, la masse d'hommes politiques peu sensibles à une question, qui, jusqu'à la démonstration du contraire, leur semblait marginale. Dans tous les cas de figure, le financement de la construction routière ordinaire était déjà relativement difficile à assurer lorsque la situation économique était normale, le problème était d'autant plus grave dans le contexte de la Grande Dépression lorsque les finances publiques se trouvaient dans un flux tendu permanent⁷⁹⁷.

c) Les hésitations du monde politique

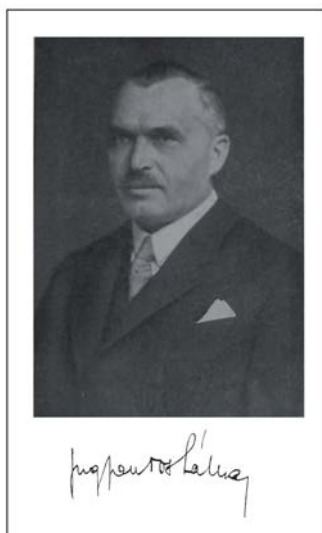
Ce titre s'impose lorsque nous lisons entre les lignes des diverses publications prônant la construction autoroutière, les efforts que leurs défenseurs déployèrent pour gagner des soutiens et des parrainages ministériels, voire présidentiels pour leurs projets. En face, et malgré la présence de grands noms politiques aux conférences et aux manifestations organisées par ces mêmes défenseurs, on ne peut que constater l'immobilité de la situation. On avait beau, de façon répétée, d'affirmer p. e. que la *Première conférence économique (CHK NSK)* se soit tenue « sous le protectorat du président de la république T. G. Masaryk et

případném zrevidování a korekci na podkladě úředních plánů a podkladů, mohl by býti velmi dobrou pomůckou pro sestavení tohoto gen. programu. ... »).

⁷⁹⁷ La dette publique ne cessait de croître depuis le début de la dépression, passant de 32,7 milliards Kč en 1929 à 38,2 milliards Kč en 1934, soit un accroissement de presque 20% ; tous les bilans budgétaires entre 1930 et 1934 étant lourdement déficitaires (chiffres cités selon *Statistická ročenka RČS 1936*, p. 273).

en présence de l'ensemble du gouvernement et d'acteurs de la vie politique et économique les plus importants », que l'exposé du projet autoroutier à cette occasion « fut accueilli par tous les présents dans une approbation enthousiaste » et que cette décision « lie les partis politiques et les corporations économiques, à ce que la construction rapide de la *Národní silnice*, votée à l'unanimité, soit réalisée »⁷⁹⁸, cela ne changea rien sur le fait que, par la suite, aucun budget ne fut voté en ce sens et que tous les (avant)projets furent élaborés et financés par des organismes externes à l'État. J. Dvořák montre d'ailleurs dans son étude⁷⁹⁹ à quel point la légitimité de la Conférence *CHK NSK* était contestée. On pourrait dès lors conclure à une division de la classe politique dont une petite minorité se proclamait déjà favorable⁸⁰⁰, mais dont la majorité sans rejeter totalement l'idée d'une autoroute ne pouvait ou ne voulait

Illustration n°10 : Le ministre
Ing. Jan Dostálek (1883-1953)



(cf. les intérêts ferroviaires) encore en 1935, se prononcer définitivement. Voici deux témoignages convergents de deux ministres au gouvernement en 1937. Le premier celui de l'ing. Dostálek, Ministre des Travaux publics qui s'était prononcé sur l'idée d'une autoroute tchécoslovaque dans un discours dans le Comité technique et de transport du Sénat le 20 octobre 1937 : « Je ne pense pas que lesdites « autostrades » auraient une influence décisives sur l'accroissement et le développement de la vie économique dans les contrées qu'elles traversent. On peut produire cet effet bien mieux en aménageant les routes existantes, ou éventuellement en construisant des routes que tous les moyens de transport peuvent

emprunter. Il ne faut pas oublier que les routes automobiles [autoroutes] sont construites dans tous les pays démocratiques à cause de besoins urgents pour faire face au transport automobile qui s'y est développé autour des grandes villes, pour que le transport exceptionnel qui se trouve sur ces routes seulement à des horaires précis puisse se dérouler rapidement et en sécurité. Chez nous, ... on n'a pas encore un trafic si important pour qu'il exige de tels

⁷⁹⁸ Cf. SO 1/1936, H. Švarc, *Je třeba ..., op. cit.*, p. 1

⁷⁹⁹ Dvořák J., *Vývoj..., op. cit.*

⁸⁰⁰ Cf. p. e. le plaidoyer en faveur d'autoroutes du député Antonín Štefánek prononcé à l'occasion d'une réunion de travail en vue de la préparation de la Première conférence économique en décembre 1934 cité *supra*.

investissements coûteux... »⁸⁰¹. Le second était celui du Ministre du Commerce J. Najman qui donna dans son article sur « La signification des transports pour notre économie »⁸⁰² comme raison principale de son opposition au projet autoroutier « la forme du relief de notre pays ».

Ce fut peut-être à cause de cette attitude négative des représentants du gouvernement que l'on restait, dans les débats parlementaires, étonnamment discret sur ce sujet. Il semblerait que la question autoroutière était davantage discutée dans les couloirs et dans le « Comité des transports et de la technique » (*Dopravní a technický výbor*)⁸⁰³ sans pour autant de gagner suffisamment d'élan pour passer jusque dans le plénum. Rares étaient en effet les députés qui l'évoquaient. En décembre 1935, lors des débats sur le budget, le député dr. Mareš parla ainsi de l'avenir de l'idée autoroutière : « ... Puis, messieurs, le Ministre des Travaux publics [Dostálek] avait évoqué les *autostrades*. Les villes de Znojmo, Jihlava, Kolín espéraient que l'autostrade passerait par ces villes. Pour l'instant Monsieur le ministre exprime son profond scepticisme à l'égard de la construction autoroutière en général. Moi, en tant qu'avocat et un non-initié, je ne veux pas polémiquer avec les ingénieurs. Je pense qu'elle [l'autostrade] devra attendre encore longtemps sa construction si c'est vrai que 44% des routes d'État ne sont pas construites ... »⁸⁰⁴

⁸⁰¹ (« *Nejsem mínění, že t. zv. autostrady by měly rozhodující vliv na vzrůst a rozvoj hospodářského života v krajinách, jimiž by procházely. Tomu posloužíme jistě mnohem lépe úpravou nynějších silnic, po případě stavbou takových silnic, které mohou býti používány všemi dopravními prostředky. Nesmíme zapomínati, že automobilové silnice vznikají ve všech demokratických státech jen z naléhavé potřeby za účelem zmocni automobilovou dopravu, která se vyvinula na nynějších silnicích v okolí velikých měst, aby nadprůměrná doprava po těchto silnicích vyskytující se po případě jen v určitých časových obdobích, se dala rychle a bezpečně. V našich poměrech, ... nemáme ještě tak veliké dopravy, která by si vyžádala těchto nákladných investic ... » In : Hloušek, *Problém automobilových silnic...*, op. cit. p. 46. Hloušek tomba donc parfaitement d'accord avec le point de vue du ministre, et sur les besoins ordinaires dans un pays démocratique, et sur l'illusion d'espoirs de retombées économiques liées à l'autoroute. Sur ce point, il se fit pratiquement porte-parole d'un ministre qui avait marqué le Ministère des Travaux Publics de sa personnalité, car il resta chef de ce ressort du 7 décembre 1929 au 14 février 1934, puis à nouveau, du 4 juin 1935 au 22 septembre 1938, soit en tout huit années. Dostálek reconfirma son refus du projet autoroutier dans son article *Doprava silniční, vodní a letecká* publié le 12 décembre 1937 in : *Doprava v životě republiky...*, op. cit.*

⁸⁰² J. Najman, *Význam dopravy pro naše hospodářství (La signification des transports pour notre économie)*, In : *Doprava v životě ...*, op. cit.

⁸⁰³ Cf. le discours de Dostálek, op. cit.

⁸⁰⁴ In : www.psp.cz; [20. schůze](#); Úterý 10. prosince 1935/20^e réunion parl. du 10 décembre 1935. (« ... Dále, pánové, pan ministr veř. prací se zmínil o autostrádách. Města Znojmo, Jihlava, Kolín, doufala, že autostráda povede přes tato města. Zatím pan ministr veř. prací vyjadřuje ostrý skepticismus vůči vybudování autostrád

Le projet autoroutier trouva cependant du soutien dans certains milieux politiques radicaux, sans doute inspirés par la propagande des régimes autoritaires. Radola Gajda, le leader du parti fasciste tchécoslovaque⁸⁰⁵ l'évoqua dans un discours à l'Assemblée nationale le 22 juin 1935 : « C'est pourquoi, j'ai conseillé de résoudre la question du chômage par une œuvre de grande envergure, comme par la construction de l'autostrade Plzeň-Brno qui se prolongerait ensuite jusqu'à Bánská Bystrica et Košice, qui serait un centre stratégique en Slovaquie, emploierait des centaines de milliers de chômeurs et fonderait un axe de communication économique et militaire de l'État, qui serait d'autant plus important que la forme longitudinale de la configuration de notre territoire national est chargée d'inconvénients. J'ai analysé la question dans tous les détails et mon opinion d'alors est aujourd'hui pleinement confirmée et reconnue par les plus grands spécialistes économiques et techniques. »⁸⁰⁶ Il n'était pas étonnant que Gajda insistait sur les aspects militaires de l'entreprise. En effet, il était certes fasciste, mais aussi et surtout nationaliste et militaire. Avec ses accents totalitaires, il se plaça dans la crise politique de l'avant et de l'après-Munich sur le terrain de l'union nationale contre l'agresseur allemand.

Dans le contexte de la forte militarisation du grand voisin allemand mettant l'accent sur la motorisation et la construction autoroutière, les lacunes dans le réseau routier tchécoslovaque commencèrent à faire peur, d'autant plus que l'on était de plus en plus conscient de la fragilité nouvelle des chemins de fer, due aux progrès de l'aviation. La Tchécoslovaquie, qui misait sur une guerre défensive et construisit un réseau de bunkers à ses frontières à l'exemple de la ligne Maginot française, ressentait de plus en plus l'étau allemand se resserrer autour d'elle, avec, de surcroît, la menace d'une guerre mobile, utilisant le réseau autoroutier des

vůbec. Já laik, právník, nechci polemizovati s inženýry. Domnívám se, že se bude ještě dlouho čekatí na vybudování proto, poněvadž, je-li pravda, že 44% státních silnic není vybudováno, k autostrádě se ještě dlouho nedostaneme.»).

⁸⁰⁵ *Národní obec fašistická.* Ce parti dirigé par R. Gajda gagna aux élections législatives de 1935 167 433 voix et 6 sièges de députés. Ce fut le second mandat de Gajda après 1929-1931.

⁸⁰⁶ In : www.psp.cz; 005. Schuze 1935/005^e réunion parl. 1935. (« *Proto jsem doporučil řešení otázku nezaměstnanosti zásadně prací v zemi, a to velkorysou, totiž autostradou Plzeň-Brno, jež pak v přímém prodloužení by zasahovala až po Báňskou Bystrici a Košice a byla by tedy strategickým těžištěm Slovenska; tím současně by byly zaměstnány statisíce nezaměstnaných a byla by založena skutečná vojenská a hospodářská komunikační páteř státu, jež je tím důležitější, čím je vojensky a hospodářsky nevýhodnější protáhlá forma našeho státního území. Věc probral jsem se značnou podrobností a mé tehdejší stanovisko dochází dnes plného potvrzení a satisfakce, a to právě se strany nejvýznamnějších hospodářských a technických odborníků.»).*

Reichsautobahnen. En effet, dans l'effort volontaire de mettre un projet d'une autoroute tchécoslovaque face au réseau allemand, nombreux étaient ceux qui soulignaient l'aspect stratégique d'un tel axe au centre du pays, complété par un réseau de routes régulier qui en émanerait. Ces voix trouvèrent aussi le chemin du Parlement, comme le prouva le discours du député Špaček le 12 avril 1935⁸⁰⁷.

Un autre député, Pozdílek, intervint déjà une année plus tôt et ce fut le premier discours parlementaire que nous avons pu identifier comme mettant en relation l'autoroute et la défense nationale. À l'occasion du débat budgétaire pour l'année 1935, mais aussi suite au discours du ministre des Affaires étrangères, Eduard Beneš, qui avait mis désormais ouvertement en garde contre le danger d'une nouvelle guerre en Europe, Pozdílek remarqua : « Il me semble qu'il faudrait accorder davantage d'attention à la répartition des troupes dans certains secteurs frontaliers connus comme voies naturelles vers l'intérieur du pays ... ou à la construction de communications parfaites, de routes et d'autostrades, non pas jusqu'aux frontières, mais *le long* des frontières ... »⁸⁰⁸.

Ce discours attestait à nouveau la crainte de la guerre mobile dont le talon d'Achille pour la Tchécoslovaquie était représenté par les plaines en Moravie et en Silésie par lesquelles l'ennemi pouvait s'engouffrer profondément et rapidement à l'intérieur du pays, contournant

⁸⁰⁷ Député Špaček in : [373. schůze](#), Pátek 12. dubna 1935/373^e réunion parl. du 12 avril 1935. (« *Jestliže říší Němci, majíce vůči nám na značné části našich hranic před sebou velmi podstatné překážky horského terénu, neváhali a neváhají v této těžké době stavěti okolo celé naší republiky paralelně s našimi hranicemi široké, dobré, příčnými trasami silničními dobře opatřené autostrady k přesunům vojsk, jichž mají k dispozici, jmenovitě nyní, kdy se zbavili docela zjevně klasulí versailleského míru, daleko více než my (10krát tolik), jestliže se připravují, aby měli volnost manévrování na vnitřní linii, jak se tomu říká, jestliže si vybudovali a stále budují nekonečné možnosti rozvoje automobilismu výhodami daňovými, ba osvobozením od daně a podporováním průmyslu, který je vyrábí, umístováním nezaměstnaných lidí - často ve způsobu jakési nucené práce - v těchto továrnách, aby mohli vyráběti ještě více než vyrábějí, musíme tyto věci míti na zřeteli i my a měli bychom použití všech prostředků, aby i u nás podle hranic vznikla mohutná síť velkých autostrad nebo dobře upravených silnic a spojek k nim od středu republiky, od hlavních měst zemí, od středisek naší branné moci, a měli bychom učiniti všechno, aby co možná největší počet spojovacích prostředků automobilových byl k dispozici, hlavně zvýšením možnosti nákupu těchto automobilových prostředků dopravních pro širokou veřejnost. »)*

⁸⁰⁸ Député Pozdílek in : [350. schůze](#) Čtvrtek 29. listopadu 1934/350^e réunion parl. du 29 novembre 1934 (« ... Ale přece se zdá, že by se mělo více pozornosti věnovati na př. rozsazení vojenských útvarů v některých úsecích pohraničních, které jsou již historicky známy jako přirozené cesty dovnitř země. Míním na př. úsek náchodský s památnou Zemskou brankou anebo stavbu dokonalejších spojovacích prostředků, důkladných silnic a autostrad, ne třeba přímo na samé hranice, nýbrž podél hranic, při čemž zaměstnalo by se i tisíce dělníků, což by v nynější době nezaměstnanosti mělo též význam nemalý. A tu bych prosil, aby o tom všem bylo náležitě uvažováno, aby této věci byla věnována mimořádná péče, podpora a pozornost. ... »).

la barrière naturelle des montagnes frontalières avec leurs fortins en béton. L'orateur comme d'autres après lui, mentionna également l'autoroute comme l'un des moyens de lutter contre le chômage. Malgré ces paroles puissantes, l'allusion à l'autoroute fut brève et disparut proportionnellement dans le flot du discours. Pour Pozdřlek comme pour ses collègues, d'autres investissements publics occupaient (encore) le devant de la scène.

Pour le peuple tchécoslovaque, l'idée de construire une autoroute était une idée importée. À l'instar des autres nations européennes et malgré d'autres précurseurs, plus anciens, ce fut l'expérience italienne de Piero Puricelli qui, la première, se diffusa en Tchécoslovaquie. L'idée d'une autoroute tchécoslovaque resta cependant de l'ordre d'un rêve technologique. Un regard sur le destin de projets autoroutiers dans d'autres nations du continent dont certaines déjà très motorisées dans l'entre-deux-guerres (Suisse, Pays-Bas, France, Grande Bretagne)⁸⁰⁹ est à ce sujet très éloquent. Il permet de comprendre qu'il était impensable pour un petit pays, faiblement motorisé comme la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres, d'envisager sérieusement de projets autoroutiers (au sens moderne du terme) dans un contexte politique et économique ordinaire.

La Grande Dépression et la recherche effrénée des solutions pour en sortir modifièrent la donne. Des voix se multiplièrent alors à partir de 1935 pour réclamer un renouveau du réseau routier, utilisant un argumentaire similaire, voire identique à celui qui avait nourri les grands chantiers ferroviaires tchécoslovaques au début des années 1920. On présentait déjà la nécessité d'une relève de modes de transport ce qui correspondait en même temps à un constat d'échec concernant le réseau ferroviaire, adapté depuis presque vingt ans justement dans l'objectif d'harmoniser l'économie nationale, d'aplanir les divergences géographiques et politiques tchécoslovaques, grâce aux dépenses importantes dans la construction de lignes nouvelles et l'aménagement des lignes anciennes. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, on exigeait donc en quelque sorte une révision des rôles respectifs joués par les différents modes de transport (et de leurs infrastructures) et leur harmonisation.

⁸⁰⁹ Voir p. e. en Suisse le projet avorté de *l'Autostraße Bern-Thun* (1930) de M. Nyffeler (cf. I. Strohark, *Der Traum ... op. cit.* p. 38) ; les projets non-réalisés en France (Paris-Trouville ; l'Autoroute du Nord ; l'autoroute Lyon-Evian), cités par I. Strohark dans sa thèse *Die Wahrnehmung ... , op. cit.* p. 98 ; aux Pays-Bas *Auto-Snelweg Amsterdam-Den Haag-Rotterdam* (1921) cité par B. Kreuzer (In : *Tempo 130...*, *op. cit.* p.12).

Dans ce contexte, le monde des protagonistes de l'autoroute trouva un souffle nouveau, se mobilisa et serra les rangs. Ainsi, cette idée perça l'isolement de la sphère des ingénieurs/spécialistes au sein de laquelle le besoin de la voir se réaliser semblait faire (presque) l'unanimité, pour passer dans le monde politique. Il fallait cependant des conditions politiques extrêmes après le démembrement de l'État suite au Traité de Munich pour que le cadre institutionnel et légal soit créé et le chantier reçoive le feu vert du gouvernement au titre du principal investissement pour relancer l'économie. L'occupation allemande favorisait dans un premier temps le démarrage du chantier, avant que celui-ci ne s'enlise faute de moyens et de mains d'œuvre dus à la guerre. Ainsi, la construction autoroutière en Tchécoslovaquie se résuma-t-elle à quelques kilomètres de travaux préparatoires, essentiellement des terrassements, qui restent cependant, encore aujourd'hui, visibles dans le paysage. Le chantier fut définitivement abandonné après la guerre et ne revint à l'ordre du jour qu'une bonne vingtaine d'années plus tard, dans un contexte politique et économique tout à fait différent.

Conclusion

On peut se demander en conclusion de la partie consacrée au réseau routier s'il y avait en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres un concept de « réseau », c'est-à-dire une vue d'ensemble cohérente de la hiérarchie des routes et de l'organisation de leur administration. La réponse à cette question n'est pas simple. En effet, il faudrait distinguer entre projets, idées et rêves et leur réalisation. Rêves des techniciens et organisateurs du réseau routier, employés du Ministère des Travaux publics et réalité financière qui subordonnait parfois l'administration des infrastructures routières à d'autres priorités.

La réponse serait affirmative, si l'on prenait en compte les analyses de la situation et les projets, incarnés par les travaux très précoces du MTP. Il y eut très tôt des propositions de réorganisation du réseau, une vision claire de sa structure et du rôle que les différents éléments de sa hiérarchie devaient jouer. En revanche le bilan global est mitigé si l'on regarde les réalisations après vingt ans d'existence de la république. Les incohérences de la gestion routière devinrent alarmantes à un point tel que d'autres acteurs, privés ou semi-publics, intervinrent au cours des années 1930 afin d'y remédier. La *Société routière tchécoslovaque*, pour ne citer qu'elle en tant que spécialiste affichant son domaine de prédilection, ne disposait cependant pas de leviers de pouvoir nécessaires à une action efficace. Elle avait certes réalisé

des travaux honorables, de grande valeur conceptuelle (comme son projet de réseau des routes « d'État ») ou technique (comme son projet de standardisation des appels d'offre et des travaux routiers), mais elle perdit aussi un temps précieux dans les efforts d'accéder à une reconnaissance officielle dans « l'organigramme » de la gestion routière du pays. L'énergie humaine que la Société sut mobiliser démontre l'intérêt porté à la question par ces hommes dévoués à la cause routière et dépités par l'indifférence politique ou le manque de moyens de l'État.

D'autres initiatives issues autant de la sphère publique des collectivités territoriales que privée des ingénieurs routiers, vinrent compléter la palette des projets de réseau, et nous en avons étudié plusieurs en détail. Ils convergèrent tous dans les années 1930 non pas vers une synthèse, bien qu'ils fussent parfois très proches ou du moins présentassent de nombreux points communs, mais vers une sorte « d'appel au secours » en faveur du réseau routier de qualité, pour sauvegarder et promouvoir ce qu'ils considéraient comme vecteur essentiel de la modernité. L'impression générale qui se dégage de ce va-et-vient entre projets, leur discussion, puis leur disparition, est celle d'une attitude de sourde oreille d'hommes politiques en manque de volonté de décision. Cela ne fut pas un hasard. Ceux-ci, comme nous le voyons en particulier dans les débats qui opposaient l'automobilisme à l'exploitation des chemins de fer, avaient tôt fait leur choix sur lequel il était devenu au cours du temps de plus en plus difficile de revenir. Seule la contrainte extérieure, d'un danger de guerre imminent, lié au démembrement de la Tchécoslovaquie en septembre 1938, avait fait basculer le pays dans une ère politique nouvelle intégrant même le début de réalisation d'une autoroute, certes de courte durée.

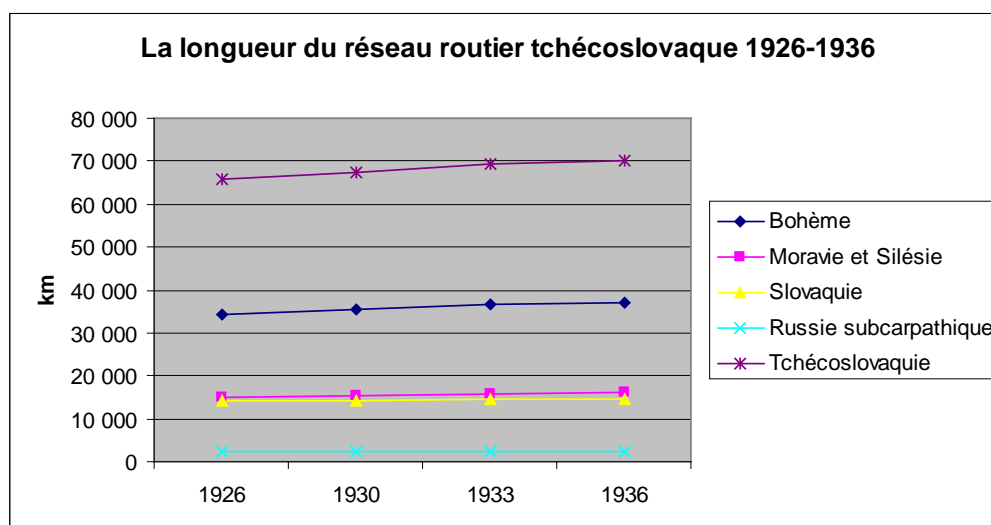
Dans notre bilan de vingt ans de gestion d'État tchécoslovaque autonome, il nous faut par conséquent distinguer entre des aspects quantitatifs et qualitatifs. Voici le tableau résumant le premier de ces aspects :

Tableau n°30 : Les routes tchécoslovaques 1926-1936 (en km)

Pays:	Routes :	1926	1930	1933	1936
Bohême	d'État	4 424	4 425	4 422	4 431
	des pays	23	23	23	23
	des cercles	29 799	30 839	32 233	32 678
	total	34 246	35 287	36 678	37 132
Moravie et Silésie	d'État	1 483	1 514	1 512	1 513
	des pays				
	des cercles	13 474	13 988	14 333	14 475
	total	14 957	15 502	15 845	15 988
Slovaquie	d'État	2 016	2 083	2 154	2 179
	des pays	5 820	5 899	5 845	5 863
	des cercles				
	vicinales	6 300	6 373	6 562	6 680
	total	14 136	14 355	14 580	14 713
Russie subcarpatique	d'État	552	561	568	575
	des pays	751	743	741	734
	des cercles				
	vicinales	1 000	1 031	1 062	1 048
	total	2 303	2 335	2 371	2 357
Tchécoslovaquie	d'État	8 475	8 583	8 656	8 689
	des pays	6 594	6 665	6 618	6 620
	des cercles	43 273	44 827	46 566	47 153
	vicinales	7 300	7 404	7 614	7 728
	total	65 642	67 479	69 474	70 190

Source : Stat. Příručka/ročenka RČS 1921-1938

Graphique n°9 : La longueur du réseau routier tchécoslovaque 1926-1936



Quantitativement, le réseau routier s'était accru pendant les deux décennies de l'entre-deux-guerres d'un peu moins de 10% essentiellement sur son réseau secondaire, géré par les collectivités territoriales (en particuliers les « cercles »). Cet accroissement relativement faible s'expliquait par le fait que les pays tchèques possédaient déjà, au moment de l'indépendance du pays, un réseau routier relativement dense, hérité notamment du 18^e et de la première moitié du 19^e siècle (d'avant l'avènement du chemin de fer). Cette partie de la Tchécoslovaquie effectua des constructions nouvelles, essentiellement dans des régions pauvres, afin, comme on le disait à l'époque, les « raccorder au réseau routier national » et donc à la vie économique et à la modernité. Schématiquement parlant, seuls les pays de l'Est, la Slovaquie et la Russie subcarpatique, virent des constructions nouvelles à plus grande échelle, dont notamment quelques 200 kilomètres de « routes d'État » de première qualité.

Ce faible accroissement quantitatif ne doit pas cacher ni l'ampleur des investissements consentis dans le secteur, ni les progrès de la technologie employée. En effet, qualitativement parlant, le réseau routier de l'avant-Seconde Guerre mondiale fut, comparé à celui de l'après-Grande Guerre, méconnaissable. Comme d'autres pays d'Europe occidentale, mais toujours avec un léger retard et proportionnellement à sa taille, la ČSR vécut une profonde transformation économique et sociale entre autre grâce au motorisme dont la marque la plus visible dans le paysage, mais la plus statique, fut la « route moderne ».

Mis à part l'incapacité du MTP de transformer ses plans en réalisations plus ambitieuses tout simplement faute de moyens qui lui étaient attribués, point pour lequel on ne pouvait pas véritablement lui en tenir rigueur, on peut cependant formuler un certain nombre de critiques au sujet des incohérences de la gestion du secteur routier, de son unification et d'une réforme législative plus rapide et plus complète. Malheureusement nous n'avons pas pu déterminer avec précision où les projets de réformes et les lois « en préparation » se perdaient tels les ruisseaux dans le sable. L'impression que nous avons et qui dépasse le domaine routier, est que les hommes politiques avaient objectivement souhaité des réformes ambitieuses de grandes ampleurs, mais que ces réformes furent retardées d'abord par la transition économique entre la guerre et la paix, puis par une (longue) évaluation des ressources et des besoins, enfin par des crises diverses dont la Grande Dépression, et de façon chronique, par le manque de ressources financières. Au bout du compte, elles durent être abandonnées au profit de réformes mineures, réalisées *ad hoc*, parfois de façon incohérente.

Afin de compléter la partie de notre thèse consacrée au réseau et à l'économie routiers, nous allons dans le chapitre suivant analyser quelques-uns des aspects les plus saillants du motorisme tchécoslovaque et voir que les rapports entre l'infrastructure, la route, et ce qui

était son usager principal *en devenir*, le véhicule à moteur au sens large, étaient des rapports complexes. Ici aussi, un rôle primordial fut joué par l'État en tant que législateur, mais aussi en tant qu'usager et entrepreneur de réseaux de transport routiers. L'étude du motorisme permettra en quelque sorte de compléter notre analyse en mettant en lumière la totalité de ce secteur économique émergent.

Chapitre Deux : Le développement des réseaux tchécoslovaques de transport automobile, l'enjeu majeur de la politique des transports de l'entre-deux-guerres

Introduction.

La problématique de la thèse concerne non pas le développement de l'automobilisme au sens le plus large du terme englobant aussi l'ensemble des aspects technologiques et sociologiques, mais seulement ses aspects économiques et organisationnels au travers de la mise en place de réseaux de transport nouveaux dont le véhicule à moteur était le support. En revanche, certains des aspects sociétaux, notamment politiques, intimement liés à l'adoption et à la diffusion de la « technologie » du véhicule à moteur pour des besoins des entrepreneurs, fussent-ils privés ou publics, y trouvent naturellement leur place⁸¹⁰.

Le domaine ainsi grossièrement balisé est encore très large, la qualité des sources variable et l'accès aux documents inégal. Nous avons donc été contraints de restreindre la problématique en privilégiant la sphère des transports publics, c'est-à-dire, concrètement, le transport motorisé de deux acteurs, celui du Ministère des Postes et Télécommunications (MPTT) et celui des Chemins de fer (Mcdf). Ce choix se justifie-t-il sur le plan intellectuel et du point de vu de la cohérence de la thèse ? Autrement dit, le poids de ces deux entités réunies

⁸¹⁰ Nous avons déjà donné une définition du terme dès l'Introduction générale. Mais voici la définition « tout public » du dictionnaire en ligne de l'Académie française : « Automobilisme, n. m. XIX^e siècle. Dérivé d'*automobile*. 1. Pratique de l'automobile. 2. Ensemble des activités économiques et industrielles qui se rattachent à l'automobile » (cf. <http://www.academie-francaise.fr/dictionnaire/>). Ces notions sont développées p. e. par Christophe Maria Merki, in : Merki, Ch. M., *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Wien, 2002, 470 p. ; ou Mathieu Flonneau, in : Flonneau M., *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette Littératures, Paris, 2005, 348 p. On peut trouver dans ces deux ouvrages une riche bibliographie critique pour orienter le lecteur.

pèse-t-il suffisamment dans la balance économique et sociale pour que la concentration sur leur étude puisse présenter un intérêt historique et prendre une place légitime dans l'approche des « réseaux de transports tchécoslovaques » qui est la nôtre ? La réponse à ces questions n'est pas facile. Il faudra faire une distinction entre le transport de passagers et celui des marchandises. En effet, le transport routier de personnes, sans être monopolisé par l'État, fut néanmoins surveillé, littéralement scruté par lui de sorte à éviter ce qui était très rapidement considéré comme « concurrence » vis-à-vis de la voie ferrée, alors monopole d'État. Ainsi « verrouillé » - et le terme est à peine exagéré comme nous allons le voir – l'étude des réseaux de transport de passagers sur route qui met l'accent sur la sphère étatique reflète assez fidèlement la situation sur le plan national de ce secteur socio-économique. Il n'est pas moins vrai que l'entreprise privée s'était très fortement développée surtout dans la seconde moitié des années 1920 pour venir concurrencer à la fois le transport ferroviaire et le transport routier public. Étant donné nos possibilités matérielles de présence et de recherche en République tchèque, il nous a été impossible d'approfondir cette partie de la problématique des réseaux (réseaux automobiles des compagnies privées). Seules quelques allusions et brèves comparaisons ponctuent notre travail⁸¹¹.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la question est encore plus complexe. En effet, jusqu'en 1935 l'année du vote de la loi n° 77/1935, les pouvoirs publics faisaient une distinction entre ce qu'on appelait « le transport interne aux entreprises », vis-à-vis duquel on restait relativement tolérant, et le camionnage privé de toute sorte, bien plus surveillé et encadré. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant de constater en toute objectivité que le transport de marchandises sur route pour le compte des entreprises (considéré dès lors comme transport « interne ») représentait une forte proportion de l'ordre de 70 à 80% de la totalité du

⁸¹¹ Pour plus de détails sur ce sujet, il faudra se reporter à la thèse de J. Štemberk, sous la direction d'Ivan Jakubec, *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, (*Entreprendre dans le domaine des transports routiers dans les pays tchèques de la première moitié du 20^e siècle*), Diss., Prague, 2004. Elle analyse toutes les formes d'entreprise du transport routier, y compris les deux entreprises publiques. Bien que nos travaux se recoupent sur ce sujet, ils ne possèdent pas la même approche (la nôtre est centrée davantage sur les réseaux et la concurrence rail-route) et les mêmes sources (J. Štemberk travaillait beaucoup plus sur les archives des ministères alors que nous nous appuyons essentiellement sur les revues, les sources secondaires et les archives du parlement). Étant donné que la thèse de J. Štemberk est consacrée à l'ensemble des entreprises routières, on peut s'y référer pour davantage de détails sur des sujets qui dépassent le cadre de nos recherches tels le transport privé par autobus, les taxis, le tourisme ou encore le camionnage.

transport routier des biens⁸¹². Pour en rendre compte correctement, il faudrait par conséquent s'engager dans un travail minutieux, entreprise par entreprise, pour ensuite synthétiser ces résultats dans une considération globale. À ce propos, il faut faire deux observations suivantes : d'une part en République tchèque, après 40 ans du régime communiste, le lien social vers des grandes (ou petites) entreprises « capitalistes » de l'entre-deux-guerres fut totalement coupé, bien souvent, leurs archives sont perdus ; d'autre part l'historiographie ne dispose pas encore à quelques exceptions près de monographies d'entreprises par rapport à la France par exemple, où l'étude des réseaux et de leurs acteurs constitue depuis un bon nombre d'années maintenant un véritable courant historiographique interdisciplinaire⁸¹³. Ne pouvant nous référer à des travaux antérieurs, il nous était d'emblée impossible de pénétrer plus en détail dans le domaine du roulage des entreprises. Sur le plan macroéconomique cependant, cette parenthèse partielle nous pose bien moins de problèmes car ce transport, si important fût-il en chiffres absolus, représente relativement peu de choses pris « individuellement », entreprise par entreprise⁸¹⁴. En effet, ramené à l'échelle de la firme, de l'usine ou de la coopérative agricole, ce fut bien à nouveau le secteur étatique (dans le cadre du roulage exercé par le MPTT et le Mcdf) qui ressortit dominant. Il nous semblait donc possible d'aborder la problématique principalement par le biais de l'entreprise publique.

La seconde raison justifiant l'accent mis sur la sphère publique de l'entreprise des transports routiers, vient du fait que l'État dominait de loin les trois autres modes de transport que nous englobons dans notre étude. Nous avons vu qu'il avait le quasi monopole des chemins de fer et qu'il dominait également la navigation intérieure grâce aux partenariats (majoritaires) avec les investisseurs privés et nous verrons enfin dans la troisième partie qu'il avait le monopole de l'aviation intérieure et une forte présence, respectivement influence sur la mise en place de réseaux internationaux. Le fait d'étudier dans ce chapitre les diverses implications de l'État dans le transport routier nous permet en quelque sorte de compléter le tableau de la politique publique en matière de transport.

⁸¹² L'auteur anonyme de l'article *Železnice o stížnostech na zákon o automobilové dopravě* (NL, novembre 1934) estimait que sur le total d'environ 29 000 camions en Tchécoslovaquie en 1934, 23 000 servaient au transport interne des entreprises.

⁸¹³ Le seul travail tchèque d'intérêt pour notre recherche publié récemment est la thèse précitée de Jan Štemberk. Et la seule véritable grande entreprise qui relève de notre champ de recherche relativement abondamment étudiée est l'entreprise Baťa à laquelle nous consacrons nous-mêmes plusieurs paragraphes.

⁸¹⁴ Les plus grosses entreprises agricoles et industrielles s'étaient d'ailleurs engagées à maintenir au moins 60% de leur transport sur la voie ferrée en échange de tarifs préférentiels. In : *Železnice o stížnostech...*, *op. cit.*

Pour saisir au mieux les détails de cette politique, nous ne pouvions cependant pas nous limiter à la seule étude des réseaux du Ministère des PTT ou à celle des Chemins de fer. Il s'agit de compléter cette approche, de façon similaire à ce que nous avons entrepris pour les autres modes de transports, en étudiant le cadre législatif, agissant autant sur le public que sur le privé, en étudiant aussi la mise en place de la sphère complexe des organisations d'automobilistes tchécoslovaques (avec leurs réseaux d'influence et leur rôle vis-à-vis de la politique publique des transports) et plus particulièrement les rapports de coopération et de concurrence avec le mode de transport dominant, le chemin de fer. Ces différentes approches de la problématique des réseaux automobiles nous permettront de bien démontrer à l'exemple de la Tchécoslovaquie comment l'entre-deux-guerres constituait une période de transition à la fois d'instabilité et d'ancrage économique et social de ce mode de transport émergent.

Nous proposons pour ce chapitre un plan en trois parties, la première consacrée au développement de l'automobilisme tchécoslovaque, la seconde dédiée aux réseaux de transports routiers publics et la troisième réservée plus spécifiquement au dialogue rail/route, entre concurrence et coopération.

Comme on peut le pressentir à l'énoncé du plan, plutôt que de nous cantonner dans une analyse rigide « réseau par réseau », nous avons opté dans ce chapitre pour une approche dynamique en insérant des réseaux de transport routier dans leur contexte économique, social et politique. En effet, l'entre-deux-guerres et en particulier les années 1930, virent un intense « dialogue » pour ne pas dire « affrontement » entre les modes de transport, avant tout entre le rail et la route. La troisième partie portant plus spécifiquement sur ce « dialogue » rail/route, mais aussi plusieurs éléments des deux autres parties constituent donc des ponts naturels entre le volet « ferroviaire » et le volet « routier » de la thèse.

I. L'évolution de l'automobilisme tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres : cadres technologique, législatif et social

Introduction.

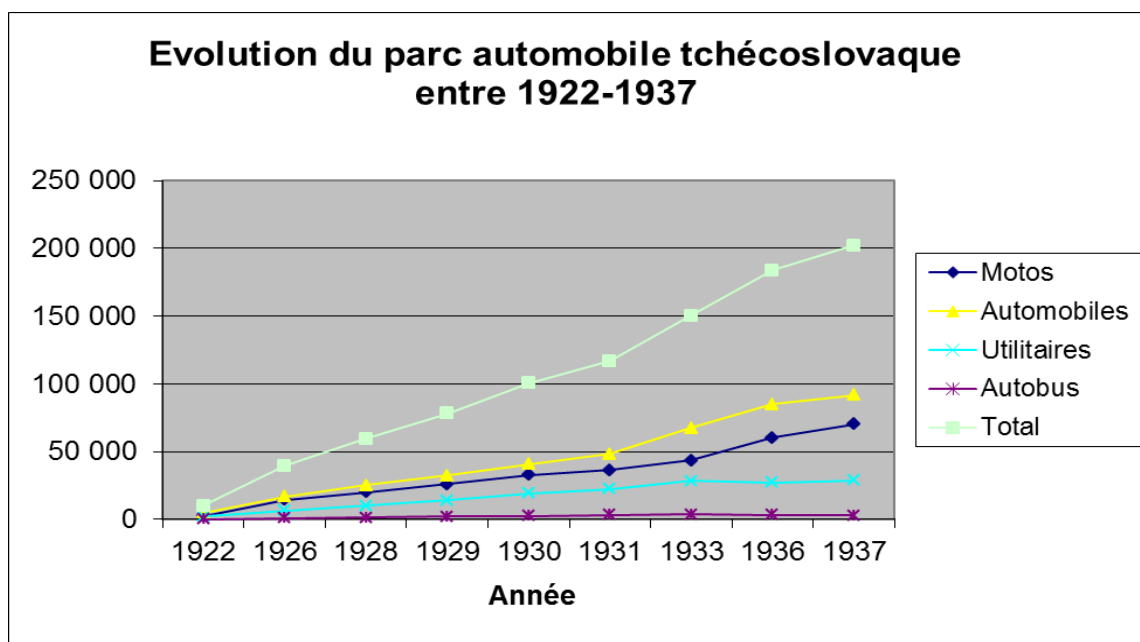
La spécificité du transport automobile de l'entre-deux-guerres, spécificité partagée avec l'aviation, tenait à sa nouveauté par rapport aux modes anciens et jusqu'alors dominants, la navigation intérieure et le chemin de fer. Il en résultait naturellement une situation de *terra incognita*. Le champ de l'automobilisme était cependant moins vierge d'éléments d'héritage que celui de l'aviation, car une histoire séculaire de transport terrestre par char, charrette et autre véhicule à roue tracté par la force humaine ou animale lui précédait. Un cadre législatif de même qu'une pratique sociale existaient donc et commençaient par ailleurs, dès la fin du 19^e siècle, à se restructurer avec les premières apparitions des véhicules à moteur « automobiles ». La donne n'en fut pas moins radicalement changée après la Grande Guerre. L'accélération des progrès technologiques au cours du conflit mondial, la massification de la production d'engins à moteur de toute sorte dont il fallait organiser l'écoulement des stocks au terme des combats, l'effet massif d'apprentissage au maniement et le contact avec la technologie automobile des recrues militaires fit effectuer à la société occidentale un bond technologique spectaculaire. Ainsi, la présence d'automobiles fut-elle brusquement plus fréquente, voire, du moins dans les zones urbaines, courante, dès le début des années 1920 (cf. tableau ci-dessous). Il nous parut donc essentiel de consacrer quelques paragraphes à la transformation du cadre technologique et social qui accompagnait ce mouvement.

Tableau n°31 : L'évolution du parc automobile tchécoslovaque entre 1922-1937 selon le type du véhicule

Type du véhicule	Nombre de véhicules en								
	1922	1926	1928	1929	1930	1931	1933	1936	1937
Motos	2 489	14 551	20 006	25 933	32 531	36 314	43 546	60 153	70 040
Tricycles	388	382			172	193	116	190	178
Automobiles	4 928	16 880	25 111	32 127	40 848	48 430	67 269	84 844	91 864
Utilitaires	1 932	6 400	10 100	13 883	19 025	22 510	28 158	27 317	28 660
Autobus	126	676	1 377	1 981	2 579	3 255	3 749	3 095	3 019
Tracteurs	-	254	2 294	3 410	4 269	4 562	5 704	5 683	5 957
Samu	37	127	160	177	226	252	316	404	454
Pompiers	11	118	173	238	317	431	602	1 099	1 226
Nettoyage	1	71	109	155	202	231	309	338	344
Autres	17	84	79	195	305	458	370	441	491
Total	9 929	39 543	59 409	78 099	100 474	116 726	150 139	183 559	202 233

Source : *Stat. Ročenka RČS..., op. cit.*

Graphique n°10 : Aperçu sur l'évolution du parc automobile tchécoslovaque 1922-1937



1. Le cadre technologique et social

a) La technologie routière *versus* la technologie automobile ?

Le lien étroit entre le développement qualitatif du réseau routier et celui du motorisme n'est pas à démontrer⁸¹⁵, et le traitement en deux parties séparées de ces questions n'est qu'un choix pratique. Il est intéressant de souligner ici ce que nous appellerions le « jeu d'ajustements progressifs » entre les possibilités qualitatives (de tracé, de confort, de sécurité) du réseau routier et les besoins du motorisme. Dans les premiers débats déjà concernant la réforme institutionnelle de l'organisation du réseau routier, il était question « d'adaptation » à ces besoins du motorisme tchécoslovaque naissant. Pourtant, immédiatement après la guerre, le faible degré de motorisation ne justifiait pas encore tout à fait une remise en cause profonde

⁸¹⁵ En effet, la qualité du réseau routier français, hérité de la tradition des routes royales du 18^e siècle et de la place de l'École des Ponts et Chaussées au sein de l'appareil des grands corps d'État, avait contribué significativement à hisser la France au tournant du 19^e au 20^e siècle au rang de la première puissance automobile mondiale. Cf. le rappel de ce rôle précurseur de la France à un moment critique de son histoire automobile par Vaslin J.-M., *Les temps héroïques de l'automobile française*, in : Le Monde Économie du 24 septembre 2012. Au sujet de l'École des Ponts et Chaussées voir p. e. : Thoenig J.C., *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1973, 320 p.

de l'organisation de la gestion routière du pays. Il est d'autant plus remarquable que certains spécialistes, à partir d'exemples « d'autres pays et d'expériences acquises pendant la guerre »⁸¹⁶ pointèrent du doigt dès 1921 le besoin urgent de sortir l'économie routière de son assoupissement qui eut lieu au 19^e siècle au profit du réseau ferroviaire. La technologie routière, sinon en avance, du moins au diapason avec les besoins de son époque encore aux débuts des années 1920, devint brutalement dépassée par l'explosion du motorisme. Ce ne fut pas tant de la faute des experts routiers, de plus en plus nombreux et de mieux en mieux formés, que celle des choix économiques et financiers relevant d'une politique de transport générale (avant la lettre). La technologie routière, bien plus lente à faire des progrès et, surtout, à être mise en œuvre, perdit rapidement du terrain sur les avancés du motorisme. L'état qualitatif des routes demeura par conséquent au moins pour deux décennies en-deçà de la demande des automobilistes. Ing. Svoboda put ainsi écrire en 1921 : « Les dégâts causés par les automobiles sur certaines routes atteignent un tel degré qu'ils causent une énorme charge financière ... et sont à l'origine de nombreux conflits et tensions entre les corporations et l'administration, chargées de l'entretien routier et les automobilistes. »⁸¹⁷ Il faut ajouter à cela les tensions entre automobilistes et non-automobilistes, s'accusant réciproquement de la dégradation des revêtements routiers. Afin de neutraliser une partie au moins de ces conflits, Svoboda appela de ses vœux une réforme urgente de la police routière, car les textes législatifs majeurs la régissant, toujours en vigueur, dataient des années 1860.

Une accélération des débats et un renouveau conceptuel aussi bref que spectaculaire fut vécu par le pays lorsque le projet autoroutier aboutit, comme nous l'avons vu précédemment, au moment de la Seconde République. Jusqu'à cette période tardive, l'état du réseau routier fut vécu bien souvent par des représentants du secteur automobile comme une véritable entrave au développement du motorisme national. D'autres facteurs vinrent cependant entraver les progrès hésitants du motorisme tchécoslovaques.

⁸¹⁶ *Zprávy VST* n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organisace a zákonodárství veřejných silnic v RČS; op. cit.* (« *Doprava na silnicích od zavedení železných drah jako strnula, což mělo v zápětí, že i stavba a udržování silnic po dlouhá desetiletí v praktickém a vědeckém ohledu byla zanedbávána. Dnes, kdy vývin automobilismu v jiných zemích a zkušenosti za války nabyté jasně ukazují, jaký význam bude mít v budoucnu doprava osob a nákladů automobily pro celý národohospodářský život, jest nezbytně nutno, aby i stavba a udržování silnic přizpůsobeny byly oprávněným požadavkům vozby automobilové.* »).

⁸¹⁷ *Ibid* (« *Škody způsobené automobily dosahují na mnohých silnicích úžasně výše, způsobují značné dosud nebývalé finanční zatížení udržovatelů silnic a zavádají podnět k četným sporům a k napětí mezi korporacemi a úřady, jimž přísluší silnice udržovati a mezi majiteli automobilů.* »).

Illustration n°11 : L'auto-train des Usines Škoda (*Autovlak Škodových závodů*)



Source : Ing. V. H., *L'auto-train d'une charge utile de 12-20 000 kg*, in : SO n° 4/1922

b) Les influences conjoncturelles

Dans un article intéressant publié en 1924 dans la revue *Auto*⁸¹⁸, Dr. Ing. E. Pauček analysa la situation du motorisme en 1924 et plus particulièrement les raisons de son faible développement dans un pays qui, pourtant d'après lui, disposait *a priori* de beaucoup de conditions favorables (« niveau culturel », savoir-faire industriel, développement agricole, richesse relative des habitants, etc.). Pour l'expliquer, il trouva l'enchaînement de causes suivants : guerre – surproduction militaire et en même temps épuisement des réserves ; après-guerre – crise économique et sociale, réforme monétaire et barrière douanière rendant les produits industriels très chers. Il accusait en premier lieu la situation économique globale, aggravée par une politique économique protectionniste des premiers gouvernements. Cette

⁸¹⁸ Dr. Ing. Ervin Pauček, *Automobilismus v Československu (L'automobilisme en Tchécoslovaquie)*, in : *Auto* 4/1924.

politique, qui voulait privilégier l'industrie nationale, empêchait de fait l'importation de véhicules à moteur (particulièrement américains) et des sous-produits à bon marché. La politique économique tchécoslovaque qui soutenait la tendance à la formation d'oligopoles nationaux, parmi lesquels celui de l'industrie automobile, mais aussi aéronautique, apparaissait comme le reflet d'un trait caractéristique de l'économie mondiale qui, comme le souligne F. Caron était apparu dès avant la guerre de 1914, mais qui « s'est affirmé » dans les années 1920 et « stabilisé » dans la décennie suivante⁸¹⁹.

Pauček souligna les effets pervers de cette politique : « Le poids de ces conditions fut ressenti en particulier par l'industrie automobile, qui était, avant la guerre, habituée à une production bien supérieure et exportait en Russie, sur les Balkans et ailleurs... Ainsi, le prix de l'automobile augmenta-t-il de façon dramatique à l'achat et à l'utilisation ... Le développement de l'automobilisme tchécoslovaque fut stoppé et nous avons aujourd'hui la situation suivante : du côté des consommateurs, il y a certes une forte demande de véhicules à moteur, mais leur prix et les frais de fonctionnement ne correspondent pas à la situation économique, ce qui fait que la demande demeure latente, les seuls succès commerciaux ne sont atteints que par des petits véhicules, tricycles et motos, dont le prix reste plus accessible à tous ceux qui ont besoin de véhicules à moteur pour l'exercice de leur profession. »⁸²⁰

c) Les difficultés statistiques

En partant de zéro, les statistiques sur les véhicules à moteur connurent une amélioration notable au cours de l'entre-deux-guerres⁸²¹. Ing. Karel Zámečník déplorait cependant encore

⁸¹⁹ François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*, Albin Michel, Paris, 1997, 525 p., p. 167.

⁸²⁰ Pauček, *Automobilismus ...*, op. cit. (« Tíhu těchto poměrů zejména krutě pocítil průmysl automobilový, který byl před válkou i v ní zařízen na výrobu daleko vyšší a exportoval do Ruska, na Balkán a i jinač. Tím se stalo, že automobil byl horentně zdražen v nákupu i v provozu a v důsledku toho konsum uspokojoval svoji jinak živou potřebu jen v případech nejnnutnějších. Vývoj čsl. automob. byl zaražen a dnes jest situace taková, že jest sice na straně spotřebitelů živá poptávka po motorových vozidlech, ceny jejich a výlohy provozu neodpovídají však podmínkám ekonomie a tak zůstává až na další tato potřeba latentní, větší prodejní úspěchy mohou pak vykazati pouze vozy malé, cyclecary a motocykly, jichž cena jest dostupnější těm, kteří motor. vozidel při vykonávání svého povolání potřebují. »).

⁸²¹ En France, l'historien des transports et de la mobilité connaît par ailleurs la même difficulté en ce qui concerne l'entre-deux-guerres, comme l'a fit remarquer N. Neiertz : « Avant 1930, la Statistique générale de la France calcule la production automobile en étendant, faute de renseignements, à l'ensemble du marché intérieur

en 1933 dans son article « Pour de meilleures statistiques »⁸²² les lacunes et la lenteur de la mise en place de statistiques sur le motorisme tchécoslovaque en la comparant notamment à la « belle présentation » et « prompte » publication des statistiques autrichiennes et allemandes. Il exagérait un peu, car depuis la parution en 1922 d'un premier recueil très sommaire et lacunaire (il y avait à l'époque 9 929 véhicules à moteur recensés), il y eut à partir de 1927 une parution annuelle de données les plus importantes. En revanche Zámečník soulignait à juste titre certaines faiblesses dans la façon de recueillir les données qui reposait essentiellement sur le Ministère de la Défense, qui, depuis 1928, collectait et publiait les données pour ses besoins propres. L'*Office statistique national (Státní statistický úřad)* se retrouva en 1932 avec une année sans information, car le Ministère de la Défense avait décidé cette année-là « pour faire des économies » de ne pas collecter de données⁸²³. Cela amena l'*Office* à réagir et à se procurer pour les années à venir les données statistiques automobiles directement « à la source », c'est-à-dire auprès de l'administration chargée des immatriculations. Dans l'ensemble, ces informations publiées dans les *Annuaire statistiques*⁸²⁴ de l'*Office* donnent une bonne idée de la composition du parc automobile, mais elles n'apportent que peu de renseignements sur les entreprises de transport. Ces informations existaient cependant à partir de 1933 à titre « confidentiel », car collectées par force de loi sur les concessions automobiles par le Ministère des Chemins de fer (loi n° 198/1932). Cette loi avait été votée comme nous l'avons vu dans le but de lutter contre la concurrence automobile. Or, le Mcdf ne disposait avant 1933 d'aucune base statistique sérieuse pour évaluer précisément l'impact réel de cette concurrence⁸²⁵. Un effort d'élargissement de la base de

français, les mouvements enregistrés dans le département de la Seine. À partir de 1930, le ministère du Commerce centralise les renseignements concernant les cartes grises des voitures neuves de chaque département. » In : N. Neiertz, *La Coordination des transports en France ...*, op. cit., p. 33. Et plus loin : « Faute de réglementation, le trafic automobile et en particulier l'activité des entreprises de transports routier échappent à toute statistique précise et complète. » Ibid. p. 35.

⁸²² *AutokluB* n° 8/1933, Ing. Karel Zámečník, *O lepší statistiku (Pour une meilleure statistique)*.

⁸²³ *AutokluB* n° 10/1933, Dr. Josef Mráz, *O lepší statistiku (Pour une meilleure statistique)*. C'est une réponse de l'Office statistique national aux accusations de Zámečník.

⁸²⁴ *Statistická příručka* puis *Statistická ročenka republiky československé*. Années de parution: 1920, 1925, 1928, 1932, 1934, puis annuellement.

⁸²⁵ Voir p. e. SO n° 3/1932, In g. Dr. Emil Zimmler, *Úvahy o automobilním ruchu na silnicích (Réflexions sur la fréquentation automobiles sur les routes)*. (« V posledním čase provedena v Národohospo. Společnosti debata o poměru železnic a ruchu automobilního vlastně autobusového, neboť správa železniční poukazuje k tomu, že jest

données fut réalisé à partir de 1935 dans le cadre de la *Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global*.

À partir du constat des lacunes statistiques, il est par exemple très difficile d'évaluer avec précision les changements dans les modes de traction sur les routes tchécoslovaques. On peut néanmoins à partir d'éléments recueillis avancer l'hypothèse d'une rapide progression de l'automobile dans le milieu urbain et d'une familiarisation avec le véhicule à moteur sous toutes ses formes (moto, voiture, camion, tracteur) en milieu rural. Il faut noter en revanche la survie de la traction animale, voire localement, une « bonne santé » du cheval de trait tout au long de la période étudiée. Zámečník que nous venons de citer semble avoir été l'expert en statistiques de l'Automobile-Club tchécoslovaque. Il publia par exemple en décembre 1927 dans la revue *Auto* un article qui montrait bien les limites de la motorisation des Postes : « L'administration des Postes avait répondu à la suggestion de la Chambre de commerce d'Olomouc de « motoriser » ses véhicules que la motorisation rencontre des difficultés d'exploitation et de finances. En 1924, il y avait en service [postal] 21 camions lourds, dont le nombre fut ramené à 15 au 1^{er} janvier 1925 et le reste remplacé par le char à cheval... Cette mesure a permis d'économiser 606 676 Kč. À cause de frais d'entretien élevés, l'administration des Postes ne peut pas réaliser la motorisation suggérée. »⁸²⁶

provozem automobilním poškozována a že tento provoz požívá výhod, které jsou na újmu státnímu podniku železničnímu. Debaty takové ozývají se ve všech státech evropských, na př. v Německu. Kdežto ale v tomto státě věnováno věci té obsáhlé studium, získané ovšem značnými náklady, které přineslo číselné podklady k posouzení věci, u nás, bohužel, nucení jsou inženýři sami pracně sháněti data, která jsou ovšem neúplná a nepodávají ani zdaleka jasného obrazu. Máme jen data o liniích poštovních a železničních. Zprávy tak podrobné jaké vydává žel. správa o svém provozu, nejsou vůbec po ruce. A proto omezují se potom nezbytně všechny úvahy při řešení věci jen na spekulativní dohady a spor jde dále, často jen za marného dráždění veřejnosti a zájemníků. ... »)

⁸²⁶ A 12/1927, Ing. K. Zámečník, *Motorová vozidla v ČSR ve světle statistiky (Les véhicules à moteur de la ČSR à la lumière des statistiques (« Na př. Národní Listy z 4. října t. r.: Poštovní správa podala v těchto dnech na námět olomoucké obchodní komory, aby byla provedena motorisace poštovních vozů, odpověď, v níž zdůrazňuje, že motorisace naráží na provozní a finanční obtíže. Roku 1924 bylo v provozu 21 těžkých nákladních aut, které byly od 1. ledna 1925 sníženy na 15 a ostatek nahrazen koňským potahem ... Tímto opatřením bylo docíleno úspory Kč 606 676. Vzhledem k vysoké režii nemůže proto poštovní správa provésti navrhovanou všeobecnou motorisaci. »)*

Globalement, il est certain que les villes se motorisèrent à un rythme relativement soutenu (surtout les capitales régionales et les villes industrielles)⁸²⁷ alors que la campagne était restée très peu dotée de véhicules à moteur (à l'exception de tracteurs dans les plaines fertiles). Le comptage de véhicules réalisé le 1^{er} octobre 1926 indiquait 39 543 véhicules à moteur pour la Tchécoslovaquie (soit un véhicule pour 362 habitants) alors que Prague seule comptait 6 906 véhicules, soit un pour 100 habitants⁸²⁸.

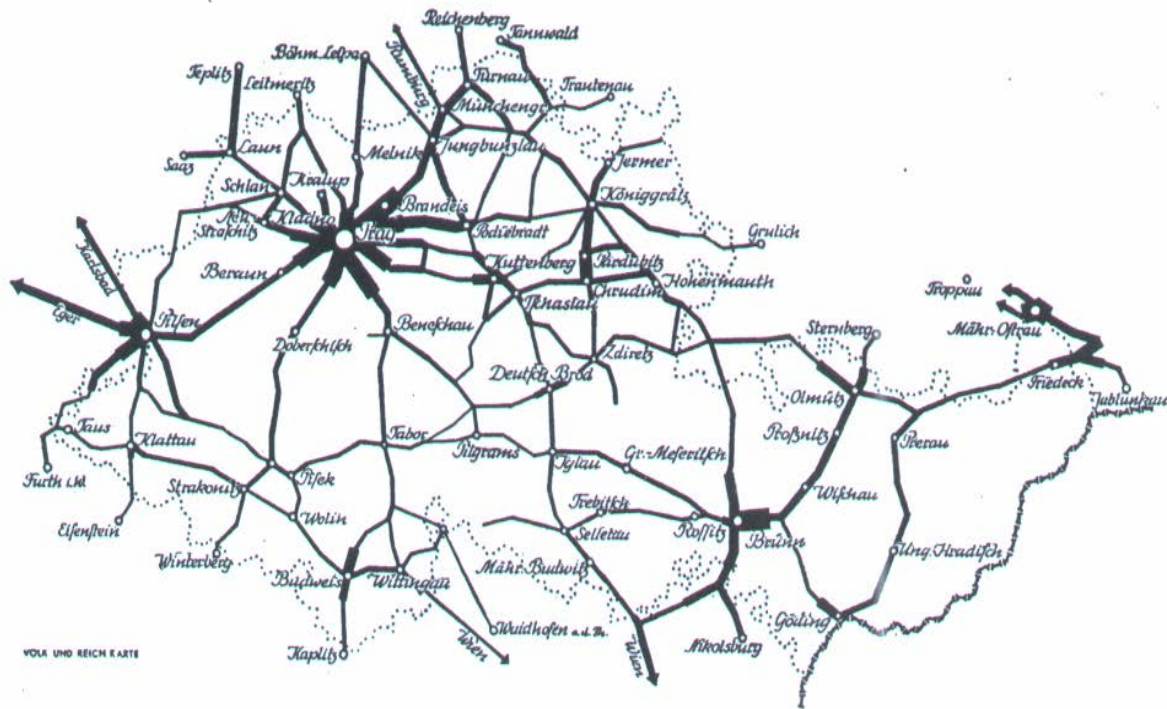
Pour illustrer ces propos et démontrer la motorisation décroissante en s'éloignant des agglomérations urbaines, nous pouvons nous appuyer sur la carte publiée en 1940 par le magazine *Die Straße* dans l'article *Böhmen und Mähren als Verkehrsraum*⁸²⁹.

⁸²⁷ W. Fischer, le conseiller du *Reichsprotektor* décrivit ainsi la répartition du trafic sur les routes du « Protectorat » : « *Die Darstellung der Verkehrsbelastung auf den ehemaligen tschechischen Staatsstraßen zeigt deutlich die rasche Abnahme des Straßenverkehrs in größerer Entfernung von den Großstädten. Pilsen, Prag, Brünn und Mährisch Ostrau heben sich deutlich als lokale Verkehrszentren ab, während die Fernstraßen des flachen Landes weniger befahren sind.* » In : Wilhelm Fischer (Ministerialrat beim Reichsprotektor, Prag), *Böhmen und Mähren als Verkehrsraum*, Die Straße, 1940, pp. 414-423.

⁸²⁸ *Automobilismus ve světle statistických dat*, in : D 9/1927 (ces données s'appuient sur la publication de l'Office statistique *Zprávy SSÚ* n° 84, année VIII).

⁸²⁹ Nous disposons par ailleurs d'une carte en couleur qu'il ne nous a pas été possible de reproduire, publiée en 1934 (in : *Zpr. VST* n° 18/1934, 18/1934, Hloušek A., *Prvé sčítání dopravy na st. siln. v RČS (Le premier comptage du trafic en ČSR sur les routes d'État)*, pp. 410-420) à partir de comptages de véhicules réalisés en 1929/1930. La répartition du trafic reflète une image similaire à celui représenté ici.

Carte n°35 : « La charge liée à la circulation sur les routes de la Bohême et de la Moravie »
 (« Die Verkehrsbelastung böhmisch-mährischer Straßen 1929/1930 »)



Légende : L'épaisseur du trait indique le degré de fréquentation du réseau routier. La carte reprend les contours du « Protektorat Böhmen und Mähren ». Prague (Prag) se trouve au nord-ouest. Les deux autres grands centres urbains sont Plzeň (Pilsen) à l'ouest et Brno (Brünn) au sud-est de la carte.

Source : W. Fischer, *Böhmen und Mähren als Verkehrsraum*, op. cit.

Dans l'article Fischer utilise les termes « lokale Verkehrszentren » (les centres de trafic locaux) et « flaches Land » (le plat pays). En effet, trois gros centres urbains ressortent de cette carte, Plzeň (ici *Pilsen*) à l'ouest, une ville industrielle (Škoda), Brno (ici *Brünn*) dans le sud-est (centre administratif et industriel de la Moravie) et enfin Prague (ici *Prag*) la capitale tchécoslovaque. On voit bien par ailleurs le centre de gravité de l'automobilisme tchécoslovaque, qui englobe Prague et le grand nord-est de la Bohême. La décroissance du trafic en direction de la campagne est très nette. L'illustration serait encore plus parlante si les régions frontalières de la Tchécoslovaquie (les « Sudètes ») n'étaient pas absentes de la carte.

Enfin, il ne faut pas oublier de tirer les enseignements de la problématique liée à la reconstruction du réseau routier, traitée dans le chapitre précédent. En effet, les débats

perdurèrent tout au long de l'entre-deux-guerres de *si* et *comment* faire payer pour l'entretien des routes les usagers *autres qu'*automobilistes. Cela montre bien que ces usagers « non-motorisés » demeuraient nombreux et la coexistence des deux mondes séparés par la fracture technologique du moteur posait problème. Ainsi p. e. celui des lourds chariots à roues en fer fut particulièrement prégnant dans les années 1920. Il s'estompa cependant progressivement dans les années 1930, malgré une résurgence passagère lors de la crise automobile en 1933/1934.

L'ingénieur Hloušek à qui nous nous sommes maintes fois référés dans le chapitre sur les routes nous donna un autre indice sur les limites de la motorisation. Ne dit-il pas encore en 1938 : « Bien entendu, il faut que nous fassions en sorte que nos routes soient sans poussière, car je pense que pendant longtemps encore beaucoup de nos concitoyens y marcheront à pied ou au mieux y rouleront à vélo. »⁸³⁰ Et si on garde à l'esprit que la vitesse de l'automobile était la principale cause des nuages de poussière, il n'aurait pas pu résumer mieux la contribution d'un ingénieur routier à la paix sociale de son pays...

2. La législation sur le motorisme 1918-1938

Nous tenterons dans ce paragraphe de rassembler les lois les plus importantes ayant eu un impact direct sur le motorisme tchécoslovaque. Parmi elles, celles qui avaient trait directement à la mise en place des réseaux de transport, privés ou publics, seront particulièrement développées. En effet, la politique tchécoslovaque de transport avait la nette tendance à privilégier le secteur public. Aussi, les entreprises publiques bénéficièrent-elles de nombreux « arrangements » et de nombreuses « exceptions » à la loi, ce qui leur procura par rapport à la sphère privée de sérieux avantages en matière de compétitivité.

⁸³⁰ In : Hloušek A., *První desetiletí ... op. cit.*, p. 32 (« *Že silnice musíme však upravovati tak, aby byly bezprašné, je samozřejmé, neboť myslím, že ještě dlouhou dobu bude mnoho našich občanů choditi po silnicích pěšky, neb jezdit nanejvýš na velocipédu.* »).

a) La prorogation de la législation austro-hongroise

Comme dans les autres domaines de la vie socio-économique, la législation austro-hongroise concernant les usages des routes publics fut prorogée après 1918. Son remplacement par des amendements ou des lois nouvelles tarda parfois jusqu'à des limites jugées « insupportables »⁸³¹. Les progrès de la technologie entraînent de nouvelles pratiques sociales parfois en décalage complet par rapport à un ensemble d'us et coutumes établis. Des conflits qui en résultèrent, furent dommageables pour l'automobilisme, pour son image en particulier, mais aussi et surtout pour toute la filière économique qui y était liée.

On pourrait illustrer ces décalages entre les besoins de régulation et la pratique à l'exemple de la mise en place d'un système d'assurance obligatoire couvrant les dégâts causés aux tiers par les automobilistes (*Povinné ručení, Haftpflichtversicherung*). L'ancienne loi autrichienne datant du 9 décembre 1908⁸³² ne fut remplacée qu'en 1935 par la loi n°81/1935. Jusqu'à cette date, l'automobiliste fut en effet presque systématiquement considéré comme responsable des accidents selon le « principe de la vitesse supérieure » ce qui incitait certains à prendre la poudre d'escampette plutôt que faire face à un procès en dommage et intérêt d'autant plus que beaucoup d'automobilistes ne possédaient pas de police d'assurance.

Un autre exemple fut l'ordonnance autrichienne n° 81 datant du 28 avril 1910⁸³³ sur les vitesses maximales autorisées sur les routes en Bohême. Pour compliquer les choses, cette ordonnance indiquait des vitesses différentes de celles autorisées en Slovaquie et en Russie subcarpathique où s'appliquait l'ordonnance hongroise n° 57 000 du Ministère de l'Intérieur de 1910⁸³⁴. L'ordonnance autrichienne fixait par exemple la vitesse de véhicules dans les

⁸³¹ Voir les débats parlementaires à propos des lois n° 116/1927, 198/1932, 77/1935...

⁸³² 1908 (9. prosince) č. 162 říšského zákona o ručení za škody vzniklé z provozování dopravy automobily (Sur la garantie des dommages occasionnés par le transport automobile).

⁸³³ 1910 (28. dubna) č. 81 říšského zákoníku: o jízdě automobily na veřejných cestách (Sur le trafic automobile sur les voies publiques).

⁸³⁴ Cf. *Československá vlastivěda*, partie VI « Travail » (« Práce »), Chapitre 5 « Transports » (kapitola 5. « Doprava »), vyšlo pod protektorátem Masarykovy Akademie Práce, Sfinx, Praha, 1930, pp. 409-510, Reprint par Institut Jana Pernera, Praha, 2001, 159 p. (« Toto nařízení je již 20 let staré, je přirozeně v některých částech zastaralé, hlavně pokud jde o přípustné jízdní rychlosti. Proto byl vypracován v min. veř. práci návrh zákona o jízdě motorovými vozidly na veř. silnicích a cestách“, který se právě projednává a bude ještě v roce 1930 předložen zákonodárným sborům. Tímto zákonem se dospěje současně k unifikaci platných předpisů, protože na

agglomérations à 15 km/h et en dehors à 45 km/h. La limitation de vitesse fut rendue plus stricte encore pour des véhicules à roues en fer par l'ordonnance n° 125 datant du 19 mars 1917. Elle fixa la vitesse de ces véhicules à 9 km/h sur des routes pavées et à 12 km/h sur les autres routes. La motivation principale de ces deux ordonnances était la dégradation rapide du réseau routier, en particulier en temps de guerre quand l'entretien ordinaire cessa entièrement. Pour souligner un peu plus la diversité régionale, cette ordonnance resta en vigueur inchangée en Bohême alors que la Moravie et la Silésie interdirent entre 1920 et 1921 l'usage des roues en fer sur leurs routes ce qui fut présenté au public comme un « progrès »⁸³⁵.

Avec l'avancement de la motorisation de la société et l'accroissement de la longueur des voyages, ces différences régionales devenaient intolérables. La nouvelle police routière devait s'organiser et recevoir une base légale claire. Le besoin d'uniformisation fut ressenti conjointement par les automobilistes (qui devaient connaître et s'adapter aux différents régimes) et les forces de l'ordre. Dans son article datant de 1922, l'ingénieur Novotný pointa du doigt les « règlements policiers, plus ou moins dépassés, qui exigent une unification. Si aujourd'hui quelqu'un prend le volant pour se rendre de Prague à Bratislava tout en empruntant également les routes des « cercles », il faut qu'il garde à l'esprit cinq différents règlements policiers. »⁸³⁶ Ce véritable casse-tête pour tous les concernés était pourtant appelé à durer, car la réforme de la police routière ne fut votée qu'en 1935⁸³⁷ (alors qu'on l'annonçait depuis 1930 au moins)⁸³⁸ et les nouvelles normes de vitesse ne furent réglées par l'ordonnance n° 107/1932 qu'en juin 1932⁸³⁹. Cette ordonnance apportait beaucoup de précisions nouvelles non seulement sur la vitesse (max. 35 km/h dans les agglomérations et 50

Slovensku platí dosud o automobilové dopravě předpisy bývalého uherského min. vnitra č. 57 000 z r. 1910, pozměněné a doplněné nařízením ministra s plnou mocí pro správu Slovenska z 8. července 1922. »).

⁸³⁵ Décret du président du « pays » morave datant du 19 décembre 1920. (« *Z uvedeného jde na jevo, že správa okresních silnic na Moravě je organicky intensivněji a pokrokověji uzákoněna než v Čechách.* ») et du « pays » silésien du 8 juin 1921. Voir : Zprávy VST. n° 12/1922, Ing. A. Novotný, *Naše silniční zákony, op. cit.*

⁸³⁶ Zpr. VST n° 12/1922, Ing. A. Novotný, *Naše silniční zákony, op. cit.* (« *Máme tedy šest policejních řádů, více nebo méně zastaralých, které volají po jednotné úpravě. Jede-li někdo nyní autem z Prahy do Bratislavy a použije také okresních silnic, má mít na paměti pět různých se policejních předpisů.* »). Voir aussi Zpr. VST n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organizace a zákonodárství veřejných silnic v RČS, etc.*

⁸³⁷ § 81/1935 du 26 mars 1935 « sur le transport par véhicules à moteur » (« *o jízdě motorovými vozidly* »).

⁸³⁸ Cf. p. e. *Československá vlastivěda... op. cit.* ou encore *Osnova zákona o jízdě motorovými vozidly, D 4/1931.*

⁸³⁹ *Vládní nařízení č. 107/1932 (30. června) 1932, kterým se mění a doplňují některé předpisy o jízdě motor. vozidly.* Cf. aussi la loi n° 124/1931.

km/h en dehors pour les bus et camions ce qui influait indirectement sur la capacité des véhicules à moteur à concurrencer les chemins de fer), mais aussi sur l'immatriculation internationale des véhicules (le « ČS » devint l'abréviation officielle pour Tchécoslovaquie)⁸⁴⁰ et quelques détails techniques d'équipement (p. e. l'obligation d'avoir des essuie-glaces ; deux freins indépendants, un kit de premiers secours, etc.).

b) La loi sur le Fonds routier (n° 116/1927) et son impact sur le motorisme.

Nous avons vu que cette loi avait réglé les aspects financiers de la construction routière d'une catégorie de routes, des routes d'État. Elle avait également une influence directe sur le développement du motorisme et cela par plusieurs de ses aspects. Bien entendu, le premier concernait l'amélioration du réseau routier et par là, l'apaisement de certaines tensions entre les automobilistes et l'État. En effet, de plus en plus taxés, les automobilistes se révoltaient devant l'incapacité de l'État à améliorer le réseau routier. Ils souhaitaient notamment que l'argent issu du motorisme soit entièrement consacré à la réfection du réseau routier. Sur ce premier point ils reçurent donc satisfaction dans le vote de la loi n° 116/1927 sur le Fonds routier et nous en avons parlé en détail dans le chapitre sur les routes. En revanche, deux autres aspects de la loi n'eurent jusque-là qu'un traitement superficiel. Il s'agit de les mentionner ici en les replaçant dans le contexte du développement du motorisme. En effet, la loi instaurait non seulement les principes de financement, mais aussi deux nouvelles taxes pour y contribuer, la Taxe sur les véhicules à moteur (Cf. l'imprimé n° 1176/1927 §11; le débat n° 090/1927 au sénat et n° 090/1927 à la Chambre des députés) et la Taxe sur le transport de personnes en autobus. Ces deux nouvelles sources de revenu devaient être entièrement versées au Fonds routier.

⁸⁴⁰ Pour curiosité linguistique la Tchécoslovaquie s'écrivait à l'époque en allemand *Čechoslowakei*, autrement dit, la langue allemande avait adopté dans ce contexte la lettre tchèque « Č » alors qu'elle devait normalement transcrire le son en « Tsch ». Le « Č » était donc adopté internationalement en abréviation officielle, faisant entrer une lettre typiquement slave dans le panthéon linguistique international. Cependant, cette abréviation devait évoluer ultérieurement vers le « CS » puis vers le « CZ » en vigueur aujourd'hui pour la République tchèque et le « SK » pour la Slovaquie.

- **La Taxe sur les véhicules à moteur**⁸⁴¹ :

Elle uniformisait sur le plan national l'imposition des véhicules à moteur en supprimant, les taxes communales, inégales selon les régions, de même que la taxe qui était liée à l'assimilation – ô combien symbolique⁸⁴² - du véhicule à moteur à un bien de luxe⁸⁴³. La démocratisation progressive de la possession des véhicules à moteur se trouvait désormais en quelque sorte « inscrite dans la loi ». Ces changements de l'imposition se firent essentiellement au détriment des communes les plus motorisées et ne pouvaient qu'attiser la polémique des CT *versus* l'État évoquée au chapitre précédent.

Bečák, le rapporteur du projet de loi estimait que « cette taxe n'est pas très élevée, et que l'on a tenu compte des propriétaires de véhicules à moteur économiquement faibles. »⁸⁴⁴ Il comparait l'échelonnement prévu aux pratiques étrangères (anglaise, belge, allemande). Le § 11 de la loi 116/1927 prévoyait une taxation selon la cylindrée du véhicule allant de 300 à 8 000 Kč/véhicule/an⁸⁴⁵, à la différence de ce qui était pratiqué en Angleterre où l'on imposait les

⁸⁴¹ Art. 11 de la loi 116/1927. La question de la taxation des véhicules à moteur en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres est traitée en détail In : J. Štemberk, *Podnikání...*, *op. cit.*, pp. 73.

⁸⁴² Lorsque la ČSR avait acquis son indépendance en 1918 la situation économique était critique suite aux carences générales de l'après-guerre. Afin de limiter toutes sortes de gaspillage, le gouvernement interdit la circulation d'automobiles pour des raisons privées (Cf. la loi n° 258/1919 *o zákazu jízdy soukromými osobními automobily*). L'interdiction fut levée en 1921 seulement. J. Štemberk estime dans sa thèse que cette interdiction était certes motivée par le manque (de carburant en particulier), mais aussi parce que « l'automobile était perçu comme l'expression du luxe et de l'égoïsme. On regardait les automobilistes comme des personnes qui se noient dans le luxe au détriment du reste de la société. » (In : Štemberk J., *Podnikání ...*, *op. cit.*, p. 13.

⁸⁴³ La loi 116/1927 raya dans l'article n°22 § 5 les véhicules à moteur de la liste des produits de luxe. En tant que tels, ils avaient été imposés auparavant d'abord à hauteur de 12% sur le prix de vente, puis à hauteur de 10% sur le prix de vente pour des grosses cylindrées (sup. à 2,5 l). Cf. J. Štemberk, *Podnikání...*, *op. cit.*, p. 74.

⁸⁴⁴ In : Bečák, *réunion parl. 090/1927*, *op. cit.* (« Mohu jen konstatovat, že daň tato není vysoká a že především bral se ohled na hospodářsky slabé majitele motorových vozů. Je nutno říci, že tato daň je nižší než v jiných státech. Porovnejme si tuto daň s daní v Anglii, kde tato daň z motorových vozů pohybuje se mezi 2460 Kč až 13.976 Kč a vyměřuje se podle počtu sedadel. V Belgii činí tato daň z každé koňské síly při motoru do 24 HP 40 fr., při motoru nad 24 HP 60 fr., s přírůžkou 250 až 1000 fr., přesahuje-li hodnota vozu 25.000 fr. V Německu vybírá se z osobních automobilů za každou koňskou sílu z prvních 10 HP 30 M, z dalších 5 HP 60 M, za koňské síly přes 15 HP 80 M. Z omnibusů a nákladních automobilů z každých 2000 kg váhy a to při váze 2000 kg 10 M, z váhy nad 2000 kg 20 M. »).

⁸⁴⁵ Cf. J. Štemberk, *Podnikání... op. cit.* On peut y trouver dans l'annexe le tableau complet.

automobilistes au nombre de sièges (taxe entre 2 460 et 13 976 Kč), en Belgique et en Allemagne, imposées selon la puissance du moteur (en cheval vapeur, CV, *Horse Power*, HP) avec une surtaxe pour les véhicules les plus chers (en Belgique seulement, au-delà de la valeur du véhicule de 25 000 francs belges)⁸⁴⁶.

La mise en place de cette taxe fut discutée dès les premières années de la république. Pendant presque dix ans elle fut jugée superflue à cause du faible degré de motorisation du pays : « En ce qui concerne le revenu d'une telle taxe sur les camions ou voitures personnelles, il ne faut pas avoir beaucoup d'espoir. Le nombre de ces véhicules est en ČSR en comparaison avec d'autres pays trop insignifiant et le revenu de cette taxe ne pourrait couvrir qu'une fraction minime de frais d'entretien de routes actuelles. »⁸⁴⁷ En 1927, l'automobilisme tchécoslovaque passa un cap important en acquérant un nombre de véhicules suffisant pour rendre leur imposition fiscalement intéressante.

La taxe avait pour conséquence de privilégier l'acquisition de véhicules de faibles puissances. Dans sa thèse, J. Štemberk évalue leur proportion à 60% du parc automobile des particuliers⁸⁴⁸. Sur ce plan, la Tchécoslovaquie se distingua des autres pays européens motorisés. Par ailleurs, si la tendance à l'équipement en petites cylindrées pouvait être anecdotique en temps de paix, elle fut regardée avec inquiétude par les autorités militaires avec l'accélération de la militarisation en Europe. En effet, l'armée comptait beaucoup sur les véhicules des particuliers pour compléter ses propres moyens de locomotion en cas de mobilisation et fit voter par le parlement plusieurs lois dans ce sens⁸⁴⁹. Devant l'insistance du Ministère de la Défense, la taxe fut finalement supprimée par l'ordonnance du 25 octobre 1938 (n°252/1938) sur « l'aide au motorisme » (*o pomoci motorismu*).

⁸⁴⁶ Ces détails sont rapportés par Bečák, *op. cit.*

⁸⁴⁷ Zprávy VST n° 14/1921, Ing. Josef Svoboda, *Úkoly organizace a zákonodárství veřejných silnic v RČS*, *op. cit.*, (« Co se však výnosu takovýchto daní z nákladních a osobních automobilů týče, tu nebylo by dobře odávati se přílišným nadějím. Počet těchto vozidel jest v Čsl. republice ještě u přirovnání s jinými zeměmi příliš nepatrný a výtěžek této daně mohl by činiti jen nepatrný zlomek nynějších nákladů na udržování silnic. »).

⁸⁴⁸ Il se base dans son estimation sur l'article de J. Třebický, *K dnešní situaci v automobilismu*, In: *Autobus 7/1934* (Štemberk, *Podnikání...*, *op. cit.*, p. 19).

⁸⁴⁹ Cf. la loi 117/1924 du 13 mai 1924 sur la réquisition de moyens de transport à des fins militaires (*Zákon o požadování dopravních prostředků pro účely vojenské ze dne 13. května 1924, č. 117*) et la loi n° 68/1932 du 12 mai 1932 sur la réquisition de moyens de transport à des fins militaires en temps de paix (*Zákon o požadování dopravních prostředků pro vojenské účely v míru*).

- **La Taxe sur le transport de personnes en autobus⁸⁵⁰ :**

Le texte de loi suivait les principes de taxation appliqués dans le transport ferroviaire. Il s'y référait d'ailleurs explicitement (« ...la taxe a la hauteur de celle du transport de passagers par chemin de fer ... ») et exemptait les scolaires et les ouvriers⁸⁵¹ de son paiement, comme cela était pratiqué pour les chemins de fer. La loi exemptait également le transport urbain, tout en supprimant la taxe communale sur le transport par autobus.

En clair, cela signifiait qu'à partir de 1927 le prix du transport par bus sur les liaisons extraurbaines ou interurbaines augmentait de 30% ! C'était en effet le niveau de taxation des billets de trains. On peut aisément comprendre la volonté du Ministère des Chemins de fer, engagé dans une lutte contre le transport de biens et de personnes sur les routes, d'imposer cette mesure en avançant l'argument de l'égalité des conditions de concurrence. La seule critique formulée à l'encontre de cette mesure provint du camp des partis « socialistes », en opposition, dont le porte-parole Záhorský évoqua l'aspect « ridicule » et s'insurgea contre son effet dévastateur sur l'usage des autobus par les populations des campagnes relativement pauvres. Pour lui cette façon de faire face à la concurrence routière n'était pas en accord avec « l'esprit d'entreprise commerciale » que l'on souhaitait insuffler dans la gestion des chemins de fer⁸⁵².

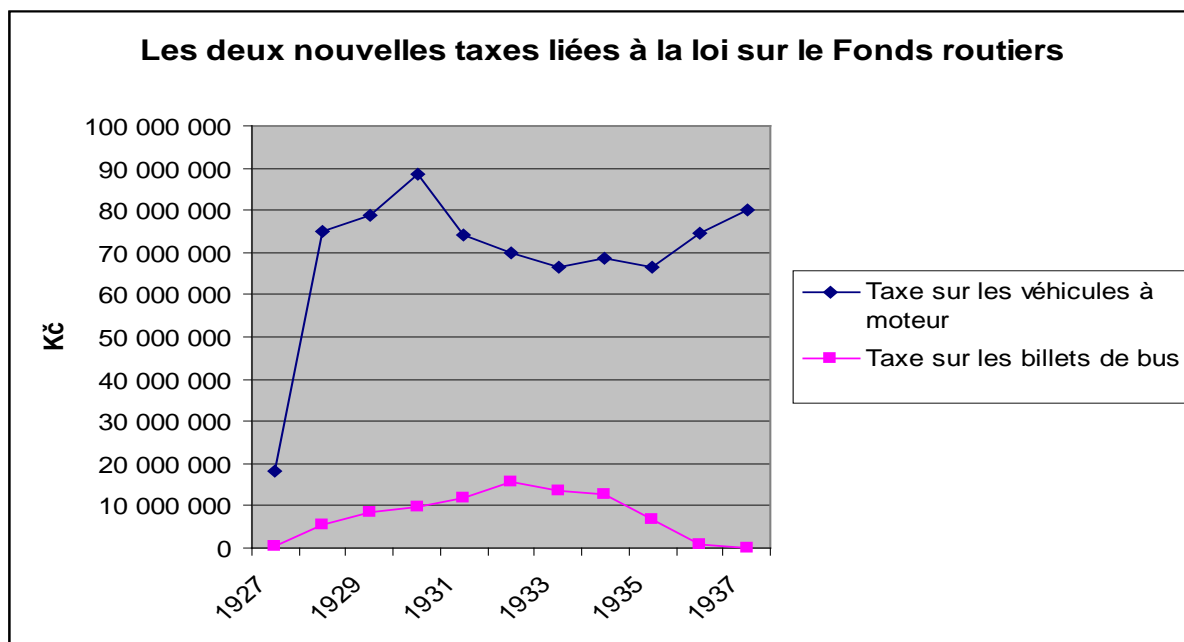
La taxe fut dans un premier temps reconduite en 1932 par la loi n° 198/1932 « sur le transport par véhicules à moteur » pour être dans un second temps ramenée à 10% pour le transport régulier et à 20% pour le transport irrégulier de passagers par l'ordonnance précitée du 25 octobre 1938, n°252/1938, sur « l'aide au motorisme ».

⁸⁵⁰ Art. 25 de la loi 116/1927 (« *Dávka z jízdného za osobní dopravu autobusy.* »).

⁸⁵¹ Ibid. Art. 25, § 1er (« ... *zapraviti je dávku ve výši, stanovené pro železniční dopravu osobní. Tato dávka může býti paušalována. Lístky dělnické a školní jsou od dávky osvobozeny.* »).

⁸⁵² Záhorský, In : *débat parl. n° 101/1927* (« *Pro nás je to přímo, řekl bych směšné, jestliže ministerstvo železnic uplatňuje svůj názor, že nutno veškerým konkurenčním žvlům znemožniti zdravou konkurenci; poněvadž máme 30% dopravní daň na železnicích, tak je nutno také osobní dopravu v autobusech těmi 30% zatížit, aby prý autobusy nemohly dělati konkurenci železnicím. Slavná sněmovno, my jsme se zde usnesli na zákoně čís. 404, že železnice naše jsou obchodním podnikem a že mají býti spravovány v duchu obchodního podnikání. Jestliže toto je duchem obchodního podnikání, pak mám za to, že prosperita našich železnic sotva se zvedne na vyšší úroveň. To nejsou správné metody, chce-li se konkurence ubijeti tímto nepřirozeným způsobem.* »).

Graphique n°11 : Résumé des rentrées financières des deux nouvelles taxes instaurées par la loi sur le Fonds routier



Source : A. Hloušek, *První desíletí ...*, op. cit., p. 12-13.

Le tableau montre bien que ces deux nouvelles sources de financement des travaux routiers plafonnèrent rapidement à cause des effets conjoints des lois n° 77/1931 et n° 198/1932 (développées ci-dessous).

c) La taxe sur les carburants, loi n° 77/1931.

Bien qu'indépendante de la loi sur le Fonds routier, elle y était associée dans l'esprit et dans les faits car elle devait contribuer à augmenter le revenu du Fonds. Les deux lois furent par ailleurs discutées et votées conjointement. L'amendement de la loi sur le Fonds routier (loi n° 76/1931) prévoyait en effet que 70% de la taxe perçue sur les carburants iraient alimenter le revenu du Fonds routier, les 30% restant allant dans les caisses de l'État⁸⁵³. Le

⁸⁵³ Cette répartition des bénéfices 70/30 était contestée par le député allemand Schubert (DNS, mk) qui n'y voyait qu'une impasse de la politique du gouvernement (Cf. Réunion parl. n° 115/1931) (« *Morální právo poskytovat v tomto oboru podporu možno přec přiznati jen oné státní správě, která také v tomto směru jedná, nikoli však, jestliže sama snižování cen sabotuje. Požadované zvýšení daně z benzínu není přec bohužel prvním a právem se obáváme, že také není posledním vládním opatřením v obráceném směru. V nynější depresi nemůžeme toto zvýšení schvalovati. Nemůžeme je však ani pochopiti, neboť věcně by se přece dalo jen odůvodniti zvýšenými* »).

député Adámek, manifestement un défenseur du texte de loi, vit dans cette taxe un moyen de faire payer encore plus pour l'entretien des routes « ceux qui les ruinent »⁸⁵⁴. Il est intéressant de remarquer que les automobilistes se plaignaient d'être les seuls à payer pour les routes alors qu'il y avait d'autres usagers qui les endommageaient bien plus qu'eux (lourds chariots avec roues ferrées ; le trafic agricole en général) alors que le député ne semblait voir que les automobilistes comme responsables des dégradations. Il faut dire qu'en 1931 la motorisation avait progressé et le nombre de gros chariots diminué (en tout cas en zones urbaines et périurbaines).

À l'opposé, le député allemand Prause (DG) s'insurgea à propos de la nouvelle taxe sur l'essence qui pesait d'après lui sur les entreprises les plus modernes ayant adopté les véhicules à moteur : « Il faut que le gouvernement comprenne que cette nouvelle taxe pesera

výdaji na silniční správu a z toho nezbytnou nutností sehnati nové peníze. To zde není a také se k tomuto jedině možnému odůvodnění neodvažují, poněvadž má býti na stavbu silnic odvedeno jen 70% výnosu. Bud' jest zapotřebí celé částky, zvláště, chtějí-li se podporovati stavby silnic a vedlejší práce nouzí trpících obcí, nutno do silničního fondu odváděti plný výnos. Nebo je-li zapotřebí jen 70% výnosu, pak lze odůvodniti jen zvýšení o tuto částku. Tvrzení, že jest zapotřebí 30% na vybírání a složitý dozor, jest bud' nesprávné a jest v něm obsažena částka na vysoké náklady na udržování silnic ze státního rozpočtu, anebo jest správné, a pak jest nutno je tím spíše zamítnouti, neboť daň, jež pohltí 30 % na náklad spojený s vybíráním, není racionální a nelze za ni nikdy převzít odpovědnost, neboť něco takového podkládati poplatníkům jest přece trochu silné. Zvýšení silniční daně by mohlo plniti též účel jednoduššeji a s menším zatížením. Při tom dlužno ještě uvážiti, že zvýšená daň neztěžuje jen další stoupání počtu motorových vozidel, nýbrž ruší i snížení jízdného, k němuž došlo zlevněním benzínu, a tak působí na dopravu rušivě. Co možná největší podpora dopravy motorovými vozidly musí silničnímu fondu přinášeti rok co rok stoupající výtěžek, jak přec již ukazuje dosavadní vývoj; nejenže oživuje také automobilový průmysl se všemi vedlejšími průmysly, nýbrž také pracovní trh, což by dnes právě musilo býti nejhlavnější zásadou veškerých státních opatření. Považujete-li auto za přepych, musíte postavit zdanění na jiný základ, neboť nynější daňovou základnou postihnete velmi málo přepych, za to však dopravu a tím tisíce malých zaměstnanců a dělníků, kteří používají autobusů, aby se rychleji dostali do práce a z práce, postihnete tisíce majitelů autodrožek, kteří vykonávají své povolání za velkých těžkostí, dopravou postihnete však také spotřebu všech vrstev u všeho onoho zboží, jež jest odkázáno na automobilní dopravu. »).

⁸⁵⁴ Voir la justification de la taxe par le député Adámek, Réunion parl. n° 115/1931 (« *Silniční fond měl právo čerpati určité prostředky z výpůjček, aby mohl silnice opravovati, a bylo pochopitelno, jestliže je někdo, kdo na silnice a jich udržování neplatí, ač jich používá, že bude také přinucen zákonem, aby na silnice a jich udržování připlácel. Není sporu, že automobilisté silnic používají, jich využívají a tak je ruínují. Proto byla zavedena zvláštní dávka na pohonné látky, zvláštní dávka na určité předměty, jež jsou součástkami automobilů, aby tak byly získány prostředky silničnímu fondu. »).*

énormément sur toutes les entreprises, qui, en s'adaptant à la modernité, utilisent des véhicules à moteur à des fins commerciaux. » Il calcula ensuite les répercussions de la loi sur le prix de l'essence qui coûtait aux frontières 1 Kč/kg, prix aussitôt doublé par une série de droits et de taxes déjà existant ce qui faisait que « l'État se réserve le droit de garder pour lui plus de 100% du prix initial. Quand la nouvelle taxe entrera en vigueur, la part des taxes augmentera à 182 Kč pour 100 kg, soit 182% des frais de production initiaux. Que deviendrait un entrepreneur s'il travaillait avec 182% de bénéfices nets ? (A quoi le député Schollich remarque : « Il irait en prison ! ») C'est exactement ce qu'il lui arriverait. Logiquement, il faudrait que les organismes de la répression des fraudes entament une procédure contre l'administration financière. »⁸⁵⁵ Il reprocha au gouvernement de favoriser en pleine connaissance de cause par la nouvelle taxe et par d'autres mesures les chemins de fer au détriment du motorisme en sabotant plus particulièrement les demandes de concessions pour le transport par autobus⁸⁵⁶.

La loi sur la taxe sur les carburants fut complétée l'année suivante par l'obligation d'adjoindre à l'essence de l'alcool industriel. Il s'agit de la loi n° 85/1932 du 7 juin 1932 (« *o povinném mísení lihu s pohonnými látkami* »). On clôturait ainsi pour quelque temps le débat sur le besoin d'avoir un carburant national⁸⁵⁷ tout en ouvrant un nouveau chapitre à

⁸⁵⁵ Ibid. (« *Vláda si přece musí ujasnit, že tato nová daň neobyčejně zatěžuje všechny podniky, které přizpůsobivše se moderním poměrům užívají motorových vozidel k obchodním účelům. Faktem jest, že benzin, který od pohraniční stanice stojí 1 Kč za 1 kg, jest clem, dovozním povolením, dosavadní spotřební daní, paušalovanou daní z obratu a dovozní daní úhrnem zatížen 1'07 Kč, takže stát již nyní činí pro sebe nárok na více než 100% původní výrobní ceny. Až bude zavedena nová daň, zvýší se podíl na daních na 182 Kč za 100 kg čili na 182% původního výrobního nákladu. Co by se stalo živnostníkovi, kdyby pracoval se 182% čistého zisku? (Posl. dr Schollich [německy]: Bude zavřen!) Velmi správně, to by se mu stalo. Logicky by tedy měly státní lichevní orgány zakročiti proti finanční správě. »).*

⁸⁵⁶ Cf. la réunion parl. n° 115/1931, Député Prause : (« *Jest v tom snad jistý úmysl, aby se těmto vozidlům pro osobní dopravu připravily nové nesnáze, aby se tím zvýšila výnosnost železnic. ... Jest to přímo výsměch modernímu duchu doby a demokratickým zařízením tohoto státu, jak úřady úmyslně sabotují výstavbu dopravní sítě, jaké překážky kladou do cesty uchazečům o koncese, a když po usilování trvajícím často celá léta a po několikerém osobním zakročení se jim konečně podaří dosíci autobusové koncese, státní správa všemi silami pracuje, aby provoz těchto automobilových podniků, sloužících zájmu státu a obyvatelstva, ztížila, a klade přímo neuvěřitelné podmínky pro koncesi. »).*

⁸⁵⁷ Cf. Par exemple *Anketa o povinném mísení benzínu s lihem (Une enquête sur l'obligation de mélanger l'alcool à l'essence)* in : D 4/1931 ou *Proti dopravnímu monopolu, pro dovoz pneumatik (Contre le monopole du transport, pour l'import des pneumatiques)*, in : D 2/1932; etc.

polémique car l'addition d'alcool à l'essence à hauteur de 30% augmentait considérablement son prix.

À l'origine, la taxation des carburants était appelée à remplacer la taxe sur les véhicules. Elle était censée répartir les charges qui pesaient sur les automobilistes de façon plus « juste » en imposant chacun en fonction de ce qu'il consommait en carburant. La raison pour la transformation de la taxe sur les véhicules en une taxe sur les carburants tirait son origine des progrès de la technique, car, à partir du moment où l'ancienne loi taxant le volume des pistons moteur fut votée, les constructeurs avaient diminué fortement ce volume, mais augmenté les puissances des moteurs grâce à l'augmentation des tours/minute. Il s'en suivit une situation paradoxale selon laquelle un véhicule avec la même taille, le même poids, voire la même puissance (mais atteintes de deux façons différentes) pouvait être taxé à quelques années d'intervalle du simple au décuple⁸⁵⁸. Pourtant les deux dispositifs continuèrent à exister en parallèle jusqu'en décembre 1938... Il est vrai cependant que la taxe sur les carburants fit baisser la taxe sur les automobiles d'environ 30% (ce qui explique également la baisse de revenu lié à cette taxe après 1931, cf. le tableau *supra*).

d) Une tentative publique de monopoliser le secteur routier, les lois sur « le transport par véhicules à moteur », n° 198/1932 du 23 décembre 1932 et n° 77/1935 du 12 avril 1935.

Cette pair de lois (celle de 1935 sans être juridiquement parlant un amendement, mais une nouvelle loi, reprenait l'essentiel de la précédente), modifia radicalement le rapport de forces dans le secteur commercial du transport automobile. Selon notre analyse, elles représentèrent une énième tentative – qui devait s'avérer ultime – d'étouffer la concurrence automobile privée dans l'objectif plus ou moins ouvertement avoué de sauver de la faillite les ČSD (la *Compagnie des chemins de fer tchécoslovaques*), la première entreprise publique. Le moyen

⁸⁵⁸ Cf. l'explication du député Ostrý, In : 115/1931. Après les débats qui avaient mené au vote de la loi 198/1932, on annonça que l'idée de transformer la taxe sur les véhicules à moteur en la seule taxe sur les carburants faisait son chemin et que les débats futurs s'orienteraient dans ce sens. Cf. *AutokluB* n° 24/1932, *Po boji, Zákon o dopravě motor. vozidly odhlasován oběma sněmovnami* (Après la bataille, La loi sur le transport avec les véhicules à moteur votée par les deux Chambres parlementaires).

d'y parvenir fut la création d'une situation artificielle de quasi monopole de transport terrestre (rail-route) commercial de masse (marchandises et passagers).

Les années de la crise économique virent une rapide dégradation des résultats économiques des ČSD ce qui fut par les uns interprété comme un résultat naturel de la crise générale, par les autres comme un effet pervers, certes lié à la crise, du développement de l'automobilisme privé. Les lois dont nous allons examiner quelques caractéristiques ci-après furent le résultat du conflit dont sortirent apparemment gagnants le Ministère des Chemins de fer et « son » entreprise, les ČSD. Nous aurons également l'occasion d'évoquer l'évolution de l'opinion publique qui fit l'écho à ces débats⁸⁵⁹.

- **La loi n° 198/1932** du 23 décembre 1932 : « **sur le transport par véhicules à moteur** » (*o dopravě motorovými vozidly*)

La loi fut votée le 23 décembre 1932 dans une procédure simplifiée ce qui permit les deux lectures obligatoires à la suite. Le projet reprenait sans modification la version votée *la veille* (!) par le Sénat⁸⁶⁰. Cela n'empêcha pas une opposition virulente au projet de loi, comme en témoigna dès le début de la séance le discours du premier rapporteur du projet pour la Commission parlementaire technique et de transport, du député Fiala : « ... ce projet aussi a de nombreux adversaires, qui interprètent la mesure comme une violence faite à soi-même. Je le comprends et je ne leur en veux pas. Je dois dire cependant qu'il ne s'agit pas de violence, mais d'une réglementation indispensable, régulation et ordre dans l'un des secteurs les plus importants de notre vie économique. »⁸⁶¹ Il justifia le projet d'une part comme une « réglementation des rapports entre le transport routier et ferroviaire » et d'autre part comme

⁸⁵⁹ Certains détails liés à l'émergence et à l'organisation d'un mouvement d'opposition à ce qui était perçu comme le « monopole ferroviaire » seront examinés dans d'autres chapitres (p. e. à propos du projet d'un Ministère des Transports ou encore lors de l'examen des rapports de concurrence entre la route et le rail).

⁸⁶⁰ La grande hâte s'explique par le fait que le Tribunal administratif de Grande instance du 10 novembre 1932 avait décidé que, du point de vue de la situation juridique, les ČSD devaient demander pour l'exploitation de leurs lignes d'autobus et de camion régulières une concession au même titre que les transporteurs privés. En instaurant un nouveau mode de fonctionnement, la loi 198/1932 rendait la décision de la justice caduque.

⁸⁶¹ Député Fiala, In : Réunion parl. n° 237/1932 (« ... že i tato předloha má mnoho odpůrců, kteří v zákonném opatření, které učiníme, spatřují násilí proti sobě. Chápu to a nemám jim to za zlé. Musím však říci, že tu nejde o žádné násilí, nýbrž jen o nutnou reglementaci, usměrnění a pořádek na jednom z nejdůležitějších úseků našeho hospodářského a státního života. »).

un « assainissement des finances publiques »⁸⁶². Il s'agissait en effet de protéger à la fois ce « bien national » représenté par le capital investi dans les chemins de fer, évalué à 16 milliards Kč, et les fonctions classiques dévolues au rail : d'être le support de la vie sociale, économique et stratégique du pays.

La loi introduisit le principe de l'obligation de la concession pour *tout* transport routier public régulier et irrégulier (§ 1). Elle eut un effet rétroactif et s'appliqua à tous les cas de figures présents et passés (concessions légales, concessions de fait, transports exempts de concessions). Elle fit table rase du passé et accepta seulement quelques rares exceptions à la règle (§ 2) : le transport automobile entre les aéroports et les centres-villes les plus proches, le transport à l'intérieur des agglomérations, le transport interne des entreprises⁸⁶³ (de personnes – employés de l'entreprise, de marchandises, de matières premières nécessaires à son fonctionnement et de leurs produits)⁸⁶⁴. Enfin, la loi exempta de toutes les limitations les deux entreprises publiques de transport : les ČSD et les Postes (§ 36). Elles reçurent de plus le privilège de se substituer sans autre formalité à une éventuelle demande de concession privée, jugée intéressante (§ 27).

L'exécution de la loi fut attribuée au Ministère du Commerce et de l'Industrie, mais un droit de véto de fait revint également aux Ministères des Chemins de fer et des Postes. Ces deux ministères devaient se prononcer lors de la procédure de demande de concession et indiquer si la demande était contraire ou non à leurs intérêts. Ils statuèrent en effet sur des notions aussi ambiguës que « les besoins de la population » au regard des équipements

⁸⁶² Ibid. (« *Předloha má nejen upravití vzájemný poměr mezi dopravou železniční a automobilovou, nýbrž je také především předlohou úhradovou; zapadá do souboru projednávaných opatření k sanaci rozháraných státních financí.* »).

⁸⁶³ En tchèque : « *závodová doprava* ». Sur ce point, il ne s'agit pas en réalité juridiquement parlant « d'exception », car le transport interne aux entreprises et aux établissements industriels était assimilé (jusqu'en 1935) au transport « privé », donc libre. Cf. Fuxa J., *Poměr dopravy železniční k dopravě automobilové v jednání kongresu mezinárodní obchodní komory a v nejnovějším zákonodárství německém a francouzském*, Odborná knihovna AKRČs sv. 8, Praha, 1935, 12 p.

⁸⁶⁴ L'ingénieur Patočka évalua ce transport à 7/8 de l'ensemble du transport routier de *marchandises* avant la Seconde Guerre mondiale et encore à 84% en 1948. Cf. Ing. Dr. Antonín Patočka, *Koncesovaná doprava nákladů motorovými vozidly (Le transport concédé de marchandises par véhicules à moteurs)*, Praha, 1948, p. 1-19.

ferroviaires notamment, « l'intérêt général », « l'insatisfaction du service du concessionnaire » (§ 6), mais aussi « l'honnêteté » de la personne du demandeur (§3)⁸⁶⁵, etc.

Par rapport à la pratique antérieure, le concessionnaire privé fut chargé de nouveaux devoirs, en particulier financiers. Il dut s'acquitter d'une caution variant en fonction de la longueur de la ligne (§ 13) et payer une assurance à la hauteur du risque encouru⁸⁶⁶. Il dut accepter le transport du courrier contre défraiement (§ 14) et garantir la régularité de service (§ 10) sauf « en cas de mise en danger d'autrui ». Cette dernière obligation visait à affaiblir les petits entrepreneurs qui ne pouvaient guère se permettre l'entretien de véhicules de remplacement et tournaient au plus juste de leurs capacités techniques. La loi limita également la durée des concessions à un maximum de 15 ans, ce qui rendait l'amortissement de l'investissement incertain. Enfin, elle imposa une taxe sur les billets de bus à hauteur de 30% du prix ce qui rendait d'un seul coup le transport par autobus nettement moins compétitif. La hauteur de cette taxe fut explicitement imposée par le Mcdf contre l'avis du Ministère des Finances qui jugeait 15% amplement suffisant⁸⁶⁷.

L'un des arguments les plus importants avancés par les défenseurs de la loi, l'aspect de « l'imposition équivalente de l'automobile et des chemins de fer » (*o stejném zatížení auta i dráhy*) fut interprété par les opposants comme une « fiction », de surcroît « véhiculée par

⁸⁶⁵ C'était une notion non seulement ambiguë, mais ouvrant également en grand la porte à l'interprétation politique et nationaliste. Cf. p. e. le discours du député Krebs. « Je connais mille cas où on demandait en vain la concession. Bien que les demandeurs démontraient toutes les capacités professionnelles, ils n'ont pas pu obtenir l'autorisation parce qu'on ne pouvait pas leur faire politiquement confiance... Le dernier gendarme décide dans sa circonscription de la qualité de comportement politique du demandeur... » (« *Znám tisíce případů, že bylo marně žádáno o udělení koncese, i když prokázal uchazeč ve svém povolání veškeré schopnosti; nemohli povolení získati, protože byli politicky nespolehliví. (Výkřiky posl. Prause.) Kdo rozhoduje dnes o tom, má-li být koncese udělena? Nepostupuje se podle věcných úvah a nepřihlíží se k odborným znalostem. Poslední četník ve svém okrese rozhoduje o tom, zda je politické chování žadatele - a to je rozhodujícím znakem...* ») In : réunion parl. n° 237/1932.

⁸⁶⁶ La notion de « sécurité » pour les passagers représentait une ligne argumentaire efficace des défenseurs du projet de loi. Cf. le discours de Fiala, Réunion parl. n° 237/1932 *op. cit.*

⁸⁶⁷ In : NL, novembre 1934, *Železnice o stížnostech na zákon o automobilové dopravě (Les chemins de fer sur les plaintes au sujet de la loi sur le transport automobile)*, MZV-VA, k. 1866 (« *při projednávání zákona si dráhy vynutily daň 30% i proti min. financí, jež chtělo 15%...* »).

l'administration des chemins de fer »⁸⁶⁸. L'article de *Národní Listy* démontre pour l'année 1933 que les ČSD avait versé dans les caisses de l'État en taxes de transport de personnes 226 millions Kč (les 286 millions dûs pour le transport de marchandises restèrent sous forme de subvention dans les caisses de la compagnie) alors que l'ensemble des entrepreneurs routiers avait payé « cash » 372 millions au même titre. L'auteur n'en conclut pas moins que « taxé à juste valeur, l'automobilisme pourrait être pour l'État une source de revenu encore plus importante, à condition qu'une taxation juste le laisse vivre et grandir au lieu de l'étouffer. »⁸⁶⁹

La loi fut très mal accueillie par le public. Une multitude de plaintes et de pétitions arrivait aux ministères et au gouvernement. On accusait les fonctionnaires des chemins de fer d'une totale naïveté quant à l'analyse des causes du désastre économique des ČSD qui avaient motivé l'élaboration de la loi. On leur reprocha notamment de réduire les mécanismes complexes entraînant des déficits à la seule cause de la concurrence automobile, contre laquelle la loi intervenait certes efficacement, mais sans aider en quoi que ce soit au redressement économique des ČSD⁸⁷⁰. Le représentant spécialiste des questions automobiles et chef du ressort du même nom auprès des ČSD, le conseiller ministériel Vladimír Ibl récusait cet argument publiquement⁸⁷¹, mais sans succès au vu des faits.

La loi eut deux influences immédiates sur le parc automobile. D'une part, un certain nombre d'automobilistes retira leurs véhicules de la circulation au 1^{er} janvier 1933 pour échapper aux taxes applicables à partir de cette date. L'*Office statistique national* ouvrit alors pour le 1^{er} janvier 1934 un nouveau volet, celui justement de « véhicules retirés de la circulation ». Il était donc désormais possible d'évaluer au moins approximativement l'impact des mesures fiscales sur le comportement des automobilistes, même si bien entendu, les

⁸⁶⁸ Ibid.

⁸⁶⁹ Ibid. (« ... při spravedlivém zdanění by mohl býti automobilismus pro finanční erár zdrojem příjmů ještě vydatnějších, ovšem jen tenkrát, když mu spravedlivé daně dají právo žíti a mohutněti, nikoliv zkomírati. »)

⁸⁷⁰ Ibid. Le déficit des ČSD avait atteint en 1932 le chiffre record de 891 732 308 Kč. (« Pravdou je, že zástupci drah a ti, co v jich zájmu v parlamentu mluvili a jimi byl informováni, sváděli přivážně na automobilovou konkurenci špatné finanční výsledky železničního podniku. Soudná veřejnost věděla však už tenkrát, že deficity drah plynou z hospodářské krize ... i z nevhodné organizace drah. To jsou pravdy platné i nyní. »).

⁸⁷¹ P. e. In : NL du 25 octobre 1934 qui rapporte une conférence de presse donnée à ce propos à tous les correspondants économiques des journaux et magazines.

statistiques ne pouvaient pas déterminer avec exactitude la motivation des propriétaires des véhicules. En effet, il était courant à l'époque de maintenir un véhicule personnel en circulation uniquement pendant quelques mois de l'année, généralement à la belle saison (beaucoup de véhicules n'avaient pas de toit ou de fenêtres ou ne servaient qu'aux excursions du dimanche). Le nouveau volet statistique fut par conséquent peu pertinent et son interprétation équivoque.

Il en alla tout autrement de l'autre conséquence directement imputable cette fois-ci à la loi 198/1932. Elle se repécuta directement sur les ventes de véhicules neufs dont rend compte le tableau ci-dessous.

Tableau n°32 : Vente de véhicules neufs de fabrication tchécoslovaque⁸⁷² 1931-1935

Type de véhicule	1931	1932	1933	1934	1935
Automobiles	10 200	9 200	7 400	8 170	7 750
Poids lourds et autobus	3 400	2 100	730	680	710
Total	13 600	11 300	8 130	8 850	8 460

Source : SÚA, fond MPOŽ, *Memorandum „Svazu kovodělníků a Odborového sdružení čsl. kovopracovníků z 8. 2. 1936*, k. 2611, cité par J. Štemberk, *Podnikání...*, op. cit. p. 18

Le tableau nous montre clairement le ralentissement de 1932 suivi d'une chute brutale dès 1933. L'obligation d'une assurance de responsabilité civile⁸⁷³ ajoutée aux mesures fiscales sur les carburants et l'augmentation des taxes en général réduisirent en effet le cercle potentiel d'automobilistes. Cela signifiait certes une sorte de retour en arrière de fait par rapport à l'association des véhicules à moteur à des biens de luxe, mais ne rompit pas complètement la dynamique du secteur. Bien plus touchés que les véhicules légers, les

⁸⁷² Ce tableau est tout à fait représentatif dans la mesure où la vente de véhicules étrangers ne représentait qu'environ 10% de la vente des marques tchécoslovaques.

⁸⁷³ L'assurance de responsabilité aux tiers devint obligatoire pour les entreprises en 1933 et pour les particuliers au 1^{er} novembre 1935. Les particuliers étaient assurés jusqu'alors sur la base d'un taux d'assurance « volontaire » qui avait connu des variations sensibles passant de 803 Kč/an en 1926 à 1 118 Kč/an entre 1928 et 1935 pour baisser par la suite à 814 Kč/an. Cf. F. Riegel (*Pražská městská pojišťovna*), *Povinná pojištění motorových vozidel proti odpovědnosti ze zákona (L'assurance obligatoire des véhicules à moteur contre la responsabilité légale)*, In : HP du 8 février 1936. Une polémique opposait pendant toutes ces années les assureurs et les automobilistes sur le taux de cotisation et sur les bénéfices engrangés par les assureurs.

véhicules utilitaires étaient, effet chiffré à l'appui, la catégorie cible visée par la loi (malgré l'affirmation du contraire de V. Ibl). La chute dramatique de 2 100 unités en 1932 à 730 en 1933 est très significative. De plus, la majorité de ces nouvelles immatriculations fut le fait du Ministère des Chemins de fer qui put, l'horizon ainsi dégagé de la concurrence, lancer sans encombre ses plans d'ouverture de lignes de bus nouvelles. Le parc automobile des entreprises privées se vit ainsi figé en l'état de 1932 avec comme conséquence son immanquable vieillissement. J. Štemberk estime qu'une quantité annuelle de 2 500 véhicules utilitaires était nécessaire au seul renouvellement du parc privé⁸⁷⁴, seuil sous lequel le pays était passé dès 1932.

« Il n'est pas nécessaire à cette occasion de rappeler tout le mal causé par la loi 198/1932 contre laquelle à l'époque la *Commission parlementaire des transports* tentait en vain de s'opposer et qui fut votée sans plus de réflexion. » Le député Novák (ND) s'insurgea ainsi en mars 1935 au moment de la préparation de son amendement⁸⁷⁵. Il replaça alors la situation du motorisme tchécoslovaque dans le contexte international en fournissant « quelques chiffres intéressants » pour l'Allemagne, la France, l'Italie et la Grande Bretagne : « ... au 1^{er} janvier 1934 ... l'Allemagne avait 725 000 d'automobiles, l'Angleterre 1 691 000, la France 1 882 000 et nous 109 000. Cela veut dire que chez nous il y avait 137 personnes pour une auto, alors qu'en France 22, en Angleterre 27 et en Allemagne 70. La différence est encore plus marquante pour les camions.... En comparant tout cela nous voyons qu'en Italie la production d'automobiles progresse de 40% par an, en Allemagne de 94%, en Angleterre de 19% alors que nous avons baissé à la même époque de 29%. »⁸⁷⁶

⁸⁷⁴ J. Štemberk, *Podnikání...*, op. cit. p. 18; Cf. aussi le Mémoire du *Comité central pour la défense du motorisme* en faveur de l'amendement de la loi sur le transport routier du 23 décembre 1932, n° 198/1932 » en illustration *infra*.. Štemberk estime le temps d'amortissement et de renouvellement des véhicules (bus et camions) à « 6 à 10 ans ». Merki arrive dans son étude sur la France, l'Allemagne et la Suisse à « sept ans » (cf. C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug...*, op. cit., p. 44).

⁸⁷⁵ Réunion parl. n° 364/1935 (« *Není snad ani třeba při této příležitosti vzpomínati zla, které napáchal pověstný zákon č. 198/1932, proti němuž se svého času techn.-dopravní výbor posl. sněmovny marně vzpíral a který byl uzákoněn jistě bez náležitého rozmyslu.* »).

⁸⁷⁶ Ibid. (« *A tu mám několik velmi zajímavých čísel, jak to vypadalo 1. ledna 1934 v různých státech. Německo v té době mělo 725.000 automobilů, Anglie 1,691.000, Francie 1,882.000 a my 109.000. To znamená, že u nás přišel jeden automobil na 137 lidí, kdežto ve Francii na 22, v Anglii na 27 a v Německu na 70. U nákladních vozů jeví se tento rozdíl ještě markantněji. Kdežto Německo mělo 156.000 nákladních vozů, a od té doby značně tento počet vzrostl, my měli pouze 29.500 a Francie 403.000. O autobusech bych ani neměl mluvit. Těch jsme měli my 4000, Německo pak 11.800, Anglie 45.000 a Francie 30.000. Anglie, která má největší železniční síť a*

La loi 198/1932 fit un grand pas en avant dans ce qui était appelé les « conditions égales de concurrence » entre le transport routier et ferroviaire. Malgré les craintes des défenseurs de l'automobilisme, elle n'instaurait pas pour autant le « monopole du transport public »⁸⁷⁷. Elle avait en effet non seulement maintenu le principe des concessions, mais aussi toléré le transport « interne » aux entreprises industrielles. Il faut souligner que ce type de transport s'était beaucoup développé en Tchécoslovaquie représentant un très fort pourcentage du transport total (environ 5/6 du parc de véhicules utilitaires et 1/3 d'autobus⁸⁷⁸). C'était donc naturellement contre ce dernier grand « concurrent » que les protagonistes du « monopole de transport public » devaient se tourner en souhaitant un amendement à la loi 198/1932 durcissant encore ses clauses. Alors que la plupart des journaux se rangea du côté des motoristes, la *Revue ferroviaire (Železniční revue)* continuait, immuable, à regretter le peu d'audace dont les auteurs du texte avaient fait preuve. On y annonçait par ailleurs dès le lendemain du vote que les nouvelles normes que la loi contenait ne suffiraient peut-être pas à « rétablir l'équilibre » entre le transport routier et ferroviaire : « La loi sur le transport automobile n'est qu'un remboursement *partiel*⁸⁷⁹ de la dette que nous avons contracté par rapport à l'entreprise publique la plus importante et l'avenir seul montrera – chez nous comme ailleurs – s'il ne va pas falloir s'atteler à une réglementation plus large et plus profonde qui s'adresserait à l'ensemble du secteur des transports... »⁸⁸⁰ L'opinion publique

kteřá by se nejvíce měla obávati autobusové a automobilové soutěže, má zvláštní náhodou poměrně nejvíce autobusů. A teď, když to vše srovnáme, vidíme, že v Itálii jeví se vzestup ve výrobě automobilů za rok o 40%, v Německu o 94%, v Anglii o 19%, kdežto my jsme poklesli, pravím poklesli, v té době o 29%. »).

⁸⁷⁷ « C'était sûrement très juste lorsqu'un expert avait proposé de remplacer tout le projet de loi comptant 80 paragraphes par une simple loi d'une phrase : « Le transport par poids lourds est interdit. » ». Cf. *AutokluB* n° 24/1932, *Po boji, Zákon ...*, *op. cit.* (« Byl v tom jistě velký kus pravdy, když kterýsi znalec navrhoval, aby celá osnova o více než 80 paragrafech, byla nahrazena jednoduchým zákonem o jednom paragrafu a to: „Doprava nájemnými a nákladními vozidly se zakazuje. »).

⁸⁷⁸ On estime qu'il y avait en Tchécoslovaquie au 31 août 1938 29 794 camions dont 4 946 en usage « commercial ». Le reste, soit presque 25 000 était donc considéré comme « interne » aux entreprises. À la même date, il y avait 3 144 autobus dont 2 400 en usage « commercial ». On voit donc nettement la différence entre les secteurs de transport de personnes, tournés vers le grand public et de marchandises et matières premières apanage des industriels.

⁸⁷⁹ Mis en italique par nos soins.

⁸⁸⁰ In : *AutokluB* n° 3/1933, *Zákon o dopravě motor. vozidly pouze první etapou boje proti automobilismu?*

interpréta ces mots par ailleurs tout de suite comme la volonté de l'administration ferroviaire d'imposer en sa faveur le fameux « monopole du transport public ».

- **La loi n° 77/1935** du 12 avril 1935 « **sur le transport par véhicules à moteur et sa taxation** » (*o dopravě motorovými vozidly a jich zdanění*) :

Cette loi vint en remplacement de la loi n° 198/1932 précitée. Elle n'était rien d'autre qu'un amendement déguisé car la majorité des articles fut reprise à l'identique. L'article cependant le plus modifié fut l'article n° 2 sur les exemptions à l'obligation de la concession. En 1932, cet article comprenait cinq alinéas et il était très simple dans sa formulation. En 1935 les choses se compliquèrent. Onze alinéas énuméraient de façon très détaillée qui était exempté de la procédure de demande de concession pour le transport routier et dans quelles circonstances. Trois alinéas restaient inchangés concernant l'exemption des Postes et des ČSD, des services routiers liés à l'exploitation des aéroports et des transports à l'intérieur des agglomérations urbaines.

Les nouveautés se situaient à plusieurs niveaux. D'abord, on autorisait l'entrée dans le pays d'entrepreneurs étrangers sous réserve de réciprocité et à condition qu'il ne s'agissait pas de « lignes » régulières. On cherchait principalement à faciliter le tourisme organisé et le transit. Ensuite, on réglementait quelques cas particuliers, parmi lesquels le transport pour le compte de compagnies ferroviaires privées (très peu nombreuses en 1935), le transport pour le compte des PTT et ČSD qui devenaient pour ainsi dire délégués d'une partie de leur service. Enfin, et c'est là que résidait la vraie nouveauté, on supprima du catalogue des exceptions le transport « interne » des entreprises industrielles (*závodová doprava*)⁸⁸¹. Ce changement majeur fit entrer dans le giron des transports « contrôlables » l'ensemble du transport de personnes et de marchandises réalisé par et pour le compte des (grands) établissements industriels. Ce transport représentait, comme nous l'avons évoqué, quelques 80% de marchandises véhiculées sur les routes. La Tchécoslovaquie se démarqua ainsi des recommandations générales formulées par la *Chambre de Commerce Internationale* (CCI) et

Byla tímto zákonem dosažena stejná základna pro soutěž automobilu se železnicí? – Před širší a hlubší organizací a reglementací veškerého dopravnictví. – Dopravní monopol ? (« Zákon o automobilové dopravě jest jen malou splátkou dluhu, jež jsme povinni nejdůležitějšímu státnímu podniku a teprve budoucnost ukáže u nás – jako jinde – zda nebude třeba zabývatí se širší a hlubší organizací a reglementací veškerého dopravnictví než se dosud stalo. »)

⁸⁸¹ Voir en détail l'article 63, §6 de la loi 77/1935.

créa « dans le monde l'unique cas d'intervention [de l'État] dans la liberté de transporter ses marchandises dans son propre véhicule »⁸⁸². Les entreprises devaient désormais posséder une « licence » pour pouvoir utiliser leurs propres véhicules. Le point le plus important ne fut pas tant l'obligation de la licence, car on pouvait difficilement imaginer que du jour au lendemain les entreprises en seraient privées⁸⁸³, mais la *surveillance* de ce secteur socio-professionnel. En effet, la loi obligeait les concessionnaires de fournir à l'État des statistiques précises non seulement sur les quantités transportées, mais aussi sur les tarifs, les horaires, la régularité, le parc automobiles, etc. La liste de ces informations pouvait ensuite servir au MPTT et au Mcdf à évaluer leurs propres intérêts, et éventuellement leurs chances de démarrer un service similaire pour leur compte propre. Ces exigences statistiques de la loi dépassaient également le cadre des recommandations de la CCI⁸⁸⁴. Dans son analyse du texte de loi, le conseiller ministériel (Ministre du Commerce) Fuxa en arriva à critiquer le dépassement de certaines limites du « bon sens » économique. On pourrait interpréter son attitude comme une divergence au sein de l'appareil d'État dans l'analyse de la situation des transports et des moyens pour remédier à la crise. Manifestement, le Ministère du Commerce avait joué à plusieurs reprises une force d'opposition à la domination du Mcdf⁸⁸⁵ tentant de prolonger le

⁸⁸² Cf. Fuxa, *Poměr dopravy železniční...*, *op. cit.*, p. 5.

⁸⁸³ On imaginait cependant que les deux entreprises publiques, les Postes et les ČSD devraient remplacer dans beaucoup de cas les transporteurs privés. Afin de faire face à une demande brusque et élevée, la Commission parlementaire des transports conseillait à ces deux entreprises de « compléter leur personnel par des recrues des rangs de chauffeurs professionnels... » (Cf. le discours du rapporteur Brodecký, In : Réunion parl. n° 373/1935 « *Při tom výslovně poznamenávám, že bylo v techn.-dopravním výboru usneseno doporučiti státním podnikům, t. j. železnicím a poštám, aby doplňovaly svůj personál z řad řidičů z povolání v soukromých službách, pokud tito odpovídají předepsaným podmínkám.* »).

⁸⁸⁴ Cf. Fuxa, *Poměr dopravy železniční...*, *op. cit.*, p. 4.

⁸⁸⁵ Le Ministère du Commerce et de l'Industrie avait exigé dès 1931 de la part du Mcdf des concessions pour l'ouverture des lignes d'autobus. « Cette procédure avait déclenché un conflit entre le MCI et le Mcdf et la question a dû être réglée au niveau du gouvernement. » (J. Štemberk, *Podnikání... op. cit.* p. 49). Le gouvernement avait tranché en faveur des chemins de fer en faisant voter la loi n° 198/1932. La résistance du MCI n'en était pas pour autant réduite à néant. Il ouvrit en 1936 une commission spéciale pour évaluer l'impact de la loi n° 77/1935 sur le « transport interne aux entreprises ». En effet cette loi avait été jugée trop hostile pour le commerce et l'industrie. Le MdC ne put en revanche empêcher le vote ni de l'une ni de l'autre de ces lois. La création de « l'observatoire » avait cependant plus qu'une valeur symbolique car ce dernier devait contribuer au débat concernant la concurrence rail/route. Le libéralisme du MdC semblait transcender les idéologies des partis qui occupaient ce fauteuil ministériel. Entre 1921 et 1934 l'apanage du Parti national démocrate, il changea

plus possible le jeu de concurrence rail/route sans trop de réglementations (ce qui était également l'une des recommandations de la CCI).

Le projet de loi fut débattu à la dernière séance de la Chambre des députés le 12 avril 1935 (séance n° 373/1935). Ce fut un débat important, en période pré-électorale. Il démontra bien le lien entre la politique en général et la politique des transports en particuliers. On essaya de transformer ce sujet en un objet de campagne électorale (surtout par le *Parti des commerçants, Ž*), mais avec un effet discutable. En effet, les résultats électoraux (du 19 mai 1935) conservèrent à très peu de choses près les mêmes rapports de forces entre les partis politiques. On peut en déduire soit que la question de la taxation du motorisme n'avait pas joué un rôle majeur au cours de la campagne, soit que les voix des défenseurs de l'automobilisme avaient été trop peu nombreuses (à l'image de la place de l'automobilisme dans la société) pour dégager une forte impulsion en politique. Un effet mineur peut cependant être identifié car le débat sur le motorisme ne laissa peut-être pas tout à fait indifférents justement les électeurs potentiels du *Parti des commerçants et des entrepreneurs* que le député Ostrý évalua à 1 200 000 voix. Aux élections législatives précédentes, en 1929, le parti avait obtenu seulement 300 000 voix, soit 3,9% et 12 députés (ce qui ne l'avait pas empêché de participer à la coalition gouvernementale jusqu'en 1932). Lorsqu'il critiquait sévèrement le projet de la loi 77/1935 tout en disant « au revoir » à ses collègues députés, Ostrý espérait revenir dans une nouvelle Chambre avec une position renforcée. Son parti devait recueillir 150 000 voix supplémentaires, soit en tout 5,4% ce qui lui conféra 17 sièges à la Chambre des députés. Réintégrant le nouveau gouvernement en la personne de son chef de file Najman (poste du Ministre du Commerce), le parti put donc se féliciter d'une campagne efficace. En disposant ainsi d'un poste au gouvernement, il continua à nourrir la réflexion sur la remise en cause des mesures « anti-automobiles ».

Conclusion

Dans une symétrie étrange, les deux lois (198/1932 et 77/1935) furent traitées en urgence dans des séances très courtes avec peu de débats malgré une attitude critique de

brièvement de main entre 1934 et 1935 (Parti populaire, L), pour être occupé par la suite par le Parti des commerçants et entrepreneurs (Ž), sans qu'un changement d'attitude critique vis-à-vis d'une trop forte emprise de l'État sur la sphère des transports puisse être observé.

l'opinion publique et des répercussions économiques importantes. Certains députés de l'opposition le remarquèrent, désabusés⁸⁸⁶. La loi d'avril 1935 poussait à bout le raisonnement protectionniste vis-à-vis du secteur ferroviaire. La Grande coalition au gouvernement semblait engagée dans une logique qu'elle ne saurait remettre en cause avant d'en constater le naufrage total. Les effets négatifs des deux lois purent se mesurer au nombre des concessions du transport de passagers par autobus quasiment en stagnation. J. Štemberk indique qu'environ deux tiers (914) sur les 1 370 concessionnaires au 1^{er} janvier 1938 possédaient leur concession d'avant 1933⁸⁸⁷. Durant les années d'application des deux lois 1 700 demandes de concessions nouvelles furent soumises à la procédure d'autorisation, 800 furent récusées, un quart (ca. 450) admis, le reste demeurait « en traitement ». Le transport de marchandises subissait un meilleur sort, car pendant la même période $\frac{3}{4}$ des demandes de concession furent accordés.

La politique publique vis-à-vis de l'automobilisme avait acquis au cours des années 1930 une rigidité extrême dont le changement radical n'était pas en vue à la veille de la signature du Traité de Munich. Ce ne fut que sous la menace extérieure qu'un processus lent et complexe de restructuration du secteur des transports fut entamé essayant de réintégrer le véhicule à moteur, notamment par le biais des usages militaires. Nous suivrons plus loin ses ultimes étapes.

⁸⁸⁶ Le député Novák (ND), réunion n° 364/1935 ; le député Bobek (DCHV), réunion n° 373/1935...

⁸⁸⁷ J. Štemberk, *Podnikání...*, op. cit., p. 189.

II. L'entreprise publique dans le domaine du transport routier : entre initiative heureuse et moyen de pression économique

Introduction.

L'usage des véhicules à moteur progressait de concert dans les sphères privée et publique, mais pas au même rythme. Dans l'immédiat après guerre, en effet, l'Administration publique ne reconnut pas dans sa totalité l'intérêt du nouveau mode de transport et s'engagea relativement timidement dans l'exploitation commerciale du transport motorisé, l'abandonnant en grande partie pour presque une décennie à l'initiative privée. Dans les discours officiels, l'évidence de la motorisation (équipement en véhicules à moteur et leurs usages) se limita dans un premier temps à l'Armée et au Ministère des Postes qui avaient tous deux une expérience des usages automobiles antérieure à la guerre⁸⁸⁸. Nous allons voir dans cette partie de la thèse le réveil progressif de l'État dont les différentes structures semblaient comme cloisonnées, résistant dans le discours ou dans les faits à une motorisation plus poussée de leurs services. Ce cloisonnement avait pu faire coexister une rhétorique globale favorable à l'automobile en tant que « vecteur de progrès », tout en laissant la porte ouverte à une politique limitant la massification de ses usages, en particulier commerciales. La politique liée au *transport* routier prit donc un aspect ambigu, selon qu'il s'agissait de soutenir et protéger les entreprises publiques ou d'encadrer et contrôler les entreprises privées. Cette ambiguïté liée aux *usages* eut également des effets sur l'industrie automobile. En théorie favorisée par une politique douanière protectionniste, elle eut à souffrir des conséquences néfastes d'une législation hostile au développement de l'automobilisme limitant de fait le développement du marché.

⁸⁸⁸ Les deux ministères présentaient par ailleurs leurs propres stands aux expositions automobiles tchécoslovaques, organisées annuellement à Prague par l'*Automobile-Club tchécoslovaque*. Ces expositions (surtout celle de l'armée) furent régulièrement « au centre de l'intérêt » du public. Par ce moyen les deux ministères contribuaient de façon significative à promouvoir l'image de l'automobile dans la société.

Nous allons étudier dans les paragraphes suivants les deux réseaux de transport routier public, incarnés par le Ministère des Postes et des Télécommunications et par le Ministère des Chemins de fer. Les autres usages, militaires et civils, indiquant essentiellement le *degré* de l'équipement automobile, mais n'ayant aucunement trait à notre problématique, les réseaux de transports, seront brièvement évoqués dans les propos synthétiques de la thèse.

Aucun autre acteur socio-économique n'était aussi bien placé que le MPTT pour témoigner de la convergence entre les avantages des différents modes de transport et les intérêts de leurs usagers. Les effets de la mise en place des réseaux de diligence (en France notamment au 18^e siècle) sur l'amélioration de la gouvernance et de la compétitivité économique des régions desservies sont désormais bien connus des historiens⁸⁸⁹. Après avoir considérablement contribué à l'amélioration du transport routier de l'ère « anté-ferroviaire », les Postes saisirent immédiatement l'opportunité qui leur fut offerte au « siècle ferroviaire » pour couvrir l'Europe d'un dense réseau de desserte postale par rail. À la différence du transport routier, celui sur rail nécessita la coopération des administrations postales avec d'autres acteurs, les compagnies de chemins de fer. Des accords furent conclus garantissant des engagements réciproques dans l'intérêt des deux parties. Les Postes investirent alors massivement dans le matériel roulant et autres équipements spécifiques nécessaires au bon fonctionnement de ce service. Les centres de tri et de transbordement, les bureaux dans ou près des gares, furent les précurseurs des plateformes intermodales modernes. En échange, les compagnies gagnèrent un gros client, régulier et solvable. Grâce à la régularité du service ferroviaire et à la couverture très dense des territoires, les Postes purent élargir leur rayon d'action et améliorer considérablement l'efficacité de la desserte. En conséquence, la fin du 19^e siècle avec ses dernières extensions de réseaux ferrés dans les grands pays européens connut l'apogée de la synergie entre le rail et le service postal.

Les limites de la rentabilité économique des chemins de fer furent atteintes dès le dernier quart du 19^e siècle. Un nouveau concurrent émergea, d'abord lentement, puis de plus en plus rapidement pour poser sérieusement pendant la période de l'entre-deux-guerres la question du partage dans le domaine des transports entre les différents modes. Il s'agit bien entendu de l'automobile. En Autriche-Hongrie, les Postes furent parmi les premiers à s'intéresser aux usages de l'automobile pour le transport de courrier, notamment dans les zones non-

⁸⁸⁹ Cf. p. e. l'ouvrage de Christophe Studény : Studény C., *L'invention de la vitesse*, Paris, Galimard, 1995, 408 p.

desservies par le rail. Ces considérations à la fois politiques et économiques fixèrent pour une longue période l'attitude des pouvoirs publics face à ce nouveau mode de transport. L'autocar et le camion, car, dans le cas des PTT il s'agissait bien du transport groupé, furent alors considérés comme un complément au réseau ferré, leurs routes partant « en étoile » des gares de chemins de fer et convergeant vers elles. Ce principe de fonctionnement avait déjà été esquissé au 19^e siècle « ferroviaire » qui avait réduit les usages de la route et de la traction animale au second rang, et où, justement, la gare était devenue le centre social et économique des localités desservies. Ce fut donc sans surprise que les véhicules à moteur, en remplacement des véhicules hippomobiles, furent dans un premier temps utilisés sur le même modèle. Un changement considérable intervint après la Grande Guerre causé par le « bond technologique » réalisé en peu d'années seulement par les véhicules à moteur. La désorganisation de la situation économique en général et celle du monde ferroviaire en particulier aidant⁸⁹⁰, la période de l'immédiat après-guerre vit une prolifération spectaculaire des usages des véhicules à moteur, privés et publics. Dans ce contexte général, le Ministère des Postes et Télécommunications devint en Tchécoslovaquie l'acteur public principal du transport routier.

1. Les pionniers du transport routier public – le réseau du Ministère des Postes et des Télécommunications (MPTT)

Le MPTT fut chargé du transport routier public par la décision du Conseil du gouvernement du 15 mai 1919 (note n° 7516-19 du 16 mai 1919). La note incitait le MPTT non seulement à rétablir les lignes en service avant la guerre, mais à « élargir le transport routier à des régions économiquement faibles à la place du transport ferroviaire »⁸⁹¹. Le

⁸⁹⁰ L'Europe centrale fut particulièrement touchée par la désorganisation des services ferroviaires à cause du démantèlement de l'Autriche-Hongrie et de la société des *Staatsbahnen*. Le partage des lignes, du matériel roulant et même du personnel devinrent un enjeu majeur des négociations de paix. Ces questions ont été traitées dans la partie consacrée aux chemins de fer.

⁸⁹¹ (« ... rozšířit automobilovou dopravu, zejména do krajů hospodářsky slabších jako náhradu za dopravu železniční. » In : *10 let RČS, op. cit.*, p. 344). Notons par ailleurs que le MPTT (austro-hongrois) aurait émis en 1908 pour la première fois l'hypothèse d'une possible substitution de la desserte ferroviaire par les autobus. En

ministère fut donc dès le mois de mai 1919 sur décision du Conseil des ministres en situation de monopole en ce qui concerne le transport routier *public*. Aussi se lança-t-il dès 1919 dans le rétablissement des anciennes lignes austro-hongroises, puis, l'année suivante dans l'ouverture de lignes nouvelles. Pour la période 1919-1923, il fut en même temps, par la force des choses l'une des rares entreprises de transport routier de passagers tout court⁸⁹². En effet, à la différence du transport ferroviaire, la route était considérée comme un « bien public »⁸⁹³ et le transport de passagers régulier était soumis à l'autorisation (concession). Aucune autre restriction quant à l'usage de la route par d'éventuels entrepreneurs de transport ne fut formulée (transport de marchandises, tourisme). De plus avant la guerre, la procédure de concession était encore relativement simple et on pouvait espérer que cet état continuerait après. Le principal frein à la reprise des activités de transport routier fut la situation économique désastreuse avec ses carences multiples. Le démarrage tardif des entreprises automobiles privées et publiques cacha ainsi pour quelque temps le danger d'une concurrence aux chemins de fer d'autant plus que ceux-ci faisaient l'objet d'une attention particulière de la politique publique de transport avec une vague d'investissements et un plan de nationalisation (cf. le chapitre sur les réseaux ferroviaires). Cette première phase « cachée » du développement du motorisme fut suivie par une seconde phase (1924-1928), cette fois-ci dans un environnement économique prospère, radicalement opposé au précédent. Dans ce contexte la coexistence des deux modes de transport ne posait pas véritablement de problèmes, d'autant plus que le niveau technologique des véhicules à moteur ne brillait pas encore par des performances extraordinaires.

Du point de vu des entreprises de transport, domaines public et privé confondus, et dans le contexte de l'après-guerre, le MPTT devint naturellement le leader du secteur automobile. Comme le montre le tableau suivant, il put mettre à son actif un rapide

référence à *Obzor národohospodárský* č. 13/1908, cf. J. Štemberk, *Podnikání...*, op. cit. p. 28. Le Ministre du Commerce austro-hongrois menait durant la guerre l'enquête auprès des directions postales pour déterminer les besoins en lignes de bus à ouvrir dès la fin du conflit. Pour les « pays tchèques » il y aurait eu environ 200 (!) demandes formulées. (Cf. J. Štemberk, *Podnikání... op. cit.* p. 95).

⁸⁹² Notons par ailleurs le renoncement officiel en 1923 du Ministère des Chemins de fer à ouvrir des lignes d'autobus ou de camions à son compte (In : NL, août 1931, *K otázce dopravního monopolu*).

⁸⁹³ Cf. le terme allemand et l'élargissement sociologique de l'approche des routes : « *öffentlicher Sozialraum Straße* » utilisé par C. M. Merki (*Der holprige Siegeszug... op. cit.* p. 21) en s'appuyant sur l'étude *Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne*, Konstanz, 1997, par Hans-Jürgen Hohm (éd.).

accroissement du service et se féliciter à l'occasion du bilan décennal de la république de « résultats remarquables »⁸⁹⁴.

Tableau n°33 : *Statistiques du transport routier des Postes 1919-1932*

Année	Nombre de lignes d'autobus	Nombre de véhicules	Longueur des lignes en km	Nombre de km parcourus	Nombre de		Marchandises en tonnes	Bilan financier (en mio Kč)
					Personnes	Bagages		
1919		32	267	101 827	87 384	3 555	459	?
1920	36	128	1 043	1 014 042	732 895	42 489	52 894	?
1921		206	1 676	2 435 936	1 791 349	94 510	174 918	-4,11
1922		252	2 165	3 188 618	2 771 511	148 466	186 615	-5,21
1923		303	2 564	3 845 731	3 145 564	152 257	245 933	3,94
1924	117	310	2 571	3 993 369	3 239 533	228 414	307 126	0,95
1925	122	310	2 673	4 802 677	3 724 233	199 749	340 827	-0,84
1926	112	312	2 484	4 323 425	3 523 260	226 473	385 166	-1,10
1927	119	326	2 651	4 457 080	3 826 139	271 579	440 344	-10,43
1928	122	408	2 729	4 963 873	4 420 628	284 544	304 898	-1,76
1929	137	373	3 111	5 354 375	5 064 269	239 810	184 997	-1,20
1930	160	456	3 792	7 204 232	6 163 026	294 794	333 319	0,37
1931	167	444	4 052	8 450 699	6 574 135	332 773	264 460	1,02
1932	172	411	4 330	9 246 430	6 876 557	319 329	184 216	-4,90

Sources : *10 let RČS*, p. 349 (1919-1927) complété par les données de *Stat. Příručka RČS*, volume V, 1934, p. 112 (1928-1932, Données arrondies); pour la colonne « Nombre de lignes »: *Stat. ročenka/příručka RČS* 1928 (p. 205), 1932 (p. 172) et 1934 (p. 112); pour la colonne « Bilan financier », voir J. Štemberk, *Podnikání ... op. cit.*, p. 109.

L'une des premières lignes « rouvertes » après l'arrêt des hostilités fut le 1^{er} mai 1919 celle de Pardubice à Bohdaneč (un spa, situé à une dizaine de kilomètres de la ville de Pardubice). Il s'agit en l'occurrence de la plus ancienne ligne d'autobus publique sur le territoire des « pays tchèques » inauguré dès 1908⁸⁹⁵. Dans sa politique, le MPTT fut fidèle à

⁸⁹⁴ *10 let ...*, *op. cit.* p. 344.

⁸⁹⁵ L'histoire de cette ligne ne commence pas en 1908 lorsque le Ministère austro-hongrois des Postes l'ouvrit au trafic régulier de passagers en tant que ligne « concédée ». En effet, la première initiative revint au propriétaire du spa de Bohdaneč qui aurait utilisé un petit autobus dès 1901 pour relier pendant la saison thermale la gare de Pardubice. Il s'agissait d'une sorte de taxi collectif. Son expérience et, sans doute une bonne fréquentation de la

l'accord conclu avec le Ministère des Chemins de fer qui consistait à ne pas concurrencer les lignes ferrées. Nous avons vu que cette politique ne fut qu'un prolongement d'un *modus vivendi* établi au 19^e siècle, bien que dans un contexte technologique différent. Outre ce fait, en ouvrant des lignes dans des régions enclavées (sans desserte ferroviaire), le MPTT endossa le rôle classique, autrefois réservé aux compagnies de chemins de fer, de « bienfaiteur des populations » tout en incarnant l'idéal républicain du « service public ». Afin de compenser d'éventuels dangers liés à l'exploitation de lignes parfois peu rentables, le MPTT n'hésita pas à recourir à des modes de financement originaux, sollicitant notamment les collectivités territoriales concernées. Le principe proposé en 1919 fut la participation financière des « intéressés » à hauteur de 40% du prix de véhicules et de la mise à disposition d'infrastructures pour son entretien (garages, ateliers)⁸⁹⁶. De nombreuses localités postulèrent dès les premiers mois de l'après-guerre pour obtenir de telles lignes. La demande fut largement supérieure à l'offre et il n'était pas rare que « les intéressés consentirent volontiers à ces sacrifices, en particulier dans les premiers temps après la révolution [comprenez changement de régime] alors qu'il n'y avait pas encore d'initiative privée. »⁸⁹⁷ Ces « Principes généraux pour l'établissement des lignes automobiles étatiques » furent publiés par le Ministère des Postes dans une note du 7 mai 1919⁸⁹⁸. Parfois, le service routier du MPTT joua un rôle clairement politique ou stratégique, comme lorsqu'il s'agit de « conquérir » pour la cause de l'État tchécoslovaque les régions frontalières dans lesquelles

« ligne », avaient contribué à ce que le MPTT la prenne à son compte quelques années plus tard. Comme dans le cas de pratiquement toutes les lignes le service y fut interrompu par la guerre. Il est à remarquer cependant que la municipalité de Bohdaneč avait tenté de le ressusciter pendant la guerre, et ce qui était un fait rare, acheté un autobus et exploité la ligne à ses frais depuis mai 1915. Cf. J. Štemberk, *Podnikání ... op. cit.* p. 153 et 159.

⁸⁹⁶ Le service postal de l'après-guerre s'appuyait en fait sur des principes établis déjà à l'époque austro-hongroise et matérialisés dans un édit du Ministère de Commerce du 30 juin 1906. Il s'agissait d'une part de la participation financière des « intéressés » (particuliers ou entités publiques) incarné par le partage des frais entre l'État (charges liées à l'exploitation et aux équipements mobiles) et les localités (charges liées aux équipements fixes) et d'autre part à l'ajustement du service routier à la géographie et aux horaires des chemins de fer.

⁸⁹⁷ *10 let op. cit.* p. 344 (« *K těmto obětem se interesovaní činitelé ochotně uvolovali zejména v prvých dobách popřevratových, kdy ještě nebylo iniciativy soukromých podnikatelů...* »).

⁸⁹⁸ « *Všeobecné podmínky pro zřizování státních automobilových tratí* » voir en Annexe de la thèse. Source : SokA Praha-Východ, fond Okresní zastupitelstvo Brandýs n. L., k. 193, i. č. 196, publié en annexe n° 6 de la thèse de J. Štemberk, *Podnikání ..., op. cit.*

un référendum sur leur rattachement définitif devait être tenu (régions de Orava et Spiš, en Silésie)⁸⁹⁹.

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la situation changea à partir de 1924 lorsque d'une part l'initiative privée donna progressivement aux localités un espoir nouveau (et des économies budgétaires non-négligeables)⁹⁰⁰ et d'autre part lorsqu'une nouvelle législation obligea le MPTT à reconsidérer sa politique d'ouverture de lignes en la calquant davantage sur des critères de rentabilité économique⁹⁰¹. Ce faisant, il fut très vite confronté au même dilemme que le Ministère des Chemins de fer, conciliant « l'intérêt public » et un raisonnement purement économique. L'historien des transports suit parfois avec étonnement la résurgence régulière de cette problématique au cours des deux derniers siècles, y compris de nos jours. L'ampleur du dilemme du MPTT fut néanmoins bien moindre en comparaison de l'exploitation ferroviaire, la structure du service routier des Postes étant de faible taille⁹⁰². De plus, et c'est déjà l'un des arguments majeurs parlant en faveur du développement rapide du transport routier, les lignes d'autocar avaient l'avantage de pouvoir être facilement et rapidement réorientées, supprimées ou rétablies en fonction des besoins ou des impératifs

⁸⁹⁹ On compte parmi ces lignes « stratégiques » ouvertes à l'occasion des référendums sur le rattachement à la Tchécoslovaquie : Trstená-Podvilk (région d'Orava) ; Podolinec-St. Lubovna (région de Spiš) ; Moravská Ostrava-Těšín et Frýdek-Morávka (région de Těšín). Une autre ligne stratégique alimenta le petit pays de Hlučín (Hlučínsko). Cf. *Autobusová doprava*, LN du 11 décembre 1920.

⁹⁰⁰ V. Ibl, le conseiller ministériel au Mcdf. indique pour l'année 1929 cet état des lieux dans le transport de passagers par autobus en Tchécoslovaquie : 1 981 véhicules déclarés dont 361 en propriété publique (État et les deux compagnies publiques), 85 en propriété des collectivités territoriales et 1 478 (soit 77%) en propriété privée. À la même date il y avait en service 3 420 km de lignes postales, 590 km de ligne des ČSD, 2 340 km de lignes d'autobus privées avec et 5 900 km de lignes privées sans transport de courrier. Il découle de ces statistiques que presque deux tiers des lignes d'autobus étaient assurés par les entrepreneurs privés. Cela correspond à un renversement de tendances par rapport aux premières années de l'après-guerre et démontre la popularité de ce secteur auprès des (petits) entrepreneurs. Cf. V. Ibl, *Poměr autodopravy k dopravě železniční*, première partie : *Soutěž auta se želenicí*, Sbíрка přednášek České spol. národohospodářské, Praha, 1930, cité par J. Štemberk, *Podnikání ...*, op. cit. p. 166. Štemberk estime par ailleurs que les autobus privés avaient transportés en 1932 (soit avant l'entrée en vigueur de la loi 198/1932) environ 59 millions de passagers alors que les autobus « publics » (des Postes et des ČSD) 7,9 millions seulement. Ibid. p. 177.

⁹⁰¹ Voir pour cela la loi n° 404/1922 et l'ordonnance du gouvernement n° 206/1924.

⁹⁰² Le service routier des Postes comptait au 1 janvier 1928 seulement 705 employés par rapport aux quelques 140 000 du Ministère des Chemins de fer. (*10 let ... op. cit.* p. 345).

économiques et cela d'autant plus aisément que les Postes n'étaient pas soumises aux contraintes des procédures de déclarations et de concessions.

Malgré les nombreux avantages représentés par la création d'un réseau automobile des Postes, il n'était pas du tout évident de dégager des bénéfices. Le MPTT dut passer sa période d'apprentissage et d'expérimentation. Organisé en service du Ministère, le transport routier s'était construit depuis la décision du Conseil des ministres de mai 1919 en plusieurs étapes dont la plus importante fut la création du *Spad*, l'Office du transport automobile des Postes (*Správa poštovní automobilové dopravy*), en janvier 1925 en application des lois n° 404/1922 et 296/1924 sur la gestion commerciale des entreprises publiques. L'aboutissement du processus d'autonomisation de ce secteur d'activité fut la création d'une direction indépendante, subordonnée directement au ministre des PTT. En 1927, malgré sa taille relativement faible, le service comprenait une organisation complète et relativement autonome. Ses résultats économiques (bilan financier) posaient cependant toujours plus de problèmes que sa gestion technique. Après quelques années passées dans des locaux provisoires à Prague-Vyšehrad, le MPTT construisit un complexe de bâtiments neufs dans le quartier de Vršovice dans une rue encore sans nom et qu'il dû aménager (paver) à ses frais⁹⁰³. Étant donné que le service automobile postal était entièrement centralisé, les ateliers de Vršovice réparaient toutes les pannes sérieuses sur tous les véhicules à moteur du ministère. Ils étaient même capables de fabriquer sur place des pièces de qualité pratiquement équivalente à celle des constructeurs⁹⁰⁴. L'exploitation financière des lignes tarda en revanche à dégager des bénéfices (cf. le tableau ci-dessus, colonne de droite). Sur l'ensemble de la période passée en tant qu'entreprise de transport de marchandises et de passagers, soit 14 années, le MPTT ne put dégager des bénéfices que quatre fois (deux années manquent faute de données). Le solde de la période se monte à moins 22 430 000 Kč (arrondi). Ce bilan,

⁹⁰³ Aujourd'hui encore la plupart des bâtiments primitifs existent. Ils sont situés dans le 10^e arrondissement de Prague (Vršovice) dans les rues *U Seřadiště 1* et *Na Louži 1*. Les usages actuels se répartissent entre garages privés et usages commerciaux. Ils sont précisément répertoriés dans l'ouvrage sur l'histoire industrielle de Prague : Valchářová V., Beran L., *Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy*, VCPD, Praha, 2005, 280 p., publié également en anglais sous le titre *Industrial Prague, technical buildings and industrial architecture in Prague, A guide*, Czech Technical University in Prague, Prague, 2006, 287 p., ici p. 130.

⁹⁰⁴ Pour une description détaillée des équipements de ces ateliers, cf. A 3/1927, *Autobus v čsl. poštovníctví*, *Rozsáhlé budovy poštovní správy ve Vršovicích* et A 3/1930, Z. Janák, *Poštovní automobilismus*.

négalif du point de vue comptable ne l'était pas totalement du point de vue du service rendu à la fois au public et au MPTT lui-même. Eu égard des fonctions annexes du transport routier (désenclavement des territoires, remplacement des projets ferroviaire, etc.), le bilan global appraît à notre jugement comme raisonnable, voire plutôt positif. De plus, l'année du plus grand déficit (1927) fut celle du remplacement quasi intégral du parc automobile vieillissant. Ainsi, en 1932, lorsque le service automobile des PTT fut transféré définitivement au Ministère des chemins de fer, ce fut un service bien construit avec du matériel roulant et fixe récent, un personnel de qualité et un bilan presque équilibré du point de vue économique et budgétaire.

Le tableau ci-dessus indique également l'accroissement rapide du service routier des Postes depuis 1919 jusqu'à la période charnière des années 1923/1924 où, l'application des lois sur le principe de rentabilité économique obligeant, un palier fut atteint. Afin de mettre en lumière tout le progrès accompli dans ce domaine, il faut rappeler les chiffres de l'avant-guerre, lorsque les Postes austro-hongroises entretenaient sur le territoire des « pays tchèques » 20 lignes d'une longueur totale de 580 km et en Slovaquie 3 lignes sur 63 km, en tout donc 23 lignes pour un total de 643 km sur le territoire tchécoslovaque.

Le tableau ci-dessous permet une comparaison partielle par rapport à la situation de l'avant-guerre, car les données ne sont pas présentées de la même façon. On peut y voir également la part des transporteurs « privés » (environ un tiers). Il s'agissait sans doute de lignes de bus privées qui transportaient en plus du courrier pour le compte des Postes.

Tableau n°34 : Les lignes automobiles en Bohême, en Moravie et en Silésie en 1913

Pays	Lignes automobiles postales							
	D'État				Privées			
	Nombre de lignes	N° de véhicules	Km par an	Passagers	Nombre de lignes	N° de véhicules	Km par an	Passagers
Bohême	2	22	383 631	221 054	2	6	75 202	29 093
Moravie	2	4	77 075	45 676	3	6	149 393	125 257
Silésie	5	7	144 844	75 195	2	2	35 143	7 974
Total	19*	33	605 590	341 925	7	14	259 738	162 324

* Ce chiffre diffère de celui annoncé dans *10 let ...* (qui indique 20 pour le nombre de lignes dans les pays tchèques).

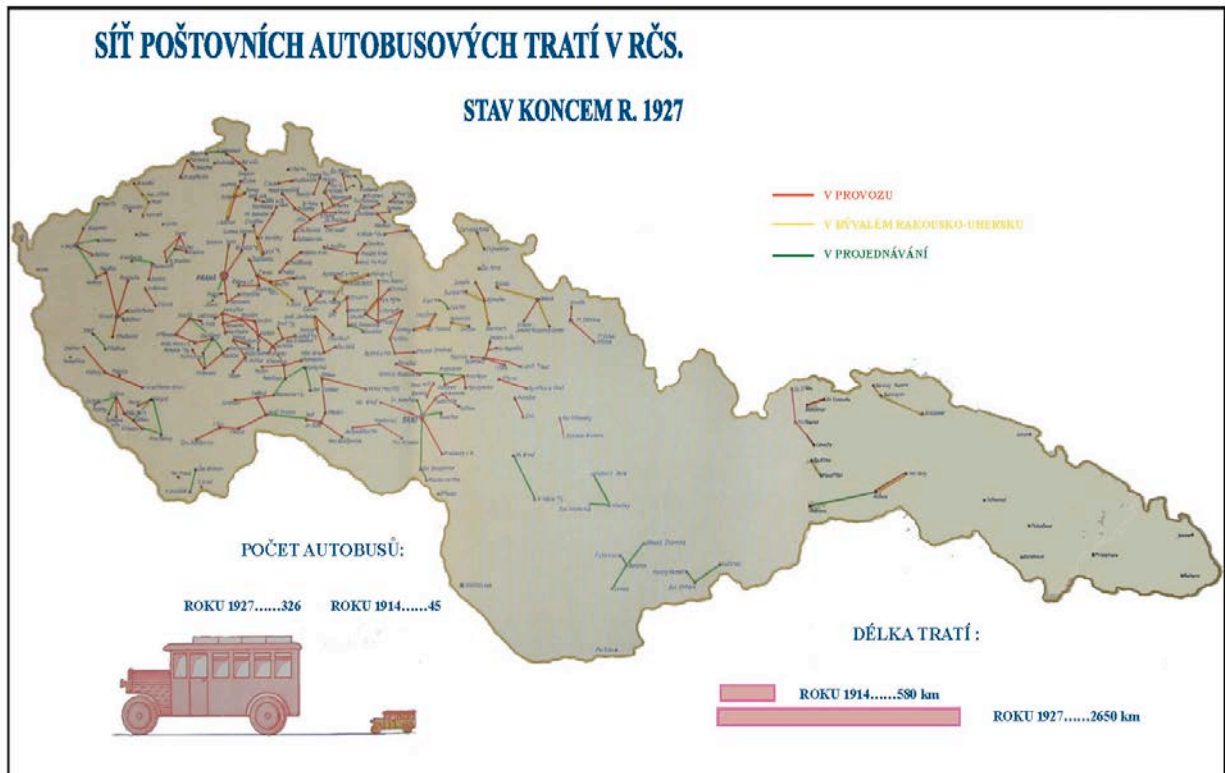
Source : *Stat. příručka*, Volume I. 1920, p. 70 selon *Statistik des Oesterreichischen Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1913* et *Oesterreichisches stat. Handbuch* 1913.

La longueur des lignes de l'avant-guerre fut dépassée dès 1920, puis multipliée par cinq environ pour atteindre en 1927 les 2 651 km pour 119 lignes desservies. Deux détails dans le tableau ci-dessus devraient attirer notre attention. Le premier, c'est l'accroissement d'environ 100 km (seulement) de lignes entre 1924 et 1925 entraînant pourtant une augmentation assez spectaculaire du nombre de voyageurs transportés (+ 500 000) et de kilomètres parcourus (+ 800 000 km) pour un bilan commercial pourtant négatif ! Les raisons de ce résultat mitigé seraient à rechercher dans le détail des lignes, travail hors de nos possibilités. Le second détail concerne les performances en 1927 comparées à celles de 1925. En effet, on constate une nette amélioration du rendement kilométrique, car le nombre total de km parcourus diminue environ de 10% (- 350 000 km) alors que le nombre de passagers (+ 100 000, soit environ + 2,7%) et de marchandises (+ 100 000 t, soit environ + 29,4%) augmente. Au vu de ces chiffres, les perspectives semblaient très bonnes et le MPTT ne cachait pas son enthousiasme. Cet enthousiasme lié en grande partie à la nouveauté de la technologie employée, ne devrait cependant pas nous priver de relativiser les performances du réseau postal motorisé. En effet, en face de ces quelques 312 véhicules à moteur, le MPTT

disposait en 1926 de 4 833 « autres véhicules routiers », c'est-à-dire en majorité des chars de toutes sortes tirés par plus de 2 000 chevaux⁹⁰⁵. Si l'on oppose les 4 323 425 km annuels parcourus par les bus et les camions à moteur des Postes avec les quelques 110 000 km quotidiens des trains entiers de chemins de fer, on apprécie mieux le poids tout relatif de ce nouveau mode de transport. Il s'imposait cependant de plus en plus pour la desserte locale et on comprend aisément pourquoi, en 1927, la motorisation de la totalité des courses postales était envisagée dans les grandes villes. En effet, les facteurs parcouraient environ 20 000 km quotidiens sur les routes par des moyens non-motorisés. Ce chiffre représente, calculé à l'année, environ 6 000 000 de km, soit environ à peine un tiers de plus que la performance du transport routier du moment. Ce calcul ne doit nous servir qu'à titre indicatif, pour nous éclairer sur le potentiel d'augmentation du rendement et d'amélioration de service qu'aucun ingénieur des Postes ne pouvait feindre d'ignorer.

⁹⁰⁵ Ces données proviennent de : *Statistická příručka RČS*, volume II, Prague, 1928, p. 204.

Carte n°36 : « Le réseau de lignes d'autobus postales en Tchécoslovaquie (état fin 1927) »
 (Sít' poštovních autobusových tratí v RČS (stav koncem roku 1927))



Légende :

Trait rouge = en service ; trait jaune = en service dans l'ancien empire austro-hongrois ; trait vert = en cours de négociation

Počet autobusů = Nombre d'autobus ; En 1927 = 326 ; en 1914 = 45

Délka tratí = Longueur des lignes ; En 1927 = 2 650 km ; en 1914 = 580

Source : *Deset let RČS, op. cit., p. 344.* La même carte fut reprise en 1930 par le magazine *Auto* pour donner l'état du réseau en 1928 (In : *Auto* 3/1930).

La répartition des lignes montre un déséquilibre absolu entre les pays tchèques d'une part et la partie est du pays d'autre part. En Slovaquie, il y avait, en 1927, exactement le même nombre de lignes qu'en 1914, c'est-à-dire trois (dont une reprise à l'identique). En revanche dans les pays tchèques, où il y avait eu 20 lignes avant la guerre (29 villes interconnectées visibles sur la carte), il y a désormais une bonne centaine avec l'émergence de

véritables petits réseaux péri-urbains et régionaux⁹⁰⁶. Dans l'ensemble, la répartition des lignes est assez homogène sur l'ensemble de la Bohême avec toutefois quelques « blancs » dans l'ouest, et de la Moravie. Deux « sous-régions » peuvent se prévaloir d'une desserte exceptionnelle, le grand centre de la Bohême et le nord. Cette situation s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs favorables. D'une part, le « centre-sud » était sous-équipé en infrastructures ferroviaires, le car venant donc compenser le manque d'accessibilité. D'autre part, Prague, la capitale, dynamisait l'ensemble de la région centre en exerçant un attrait grandissant sur des contrées de plus en plus éloignées. Ces deux régions présentaient également une forte concentration de la population et un grand dynamisme économique, justifiant par là même, l'implantation de nouvelles infrastructures de transport. La richesse de ces régions leur permettait également de nourrir un cercle vertueux : en améliorant à un rythme plus soutenu leur réseau routier elles facilitaient en retour l'implantation des lignes d'autobus, privées ou publiques, facilitaient le mouvement des populations et dynamisaient la vie économique... Par ailleurs, les travaux routiers et les projets de lignes du MPTT allaient souvent de pair, les investissements dans les uns (co-)justifiant les projets des autres.

On remarquera cependant qu'en principe tous ces « mini-réseaux » restaient séparés les uns des autres et cela malgré une proximité évidente de leurs « terminus ». Cela tient à deux raisons : d'une part au cloisonnement régional des concessions, qui s'organisaient en fonction de « rayons » géographiquement déterminés (« rayonnage » des concessions⁹⁰⁷) ; d'autre part à l'accord du MPTT avec l'administration ferroviaire, faisant logiquement des grandes gares les centres naturels de chacun de ces petits réseaux. Il faut garder à l'esprit que le transport du courrier à longue distance était assuré uniquement par le rail. Le centre postal récupérait à la gare le courrier entrant et l'acheminait par la suite dans son rayon d'action par la route (l'automobile ou non), mais seulement sur des parcours que le réseau ferroviaire ne desservait pas. On remplaçait en quelque sorte la charrette (ou la diligence) tirée par les chevaux par un autobus. Pour accroître la rentabilité de ce service, on faisait converger les

⁹⁰⁶ J. Štemberk indique à partir de *l'Indicateur des chemins de fer, des postes et de la navigation à vapeur (Úřední jízdní řád železniční, poštovní a paroplavební RČS)* des années 1926, 1930 et 1932 : 125 lignes d'autobus dans les pays tchèques en 1926, 138 en 1930 et 174 en 1932 (In : J. Štemberk, *Podnikání ..., op. cit.*, pp. 110). Ces chiffres diffèrent légèrement de celles indiqués dans le tableau ci-dessous.

⁹⁰⁷ Théoriquement, le MPTT (de même que le Ministère des Chemins de fer) n'était pas soumis au rayonnage, obligatoire pour les concessionnaires privés. Ce principe était cependant généralement admis et entré dans les mœurs.

besoins internes des Postes, l'acheminement du courrier et le transport du matériel de téléphonie et de télégraphie (non comptabilisé dans le bilan financier), tout en acceptant, « en complément de revenu » en quelque sorte, des voyageurs.

Globalement la géographie du développement des lignes de bus (publiques) contrastait avec celle des nouvelles lignes de chemins de fer qui se concentraient depuis 1918 pour 90% en Slovaquie, en Russie subcarpathique ou à la frontière entre la Moravie et la Slovaquie. Était-ce une sorte de compensation pour les pays tchèques où était-ce dû tout simplement au dynamisme économique et aux échanges qui y étaient liés ? L'avance économique considérable que l'on prête traditionnellement aux pays tchèques trouverait là, si besoin était, un reflet. En effet, il est très probable que le MPTT suivait dans la mesure du possible l'application des « principes commerciaux » édictés par la loi n° 404/1922 l'obligeant à être rentable dans les projets et dans la gestion de son service routier. Logiquement donc, le ministère privilégiait les lignes dans des régions où un minimum de rentabilité était assuré.

À ce propos, on remarque plus particulièrement l'absence totale de lignes automobiles autour de Bratislava, la capitale slovaque, alors que Prague, Brno et même Plzeň, soit les villes les plus importantes des pays tchèques, avaient leurs petits réseaux.

La décennie du monopole public du transport routier du MPTT permit en quelque sorte l'expérimentation des véhicules (taille et équipement), des routes (types de revêtement, signalisation) et des modes d'organisation (direction autonome) employés. Elle démontra, bien que relativement tardivement⁹⁰⁸, non seulement la faisabilité technique et organisationnelle, mais aussi la possible rentabilité économique du transport routier de masse. Cette raison, combinée à d'autres (nombre insuffisant de lignes, le développement du secteur privé, les progrès de la technologie automobile) avait alors suscité l'émergence dans le domaine public d'un nouvel acteur, « concurrent », en la personne (morale) du Ministère des Chemins de fer.

⁹⁰⁸ Comme nous l'avons vu ce service était globalement passif ou seulement peu rentable dans le contexte économique pourtant relativement favorable des années 1920. Là aussi, la lourdeur d'un appareil étatique bien que « jeune » (dans sa partie automobile) ne pouvait concurrencer le dynamisme et la souplesse des petits entrepreneurs.

2. L'émergence du « Léviathan » Ministère des Chemins de fer comme nouvel acteur du transport routier public

La question de l'implication du Mcdf. dans le domaine du transport routier avait déjà une brève histoire. Elle datait en effet des projets économiques élaborés au cours de la Grande Guerre par les futurs « meneurs » politico-économiques. À l'époque, il était prévu d'organiser tous les transports dans un seul grand ministère⁹⁰⁹. Lorsque ce projet échoua, il fut néanmoins question dès 1923 de transférer la section automobile du MPTT au sein du Mcdf. La raison en était que le Ministère des Postes faisait face à « une série de grands investissements dans le domaine des postes et des télécommunications »⁹¹⁰. Le MPTT offrait alors de son plein gré le transport automobile « en cadeau » pour éviter d'éparpiller ses ressources. L'offre du MPTT ne fut point acceptée à cette date, ni quatre années plus tard lorsqu'en 1927 pourtant le Mcdf. commença à envisager l'ouverture de ses propres lignes de bus et de camion⁹¹¹. Après ce second refus de transfert, la porte entre les deux ministères resta entrouverte. Les concertations d'une part sur l'ouverture de lignes nouvelles, d'autre part sur l'autorisation ou non des nouvelles concessions privées firent cheminer l'idée de fusion et en considérer les modalités. Enfin la période 1930-1932 fut occupée par des négociations des modalités de fusion qui fut sans cesse repoussé à cause, d'une part, des difficultés organisationnelles (p. e. sur le statut et le transfert des employés, la reprise des engagements du MPTT par le Mcdf., le

⁹⁰⁹ À propos de la création d'un Ministère des Transports, voir ailleurs.

⁹¹⁰ *AutokluB*, n° 1/1933, Dr. F. Vážný, *Změna v organizaci st. automob. provozu*. Ces investissements concernaient la création d'un réseau de téléphone et de télégraphe national (nouveaux nœuds de communications), le lancement de la radio *Radiojournal* et un vaste programme de construction de bureaux de poste. Un condensé des travaux est présenté dans la communication de I. Jakubec et J. Oliva « *State interventionism in Czechoslovakia in the field of post and telecommunications (1918-1938)* », présentée à l'occasion de la 3^e conférence de *Tensions of Europe* à Rotterdam (du 7 au 10 juin 2007) dans le cadre du panel sur « *State power in Interwar Europe: Regulating Post and Telecommunications* » (Session 15).

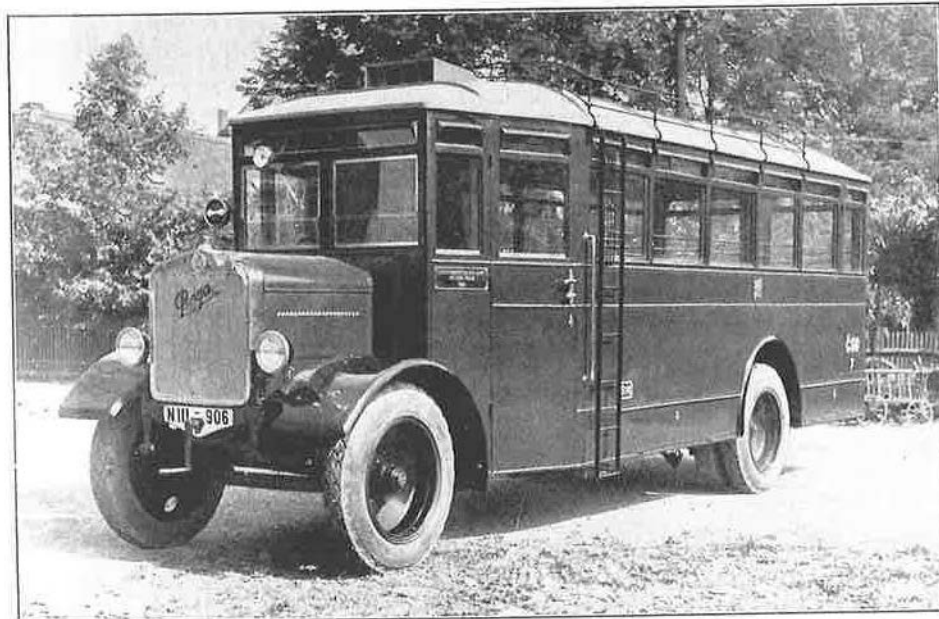
⁹¹¹ À cette date également, on débattait de la création de la compagnie « JAS » qui mélangeait intérêts privés et publics avec la participation financière du MPTT et du Mcdf. Selon J. Štemberk, le MPTT consentait à contre-cœur à ce projet et uniquement sous la condition de rachat de ses parts par le Mcdf. si celui-ci devait dans l'avenir regrouper en son sein tout le roulage public (sur la compagnie « JAS » cf. *infra*).

montant du défraiement pour le transport postal routier, etc.⁹¹²), et d'autre part de la préparation d'une future loi réglementant le transport routier (la loi n° 198/1932 sur « le transport par véhicules à moteur »). Au moment du vote, cette loi prévoyait par ailleurs déjà, dans le paragraphe 79, le transfert de la totalité des compétences en matière du transport routier vers le Mcdf. En attendant, les autres articles de la loi désignaient comme concernés au même titre les deux ministères à la fois.

Ces péripéties de parcours montrent bien le changement des mentalités des hauts responsables du secteur ferroviaire qui devaient ouvrir le monde des cheminots à une nouvelle corporation, celle des transporteurs routiers. Cette évolution n'allait pas de soi. On pourrait par exemple interpréter la volonté d'imposer le système de « rayonnage » du transport automobile et le geste d'ouverture apparente du Mcdf. envers les sociétés de transport routier privées pour négocier des accords locaux comme un moyen de limiter et de contrôler le transport routier en le réduisant de façon définitive au rôle d'auxiliaire du chemin de fer tout simplement pour que ce dernier reste « le » mode de transport par excellence.

⁹¹² La phase de transition est décrite en détail dans la thèse de J. Štemberk, *op. cit.*, pp. 113-117. L'impression que l'on acquiert à la lecture de ces pages donne à penser que les négociations étaient longues et difficiles ce qui peut paraître d'autant plus surprenant que les deux acteurs étaient habitués depuis longtemps à coopérer et conscients dès le début de la situation intenable de co-existence de deux entreprises publiques sur un même secteur concurrentiel. Apparemment, la plus grande difficulté consistait à établir le calendrier de transition acceptable aux deux parties, car quand p. e. le MPTT avait investi dans le renouvellement de son matériel roulant et dans la construction de ses nouveaux garages, il était dans une phase dynamique où il lui était difficile d'envisager la cession de ces activités. En revanche, quand les choses allaient mal (notamment au moment des années de déficits), ce fut au tour du Mcdf. de ne pas vouloir s'encombrer d'une nouvelle charge...

Illustration n°12 : L'autobus routier des ČSD Praga, fabricant ČKD Prague-Libeň



SILNIČNÍ ČSD AUTOBUS »PRAGA«.
(Českomoravská-Kolben-Daněk v Praze-Libeň.)

Source : *10 let RČS, op. cit.*, Volume II, p. 463.

a) La période de concurrence public/public – quatre années d’ambiguïtés

Entre 1928 et 1932 le Mcdf. se retrouva donc face à une situation inconfortable chargée d’une double ambiguïté. D’une part, en théorie du moins, deux entreprises publiques coexistaient et donc se « concurrençaient » dans le domaine du transport routier de passagers et de marchandises. En réalité, cette ambiguïté reposait davantage sur la forme que sur le fond. En effet, les deux ministères avaient l’habitude de se concerter et il était hors de question que des lignes parallèles soient ouvertes. Aux yeux du public cependant la situation semblait se compliquer avec l’apparition d’une nouvelle entreprise de transport automobile de grande envergure. La confusion pouvait effectivement s’accroître lorsque certaines villes, comme Prague, proposaient une multitude de lignes de bus à des destinations différentes et il fallait que l’usager sache où trouver les informations nécessaires quant aux horaires proposés et aux lieux desservis. Il fallait aussi que le client fasse preuve d’une certaine gymnastique d’esprit pour ne pas s’étonner de trouver dans la même phrase ce qui lui avait été jusqu’alors

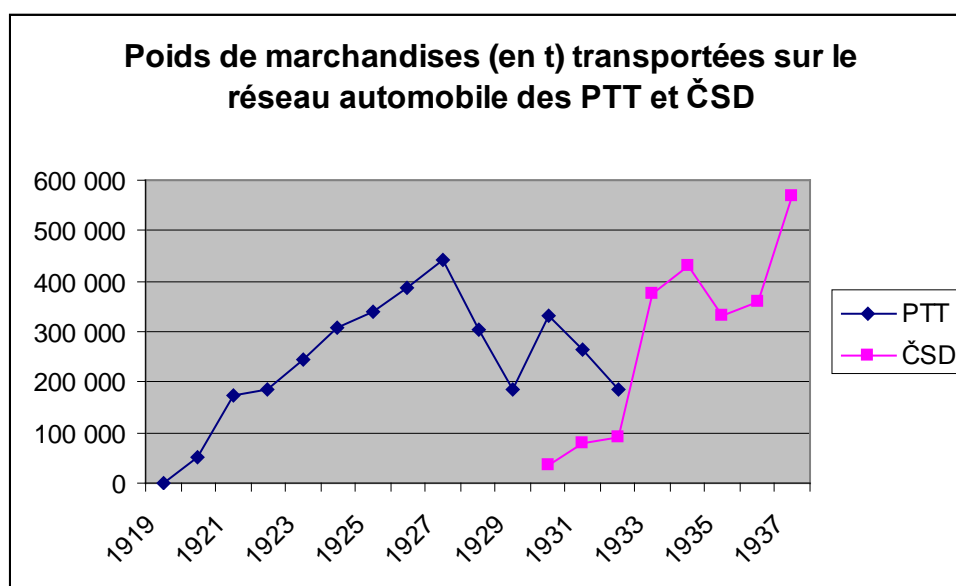
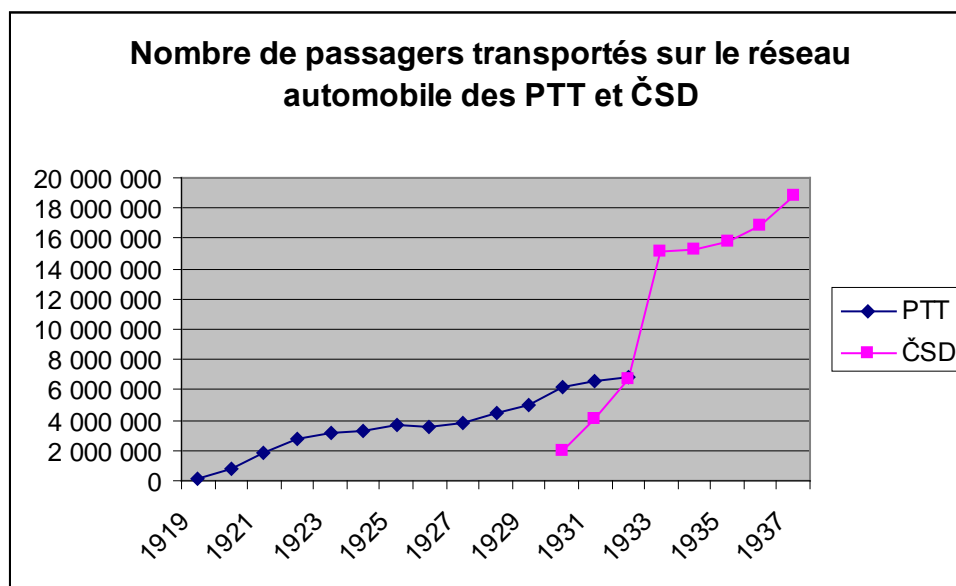
présenté dans les discours comme modes de transport incompatibles, à savoir le « transport automobile de la Compagnie nationale des *chemins de fer* ». Il pouvait se demander comment la compagnie souhaitait rapprocher ces « contraires », les concilier afin de proposer un service de qualité et enfin où elle allait puiser le savoir-faire technique et organisationnel nécessaire. Pour toutes ces raisons, le sujet se prêtait facilement à la polémique sur le gaspillage de l'argent public, la volonté d'imposer un monopole de transport, celle d'étouffer l'automobilisme, etc.

D'autre part en revanche, l'ouverture du service automobile posait de réels problèmes au monde des cheminots. En effet, le Ministère des Chemins de fer devait ouvrir *en son sein* un service considéré à tort ou à raison comme « concurrentiel ». Il s'agissait d'une double révolution : accepter le nouveau mode de transport en lui reconnaissant un rôle socio-économique important *et* être contraint par la force de la concurrence privée à l'adopter soi-même. On comprend aisément que le ministère y alla à reculons et que de nombreux agents virent d'un mauvais œil la tournure que prenaient les événements. Si on ajoute à toutes ces considérations une période « d'apprentissage » nécessaire, on dispose sans aucun doute d'un argument supplémentaire pour expliquer la longue période de transition qui se termina en 1932 par la fusion des services automobiles étatiques en une seule entreprise, en l'occurrence l'Office automobile central des ČSD (*Ústřední správa automobilní dopravy ČSD*)⁹¹³.

Les tableaux ci-dessous illustrent parfaitement les modifications dans la répartition des transports publics sur routes à partir de l'entrée en jeu du second acteur, du Ministère des Chemins de fer. Entre 1929 et 1932, le nombre de passagers continua à croître de façon significative sur les deux réseaux, MPTT et Mcdf. Le secteur « marchandises » en revanche connut après la croissance progressive des années 1920 de fortes irrégularités tout en stagnant globalement sur le niveau de 1927 sur l'ensemble du réseau étatique jusqu'en 1937.

⁹¹³ Une chronologie similaire concernant la création par les compagnies de chemins de fer de leurs propres services routiers peut être observée en France. En effet, chacune des six grandes compagnies françaises se dota entre 1928 et 1931 d'une filiale automobile. Cf. N. Neiertz, *La Coordination des transports en France ...*, *op. cit.*, p. 41.

Graphiques n° 12 et 13 : Passagers et marchandises transportés sur le réseau automobile des ČSD et PTT 1919-1937



Sources : *10 let RČS*, p. 349 ; *Stat. Příručka/Ročenka RČS*, 1934, p. 112 et 117 ; 1936 p. 108 ; 1938 p. 118 (Données arrondies).

Le Ministère des Chemins de fer, soucieux de préserver son monopole sur le transport de marchandises, se concentra dans un premier temps sur ce secteur économique en ouvrant un certain nombre de « lignes » régulières dans des agglomérations⁹¹⁴, alors que le MPTT se

⁹¹⁴ L'annuaire statistique indique pour l'année 1932 un transport régulier de marchandises dans ces villes : Praha, Chomutov, Kralupy, Pardubice, Ústí n. Labem, Česká Lípa, Liberec, K. Vary, Turnov, Jablonec, Plzeň, Brno,

retirait progressivement. Ce mouvement allait de pair avec la modification du parc automobile du MPTT qui avait restreint le nombre de camions (79 en 1927, 42 en 1928, 46 en 1929 et 52 en 1930), alors que le nombre de « grands » autobus se maintenait (respectivement : 221, 262, 214, 263) et le nombre de « petits » explosait (respectivement 22, 74, 98, 118)⁹¹⁵. Cette évolution s'accompagnait d'un accroissement du nombre de lignes « voyageurs » du MPTT, passant de 119 en 1927 à 160 en 1930, puis à 172 en 1932. L'année 1932 alors que les résultats commerciaux étaient à leur apogée, fut aussi la dernière qui vit rouler sur les routes tchécoslovaques les autobus aux couleurs du MPTT.

b) Le transfert définitif du service routier des PTT au profit du Mcdf. (1932)

La fusion des deux entreprises de transport routier public (en réalité des « départements » automobiles de chaque entreprise – le « Spad » de la Poste tchécoslovaque⁹¹⁶ et le « Transport automobile des ČSD » de la Compagnie nationale des chemins de fer) fut une réussite sur le plan organisationnel menée à terme par le nouveau ministre issu lui-même des rangs des employés ministériels, l'ingénieur Hůla⁹¹⁷. Il créa à cette occasion une nouvelle section

Bratislava, Žilina, Zvolen, Kremnica, Trenč. Teplice, Král'ova Lehota, Spišská Nová Ves (In : *Stat. ročenka*, 1934, p. 117). Il s'agissait en réalité de livraisons, soit « de porte à porte » soit de et à partir de la gare. Les ČSD avaient même tenté en 1932 de lancer leur propre service d'expédition, « *Zasílatelství ČSD* ». La tentative avait échoué pour des raisons organisationnelles et tarifaires, mais elle devait déboucher le 18 février 1934 sur la création de SPEDRA. Il s'agissait d'une coopérative d'entrepreneurs routiers (au nombre 314) qui s'était engagée à assurer la livraison à partir et vers la gare dans environ 250 villes et villages, dans des rayons variables, pouvant atteindre des dizaines de kilomètres. Pour plus de détails cf. Jakubec I., *Vývoj československých a německých drah 1929-1937*, Praha, Univ. Karlova, 1991, 158 p., p. 75.

⁹¹⁵ Ces données qualitatives proviennent de *Statistická příručka RČS*, volume IV, 1932, p. 184. On y apprend aussi qu'un certain nombre d'autobus retiré du service « voyageurs » est transformé dans les ateliers du MPTT en camions et loué ou vendu à des particuliers.

⁹¹⁶ *Správa poštovní automobil. dopravy v Praze, Spad* (L'Office du transport automobile postal) créé par le décret du MPTT du 21 janvier 1925 en accord avec les normes sur les entreprises publiques fixées par la loi n°. 404-1922 et l'ordonnance gouvernementale n° 206-1924.

⁹¹⁷ Hůla fut ministre des Chemins de fer très peu de temps seulement, entre le 9 avril et le 29 septembre 1932. Nous avons présenté ce personnage dans le chapitre sur les chemins de fer. Il fut nommé à ce poste sur la base de

administrative, l'*Office central du service automobile*⁹¹⁸ à la tête de laquelle il nomma l'ing. Vladimír Ibl, qui fut auparavant son supérieur hiérarchique⁹¹⁹. Le ministre Hůla consacra durant son bref mandat une énergie particulière à cette petite révolution modale interne. En effet, deux conférences répercutées par la Presse furent consacrées spécifiquement à cette « extension du réseau ferré sur les routes »⁹²⁰.

Le service routier des ČSD dut intégrer d'un coup le service routier postal qui lui était supérieur en taille et en équipements. Ibl eut heureusement déjà une expérience dans le domaine, certes courte mais très intense, car le département automobile des ČSD connut depuis sa création une croissance quasiment exponentielle (voir le tableau et les graphiques ci-dessous). Le démarrage des activités automobiles du Ministère des Chemins de fer fut tardif, mais alors déterminé et efficace : à partir du moment où la décision était prise de se lancer dans le transport routier, l'existence de l'autre acteur public, le MPTT n'était plus tolérée. Après une brève phase de rôdage de quelques mois, le ministère doublait tous les ans le nombre de ses lignes jusqu'à atteindre un plafond après l'absorption du département automobile du MPTT en 1933. Après cette année-là, la courbe de croissance connut logiquement un net ralentissement.

son projet de réforme des ČSD publié en août 1931 sous la forme d'un « mémoire » (Le « Mémoire au gouvernement tchécoslovaque sur la crise des chemins de fer tchécoslovaques et ses solutions »/*Memorandum čsl. vládě o krizi čsl. státních železnic a jejím řešení*). La construction d'un service automobile efficace faisait partie du catalogue des réformes bien que, comme le montre sa longue histoire, Hůla ne fut pas à l'origine de l'idée.

⁹¹⁸ Office automobile central = *Ústřední správa automobilové dopravy, Zentralverwaltung für den Automobildienst*

⁹¹⁹ En effet Ibl était préposé de la Section des transports (n° VI) et de la Commission permanente de l'entreprise ČSD, alors que Hůla n'était « que » préposé au département des affaires financières et générales de la VIe section.

⁹²⁰ Cf. Dr. V. Magová, *Hůla, technický myslitel...*, op. cit., p. 24-26. Ces conférences eurent lieu le 13 juin et le 4 juillet 1932 traitant respectivement de la réorganisation du système d'acquisition des marchandises et de la coopération logistique rail-route.

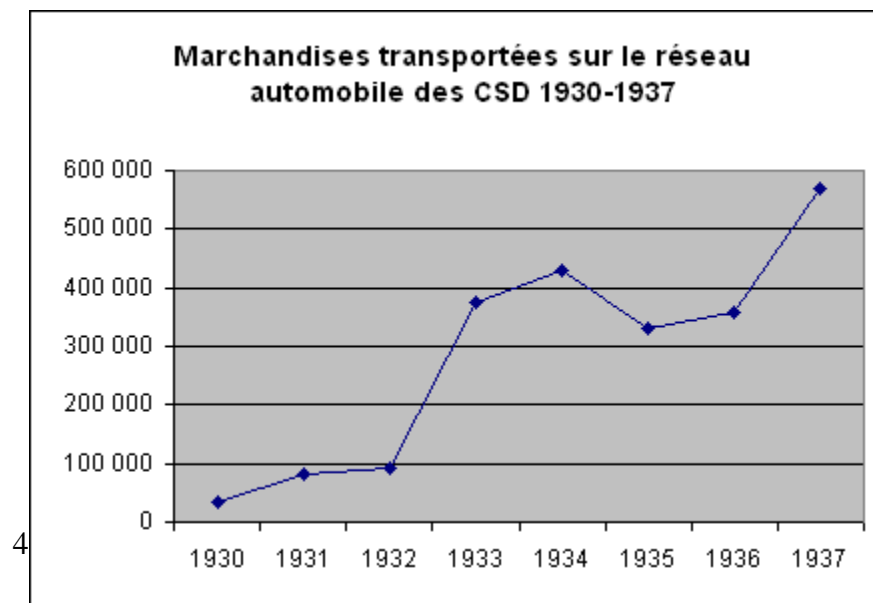
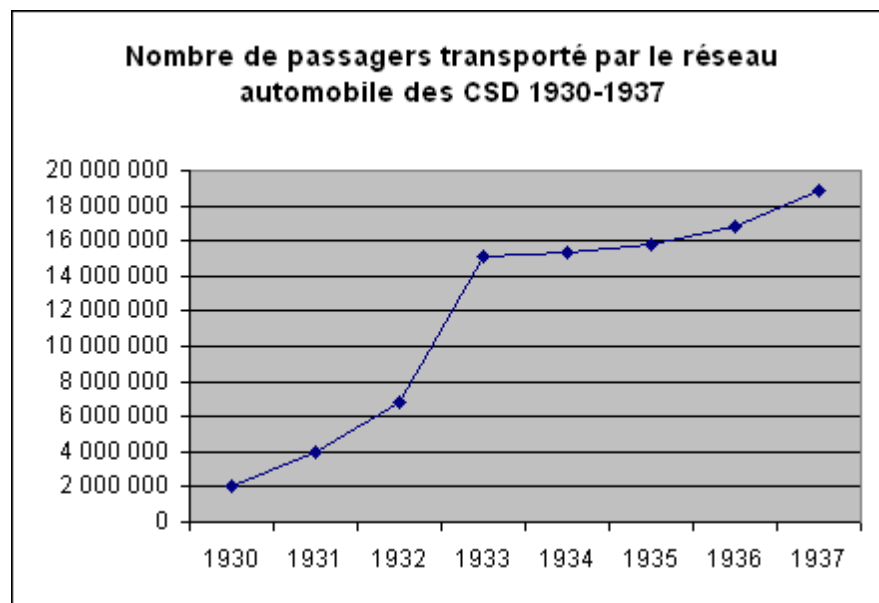
Tableau n°35 : Transport routier des ČSD, 1930-1937

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Transport de personnes								
Nombre de lignes	39	74	133	287	286	298	273	
Longueur de lignes (en km)	1 158	2 333	4 043	7 818	7 702	8 066	8 010	
Nombre d'autocars	73	158	273	637	672	720	671	
Km parcourus	2 549 648	4 953 068	8 712 527	18 964 163	18 189 910	18 654 422	18 026 529	
Personnes	1 991 875	4 028 268	6 771 226	15 120 017	15 288 825	15 745 779	16 815 033	18 877 083
Bagages	19 125	33 664	60 161	395 489	367 896	512 725	*	
Transport de marchandises								
Nombre de camions	20	35	115	206	227	182	181	
Marchandises (en t)	35 661	80 671	92 127	375 301	428 427	331 294	358 355	567 798

* N'a pas été compté

Source : *Statistická příručka/ročenka* 1934, 1936, 1938

Graphiques n°14 et 15 : Passagers et marchandises transportés par le réseau automobile des ČSD entre 1930 et 1937



L'une des raisons du ralentissement des activités automobiles des ČSD fut leur faible rentabilité⁹²¹. En effet après quelques résultats prometteurs des débuts, l'entreprise ne réussit plus après 1931 à générer des bénéfices et demeura, comme le montre le tableau ci-dessous, régulièrement dans le « rouge ».

Tableau n°36 : Bilan financier du transport routier des ČSD 1929-1936 (en Kč)

1929	+ 78 330,44	1930	+ 98 388,72
1931	+ 2 418 614,74	1932	- 4 627 919,71
1933	- 31 516 738,85*	1934	- 29 741 566,33
1935	- 28 498 250,56	1936	- 25 150 644,07

*Dont transport des ČSD 17 227 151,21 Kč et ancien transport des PTT 14 289 587,64 Kč

Sources : J. Štemberk, *Podnikání ... op. cit.* p. 129 (pour les années 1929-1932) et I. Jakubec, *Vývoj ..., op. cit.*, p. 74, selon *Výroční zprávy podniku ČSD za rok 1933-1936* (pour ces années-là)⁹²².

Cette évolution « négative » serait due d'une part à une politique d'acquisition et de renouvellement du matériel roulant un peu trop généreuse et d'autre part aux effets de l'évolution des prix et de la taxation du secteur routier. Certaines mauvaises langues remarquaient également que le Ministère des Chemins de fer appliquait la même – mauvaise – politique qu'en matière ferroviaire où il était régulièrement confronté à des pertes financières, parfois gigantesques (cf. le chapitre sur les réseaux ferroviaires). Malgré ces pertes régulières, le service routier des ČSD remplissait toutes les autres fonctions « économiques » et politiques attendues, notamment celle d'être une composante dans la lutte contre la concurrence privée⁹²³ et entraînait pleinement dans la stratégie globale de l'entreprise ČSD, théorisée en partie justement par l'ingénieur Ibl.

⁹²¹ Selon J. Štemberk il n'y aurait pas eu un accord au sein du Mcdf. « si la concentration du transport automobile public [au profit des ČSD] avait été avantageuse ou non pour les ČSD. » In : J. Štemberk, *Podnikání ... op. cit.*, p. 127.

⁹²² Notons un léger écart des deux sources pour 1933 Štemberk indique - 31 916 738,85.

⁹²³ Les lignes entraient dans quatre catégories distinctes et remplissaient autant de fonctions : lignes « convergentes » (*přívodní*) qui drainaient le territoire vers les gares ; « lignes-raccourcis » (*zkratky*) qui reliaient des gares situées sur des lignes de chemins de fer différentes ; lignes « anti-concurrentielles » (*anti konkurenční*) qui étaient orientées ouvertement contre la concurrence d'autres transporteurs et lignes « de substitution » au service ferroviaire déficitaire (fermeture de lignes). Il est clair que du point de vue économique, les lignes « anti-

c) Les rapports du transport routier et ferroviaire selon l'ingénieur V. Ibl

Nous profitons de cette occasion pour ouvrir une parenthèse consacrée à ce haut fonctionnaire du Ministère des Chemins de fer qui marqua par sa présence et ses nombreuses compétences non seulement le monde cheminot. En effet, Ibl s'était distingué au cours de l'entre-deux-guerres par une activité de publication très fructueuse. Il y analysait la situation des chemins de fer tchécoslovaques et étrangers avec souvent une attention particulière accordée aux relations avec l'automobilisme. Par ailleurs, il formula une série de critiques dirigées contre le développement incontrôlé des usages de l'automobile et en faveur d'un « juste partage des tâches » entre les secteurs ferroviaire et automobile. Son analyse connut avec le temps quelques modifications non négligeables. Il considérait en 1927 que « Vu la situation aujourd'hui l'automobile ne représente pas véritablement une concurrence au transport ferroviaire »⁹²⁴ tant les caractéristiques entre les deux modes de transport divergeaient. Pour lui, le transport ferroviaire se caractérisait par sa « massiveté et sa popularité » (dans le sens des usages populaires massifs) sur de courtes distances pour le transport de passagers (environ 30 km), plus longues pour celui des marchandises (environ 120 km) ; le transport automobile en revanche par le « transport de qualité de personnes sur de grandes distances avec une grande vitesse ». Cette analyse appelle quelques observations : Premièrement Ibl associait apparemment toujours le véhicule à moteur à un bien de luxe et de prestige inaccessible aux classes populaires ni dans le présent ni dans un avenir proche. Il « oubliait » par ailleurs d'intégrer dans son analyse l'autobus dont le prix de transport s'avérait déjà compétitif par rapport au rail. Deuxièmement il commit l'erreur de conclure à partir de l'observation du comportement des élites déjà usagères des voitures au présent à un comportement de masses à l'avenir. Cet avenir devait montrer que le passager moyen

concurrentielles » étaient les moins rentables. Selon J. Štemberk, il y aurait eu en 1935 sur un total de 301 lignes d'autobus en service : 98 lignes « convergentes », 92 « raccourcis », 57 « de substitution » et 68 « anti-concurrentielles » (les 16 lignes restantes devaient être supprimées). Cela représentait quand même 19,3%, soit presque un cinquième du total !

⁹²⁴ Ing. V. Ibl, *Automobil a železnice*, HP 21/1927.

d'autobus ne ferait que de très courts trajets, bien moindres que ceux parcourus en train⁹²⁵. L'autobus s'affirmerait alors comme un moyen de transport privilégié de proximité et populaire. Troisièmement, il omit complètement de prendre en compte la valeur de biens à transporter et les autres avantages des véhicules à moteur qui feront pencher la balance des transports en leur faveur. Il conclut son article en disant que « le transport automobile et le transport ferroviaire se complètent idéalement et ils ont une place côte-à-côte aujourd'hui et dans un avenir éloigné lorsqu'on comprend correctement le rôle de chacun d'eux... »⁹²⁶. La faiblesse principale de cette conclusion peut-être un peu naïve réside dans le « lorsqu'on comprend correctement »...

Étant donné que sa prévision s'avéra erronée, il modifia rapidement son attitude un peu trop pacifiste à l'égard de l'automobilisme en y intégrant une dimension plus autoritaire d'un père de famille qui constate une évolution anarchique de son ménage et décide d'y remédier pour aider ses membres à comprendre « correctement » le « rôle » qui leur est assigné. Pendant les années de crise économique, il intensifia ses contacts avec le public par le biais de conférences dont on trouve l'écho dans la presse spécialisée⁹²⁷ ou grand public⁹²⁸. Parmi ces conférences remarquées, citons une série de trois, données à Prague au sein de la Société économique tchèque (*České společnost národohospodářská*) au sujet des « Rapport du transport routier et ferroviaire » (*Poměr autodopravy k dopravě železniční*). La série commença le 10 novembre 1930 et se poursuivit le 11 mai 1931 par deux conférences présentées en solo⁹²⁹. Devant l'accueil favorable reçu par le public, ces conférences furent

⁹²⁵ J. Štemberk avance le chiffre de 1,2 km par personne pour le réseau des ČSD en 1934. In : Štemberk, *Podnikání ...*, op. cit., p. 128.

⁹²⁶ Ing. V. Ibl, *Automobil a železnice*, HP 21/1927, op. cit. (« *Automobilová doprava a doprava železniční se při správném chápání vlastního úkolu každého z těchto dopravních prostředků navzájem vhodně doplňují a mají místo vedle sebe dnes i do vzdálenější budoucnosti....* »).

⁹²⁷ P. e. la revue *Doprava* n° 5/1931.

⁹²⁸ P. e. les journaux *Národní Politika* (NP, 1^{er} janvier 1930, *Bilance a úkoly naší dopravní politiky*) ; *Prager Presse* (PP du 24 juillet 1932, *Schienen und Strassen, das Automobilprogramm der Eisenbahn*), *Národní Listy* (NL, du 26 octobre 1934, *Železnice o stížnostech na zákon o automobilové dopravě*), etc.

⁹²⁹ Ces deux conférences furent publiées par la Société dans sa bibliothèque scientifique sous les numéros II et XVI de la période 1930/1931.

complétées le 7 décembre 1931 par un panel avec plusieurs intervenants auquel Ibl fut invité comme expert-commentateur⁹³⁰.

La thèse défendue par Ibl au début des années 1930 – et son point de vue est tout à fait représentatif du monde des fonctionnaires du Ministère des Chemins de fer – pourrait se résumer ainsi : L’automobilisme avait atteint un développement tel qu’il joue désormais un rôle de concurrent pour le transport ferroviaire. Cet état de fait a contribué à une « crise de transport »⁹³¹. Or l’entreprise automobile reposait sur des conditions économiques et sociales de concurrence « déloyale », car le secteur n’était ni assez réglementé, ni assez imposé. D’où la suggestion d’Ibl et de ses pairs : Il faut que le législateur crée des conditions de concurrence équilibrée. Ils proposèrent alors une série de mesures, telle que la régulation de la vitesse, l’instauration et le respect de normes de sécurité, la formation et la qualification du personnel, l’obligation de transport et l’obligation de régularité (respect des horaires), l’assurance des véhicules et des passagers, la régulation des prix, etc.

Tout en reconnaissant globalement les mérites à l’automobilisme, Ibl jugeait encore en 1931 « difficile de décider si une tâche de transport précise peut être avantageusement confiée à l’automobile »⁹³². En disant cela, il reconnaissait pourtant implicitement que le champ des transports se trouvait à un tournant où il était d’une part urgent de réglementer, mais d’autre part encore trop tôt pour trancher en faveur de l’un ou de l’autre. Il s’opposait par ailleurs autant à un monopole de transport incarné par un Ministère des Chemins de fer tout-puissant,

⁹³⁰ *Všeobecně užitečná úprava poměru autodopravy k dopravě železniční*, Rozprava konaná dne 7. prosince 1931, Refer. JUDr. Alois Vondráček, Ing. R. Neumann, JUDr. Jar. Kratochvíl. Résumé Ing. Vlad. Ibl, Collection des conférences de la Société, Praha, 1932, 22 p. La série fut poursuivie par l’exposé de l’ingénieur Koller sur les raisons de la crise de la Compagnie nationale des chemins de fer le 30 octobre 1933. Koller y mentionna la concurrence automobile, mais cita la crise économique comme de loin le principal responsable des malheurs des ČSD. Il rejoignit cependant Ibl dans l’analyse des déséquilibres de traitement entre le transport routier et ferroviaire et d’une refonte globale du système qui s’imposait. Cf. *Dopravní krise a postavení železnic*, exposé par Pavel Koller, lors de la réunion de la *České spol. národohospod.* le 30 octobre 1933 à Prague.

⁹³¹ L’expression « crise de transport » était très couramment utilisée à cette époque. Elle était justifiée dans la mesure où les volumes de transport baissaient partout, quel que soit le mode de transport envisagé. En revanche, sur le plan de l’entreprise et de l’impact sur les finances publiques, le terme générique de « crise de transport » cachait principalement une crise de la Compagnie nationale des chemins de fer.

⁹³² *Poměr autodopravy k dopravě železniční*, V. Ibl, D 5/1931.

tel qu'il était proposé par le sénateur Pánek⁹³³ qu'à l'abandon radical des transports à une concurrence libre proposé par d'autres. Il incarnait finalement une sorte de « troisième voie » qui consistait à vouloir créer d'une part des conditions de concurrence équitable et d'autre part dégager la voie à une possible coopération entre les chemins de fer et le transport automobile. Il imaginait notamment d'accentuer le rôle de certaines grandes gares comme pôles intermodaux où les rôles seraient partagés entre le rail, le moyen de transport à longue distance et la route, le moyen efficace, rapide et souple, de convergence et de distribution du de proximité (de porte-à-porte, *door to door*). D'ailleurs les expressions clés de « fermeture de gares » de moindre importance, voire de « fermeture de lignes » secondaires étaient apparues dans le discours public de l'un de ses collègues à l'occasion du débat sur les rapports entre la route et le rail⁹³⁴. Les idées défendues par Ibl furent finalement largement utilisées dans la rédaction du texte de la loi n° 198/1932 du 23 décembre 1932. Ibl estimait tout simplement que « Les interventions restrictives et régulatrices auxquelles des gouvernements [étrangers] se limitent actuellement et qui ont pour objectif le maintien du *statut quo* là où il n'est pas du tout sûr qu'il serait remplacé par quelque chose de meilleur, représentent au vu de

⁹³³ Le sénateur Rudolf Pánek (ČSNS) avait fait cette proposition au Sénat le 8 juillet 1931 (Cf. l'imprimé (*tisk*) n° 522). Il poursuivait le double objectif : concentrer tous les transports publics dans un seul ministère et sauver les chemins de fer de la faillite. On peut se demander si ce projet ne faisait pas partie d'une stratégie gouvernementale. En effet, l'effroi causé dans le monde des entrepreneurs routiers par l'annonce du projet de monopole public de transport et le spectre de voir se retirer les concessions, leur fit mieux accepter les clauses amères de la loi 198/1932 qui sortit finalement des Assemblées. Toujours est-il que le projet ou du moins l'idée d'un monopole de transport public était plutôt défendu par les partis socialistes (national-socialiste et social-démocrate) alors que la libre concurrence des modes par le Parti des commerçants du centre-droit. Le journal NO du 9 nov. 1931 désigna le Parti social-démocrate comme « le premier à avoir parlé publiquement du monopole public de transport en juin [1931] » alors que le Parti national-socialiste l'aurait « soumis au Sénat » (en la personne du sen. Pánek).

⁹³⁴ Ing. R. Neumann, conseiller ministériel au Mcdf., In : *Všeobecně užitečná úprava poměru ..., op. cit.*, p. 10. La fermeture de lignes déficitaires fut officiellement recommandée par la Chambre du Commerce International à partir de son congrès tenu à Paris en juin 1935. Cette mesure faisait partie du catalogue d'une douzaine de points permettant de régler la question de la concurrence rail/route. Le conseiller ministériel Fuxa (Ministère du Commerce et d'Industrie) commenta ces recommandations dans une publication de l'AKRČs (Fuxa J., *Poměr dopravy železniční k dopravě automobilové v jednání kongresu mezinárodní obchodní komory a v nejnovějším zákonodárství německém a francouzském*, Odborná knihovna AKRČs sv. 8, Praha, 1935, 12 p.) afin de contribuer au débat tchécoslovaque. Il rappela à l'occasion que l'Industrie tchécoslovaque défendait l'idée de la fermeture des lignes déficitaires au moins depuis 1924.

la complexité de la situation des transports un dommage économique bien moindre que celui ... causé par l'automobilisme. »⁹³⁵

L'attitude d'Ibl et sa nomination au poste de chef de l'*Office automobile central des ČSD* ne pouvait qu'éveiller méfiance à son encontre dans les milieux des automobilistes, de sorte qu'au moment de la fusion des services automobiles publics les rumeurs circulaient à propos d'une volonté de l'État de démanteler dans un second temps le secteur privé afin de rétablir le « monopole de transport » à son profit. Naturellement, la presse grand public se fit volontiers le relais de ces rumeurs. Le quotidien germanophone, *Die Prager Presse*, parmi les moins populistes, tenta dans son édition du 24 juillet 1932 de remettre de l'ordre dans la confusion en allant chercher les informations à la source, auprès du chef de service, V. Ibl en personne⁹³⁶. Celui-ci afin de rassurer les concessionnaires de lignes de bus privées, brossa le tableau de la future politique du Ministère des Chemins de fer que l'on peut résumer ainsi :

- améliorer le transbordement de marchandises dans les grandes agglomérations grâce aux automobiles,
- améliorer les services de livraison de « porte à porte » en ayant recours à un seul document valable pour le rail et la route (uniquement sur les lignes des ČSD bien entendu),
- rationaliser au mieux la desserte des bassins d'attraction des gares,
- remplacer les lignes ferroviaires non-rentables par les autobus,
- desservir par autobus les localités sans accès au réseau ferré.

Le journal citait également le ministre des Chemins de fer Hůla qui avait souligné que « la coopération avec les concessionnaires de lignes de bus *en règle* doit être recherchée et trouvée. » L'allusion à leur éventuelle irrégularité reflétait la pratique courante, plus ou moins tolérée, selon laquelle un grand nombre d'entrepreneurs n'attendait pas d'avoir la concession pour ouvrir des lignes. En effet, selon les données du *Zentralverband der*

⁹³⁵ *Poměr autodopravy k dopravě železniční, V. Ibl, D 5/1931, op. cit.* (« Restriktivní a brzdicí zásahy, na něž se vlády dosud většinou omezují, a jež mají za účel zachování nynějšího stavu tam, kde není naprosto jisto, že bude nahrazen něčím všeobecně užitečnějším, jsou při složitosti a subtilnosti dosavadní situace dopravní zatím daleko menší národohosp. škodou, než jaké nastává libovolným a nezodpovědným zasahováním do této situace, jež autodoprava zhusta způsobuje. ») ou encore V. Ibl, *Automobil vedle železnice*, HP 35/1928.

⁹³⁶ *Schienen und Strassen, Das Automobilprogramm der Eisenbahn*, Prager Presse, 24 Juli 1932.

Autobuskonzessionäre, il y aurait eu en 1932 plus de 200 lignes de bus desservant Prague alors que 12 seulement auraient été détentatrices d'une concession régulière⁹³⁷. L'argument avancé alors par le Mcdf. en faveur d'une meilleure réglementation fut également celui de la protection des (quelques rares) concessions légales⁹³⁸.

Selon le journal *AutokluB*, Hůla avait ainsi fixé les objectifs de la nouvelle section du Mcdf. : L'*Office central automobile* devra à côté de la gestion de son propre service de transport « aider l'administration ferroviaire nationale à *maintenir* et à *retrouver* le transport pour les ČSD [le transport sur rail], et veiller sur les conditions du partage de travail entre le chemin de fer et la route. »⁹³⁹ L'article rassurait cependant le public en ce qui concernait la rumeur d'une volonté du Mcdf. d'établir un monopole public sur le transport routier en citant encore Hůla : « C'est dans l'air du temps que les ČSD doivent construire sous forme de succursale leur propre vaste entreprise de transport routier et qu'elles développent dans une plus grande mesure que jusqu'à présent la coopération avec les transporteurs privés en règle. »⁹⁴⁰

d) Les clauses sociales et la tarification

La construction de son propre service automobile ne fut qu'une réponse du Mcdf. à la crise. D'autres mesures accompagnèrent la restructuration des transports routiers publics, d'autres encore dépassèrent le cadre automobile et relevèrent du ferroviaire pur (ces aspects furent traités dans le chapitre consacré aux chemins de fer). Faisant feu de tout bois, le Mcdf. mit dans la balance l'argument désormais classique, car utilisé à maintes reprises depuis le

⁹³⁷ Ibid.

⁹³⁸ Nous retrouvons de nos jours l'argumentaire similaire autour des concessions de taxis dans les grandes villes. L'État affiche la volonté d'élargir le nombre de concessionnaires pour lutter contre les taxis clandestins. La profession doit être mieux protégée tout en étant mieux (autrement) réglementée. Voir p. e. Michèle Alliot-Marie veut augmenter d'un tiers le nombre de taxis à Paris en trois ans, Article du Monde publié le 28 Mai 2008.

⁹³⁹ *AutokluB*, n° 3/1932, *Železnice a automobilová doprava* (« ...ústřední zřízení vlastní automobilové dopravy, spolupůsobilo a pomáhalo při všech akcích státní správy železniční k zachování a znovuzískání přepravy pro ČSD, a aby bedlivě sledovalo podmínky dělby práce mezi želenicí a silnicí. »

⁹⁴⁰ Ibid. (« že odpovídá potřebě doby, aby ČSD jako svůj vedlejší závod vybudovaly vlastní rozsáhlejší dopravu silniční, a aby ve větší míře než dosud rozvinuly součinnost s řádnými soukromými podniky dopravními. »)

début de l'entre-deux-guerres, celui du « capital national » investi pendant des générations dans le patrimoine ferroviaire et estimé (en 1930) entre 16 et 20 milliards Kč⁹⁴¹. Selon cet argumentaire, il aurait été nuisible à la Nation d'exposer de façon inconsidérée les acquis en matière d'infrastructures et d'équipements ferroviaires en ouvrant le secteur des transports à la « vile » concurrence⁹⁴². Des arguments sociaux furent également avancés : le temps de travail de huit heures quotidiennes et les obligations de cotisations sociales scrupuleusement respectées par l'entreprise publique (par opposition aux routiers privés avec leur temps de travail déréglé !)⁹⁴³. Le « service public » dans le domaine routier revêtit également un caractère particulier lorsque pratiqué par les ČSD. En effet, la compagnie s'engageait pour ses lignes de bus sur une régularité exemplaire non seulement dans le respect des horaires (à l'exemple du transport ferroviaire), mais aussi dans le respect de la fiabilité du service en maintenant un certain nombre de véhicules de secours et de remplacement en cas de panne ou d'accident. Entretenir un second véhicule, inactif, représentait en effet un coût excessif pour l'écrasante majorité des petites entreprises privées.

Enfin, l'entreprise publique pouvait se vanter du respect inconditionnel de la législation, en particulier en matière fiscale. Ainsi, le passager sur le réseau d'État était sûr de payer le tarif complet, intégrant 30% de taxe (taxe perçue sur les billets de bus), en échange de quoi il recevait la preuve de son acquittement, le billet. La *Prager Presse* rapporta à ce propos une enquête des services financiers suivie d'une campagne de contrôle sur le terrain qui avaient démontré qu'environ un tiers de passagers sur les lignes des concessionnaires privés voyageait sans ticket. Ce faisant, ils concluaient un accord tacite avec l'entrepreneur (généralement le conducteur du bus lui-même) de partage de bénéfices correspondant à la part

⁹⁴¹ Il s'agit seulement d'estimations utilisées dans la presse. On parle p. e. dans NO du 9 novembre 1930 dans l'article *Konkurence aut se železnicemi* « d'environ 20 milliards ».

⁹⁴² L'ingénieur P. Koller, directeur de la traction et du matériel roulant au sein des ČSD indiqua deux voies possibles à la sortie de la crise de son entreprise : la libre concurrence ou la réglementation. Dans les deux cas de figure, il fallait que les deux modes de transport soient confrontés aux mêmes conditions d'existence en matière de charges, de devoir, etc. En fin de compte les deux solutions se rejoignaient dans un gros travail de réflexion socio-économique et de réglementation/législation. Cf. *Dopravní krise a postavení železnic*, exposé par Pavel Koller, lors de la réunion de la *České spol. národohospod.* le 30 octobre 1933 à Prague.

⁹⁴³ Les aspects sociaux eurent leur importance dans les débats politiques. Ils furent le fruit de la participation des partis socialistes au gouvernement.

de la taxe économisée⁹⁴⁴. Ce méfait stimulait l'argumentation du rapporteur de la *Commission parlementaire des finances* Nosek en faveur de la loi 198/1932⁹⁴⁵. L'action des services fiscaux qui menaçaient suite à l'enquête de saisir le législateur afin de pouvoir punir également les passagers « clandestins » avait contribué à générer un climat de méfiance vis-à-vis du Mcdf. et à renforcer les tensions qui régnaient déjà dans les débats sur la concurrence entre la route et le rail⁹⁴⁶.

La loi n° 198/1932 devait s'avérer insuffisante pour stopper la progression de l'usage automobile. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer le roulage interne aux établissements industriels qui représentait environ 80% du transport de marchandises. Le Mcdf. avait fait pression afin que le législateur réglemente également dans ce domaine ce qui fut fait le 12 avril 1935 par le vote de la loi n° 77. Désormais, même les industriels avaient besoin d'une « licence » pour pouvoir se servir de leurs propres camions pour leurs besoins. De plus, afin d'échapper à une surtaxe, ils devaient contracter un « accord » avec les ČSD réglementant l'usage de leurs véhicules au-delà d'un rayon de 50 km autour du siège social de l'entreprise. Ces mesures furent prises sur l'initiative du ministre des Chemins de fer R. Bechyně dont V. Ibl fit des éloges en 1937 dans sa contribution à la publication « Les transports dans la vie de la république » intitulée « Les transports depuis cinq ans »⁹⁴⁷. Bechyně qui était ministre des Cdf. pour les sociaux-démocrates sans interruption dans six gouvernements successifs (entre le 29 septembre 1932 et le 22 septembre 1938) pouvait donc se prévaloir d'avoir redressé la compagnie nationale (qui avait renoué avec les bénéfices à partir de 1937), bien que ces résultats dépendaient bien plus de la conjoncture économique nationale et internationale que

⁹⁴⁴ *Die ungleichen Konkurrenten, Staats- und Privatautobusse im Wettbewerb*, Prager Presse, 10 avril 1931.

⁹⁴⁵ Débat parl. n° 237/1932, député Nosek : (« *Stávalo se - bohužel nezřídká - že oprávněný provozovatel automobilové dopravy nevystavoval vždycky příslušným pasažerům jízdenky a tito jich také vždycky nežádali. Zákon ve své trestní části zavádí po této stránce určité zpřísnění. Ukládá majiteli autodopravy povinnost, aby každému při vstupu ihned vydal jízdenku a dokonce i pasažéry samé určitým způsobem činí odpovědnými za toto provádění tím, že jim ukládá, aby jízdenky po celou dobu jízdy měli při sobě, a konstatuje při tom, že jedině orgán důchodkové kontroly je oprávněn odejmouti jízdenku. Mimo to, kdyby si pasažéři nevyžádali příslušné jízdenky nebo kdyby byli kontrolními orgány přistiženi, že takové jízdenky nemají, mohou býti podrobena pokutě až do 100 Kč.* »).

⁹⁴⁶ Le projet de loi 198/1932 prévoyait dans son application des amendes de 100 Kč pour les passagers des lignes privées non-munis de titres de transport. Cf. le débat parl. n° 237/1932 *op. cit.*

⁹⁴⁷ Ing. V. Ibl, přednosta dopravního odboru min. žel., *Doprava v uplynulých pěti letech*, in : *Doprava v životě republiky... op. cit.*

des réformes internes à l'entreprise. Ibl trouva pourtant dans la loi n° 77/1935 des « intentions libérales » du ministre « pour coordonner les transports tout en contrôlant celui interne aux entreprises n'ayant pas été réglementé auparavant »⁹⁴⁸. Selon la définition du Mcdf. le carcan qui avait enfermé progressivement l'entreprise automobile privée sous toutes ses formes entre 1932 et 1938 correspondait à un « régime libéral qui veille à ce que les intérêts secondaires n'entament pas la poursuite de l'objectif principal »⁹⁴⁹. Ibl donna alors pour preuve qui lui tenait pour un « examen objectif » le fait que sur 1 500 demandes de concession de lignes d'autobus privées au cours des cinq dernières années, plus de 400 avaient été accordées et dans 10 cas seulement le Mcdf. avait fait l'usage de son droit de substitution au demandeur privé... Nous verrons dans la troisième partie comment le Mcdf. en combinant ses propres services routiers et ferroviaires put maintenir le quasi monopole de transport jusqu'en 1938 en faisant passer l'usage commercial privé de l'automobile pour un concurrent insolent et intolérable au transport routier.

Lorsque les ČSD décidèrent de se lancer dans le transport routier, il se posa le problème de la tarification. Dans un premier temps, l'entreprise fut logiquement amenée à vouloir appliquer le tarif ferroviaire, pour simplifier la comptabilité, mais aussi parce qu'on pouvait s'attendre à dégager plus de bénéfices (le tarif ferroviaire tenait compte des frais des infrastructures alors que les routes étaient financées par des moyens extérieurs à l'entreprise). On vit cependant que partout où le service routier des ČSD était confronté à de la concurrence privée (surtout pour le transport de marchandises), le tarif ferroviaire était trop élevé. On eut alors recours à une pratique assez surprenante pour une entreprise habituée à une grande rigueur, la tarification « souple » où, d'une part, on fixa un barème de base qui servait aux clients de référence, mais où, d'autre part, on était prêt à baisser au cas par cas ce tarif en fonction des conditions de concurrence et du service demandé (fréquence, quantité). Les concessions tarifaires ainsi accordées pouvaient atteindre jusqu'à 20% par rapport au barème initial, la priorité étant la « capture du client »⁹⁵⁰. Les ČSD distinguèrent par ailleurs deux types de transport – celui destiné à être transbordé sur le rail (en tchèque « *akvisiční* » du terme « acquérir ») et celui destiné à une livraison par route de « porte à porte » sans

⁹⁴⁸ Ibid.

⁹⁴⁹ Ibid.

⁹⁵⁰ Ibid. p. 35.

transbordement (« *neakvisiční* »). Pour rendre compte de la diversité des tarifs de base, J. Štemberk publie le tableau suivant :

Tableau n°37 : Aperçu des prix de base pour le transport de marchandises de « porte à porte » des ČSD (en 1934)

Barème	Le poids total du véhicule			Attelage
	Jusqu'à 2 tonnes	2 – 3 tonnes	3 – 6 tonnes	
Pour 1 km	2 Kč	4 Kč	5 Kč	2 Kč
Pour une heure d'attente	15 Kč	20 Kč	25 Kč	10 Kč

Source : SÚA, fond MŽ, Spis č. j. 5 861/1934 du 7 mai 1935, carton 4147, i. č. 1032, cité par J. Štemberk, *Podnikání...*, *op. cit.*, p. 35.

Ce dispositif assez souple pouvait se montrer efficace pour contrer l'offre des petits entrepreneurs routiers. Le transport « interne » des entreprises représentait par contre une barrière infranchissable. Dans ce cas en effet, le fabricant (donc le « client ») et le livreur se confondaient en une seule entité qui, de surcroît était maître absolu du tarif applicable. La pratique voulait en effet que les (grands) établissements industriels (qui disposaient d'un parc automobile) appliquent aux acheteurs de leurs produits un tarif spécial, appelé « tarif industriel » (*průmyslová sazba*). Il consistait en une livraison à prix coûtant jusqu'à leur domicile par les moyens automobiles des fabricants. Cette offre, défiant toute concurrence (ferroviaire en particulier) permettait de diminuer de façon significative la facture du client, respectivement de la limiter presque exclusivement aux produits achetés et favorisait par conséquent les transactions. La pratique du « tarif industriel » dans le transport routier représentait donc aux yeux des ČSD le dernier obstacle à écarter, le dernier marché protégé à explorer, sur la route d'un monopole public des transports routiers. Il fut la cible du projet de loi n° 77/1935.

Conclusion

Les Ministères des Postes et des Télécommunications et des Chemins de fer furent deux acteurs majeurs du développement des réseaux de transport automobiles tchécoslovaques. Chemin faisant, ils adoptèrent cependant des attitudes très différentes. Les

Postes d'un côté, considéraient le transport routier comme un simple support à l'objet principal de leur activité économique, qui était la distribution du courrier et la construction et l'entretien du réseau téléphonique et télégraphique. Les Chemins de fer en revanche étaient dès le début confrontés à un dilemme car le transport routier attaquait directement le cœur de leur activité économique, à savoir le transport de passagers et de biens. Il en résultait une facilité déconcertante avec laquelle le MPTT adoptait le véhicule à moteur alors que le MCdf. passait d'une attitude de supériorité bienveillante, à l'hostilité déclarée et ne l'adoptait qu'à contrecœur et seulement pour garder le contrôle sur le développement de ses usages. Les conséquences de cette attitude furent désastreuses sur le plan global des transports, ralentissant considérablement la modernisation du schéma de transports sur le plan national et précipitant les transports dans la crise. En revanche, le réseau ferroviaire, comme nous avons pu le voir dans la partie de la thèse qui lui est dédiée, put pleinement bénéficier de cette évolution, se développer, se transformer et se moderniser. La « lutte du rail contre la route », qui devint une expression consacrée internationalement en cette période, occupera logiquement le prochain chapitre de notre travail.

III. Les rapports de concurrence et de coopération entre le rail et la route et le développement du secteur privé

Introduction.

Après avoir présenté d'une part le développement de l'automobilisme dans son ensemble en insistant plus particulièrement sur la législation et d'autre part sur la mise en place et le développement des réseaux de transport public, nous nous proposons ici d'analyser plus en détail les différents composants et étapes de la « lutte entre le rail et la route ». Chose intéressante, cette expression « guerrière » en provenance du plus grand dictionnaire tchécoslovaque *Ottův naučný slovník Nové doby* vient de son interprétation de la situation qui résulterait d'un « manque d'encadrement légal d'où découle une pratique arbitraire de la

procédure de concession »⁹⁵¹. Cela revient à dire que les acteurs publics (ministères et compagnies de transport) adaptaient leur façon de faire face à la concurrence qualifiée de « sauvage », en devenant à leurs tours prédateurs... La comparaison métaphorique était appropriée dans la mesure où le domaine automobile était resté jusqu'à la fin des années 1920 et le début des années 1930 largement sous-réglementé ce qui ouvrait le champ à l'expérimentation de toute sorte autant qu'aux abus. Après avoir laissé le secteur à l'initiative privée, l'État comptait reprendre la main en s'installant rapidement dans une attitude qui frôlait le non-droit. Ambiguïtés et injustices devenant de plus en plus fréquentes et intolérables⁹⁵², la régulation qui tenait compte des évolutions technologiques récentes du secteur automobile d'abord, des transports en général ensuite, vint finalement à la rescousse de la crise des années 1930.

Nous allons présenter dans cette troisième partie les rapports entre la route et le rail, de concurrence et de coopération, sous des angles variables : du point de vue des entrepreneurs, des usagers, des acteurs publics, des parlementaires... Ces approches croisées devraient nous permettre de dégager les principaux éléments de ce « dialogue » inter-modal engagé depuis le changement des rapports de force dans la sphère des transports, dûs, en amont, aux conséquences de la « seconde » industrialisation. Le tableau sera complété en temps voulu par le dernier-né de la famille « mobilité », l'aviation, dont le duel futur avec les chemins de fer ce même dictionnaire n'hésitait pas à annoncer prophétiquement⁹⁵³.

⁹⁵¹ *Ottův slovník naučný Nové doby, Dodatky k Velikému Ottovu slovníku naučnému*, nakl. J. Otto, Praha, 1932, Díl druhý Svazek první, pp. 210-218. Cette phrase correspond verbatim à celle qu'utilise V. Ibl dans son essai: Ibl V., *Teorie dopravní politiky.. op. cit.* p. 10 datant de 1929. Ibl est-il l'auteur de l'article dans le dictionnaire? Cela donnerait à l'article pour le moins une nuance « intéressée ». (« *Nedostatkem zákonné úpravy a z ní plynoucí libovůli koncesní praxe byly především způsobeny ony zjevy z posl. let, jež se nazývají „bojem auta se železnicí“ a jež v dohledné době mohou míti i jakousi obdobu v relaci „letadlo-železnice“.* »).

⁹⁵² « *Na stranu názoru, že za současného právního stavu potřebují ČSD pro svou periodickou autobusovou dopravu koncesi se svým judikátem z 10. listopadu 1932 postavil i „Nejvyšší správní soud“.* Tento spor přispěl k urychlené přípravě zákona o dopravě motorovými vozidly. » Štemberk J., *Podnikání... op. cit.*, p. 49.

⁹⁵³ *Ibid.* (« *...bojem auta se železnicí“ a jež v dohledné době mohou míti i jakousi obdobu v relaci letadlo-železnice.* »).

1. Une esquisse des étapes chronologiques

a) L'émergence du profil de l'entrepreneur privé, la période libérale 1918-1927

L'appellation « période libérale » correspond à une hypothèse de recherche. Elle repose sur le constat qu'en 1918 et dans les premières années de l'après-guerre, l'État, trop occupé à d'autres tâches, laissa le secteur routier se développer sur les anciennes bases austro-hongroises, c'est-à-dire assez librement. En effet, le transport routier automobile était relativement peu réglementé, seul le transport *régulier* de *personnes* était soumis à l'obligation de la concession. Dès lors que l'une ou l'autre condition n'était pas remplie, n'importe quelle personne pouvait déclarer une entreprise et obtenir un « permis d'entrepreneur » (*živnostenský list*) l'équivalent d'une déclaration au registre du commerce et proposer le service de transport routier de marchandises, voire de personnes (essentiellement des voyages touristiques).

L'État hésita à se lancer dans ce qui était encore considéré comme une « aventure » automobile, préférant comme nous avons vu dans le chapitre sur les chemins de fer, investir massivement dans la construction ferroviaire, un secteur d'activité traditionnel et promis pour un temps encore à jouer un rôle clé dans l'économie nationale. « *Quod non est in actis, non est in mundo* » : C'est sur ces mots qu'un automobiliste se moqua en 1927 de la lenteur avec laquelle le Mcdf. admit la concurrence automobile et commença à réagir⁹⁵⁴. Plus objectivement l'attitude attentiste du ministère tenait davantage au manque de maturité de la technologie automobile, ce qui pourrait également expliquer la révision de la politique publique et le revirement complet de la situation une dizaine d'années plus tard dans un contexte technologique différent. Il reste que l'État ne laissa pas entièrement le secteur routier à l'initiative privée. Il s'appuya sur le MPTT pour expérimenter « à grande échelle » le potentiel du transport routier. Quand bien même le secteur automobile du MPTT était resté relativement modeste, il ne représenta pas moins un laboratoire dans lequel l'organisation humaine et technique pouvait être éprouvée et perfectionnée.

⁹⁵⁴ *Auto*, 1/1927, Dr. Ladislav Navrátil, *Železnice a automobil*; D'après l'auteur, le Mcdf. aurait fait une première observation, très laconique, à l'égard d'une concurrence automobile émergente dans le rapport du Comité exécutif des ČSD en 1925.

*Ottův naučný slovník*⁹⁵⁵ estima qu'en été 1930, il y avait en ČSR environ 12 000 km de lignes d'autobus en service, dont deux tiers de lignes privées. On voit alors que le secteur privé dominait le marché, bien que, depuis 1928 l'État par l'intermédiaire des ČSD commençait à rattraper le retard. Le plus important cependant, ce sont les autres données statistiques qui concernaient ces lignes. L'auteur de l'article encyclopédique estimait que la longueur moyenne de ces lignes ne dépassait pas les 12 km⁹⁵⁶, ce qui était très peu et signifiait clairement que ces lignes pour la plupart assuraient un trafic de proximité par exemple dans un rapport centre urbain et son bassin environnant ou encore drainaient des campagnes vers les gares de chemins de fer les plus proches. On considérait en effet que « Deux tiers environ des lignes privées complètent par leurs tracés le réseau ferré. » Une première faille apparaît cependant dans ce « réseau idéal » (du point de vue des cheminots) dans lequel l'automobile viendrait uniquement en complément au rail, sans jamais le concurrencer. L'auteur de l'article admettait en effet que les autres lignes possédaient « apparemment un tracé concurrentiel par rapport aux lignes ferroviaires »⁹⁵⁷, mais qu'en réalité leurs horaires de service s'intercalaient aux horaires des trains venant ainsi « compléter » et « densifier » l'offre de transport. Cette attitude tolérante représentait l'une des failles dans le système de transport dans lequel on voulait garder une domination ferroviaire. L'automobile se développa justement à partir d'un complément au rail dans un premier temps anodin pour devenir son substitut complet du moins sur le réseau ferré secondaire. Nous avons vu que l'ingénieur Ibl intégra ce constat pleinement dans la politique des ČSD dès 1932. Lorsque la publication célébrant le 10^e anniversaire de la république (*10 let Republiky československé*) parut en 1928, on y annonçait clairement le changement d'attitude des pouvoirs publics vis-à-vis du transport routier. En dix ans il était passé d'un « mode de transport de luxe servant uniquement aux cercles sportifs » à un statut méritant la comparaison avec le transport ferroviaire. Lorsque l'auteur de l'article « Les rapports entre le transport routier et le transport ferroviaire »⁹⁵⁸ indiquait qu'un autobus

⁹⁵⁵ Source : *Ottův slovník naučný Nové doby, Dodatky k Velikému Ottovu slovníku naučnému*, nakl. J. Otto, Praha, 1931, Díl první Svazek druhý, pp. 1220-1236; 1932, Díl druhý Svazek první, pp. 210-218.

⁹⁵⁶ Ibid. (« *Autobusové linky měřily v létě 1930 asi 12 000 km, z toho asi 8 000 v soukr. provozu. Průměrná délka soukr. autobu. linek byla asi 12 km.* »).

⁹⁵⁷ Ibid. (« *Asi 2/3 těchto soukr. linek je doplňkem žel. sítě již svou polohou. Z ostat. část, přes zdánlivě konkurenční polohu k žel. tratím, je doplnkem žel. provozu potud, že poskytuje spojení v mezerách jíz. řádu žel. Asi 1/4 soukr. linek autob. přepravuje zároveň poštu.* »).

⁹⁵⁸ *Vztah mezi přepravou žel. a automobilovou*, In : *10 let ...*, op. cit., volume II, p. 447.

moderne pouvait transporter jusqu'à 60 passagers et un camion déplacer 10 tonnes de marchandises sur plus de 100 kilomètres, il ne pouvait pas ignorer que cette distance reliait la capitale tchécoslovaque Prague, avec l'ensemble des régions industrielles et minières de l'arc nord-ouest – nord-est de la Bohême. C'était aussi – à vol d'oiseau – la distance qui séparait Prague des montagnes de la frontière saxonne! En un mot, en 1928, l'automobile avait acquis un niveau technologique suffisant pour qu'il s'autonomise également du point de vue économique... Devant l'apparente impuissance des ČSD à trouver une parade à l'émergence de ce concurrent, l'auteur de l'article ouvrait une piste de réflexion en rappelant la dimension universelle du problème : « ...la plupart des compagnies ferroviaires étrangères tentent de trouver une coopération entre ces deux modes de transport en organisant le transport routier pour leur compte ou en prenant des parts dans des compagnies automobiles. Ces idées furent également admises au congrès mondial du transport à moteur qui s'était tenu à Londres en 1927, où il fut admis que la coopération des chemins de fer et de l'automobile était utile pour les deux modes de transport autant que pour le public. »⁹⁵⁹ Le rappel de cette référence étrangère était de prime importance. Sans surprise, elle allait dans le sens de la politique nationale ...

Le problème de la concurrence automobile et les mesures à adopter pour y faire face fut par ailleurs régulièrement discuté sur le forum international par les responsables de compagnies ferroviaires à l'occasion des *Congrès de chemins de fer*. Ce sujet occupa une place importante notamment au congrès de Madrid (1930) et de Caire (1933). On y formula une série de recommandations aux compagnies (nationales) et aux pouvoirs publics. Le congrès de Paris (1937) était l'occasion d'évaluer la situation une fois la crise économique surmontée. On dut constater que les effets des mesures adoptées par les compagnies et les États n'empêchèrent pas, malgré quelques succès ponctuels, la progression globale du motorisme et de la concurrence automobile.

La période que nous avons désignée par l'adjectif « libérale » se caractérise au niveau du Ministère des Chemins de fer par la prise de conscience de la mise en danger de son primat en

⁹⁵⁹ Ibid. (« *Nabývá proto v posledních letech na místo konkurenčního boje mezi žel. a automobilem převahy snaha po vhodné spolupráci těchto dvou dopravních prostředků u většiny cizozemských drah, které organisují buď samy automob. dopravu ve vlastní režii nebo účastní se automobilových společností. Myšlenka tato došla uznání též na světovém kongresu pro motorovou dopravu v Londýně r. 1927, kde bylo usneseno, že spolupráce žel. s automob. jest užitečná jak pro oba dopravní prostředky, tak také v zájmu veřejnosti. ...* »).

matière de transport. Le ministre Najman se prononça sur ce sujet en 1926 à l'occasion de la séance d'automne (le 17 novembre 1926) du *Conseil ferroviaire (Železniční rada)*. Sa déclaration est intéressante à deux égards. D'une part, il s'agissait d'une première prise de position d'un Ministre des Chemins de fer sur ce sujet ; d'autre part, son parti, le Parti des commerçants et des entrepreneurs, défendait, en théorie du moins, plutôt les intérêts des entrepreneurs contre le poids de l'État⁹⁶⁰. Najman et son parti jouèrent par la suite nettement la carte de l'opposition au monopole de transport de l'État. Étant Ministre des Chemins de fer (entre 1926 et 1929) cependant, il était pris entre deux feux (loyauté gouvernementale *versus* loyauté aux électeurs de son Parti) et il fit alors le choix de prononcer un discours plutôt favorable à la réglementation sonnait la fin de la période (trop) libérale⁹⁶¹. Il y reconnut que « l'administration ferroviaire ne cache pas qu'elle ressent la concurrence automobile. ... Elle essaie de faire face par des mesures de réorganisation et de tarification... Il faut reconnaître les avantages offerts par les autobus... D'un autre côté, l'administration ferroviaire doit à nouveau attirer l'attention sur le fait que la compétition entre le transport routier et ferroviaire ne se joue pas sur la même base. Les chemins de fer subissent une taxation importante qui renchérit leurs services alors que le transport routier en est débarrassé. Plus grave encore, les chemins de fer doivent investir des sommes considérables pour l'entretien des infrastructures alors que les automobiles utilisent des voies publiques, librement accessibles, pour l'entretien desquelles ils ne contribuent dans la plupart des cas pas du tout. Ceci dit, l'administration ferroviaire ne voudrait d'aucune façon user de son statut contre l'automobile, elle doit

⁹⁶⁰ Najman fut amené à prendre une position claire sur le sujet du monopole de transport public pendant la période des élections communales en 1931. Son parti occupait alors le poste du Ministère des Chemins de fer : « ... le Parti des commerçants rendra le portefeuille du Mcdf. au moment où quelqu'un du gouvernement pousserait à la création d'un monopole de transport ... Le Parti des commerçants refuse catégoriquement le monopole de transport public et ne changera pas sa position ... » In : *Volební agitace s dopravním monopolem*, NO du 9 novembre 1931.

⁹⁶¹ On lui reprochait (peut-être trop démagogiquement) une certaine tiédeur dans sa lutte contre la concurrence automobile : « Le Ministre des Chemins de fer est un « commerçant » qui, pour des raisons politiques ne peut et ne veut lutter contre le transport automobile privé.... » (In : *Volební agitace ... op. cit.*). Ce fut paradoxalement sous son égide et celui de son collègue Mlčoch que la politique des transports avait basculé vers une réglementation rigoureuse. Ils se vantèrent cependant d'avoir quitté le gouvernement plusieurs mois avant le vote de la loi n° 198/1932 et firent porter le chapeau aux autres partis au gouvernement. Josef Najman (député et commerçant à Prague) fut Ministre des Chemins de fer entre le 12 octobre 1926 et le 7 décembre 1929. Rudolf Mlčoch (député et président de la Chambre du commerce d'Olomouc) lui succéda entre le 7 décembre 1929 et le 9 avril 1932, jour de sa démission.

cependant demander dans son intérêt, et dans celui de l'économie nationale que les conditions des deux modes de transport soient définies de façon à peu près équivalentes. »⁹⁶²

L'état de grâce pour les entrepreneurs privés dura en définitive jusqu'au vote de la loi n° 198/1932 qui imposa aux entrepreneurs routiers toute une série d'obligations nouvelles et, ce qui était pire, à effet rétroactif. Les conditions de travail de ces entrepreneurs avaient néanmoins subies des contraintes grandissantes depuis 1927 et la loi sur le Fonds routier qui leur avait imposé une taxe de 30% sur les titres de transport. En parallèle, la pression des deux entreprises publiques des PTT et des ČSD s'était accrue, soutenue par la position privilégiée de « juge et parti » des deux ministères correspondants. Ainsi, d'une simple obligation de déclaration à l'administration de première instance, la procédure de demande de concession devint un véritable parcours de combattant intégrant plus ou moins officiellement l'avis de trois ministères (la demande devait être déposée au Ministère du Commerce, les deux autres y étaient associés comme « consultants »). Dans cette procédure, le Ministère du Commerce adoptait généralement une attitude plutôt libérale alors que le Mcdf. tentait de plus en plus ouvertement de limiter le nombre de demandes abouties⁹⁶³. Étant donné que l'influence du Mcdf. n'était pas fondée sur des textes de loi, mais plutôt sur des usages (avis « consultatif »), il devenait urgent pour le *lobby* ferroviaire de faire « moderniser » la législation en passant par un texte clair et inattaquable. La période que nous avons nommée « charnière » reflète justement la lutte engagée à la fois au sein de l'appareil étatique qu'entre l'État et les intérêts privés.

Portrait robot d'un entrepreneur routier par l'ingénieur Dr. A. Patočka

Nous nous sommes intéressés jusqu'à présent au contexte général de la « période libérale ». Il nous a été impossible de consacrer du temps à l'étude de la petite entreprise de transport automobile. Le témoignage que nous livrons ici donne en revanche en quelques lignes un aperçu schématique à quoi elle pouvait ressembler.

⁹⁶² Navrátil, *Železnice a automobil*, *op. cit.* p. 27-28

⁹⁶³ Nous avons les chiffres pour l'année 1925 : 116 demandes de concessions auraient été déposées au Ministère du Commerce dont 17 refusées catégoriquement par le Mcdf. sur le critère de la concurrence déloyale. Cf. *Auto*, 1/1927, Dr. Ladislav Navrátil, *Železnice a automobil*, *op. cit.* p. 27.

A. Patočka dressa en 1948 dans son ouvrage intitulé « Transport concessionné de marchandises par véhicules à moteur »⁹⁶⁴ le tableau du secteur des entreprises automobiles tout en s'appuyant essentiellement sur l'expérience des années 1930. Il s'y montra par ailleurs très critique vis-à-vis des ČSD présentés comme « juge et parti » et ayant une influence négative sur le développement du secteur routier. À cette occasion il dessina ce portrait-robot de l'entrepreneur routier : « Une entreprise compte en moyenne 1,3 véhicules. Le transporteur routier est un petit entrepreneur au sens propre du terme. Très souvent – dans presque 50% des cas – il s'emploie personnellement à assurer l'intégralité de la marche de l'entreprise. Le capital initial et le capital courant correspondent à cet ordre de grandeur ; un grand nombre d'entrepreneurs provient des rangs de chauffeurs d'entreprises industrielles qui avaient acheté à petit prix un véhicule déclassé et démarré, après avoir reçu une concession (voire avant) une entreprise routière autonome. »⁹⁶⁵ Patočka estimait par ailleurs qu'il avait été relativement facile d'obtenir une concession pour le transport de marchandises, alors que le transport de personnes était plutôt resté l'apanage de l'État. Il en résultait d'après lui qu'un grand nombre de petits commerçants et artisans fit une demande de concession pour amortir leur véhicule en saison creuse (il cita les marchands de fruits et légumes et le secteur du bâtiment). Il critiqua ensuite certaines incompétences, généralement administratives, des petits transporteurs et l'absence d'une structure les regroupant pour les défendre, leur faciliter le contact avec leurs clients, créer des coopératives d'achat (*nákupní družstva*), négocier les contrats d'assurance etc. En bref il dénonça le fameux morcellement et l'individualisme de cette branche socio-professionnelle qui semblait coller à la roue de l'automobile : « Tout ceci suppose une confiance mutuelle et une collégialité des transporteurs entre eux. C'est là que le bât blesse d'où une tâche éducative importante qui revient aux corporations économiques locales. »⁹⁶⁶

Le secteur routier offrait à un bon nombre de ceux qui rêvaient de posséder leur propre « commerce » une possibilité de réalisation à peu de frais. En effet, le seul gros

⁹⁶⁴ Ing. Dr. Antonín Patočka, *Koncesovaná doprava...*, op. cit.

⁹⁶⁵ Ibid. (« Na jeden podnik připadá průměrně 1,3 vozidla. Nákladní autodopravce je tedy maloživnostník ve vlastním slova smyslu. Velmi často – téměř v 50% všech podniků – si všechen provoz svého podniku obstarává sám. Také počáteční i provozovací kapitál této klasifikaci odpovídá; značná část podnikatelů přicházela z řad řidičů závodových aut, kteří si zakoupili za zlomek ceny nového vozidla zánovní nebo i vyřazené vozidlo a po udělení koncese (nebo i dříve) začali provozovat autodopravu po živnostensku. »).

⁹⁶⁶ Ibid. (« Toto vše ovšem předpokládá vzájemnou důvěru, reálnost jednání a kolegiální dopraviců mezi sebou. Té pohříchu není mnoho a tu je velký výchovný úkol příslušné hospodářské samosprávy. »).

investissement correspondait à l'achat du véhicule, grandement facilité par la mise en place précoce d'un système de vente à crédit⁹⁶⁷ et un marché d'occasion. L'endettement bien que relativement modeste qui en résultait, rendait tout le système fragile, notamment à cause des modifications des équilibres suite au changement de législation. Ce fut donc sans surprise qu'un grand nombre de petits entrepreneurs mirent la clé sous la porte après la promulgation des lois 198/1932 et 77/1935. J. Štemberk montre dans son étude à plusieurs reprises qu'un certain nombre d'entrepreneurs routiers exerçait le métier « hors la loi », c'est-à-dire sans concession afin de contourner les contraintes administratives et fiscales. L'Union des transporteurs d'autobus tchécoslovaques (*Svaz autobusových dopravců v ČSR*) estimait en 1928 leur nombre à 440, soit plus de la moitié des concessionnaires officiels (830)⁹⁶⁸. La persistance de ce « système D » tout au long de l'entre-deux-guerres malgré les efforts à la fois des concessionnaires légaux (dont les Postes) qui luttèrent contre la concurrence déloyale et des ČSD qui luttèrent contre la concurrence automobile tout court montre à la fois une grande capacité « d'adaptation » des transporteurs « illégaux »⁹⁶⁹ et une défaillance du système de contrôle et de répression judiciaire.

En ce qui concerne l'éclatement du nombre d'entreprises et leur petite taille, le cas du motorisme n'était pas une exception. D'après M. Sekanina, le comptage d'entreprises tchécoslovaques tous secteurs confondus effectué le 27 mai 1930 avait démontré que les petites entreprises et la production à domicile représentaient 89,2% du total (378 015) d'unités de production. Ces petites entreprises employaient 26,6% de personnes actives. En revanche, les entreprises, peu nombreuses, avec plus de 250 employés concentraient 42% de la main d'oeuvre⁹⁷⁰.

⁹⁶⁷ En voie de conséquence, le secteur des entreprises automobiles était très faible en capitaux. J. Štemberk compte pour toute la Tchécoslovaquie en 1926 seulement 25 sociétés à responsabilité limitée dédiées au transport routier avec un capital supérieur à 10 000 000 Kč. (J. Štemberk, *Podnikání ...*, *op. cit.* p. 165).

⁹⁶⁸ J. Štemberk, *Podnikání ...*, *op. cit.*, p. 164.

⁹⁶⁹ Les petits transporteurs « illégaux » faisaient preuve d'une grande imagination pour contrecarrer l'obligation de concession. Il suffisait de démontrer que leur ligne n'était pas régulière. Ils pratiquaient par exemple : le changement d'itinéraires, le déplacement des stations, le décalage dans les horaires (de quelques minutes), l'exploitation à plusieurs d'une même ligne, fondation de « coopératives de transport », etc.

⁹⁷⁰ In : Sekanina M., *Kdy nám bylo nejhůře? Hospod. krize 30. let 20. století v ČSR a některá její východiska.*, Libri, Praha, 2004, 144 p., p. 12.

b) Le basculement dans la crise, la période charnière 1927-1932

La période 1927-1935 connut un réel acharnement législatif régulant le domaine du motorisme en général et celui de l'entreprise automobile en particulier. Après une dizaine d'années de développement « libéral » (sur les bases de la législation austro-hongroise), la situation des transports était de plus en plus fréquemment caractérisée par le terme de « crise » et le besoin de donner un nouveau cadre législatif se fit urgent. Le dictionnaire encyclopédique tchécoslovaque que nous avons cité en introduction désignait comme responsable principal de la crise le développement du motorisme et le « problème de coordination des moyens de transports afin de satisfaire au mieux et dans l'intérêt général les besoins de transport [du pays] »⁹⁷¹. Il est significatif que l'auteur de l'article présentait les chemins de fer comme victimes de la situation (« les chemins de fer n'ont pas de protection suffisante, succombent pour le dommage général ou utilisent des moyens de défense trop coûteux et peu efficaces »)⁹⁷².

Commençons par un petit saut dans le temps en insérant ici un appel au secours des chauffeurs de taxi pragois, publié en décembre 1934 dans la revue *Auto* :

⁹⁷¹ *Ottův slovník naučný Nové doby, op. cit.* (« Rozmach silniční dopravy znovu ukázal na problém koordinace dopr. prostředků pro dosažení nejlepšího a obecně nejprospěšnějšího úkoje přepravní potřeby. Současný stav v této věci nelze označit za uspokojivý a náprava, zdá se, přijde teprve po delší době hledání a tříbení názorů. Již odedávna trvající zápasy vodních cest se železnicemi, jež dosud nejsou všude dobojovány a v nichž vodní cesty většinou podléhaly jednak pro menší rychlost přepravní a pro nespolehlivost vodní dopravy, přírodními vlivy podmíněnou, jsou vystřídány zápolením automob. dopr. se železnicemi, v němž žel. leckdy, nemajíc dostatečné ochrany, podléhá na obecnou škodu nebo v němž mnohdy užívá obranných prostředků, pro ni velmi nákladných a přece málo účinných. Současný stav poměru žel. dopravy k motorické dopravě silniční jeví se jako jakási krise dopravy a na jejím řešení bude záviset další vývoj dopravy vůbec. »).

⁹⁷² *Ibid.*

« Nezměrná bída a nevýslovné hospodářské starosti dolehly na pražské autodrožkáře. Naše živnosti řítí se nezadržitelně v záhubu pod tíživými důsledky neblahého zákona 198/32, který v době, kdy všeobecná krise podlomila prosperitu našich živností, dovršil toto dílo zkázy.

Nalézáme se ve vyjimečném stavu!

Kromě veškerých daní berních, jako jsou: obratová daň, výdělková daň, důchodová daň, musíme platit ještě daně zvláštní, a to: silniční daň, dopravní daň, různé dávky, úřední poplatky, povinné ručení ve výši neuvěřitelné a jako dovršením všeho museli jsme skládati jistoty k zajištění těchto povinností, zákonem jen našemu stavu uložených. Kromě toho pak daně nepřímé, které zahrnuty jsou v nákupní ceně zhoršené lihobenzinové směsi.

Naše živnosti jsou v úpadku, úplně na mizině. Naše rodiny, naše děti strádají. Toneme v dlužích. Pro ohromné a nesnesitelné daně z tohoto zákona vyplývající jsou nám koncese odnímány a naše poslední majetky – vozy, sloužící k obživě našich rodin – jsou nám zabavovány a v dražbách za babku prodávány. Nemáme-li propadnouti zoufalství, jest potřeba pomoci okamžité!

Dovoláváme se široké veřejnosti!

Dovoláváme se lidskosti!

Voláme k vládě republiky československé!

Nenechte zahynouti nás a naše rodiny! Chceme se živiti sami! Umožněte nám existenci! Novelisujte urychleně zákon 198/32!

Novelisujte jej tak, by tato novela nabyla platnosti již 1. lednem 1935!

Novelisujte jej ve smyslu návrhů námi podaných!

Učiňte tak třeba zákonem zmocňovacím, ale urychleně, neboť nebezpečí v prodlení jest nejvyšší! »

Traduction libre:

« Une pauvreté et des soucis économiques terribles touchent les taxis pragois.

Nos entreprises foncent vers la disparition sous les effets désastreux de la loi néfaste n° 198/32 qui, à une époque où la crise générale avait affaibli notre prospérité, a achevé cette œuvre de destruction.

Nous nous trouvons dans un état d'urgence !

En plus de toutes les taxes comme: la taxe sur le chiffre d'affaires, la taxe sur les bénéfices, la cotisation pour la retraite, nous devons payer des taxes spécifiques comme la taxe routière, la taxe de transport, diverses taxes administratives, l'assurance d'un montant incroyable et, pour combler le tout, il fallait que nous payions un dépôt de garantie dont seule notre profession a été chargée. À cela, il faut ajouter les taxes indirectes, incluses dans le prix du mélange alcool-essence.

Nos entreprises se délitent, à la limite de banqueroute.

Nos familles, nos enfants en pâtissent. Nous sommes noyés dans les dettes. A cause des taxes insupportables qui découlent de cette loi, on nous enlève nos concessions et notre dernière richesse – les véhicules, qui servaient à nourrir nos famille – sont vendus au rabais dans des ventes aux enchères. Si nous ne voulons pas tomber dans le désespoir, il nous faut une aide immédiate!

Nous faisons appel au grand public!

Nous faisons appel à votre humanité!

Nous en appelons au gouvernement de la république tchécoslovaque!

Ne laissez pas nous mourir! Nous voulons assurer notre existence nous-mêmes! Permettez-nous d'exister! Faites rapidement une novélisation de la loi 198/32!

Faites-la de la sorte pour qu'elle entre en vigueur dès le 1^{er} janvier 1935 !

Faites-la dans le sens des propositions que nous avons formulées !

Servez-vous par exemple de la législation d'exception, mais agissez vite, car le pire, c'est d'attendre! »

Source : *Auto* n°12/1934 p. 331, *Volání o pomoc*.

La revue ré-imprima en fait l'affiche diffusée en novembre 1934 par les chauffeurs de taxi pour attirer l'attention du public sur leur sort. Elle est extrêmement touchante, car elle ne contient aucune exigence radicale, si ce n'est l'amendement de la loi 198/1932. Elle liste cependant afin d'en informer les passants la quasi-totalité des charges auxquelles les chauffeurs de taxi devaient faire face. L'appel fut-il entendu jusqu'au parlement ? Un peu sans doute, grâce notamment à la participation de la corporation des chauffeurs de taxi (*Společenstvo veřejné dopravy osob automobily v Praze*) dans le *Comité pour la défense du motorisme*, constitué en 1933 (cf. *infra*).

Afin de comprendre comment on en était arrivé là, il nous faut suivre les débats parlementaires qui menèrent à la loi 198/1932 destinée à lutter contre la concurrence automobile. Le choix d'engager une lutte contre l'automobilisme était-il une fatalité ou au contraire le résultat d'un concours de circonstances imprévisible ? Apparemment, encore en 1930, rien n'était décidé et deux voies semblaient s'offrir⁹⁷³ : soit, abandonner les nouveaux gros investissements ferroviaires et favoriser (ou tolérer) le développement de l'automobile ; soit le freiner brutalement. Dans les deux cas de figure, on voit bien que la crise économique poussa le législateur à adopter une attitude non-équivoque. Ce fut sans doute cette situation de crise générale qui avait contribué à ce que le gouvernement abandonne le temps de l'attentisme et des demi-mesures. Rappelons qu'avant le vote de la loi 198/1932 seul le transport périodique de passagers était soumis à la procédure de concession selon une loi datant de 1865. Le reste, c'est-à-dire le transport non-périodique de passagers, de même que le transport de marchandises étaient considérés comme « entreprises libres ». De plus, les routiers ne subissaient aucune *obligation* de transport, ils pouvaient donc rouler ou ne pas rouler, respecter ou ne pas respecter les horaires sans qu'aucune sanction ne pût les y contraindre⁹⁷⁴. Cette situation leur facilitait effectivement la concurrence du chemin de fer,

⁹⁷³ Cf. le discours de député Staněk, 087^e réunion parl./1930 : « *Na prvou otázku slýcháme dnes velmi často odpověď: Deficit z r. 1930 není pouze důsledkem současné krise hospodářské, nýbrž má své speciální příčiny v rostoucí konkurenci automobilů. Ba jsou mnozí, kteří ve svém přesvědčení o této příčině jako vlastní nevýsledného hospodaření drah r. 1930 krčí rameny nad budoucností drah vůbec, považující je za odbytý, vyřízený způsob dopravní. Považují pak za samozřejmé neinvestovati nových peněz do železnic, odsouzených podle nich k velmi brzkému vymření.* » (cf. aussi le reste du discours).

⁹⁷⁴ Voir l'article In: *Ottův slovník ... op. cit.* (« *Osobní autom. doprava, prováděná po živnostensku, pokud není periodická a je provozována z veřejného stanoviště, a rovněž doprava nákladní je živností svobodnou. Periodická doprava osob je živností, k níž je třeba koncese, již pravid. uděluje živnost. úřad I. stolice podle*

car on peut aisément imaginer le petit entrepreneur modifiant toutes les semaines ou tous les mois ses horaires afin d'échapper à l'obligation de la concession et du coup à tout contrôle. Dans cette configuration, l'avalanche législative qui tomba sur le secteur automobile dans les années 1930 trancha net avec le passé et dut naturellement faire plus d'un mécontent. Les obligations procédurieres et financières qui en découlaient pour les petits entrepreneurs rendaient effectivement l'exercice de leur métier bien plus compliqué. Prenons quelques exemples.

Lorsqu'il attaqua le projet de loi sur la taxe sur les carburants, le député Prause énuméra les autres charges qui pesaient sur les concessionnaires : « Les charges payées par les compagnies d'autobus sont énormes. La taxe sur les véhicules à moteur qui rapporte à l'État 85 millions Kč tous les ans, la taxe de 30% sur les billets, la taxe de 2% sur le chiffre d'affaires, les frais de location des emplacements et de parking, les taxes sur le pavé⁹⁷⁵, la cotisation pour les retraites, la taxe sur le revenu, les assurances, etc. En plus, il faut payer des droits de douane sur les pneus, qui avaient rapporté 33,5 millions Kč par an et là vient la nouvelle taxe sur l'essence afin de donner le coup de grâce à ces entreprises pour que les Chemins de fer et la Poste, incapables de s'adapter aux besoins du public et du tourisme étranger, puissent se débarrasser de ces concurrents. »⁹⁷⁶ Un autre point intéressant qu'il mentionna au passage concernait l'absence de concertation entre le gouvernement et les

zákona z r. 1865. Podniky automob. dopravy nemají přepravní a provoz. povinnosti, nepodléhají účinnému dozoru na zachování jízdy. řádů a sazeb. Tím se též usnadňuje jejich soutěž železnicím, která sice dosud neměla velikého rozsahu, vyžaduje však urč. zásahů ve směru tak organizované součinnosti autom. dopravy s dopr. žel., aby zájem celku byl co nejlépe opatřen. »).

⁹⁷⁵ La taxe sur le pavé (*dlažebné*) était une taxe prelevée par des agglomérations pour faire face à des frais d'entretien des rues, supérieurs (à cause du pavage) à l'entretien ordinaire (gravier). Cette taxe, d'abord assez rare et limitée aux très grandes villes avait tendance à se propager à des villes moyennes. Sa popularité grandissante montre qu'elle représentait pour les communes urbaines une source de revenu non négligeable et qui venait s'ajouter à d'autres droits liés à l'automobilisme (parking, taxi, emplacement d'autobus). Cette liste montre bien que la disparition tant regrettée de la taxe communale sur les véhicules à moteur (à cause de la loi 116/1927) fut plus que compensée.

⁹⁷⁶ Réunion parl. n° 115/1931, *op. cit.* (« *Dávky, které platí autobusové podniky, jsou přímo ohromné. Daň z motorových vozidel, která státu ročně vynáší 85 milionů Kč, 30 % ní dávka z jízdenek, 2%ní daň z obratu, nájemné ze stanovišť, dávky železniční správě, dlažebné, parkovací poplatky, daň důchodová, daň výdělková, pojišťovací poplatky atd. jsou již samy sebou skoro nesnesitelným zatížením. Mimo to ještě dovozní clo na pneumatiky, které vyneslo 33 1/2 mil. Kč ročně a nová daň z benzínu, která má těmto podnikům zasaditi smrtelnou ránu, aby se zbavily konkurence železnice a pošta, které, jak jsem se zmínil, se dosud nedovedly přizpůsobiti požadavkům obyvatelstva a cizineckého ruchu. »).*

représentants économiques touchés par la mesure⁹⁷⁷. Il semblerait donc que la loi (impopulaire) court-circuitait sciemment ces cercles afin d'éviter le remous politique⁹⁷⁸. Pourtant, les débats sur l'amendement menés dans les coulisses et dans les commissions parlementaires semblaient avoir été nombreux et parfois houleux. D'après l'allocution du député Toušek (ND) lui-même ingénieur, pratiquement aucun article de la nouvelle loi ne resta sans modification, mais il préférait s'abstenir de la critiquer, car : « On irait jusqu'à entendre de cette tribune le désaccord avec chaque paragraphe, désaccord quasiment général, et pourtant, au bout du compte, tous les partis voteraient pour la loi, avec peut-être quelques changements insignifiants qui, de toute façon, sont en cours de préparation. »⁹⁷⁹ Toušek qui est représentant du Parti national-démocrate (ND) regrettait par ailleurs que la conscience des autres partis au gouvernement ne soit pas encore suffisamment avancée pour protéger les, dans leur majorité, petits entrepreneurs du transport routier⁹⁸⁰. Son parti, de même que certains partis d'opposition, demandaient pour les entreprises une exemption de la nouvelle taxe sur les carburants. Ils ne purent l'obtenir, malgré l'appui, sur ce point, par le Parti agraire (REP). En effet, le Parti agraire jouait double jeu politique – il imposait l'obligation de mélanger l'alcool industriel (en provenance de la production de pommes de terre

⁹⁷⁷ Prause, Ibid. (« *Dlužno také hluboce litovati, že ministerská rada schvaluje a parlamentu předkládá návrhy tak významných zákonů, jako jest tento zákon, bez předchozího styku s hospodářskými vrstvami, které na tom mají zájem, ačkoliv v tomto případě jistě by zbylo ještě trochu času pro odborné porady, i když se návrh projednával jako naléhavý.* »).

⁹⁷⁸ J. Štemberk rapporte dans sa thèse un autre cas de figure quand le Mcdf. conscient de vouloir imposer une régulation du roulage hostile aux entrepreneurs privés avait demandé à ce que les débats inter-ministériels menés à ce sujet soient gardés secrets. D'après Štemberk ce n'est que suite « à la pression du Ministère du Commerce que le projet de loi fut rendu accessible aux corporations économiques choisies. » (Štemberk J., *Podnikání ... op. cit.* p. 52). Il cite par ailleurs un télégramme de la Chambre de commerce d'Olomouc qui avertissait le législateur des dangers du projet : « Le projet de loi sur les véhicules à moteur n'est pas achevé et peu cohérent, évitons de le transformer en loi qui serait une menace pour l'existence même des petites entreprises, aggraverait la situation générale déjà assez critique et n'aiderait en rien les chemins de fer. Nous vous prions de repousser son examen jusqu'à la prise de position des corporations économiques, en particulier des Chambres de commerce. » (Ibid.) Cet avertissement n'avait pas empêché le vote de la loi 198/1932.

⁹⁷⁹ Discours du député Toušek in : Réunion parl. n° 115/1931, *op. cit.* (« *Došlo by to tak daleko, že bychom slyšeli snad s této tribuny nesouhlas s každým paragrafem, nesouhlas takřka všeobecný, a přece konec konců by všechny strany oba zákony odhlasovaly, snad s nepatrnými změnami, které se ještě chystají.* »).

⁹⁸⁰ Toušek, Ibid. (« *Velmi litujeme, že se nepodařilo, prozatím alespoň, ostatní politické strany přesvědčiti, o nutnosti, aby ze zdanění benzínu byly vyňaty živnosti autodopravní. Myslím, že bylo by bývalo třeba vyjíti těmto živnostem co možná nejvíce vstříc, poněvadž úleva, které se dostává živnostem autodopravním slevou daně z motorových vozidel, není tak podstatná, aby přinesla tomuto oboru, který velmi trpí, úlevu.* »).

tchécoslovaques) à l'essence rendant le carburant plus cher tout en demandant l'exemption de la taxe pour les moteurs agricoles ! Le protectionnisme agricole rejoignait le protectionnisme industriel. Car en effet, d'après Toušek, la taxe sur les véhicules aurait aussi une motivation protectionniste. Certes, elle rendait l'automobilisme plus cher, mais elle aurait une forte valeur incitative pour l'achat de véhicules de marques nationales, donc bonne pour l'industrie tchécoslovaque. Il en serait de même pour les concessions qui intégraient une clause selon laquelle l'entrepreneur s'engageait à utiliser des autobus, des camions ou des taxis de fabrication tchécoslovaque⁹⁸¹.

Le député Ostrý (Ž) se lança dans un calcul chiffré détaillé pour démontrer les conséquences des taxes cumulées sur une petite entreprise de taxi. Nous résumons son calcul dans le tableau ci-dessous. Son intervention était motivée par le fait que, d'après lui, le public s'imaginait que le chauffeur de taxi « gagne des sommes astronomiques. Je veux démontrer qu'au contraire, ce sont des gens malheureux qui ont investi dans l'entreprise tous leurs biens, menacés à tout moment d'être détruits... »⁹⁸² Cette affirmation préfigurait déjà l'appel au secours publié en décembre 1934 dans le magazine *Auto* et reproduit *supra*.

Il élaborait son exemple sur la base de 54 kilomètres quotidiens effectués contre paiement (soit 20 000 km/an) en admettant que la facturation moyenne correspondait à 2,50 Kč/km. Ceci produisait une recette brute annuelle de 50 000 Kč. Voici en face de cette recette, les dépenses auxquelles l'entrepreneur devait faire face :

⁹⁸¹ Ibid. (« ... daň z motorových vozidel má vedle svého účelu pro silniční fond ještě účel jiný, do jisté míry obchodně politický, který právě při autodopravních živnostech nepřichází v úvahu, poněvadž autodopravní živnosti vesměs musí míti již na základě koncesní listiny auta domácí výroby. » Réunion n° 115/1931 ; Ce point de vue est partagé par le député Ostrý qui pointe du doigt particulièrement les concessions de taxis : « Autodrožkář je tedy v nevýhodě, poněvadž v certifikátě má přímo naznačeno, že nesmí použití k dopravě a k provozu cizozemský vůz, on musí kupovati tuzemský vůz. Certifikátem okresní správy, udělující koncesi, se mu nařídí: ty musíš vzíti vůz tuzemský bez ohledu na to, jak je drahý a bez ohledu na to, zda za hranicemi bys dostal vůz lacinější. To je ustanovení, které je zásahem do soukromého provozování a bezpříkladným nadržováním tuzemské automobilové výroby. To cítí opětně autodrožkář, poněvadž vozy musí draho platiti. »)

⁹⁸² Député Ostrý : « O autodopravních jest všeobecné mínění - musí se totiž platiti 2,50 Kč nebo 3 Kč za ujetý kilometr - (Posl. Sladký: Že jsou to kapitalisté!) že vydělávají horentní částky. Chci proti tomu dokázati, že jsou to nešťastní lidé, kteří dali do tohoto podnikání celý svůj majetek, který je každou vteřinou v nebezpečí, že bude zničen, ale který proti nebezpečí, jemuž je vysazen, nenese absolutně žádného užitku. » Ibid.

Tableau n°38 : Les dépenses d'un chauffeur de taxi en 1934

Type de dépense	Montant en Kč
Taxe routière	2 400
Impôt sur le chiffre d'affaire	1 000
Consommation d'essence (sans la nouvelle taxe)	10 000
Surcoût lié à la nouvelle taxe sur les carburants	1 700
Assurances	3 400
Sécurité sociale	2 280
Pneus	4 000
Petites réparations	8 000
Total	32 780

Source : Selon le discours du député Ostrý, in : Réunion parl. n° 115/1931, *op. cit.*

Selon cet exemple, il resterait à l'entrepreneur la somme nette de 50 000 – 32 780 = 17 220 Kč à condition qu'il conduise lui-même le véhicule. Il supposait cependant que le véhicule tourne 24H/24H et 7 jours/7 et que, par conséquent, deux chauffeurs soient nécessaires. Dans ce cas, il faudrait déduire un salaire annuel de 13 000 couronnes. Il resterait donc au propriétaire du véhicule tous les risques liés notamment aux accidents de la route et aux pannes graves en échange d'un salaire annuel de seulement 4 220 Kč (soit 352 couronnes mensuelles). « J'ai tout le droit de considérer ce groupe social comme réduit à la pauvreté, car je crains qu'au bout d'un an, la moitié de ces entrepreneurs indépendants sera ruinée. »⁹⁸³ Dès lors, on comprend bien que ce parti politique fit figure de proue dans la défense des petits et moyens entrepreneurs routiers.

La grande crise économique mondiale avait entraîné la chute libre de la quantité de marchandises à transporter par les chemins de fer, les volumes diminuèrent en même temps que le nombre des destinataires augmentait (fragmentation des transports). À la même époque, le nombre de véhicules à moteur augmenta considérablement (entre 1929 et 1931 50% d'augmentation de véhicules personnels, 61% d'augmentation du nombre d'autobus). En effet, le véhicule à moteur put, dans ce contexte économique tendu, faire valoir les atouts qui

⁹⁸³ Ostrý, session parl. n° 115/1931 (« *Právem nazývám tento stav zuboženým, poněvadž mám obavu, že během jednoho roku se nám polovina těchto hospodářsky samostatně výdělečně činných lidí zhroutí.* »)

lui étaient propres – transport à régularité souple, disponibilité immédiate; charges variables; livraison sans rupture de charge de porte à porte. C’est dans ce contexte aussi, que le ministre Hůla prononça un discours au *Conseil national ferroviaire* en octobre 1932, dans lequel il fit état de la concurrence grandissante du véhicule à moteur. Pour l’étayer, il disposait de chiffres exacts quant à la diminution du transport par voie ferrée. La hausse du trafic sur route, en revanche, reposait uniquement sur des estimations, plus ou moins fondées⁹⁸⁴. Il avança ainsi le chiffre de 400 000 000 Kč de manque à gagner pour la compagnie ferroviaire nationale. Afin d’enrayer le mouvement, le ministre devait par la suite formuler un cahier de réformes qui concernait l’ensemble de la structure des transports gérés par le ministère. Son trop bref mandat (du 9 avril 1932 au 29 octobre 1932) et la reprise économique à partir de 1934 ne permirent qu’une application fragmentaire de son cahier de réformes. En effet, la compagnie ČSD retrouva l’équilibre financier dès 1937 et remit « à plus tard » le volet de la réforme concernant l’application du principe de la gestion commerciale.

Nous avons vu l’efficacité avec laquelle les lois n° 198/1932 et 77/1935 avaient causé des dommages sérieux au roulage privé. On pourrait dès lors se demander si ces lois ouvertement destinées à favoriser le transport routier et ferroviaire *public* avaient au moins porté les fruits escomptés pour l’entreprise publique des ČSD. La réponse est simple : non. Les déficits issus d’activités ferroviaires et routières de la Compagnie continuèrent à plomber ses comptes. Selon les propres statistiques des ČSD⁹⁸⁵, il y aurait eu par exemple en 1930 27 lignes d’autobus en exploitation dont quelques-unes bénéficiaires (+585 522,92 Kč), mais la majorité déficitaires (- 2 084 797,38 Kč). La ligne la plus performante fut Turňa-Rožnava en Slovaquie (longue de 35 km, elle était située dans une région enclavée où elle bénéficiait d’une exemption de la taxe de transport) et la moins performante celle de Kladno à Prague (plus de 700 000 Kč de pertes, dues essentiellement à la forte concurrence de transporteurs privés). Le bilan global de l’année 1930 fut donc dans le rouge avec - 1 499 274,91 Kč⁹⁸⁶.

On peut se rendre compte sur la carte ci-dessous à quel point la concurrence automobile privée exerçait une pression forte et permanente sur la Compagnie nationale.

⁹⁸⁴ Patočka lui aussi renvoie en 1948 toujours et encore au problème de statistiques correctes du secteur routier privé. (Cf. Patočka, *Koncesovaná doprava ..., op. cit.*)

⁹⁸⁵ Cf. ČS du 13 octobre 1931, *Autobusový provoz ČSD pasivní, Vysoká věcná vydání působí schodek*

⁹⁸⁶ Pour le bilan de l’exploitation des lignes de bus ČSD des années 1933-1936 se reporter au tableau *supra*.

Kladno, chef-lieu du « cercle » avait en 1930 plus de 20 000 habitants. La ville commandait un territoire (*soudní okres*) de 46 km² avec environ 50 000 habitants et une densité de peuplement de 1057 hab./km² (soit parmi les plus élevée du pays)⁹⁸⁷. La ville se situait au centre d'un bassin industriel et minier important et seulement à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Prague. Le bassin fut très tôt et densément irrigué par un réseau ferroviaire, dont les résultats économiques restèrent très longtemps bénéficiaires grâce notamment au transport de charbon et de minerai de fer⁹⁸⁸. Malgré donc cet équipement supérieur à la moyenne en lignes de chemins de fer, la région avait un vif attrait pour les entrepreneurs automobiles qui ouvrirent une multitude de lignes, plus ou moins longues⁹⁸⁹. La carte souligne bien la densité du maillage du réseau automobile. Pour s'en rendre compte il faut indiquer les distances kilométriques qui séparaient les différents lieux desservis : la ville de Kladno qui pouvait se vanter d'un *turnover* infernal de 520 autobus quotidiens au départ ou en transit, se trouvait seulement à 8 km environ de Buštěhrad, desservi quotidiennement par 193 autobus (en transit). Il est vrai que cette ville (à l'est de Kladno) se trouvait sur la route de Prague, mais la situation était similaire à Unhošť, également à 8 km de Kladno (au sud) qui était desservi quotidiennement par 190 autobus (en transit). Unhošť fait figure d'un véritable centre local, car finalement très peu des lignes qui traversaient la ville continuaient

⁹⁸⁷ *Lidnatost v ČSR podle předběžných výsledků sčítání lidu 1930*. In : *Ottův naučný slovník ... op. cit.*

⁹⁸⁸ Pour l'histoire ferroviaire et l'intégration de cette région dans le réseau « des pays tchèques » et austro-hongrois, voir J. Oliva, *Concept de réseau dans l'histoire des chemins de fer tchèques 1815-1918*, Mémoire de maîtrise, 2001, 114 p., pp. 37, Hlavačka M., *Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce*, Academia, Praha, 1990, 179 p. et Hlavačka M. PhDr. a další (ouvrage collectif), *Železnice Čech, Moravy a Slezska*, NN, Praha, 1995, 151 p. . L'histoire ferroviaire de la région est étroitement liée à la *Compagnie du Chemin de fer de Buštěhrad (Buschtehrader Eisenbahn, BEB)*.

⁹⁸⁹ Kladno était en 1932 dans les 10 premiers « cercles » des « pays tchèques » en ce qui concerne le nombre d'entrepreneurs routiers. La ville comptait 24 concessionnaires pour le transport régulier de passagers, 50 pour le transport irrégulier, 59 détenteurs d'un « brevet professionnel » (*živnostenský list*) pour le transport de marchandises et 18 pour le transport de personnes. (Cf. J. Štemberk, *Podnikání ... op. cit.* p. 175). L'article dont cette carte est tirée donne par ailleurs quelques chiffres permettant d'apprécier l'essor de l'usage des autobus : En 1924 ouverture de la première ligne d'autobus sur 10 km et 12 départs quotidiens ; en 1930 427 départs quotidiens sur un réseau qui compte 127 km de lignes au départ de Kladno ; en 1932 enfin, 34 concessions de lignes d'autobus dont 24 privées et 10 étatiques, pour 520 départs quotidiens sur un réseau de 165 km de routes du « cercle » Kladno (ce qui veut dire que les lignes pouvaient être beaucoup plus longues, se prolongeant sur d'autres types de routes ou dans d'autres « cercles »). Source : Ing. Dr. Techn. František Pospíšil, *Vývoj autobusové dopravy po okresních silnicích v okresu Kladno a jeho vliv na rekonstrukční program silniční*, In : *Zprávy VST 1933*, p. 16.

vers Prague (en tout 2 lignes). La ville commandait un territoire (*soudní okres*) de 240 km² avec environ 35 000 habitants et une densité de population de 146 hab./km². Le « cercle » politique (Kladno et Unhošť réunis) était ainsi relié tous les jours par environ 164 autobus à Prague dont 91 sur des lignes « d'État » (c'est-à-dire ČSD) et 73 privées⁹⁹⁰. À la lumière de ces chiffres, il n'est guère étonnant que les lignes « d'État » étaient déficitaires et maintenues uniquement pour réduire dans la mesure du possible la concurrence privée.

La politique tchécoslovaque en matière de l'automobilisme reçut après-coup (en 1941, par les institutions du Protectorat) une évaluation à la fois réaliste et peu flatteuse : « *Für das Kraftfahrwesen war in der ehemaligen Tschecho-Slowakei nicht genügend Verständnis⁹⁹¹ vorhanden, was zur Folge hatte, dass der Kraftfahrzeugpark sich auf einem Niveau befand, welches tief unter der wirtschaftlichen Kapazität des Protektoratsgebietes lag. Grund hierfür war einerseits die sehr hohe Besteuerung der Kraftfahrzeuge und der Treibstoffe, andererseits die feindliche Einstellung der Eisenbahnverwaltung, welche die Entwicklung des Kraftfahrwesens durch wirtschaftlich kaum begreifliche Beschränkungen unterband, und zwar sowohl auf dem Gebiete der gewerbsmäßigen Kraftfahrzeugbeförderung als auch der nichtgewerbsmäßigen, wobei sich ihre Tarifpolitik außerordentlich scharf zur Bekämpfung des Motorismus ausnützte.* »⁹⁹²

c) L'opposition au monopole d'État et l'organisation de la résistance privée (1932-1938)

L'action de l'État qui agissait, comme nous l'avons vu précédemment, sur deux fronts – encadrer étroitement le secteur privé et construire un secteur automobile public efficace – avait pour effet global le renforcement de sa position en matière de transports. Le monopole dans le domaine des chemins de fer fut doublé d'un contrôle sévère du secteur routier privé tout en assurant par le biais de la législation des avantages compétitifs aux entreprises

⁹⁹⁰ Pour faire la distinction entre les lignes « d'État » et « privées », il faut regarder la nuance de noir, malheureusement peu lisible. Le premier chiffre marqué sur la ligne (en partant d'une ville) indique son numéro et le second chiffre le nombre d'autobus quotidien.

⁹⁹¹ Souligné par nos soins.

⁹⁹² In : Bernhard Adolf (Beauftragter des Reichsprotectors beim Zentralverband der Industrie für Böhmen und Mähren), *Die Wirtschaft des Protektorats und ihre Forderungen für den Verkehr, Die Straße*, 1941, pp. 424-425.

routières étatiques. Cette attitude, l'État tchécoslovaque ne l'abandonna plus durant la période étudiée, au mieux, il tenta de réorganiser le secteur des transports publics afin d'en améliorer la rentabilité. Cette politique, dirigée ouvertement contre le secteur privé trouva son paroxysme en 1933. En janvier de cette année, épuisés par ce qui était vécu comme d'incessantes persécutions de leur métier, les transporteurs privés (dont il faut pourtant souligner à nouveau le caractère individualiste) appelèrent à une journée de manifestation nationale dans les grandes villes (à commencer par Prague) suivie d'une journée de grève générale pour protester contre l'amendement – au profit de l'État – de la loi sur le transport routier.

La crise économique mondiale avait aggravé les déficits de l'exploitation ferroviaire et radicalisé la critique des agents de l'État à l'égard de la concurrence du transport routier privé. Le mouvement se durcit pendant l'hiver 1932/1933 pour aboutir, d'un côté, dans des plaintes déposées auprès du Tribunal administratif par des entrepreneurs routiers contre la monopolisation des ČSD, et de l'autre, dans une nouvelle offensive du législateur pour renforcer encore davantage la compétitivité de l'entreprise publique. Il s'avérait que les ČSD actifs depuis quelques années dans le transport routier (au moins depuis 1928), n'avaient pas de base légale pour cette activité. En effet, la législation austro-hongroise prévoyait le principe d'obligation de concession pour *tout* transport *régulier* de marchandises ou de passagers sur les routes, à une exception près, celle des Postes, lorsque leurs lignes transportaient *à la fois* du courrier et des personnes (ou des marchandises). Par conséquent, après la guerre nul ne contestait au MPTT le droit à l'ouverture des lignes de bus. En revanche, le Mcdf. créa par l'ouverture de ses lignes à partir de 1928 une situation de fait accompli sans que personne ne s'aperçoive de l'illégalité de la situation. Légalement, le Mcdf. aurait été dans l'obligation de demander tout comme n'importe quel entrepreneur particulier une autorisation de concession. Étant donné que ces demandes étaient soumises à l'approbation des différents ministères, en particulier du Mcdf. lui-même, il était « entendu » que ce dernier pouvait se passer de la procédure et s'autorisait automatiquement à ouvrir ou à fermer n'importe quelle ligne à n'importe quel moment. L'état de non droit fut enfin porté au grand jour en 1932 par l'Union des transporteurs d'autobus (*Říšský svaz autobusových dopravců*) et publié dans la presse⁹⁹³. L'auteur de l'article y évoqua notamment le cas de la

⁹⁹³ Cf. un article détaillé sur les différentes lois en vigueur depuis le 19^e siècle In : B. Stránský, tajemník Říš. svazu autobusových dopravců, *Poměr soukromých autobusových dopravců k železnicím*, Národní Listy, 18 mai 1932.

Suisse, où l'entreprise nationale des chemins de fer devait passer par la même procédure que les privés pour obtenir une concession de ligne de bus.

Pour remédier à la situation, le gouvernement décida alors de voter en toute hâte (avant les fêtes de fin d'année, le 23 décembre) la loi n° 198/1932 pour empêcher le Tribunal administratif de sanctionner la compagnie nationale des ČSD pour ses activités de transport routier. Les débats que la loi avait suscités témoignent de l'enlisement de la situation et d'un véritable dialogue de sourds qui s'installa durablement d'une part entre le Mcdf. et les transporteurs routiers privés et d'autre part entre les partis au gouvernement et l'opposition.

La rapidité de la procédure d'adoption au Sénat, puis dans l'Assemblée nationale représentait une caractéristique pour le moins inhabituelle, sans pour autant être illégale. Le projet passa au Sénat en une journée dans une séance marathon se terminant à 3 heures du matin pour atterrir le lendemain sur la table de la Chambre des députés, traité également en une seule journée dans une procédure simplifiée (deux lectures d'affilée). Le député allemand Fritscher (*Deutsche christlich-soziale Volkspartei*) dénonça notamment le peu de temps dont disposait l'opposition pour s'informer de son contenu et décrivit l'ensemble de la procédure comme un *hold-up* parlementaire⁹⁹⁴ : « Nous devons dire ici que c'est une honte qu'une loi d'une telle portée soit traitée au Parlement de cette manière. ... C'est irraisonnable de faire passer une loi d'une telle portée en 25 minutes dans la Commission parlementaire des transports. ... et en même temps dans la Commission budgétaire... Je ne peux qu'exprimer mon admiration pour le collègue Hrušovský [Parti national-socialiste (ČNS), pourtant au gouvernement] qui avait refusé de rapporter dans la Commission des transports sur le contenu de la loi seulement cinq minutes après la réception de la proposition. Je comprends en revanche, qu'on avait trouvé pour le remplacer un certain employé des chemins de fer [le député Fiala], car toute cette loi a été faite en faveur des cheminots. »⁹⁹⁵

⁹⁹⁴ Devant la justesse du calendrier parlementaire, il avait été décidé de ne plus remettre en question les décisions prises au Sénat. Ainsi, le Sénat eut le premier et dernier mot dans l'élaboration de cette loi. C'est aux sénateurs que les diverses organisations de la défense du motorisme devaient s'adresser pour faire entendre leurs voix. L'AKRČs remerciait par ailleurs les sénateurs pour leur écoute et l'adoucissement de certains paragraphes, malgré une formulation générale de la loi plutôt défavorable au motorisme. (Voir *Autoklub* n° 24/1932, *Po boji, Zákon o dopravě motor. vozidly odhlasován oběma sněmovnami*).

⁹⁹⁵ Séance parl. n° 237/1932 (« *Musíme zde říci, že je to přímo ostuda, že se zákony tak dalekosáhlého významu, jako jest tento, projednávají ve sněmovně tímto způsobem. Staří páni v senátě musili býti ve výborech drženi u poradního stolu až do tří hodin ráno, jen aby byli se zákonem včas hotovi. A sotva se dostal do plena, spor zase vypukl a došlo k bojovnému hlasování, při čemž rozhodla oposice: 46 proti 35 hlasům. Zdá se tedy, že i do senátu se dochází tak bídňě, jako zde do naší sněmovny. A sotva byl odhlasován, již byl tisk rozdáván zde u nás ve sněmovně. Jest přímo nesvědomitě, jak lze zákon, který má tak těžké účinky na tisíce existencí, odbyti v 25*

Selon l'interprétation des petits entrepreneurs routiers, la loi s'accompagnait de nouveaux durcissements des conditions d'existence de leur secteur socio-professionnel sans aucune consultation préalable réalisée comme le souligne le député Fritscher précité⁹⁹⁶. Nous avons vu en effet, que la loi fixa une caution, remplaça la licence à vie par une licence temporaire et découpa le pays en « rayons » réglementant la concurrence, etc⁹⁹⁷. V. Ibl, le chef du service routier du Mcdf. justifiait le bienfondé de la loi en invoquant le principe d'égalité des conditions économiques entre les chemins de fer et le transport routier⁹⁹⁸. Étant donné que la *Compagnie nationale des chemins de fer* finançait seule ses infrastructures et supportait les risques liés à l'exploitation tout en payant des taxes de transport, il revenait au secteur routier de faire de même. Il se référa également à l'intérêt général de l'État en parlant d'un plan de « politique de transport » qui avait bien réparti les rôles de chaque mode de transport, en allouant au transports routiers privés ou publics le rôle d'auxiliaires du transport ferroviaire (ce qui correspondait au découpage de la carte des concessions en « rayons » autour de l'épicentre des gares⁹⁹⁹). Il rejetait les arguments adverses soit comme infondés, soit comme impossibles à prouver objectivement¹⁰⁰⁰.

minutách v dopravním výboru. (Posl. Horpyňka [německy]: A zároveň v rozpočtovém výboru!) Zcela správně, a zároveň v rozpočtovém výboru, při čemž však zpráva o něm se dostala do našich rukou teprve nyní, takže jsme odkázáni jen na novinářské zprávy. Mohu zde jen vysloviti svou úctu panu kol. Hrušovskému, že odešel za 5 minut po doručení návrhu zákona podati již zprávu v dopravním výboru. Že se našel náhradou jistý železniční úředník [Fiala], považují za pochopitelné, neboť tento celý zákon byl vydán ve prospěch železničářů. »). Une remarque similaire vient également du député Al. Beneš (Parti des commerçants).

⁹⁹⁶ Séance parl. n° 237/1932 *op. cit.* (« Jest smutné, že zúčastněné hospodářské vrstvy nebyly ani povolány, aby se k tomuto zákonu vyjádřily, nýbrž teprve v poslední chvíli musily zaslati poslancům pamětní spis. »)

⁹⁹⁷ Plusieurs députés allemands Böhr, Fritscher, Prause, déplorèrent le caractère « anti-allemand » de la loi qui imposait dans le §12 l'obligation pour les conducteurs de bus et le personnel accompagnant de maîtriser au moins les rudiments de l'une des langues « nationales », c'est-à-dire du tchèque ou du slovaque. Ils considéraient qu'environ un tiers des concessions d'autobus se trouvait dans les régions à majorité germanophone et interprétèrent cette mesure comme privilégiant les entreprises tchèques et slovaques. Cf. la séance parl. n° 237/1932 *op. cit.*

⁹⁹⁸ Le résumé de l'entretien fut publié par *Národní Listy* sous le titre : « Chemins de fer sur les plaintes concernant la loi sur le transport automobile » (*Železnice o stížnostech na zákon o automobilové dopravě*), NL du 28 octobre 1934. L'argumentaire de V. Ibl n'était en rien original. Il reflétait plutôt les positions derrière lesquelles se retranchait le camp des défenseurs du « tout-ferroviaire » ou du moins du « tout-étatique ». Cf. le compte-rendu de la séance parlementaire n° 237/1932 *op. cit.* qui avait traité du projet de loi 198/1932.

⁹⁹⁹ Le « rayonnement » était alors appelé « le principe essentiel de l'aménagement planifié des rapports entre l'automobile et le chemin de fer. » (« ... kardinální zásadou plánovité dopravně-politické úpravy poměru auta a železnice. ») ; In : NL du 28 octobre 1934 *op. cit.*

Le tour de force du gouvernement avait suscité une vague de colère dans les milieux professionnels des entrepreneurs privés. Il y eut d'abord une « veille » critique pendant la séance du Sénat, qui le premier devait se prononcer sur la loi et la vota, non sans difficulté 46 voix contre 35. Un grand nombre de chauffeurs de taxi avait bloqué les rues alentour et assisté dans la tribune à une heure de débats. Cette première manifestation « paisible » ne fut néanmoins qu'un prémice du mouvement qui allait suivre dès janvier 1933.

En effet, une manifestation nationale fut organisée à l'initiative des associations des transporteurs routiers à Prague le 16 janvier 1933. L'appel fut largement suivi et un grand nombre de véhicules de toutes les parties de la Tchécoslovaquie s'était acheminé vers Prague, pour être en partie intercepté et immobilisé par la police aux portes de la capitale. Leur nombre fut estimé entre 1 800 et 5 000 véhicules (selon les sources)¹⁰⁰¹. Le rassemblement se voulut avant tout *socio-professionnel*, bien qu'adossé au Parti des entrepreneurs et des commerçants¹⁰⁰². D'autres partis, notamment le Parti communiste, les fascistes et quelques groupuscules nationalistes tentèrent, parfois dans la confusion, de profiter habilement du mécontentement général et de mobiliser en leur faveur de potentiels électeurs¹⁰⁰³. Selon les sources dont nous disposons, la journée « d'action » fut assez chaotique, sans doute en partie à cause de l'agitation politique, mais aussi et surtout à cause de l'individualisme des présents

¹⁰⁰⁰ À titre d'exemple, les transporteurs se plaignaient que la loi avait obligé un grand nombre parmi eux à retirer les véhicules de la circulation pour échapper à la taxation abusive. Ils avançaient le chiffre de 13 000 véhicules toutes catégories confondues (ČS, 17 janvier 1933) et selon une autre source (et un an plus tard) 6 391 camions au 1^{er} janvier 1934 (NL, novembre 1934). Ibl antcipa cet argument en reprenant un communiqué de *l'Office National des Statistiques* selon lequel ces données ne pouvaient être comparées avec d'autres dans le passé du fait des changements de la législation sur le retrait des véhicules de la circulation... Cf. NL, 28 octobre 1934, *op. cit.*

¹⁰⁰¹ 5 000 selon les organisateurs, 1 800 selon la police. Ces informations proviennent de *Generální stávka autodopravců v Praze*, ČS du 17 janvier 1933.

¹⁰⁰² *Československá živnostenská a obchodní strana středostavovská*. Ce parti possédait une section socio-professionnelle réservée aux entrepreneurs de transport routier, le *Říšské ústředí čsl. autodopravců*. Ce fut elle qui appella au rassemblement. Le parti avait par ailleurs voté contre la loi 198/1932 dans le Sénat aux côtés des Parti agraire, Parti populaire et Parti démocrate-national. Cf. *Prager Presse* du 23 décembre 1932, *op. cit.*

¹⁰⁰³ Les fascistes furent notamment accusés de gêner le déroulement paisible de la réunion et d'interrompre les exposés des représentants politiques, parmi lesquels Najman, l'ancien ministre des Chemins de fer pour le Parti des commerçants.

et du manque de *leadership* dans ce secteur socio-économique¹⁰⁰⁴. La journée était sur le point de se terminer dans la confusion et la déception, lorsqu'au dernier moment, une résolution contre la loi 198/1932 et une journée de grève générale dans les transports privés à Prague avaient été votées. Les délégataires reçurent par ailleurs une invitation chez le Premier ministre Malypetr pour le surlendemain.

Constitution du Comité central pour la défense du motorisme (*Ústřední výbor na obranu motorismu*)

Cette première manifestation de force des entrepreneurs routiers sembla ébranler quelque peu l'édifice politique, basé entre le 29 octobre 1932 et le 4 juin 1935 sur la « Grande coalition » de Jan Malypetr¹⁰⁰⁵, mais pas encore suffisamment. Les élections législatives du mai 1935 apportèrent un léger renouveau dans la composition de la Chambre des députés grâce notamment à la progression du Parti des commerçants et des entrepreneurs qui gagna quelques 5 sièges supplémentaires et entra à nouveau dans le gouvernement. Ce parti s'était distingué lors de ses trois années passées dans l'opposition comme particulièrement sensible aux lois régulant le motorisme tchécoslovaque.

Auparavant d'autres opposants politiques s'étaient unis aux intérêts d'entrepreneurs. Le député allemand Bobek rapporta notamment l'intervention conjointe de deux associations professionnelles (*Svaz autobusových podniků* et *Ústřední svaz autodopravních živností v Československé republice*) et de son parti (*Deutsche sozialdemokratische Arbeiterpartei*) le 8 juin 1933 auprès du Premier ministre et du Ministre des Finances afin de les sensibiliser à « la crise dans laquelle s'est trouvée l'entreprise automobile »¹⁰⁰⁶.

¹⁰⁰⁴ Il y aurait eu en 1935 plus de 30 associations et corporations d'automobilistes professionnels (cf. *Úpadek automobilismu v Československu*, ČS du 20 janvier 1935). Une liste non-exhaustive se trouve sur la *Résolution du 16 octobre 1934*, en illustration *infra*.

¹⁰⁰⁵ La coalition rassemblait les partis : agraires, national-socialiste, social-démocrate, national-démocrate, populaire et plus tard les commerçants avec la participation des partis allemand social-démocrate et slovaque agraire. Ce fut une « grande » coalition de « grands » compromis...

¹⁰⁰⁶ Cf. le discours de Bobek In : Session parl. n° 373/1935 (« *Již za krátkou dobu, když zákon z r. 1932 nabyl účinnosti, usiloval velký počet manifestačních projevů všech rozhodujících činitelů poučiti včas vládu o škodlivých následcích zákona. Již dne 8. července 1933 společně zakročil Svaz autobusových podniků a Ústřední svaz autodopravních živností v Československé republice pod vedením posl. de Witte, jednoho českého kolegy a*

Étant donné que toutes ces actions ne portèrent pas immédiatement de fruits les entrepreneurs et les automobilistes en général s'organisèrent davantage afin de mieux coordonner leurs efforts. La tête du mouvement fut alors prise par l'*Automobile club tchécoslovaque* (AKRČs) qui appela le 30 octobre 1933 tous les acteurs de l'automobilisme à s'unir dans un effort commun pour « tout entreprendre contre les charges à l'encontre de l'automobilisme tchécoslovaque »¹⁰⁰⁷. Le club réussit à rassembler 33 organisations professionnelles (dont les deux précitées) en un *Comité central pour la défense du motorisme* (*Ústřední výbor na obranu motorismu*)¹⁰⁰⁸. Ce dernier élaborait alors sous la houlette du AKRČs un mémorandum à l'adresse du gouvernement dans lequel il exigeait la modification, voire l'annulation des mesures dirigées contre le développement de l'automobilisme en général et contre les entreprises de transport routier automobile en particulier (cf. l'illustration ci-après)¹⁰⁰⁹.

mým, při čemž byla panu předsedovi vlády Malypetrovi a ministru financí podána zpráva o tísní, ve které se octlo celé automobilové podnikání. »).

¹⁰⁰⁷ *Auto* 1/1934 p. 9, *Ústřední výbor na obranu motorismu*. En réalité le rôle du club dans le mouvement contestataire n'est pas certain. Il se présentait *lui-même* comme élément *leader* du Comité (mais attention, car *Auto*, c'est sa revue!), mais son rôle de *leader* de la scène automobile tchécoslovaque était justement de plus en plus contesté, le Club revêtant l'habit d'usurpateur. Cf. le paragraphe sur l'AKRČs *infra*.

¹⁰⁰⁸ La première réunion de travail a lieu le 9 novembre 1933. On y avait constitué deux commissions : pour l'essence et pour le transport routier et ferroviaire. (« *Na schůzi plena ústředního výboru dne 9. listopadu (1933) byly zřízeny 2 komise: Komise lihobenzinová a Komise pro silniční a žel. dopravu...* ») Cf. *Auto* n° 1/1934 p. 9, *Ústřední výbor...* op. cit. Pour la liste des membres, voir les signataires de la résolution d'octobre 1934, en illustration ci-dessous. Le Comité central continuait ensuite une activité tournée à la fois vers le public et la sphère politique. Voir p. e. son communiqué critique sur la situation en ČSR : *Úpadek automobilismu v Československu*, ČS du 20 janvier 1935.

¹⁰⁰⁹ Le mémorandum fut publié entre autre par le journal de l'AKRČs *Auto* n° 1/1934, *Ústřední výbor ... op. cit.*

Illustration n°14 : Mémoire du Comité central pour la défense du motorisme pour l'amendement de la loi sur le transport routier du 23 décembre 1932, n° 198/1932

Ústřední výbor na obranu motorismu pro novelisaci zákona o dopravě mot. vozidly ze dne 23. 12. 1932 č. 198 Sb. z. a n.

Právě dnes – před rokem – schválen byl zákonodárny sbory zákon 198/32 o zdanění autodopravy, který zatížil d. nákladů nejen vysokými obnosy daně, ale omezil její činnost jak při pravidelné, zejména však při nepravidelné autodopravě takovou měrou, že majitel těžšího vozu, který se dříve s vozem užíval, nemůže dnes existovati, sta vozů tohoto druhu jsou na prodej a lidé přišli o existenci.

Jak jejich majitelé, tak továrny, trátí tím zbytečně na jednom kuse po desetitisících Kč. Odbyt nákladních vozů upadl o 60% a autobusů téměř docela. Dráze však tento krok nepomohl, neb má sama při osobní autod. deficit.

Zákon byl motivován nízkým zdaněním auta oproti dráze. Výpočty, kterými byl návrh zák. doložen, byly nesprávné i číselně i myšlenkově, neboť vycházely z falešného předpokladu, že automobil musí platiti veškeré výdaje za úpravu silnic, ač je jen spoluuživitelem.

Ukazuje se, že dráha byly zdaněna:

1929 osobní km	4,04 h,	tuna km	4,36 h
1930	1,95 h		2,21 h
1931	2,93 h		3,18 h
1932	- 0,69 h		- 2,45 h

t. j. v r. 1932 dráha nejen, že nebyla zdaněna, nýbrž obdržela ještě dar od státu vrácením všech daní a zaplacením deficitu.

Proti tomuto zdanění autodrožky je kolem 28 haléřů za km, při kilometrážích, které přicházejí v úvahu. Zdanění nákl. automob. bez daně přepravní je na tunakilometr až 40 h. zdanění osob v autobusech průměrně jedoucích je proti dopravě drahou několikanásobné a to kolem 9 h včetně dávky z jízdného, bez ní asi 5 h za osobní km. Nebylo tudíž třeba ustanovení zák. 198/32, nýbrž jen reglementace nepoměrně mírnější, která by odstranila event. se vyskytující nepořádky.

Při tom všem brzdění automob. ruchu má neblahý vliv na brannost státu, neboť právě těžké vozy jsou nejlepší náhradou dráhy tam, kde není, nebo nefunguje.

Odbyt těžkých vozů byl do nedávna páteří příjmů automobilek a jediným pramenem příjmů karosáren a jeho zničení působí těžkou nezaměstnanost, kde ztráta na mzdách přestupuje obnos 250 milionů Kč mimo ztrát ostatních automob. živností.

Z uvedených příčin prosí podepsaný Výbor na obranu motorismu, aby zák. 198/32, který nezpůsobil nic užitečného, byl novelisován ve formě, která by státu skutečně přinesla zisk a při tom neničila pokroku, jakým rychlé a levné spojení venkova s městem nesporně je; stejně, aby nebyl brzděn koloběh statků – doprava potravin a zboží a jich lepší zpeněžení ve městech, než v odlehklých krajinách, postrádajících dobrého spojení.

Pro okamžitou úlevu zejména žádáme, aby:

- 1. jistoty zákonem předepsané byly upraveny*
- 2. územní obvody pro nákl. dopravu byly stanoveny příznivěji*
- 3. dávka z jízdného byla upravena úměrně nosnosti podnikatelů a poplatnictva*

Úpravy tyto mohly by býti provedeny bezodkladně cestou nařizovací.

V Praze, dne 23. prosince 1933.

Le mémorandum se prenait directement comme « erroné » au principe de participation financière aux infrastructures qui était censé mettre sur le même plan le transport routier et le transport ferroviaire. Il dénonçait les effets néfastes de la loi 198/1932 sur la totalité du secteur automobile allant du consommateur particulier et du petit entrepreneur qui retiraient les véhicules de la circulation, par les garagistes et les stations-services en perte de clients, jusqu'à l'effondrement de la production industrielle de carburants et de véhicules avec une hausse de chômage à la clé. Il soulignait à l'opposé les bienfaits du motorisme pour le transport de proximité et pour la défense nationale.

Les travaux de l'AKRČs en vue du regroupement des différents acteurs du secteur automobile avaient commencé en 1932 suite à l'appel *Čeho nám třeba?* (Qu'est-ce qu'il nous faut?) dans son journal *Autoklub* n° 12/1932. L'article avait résumé les faiblesses du mouvement automobiliste (fragmentation, due notamment à l'éclatement du *Cartel des clubs automobiles* ; l'absence de programme ; passivité du public) qui étaient à l'origine de son incapacité à faire entendre efficacement sa voix. Afin de remédier à cette situation, l'*Autoklub* se proposa de lancer dans ses futurs numéros un grand débat afin de fixer les points de convergence entre les groupes impliqués dans l'automobilisme (usagers, producteurs, professionnels de la route). La création du *Comité* ne serait donc qu'un aboutissement de l'initiative rendue particulièrement pertinente à la suite de la loi 198/1932.

Une deuxième grande manifestation fut organisée dix mois plus tard le 16 octobre 1934 à Prague ; des manifestations mineures se déroulaient en parallèle en province. Le *Comité* convoqua alors non seulement tous ses membres, il invita également les représentants des ministères concernés par la problématique des transports et, bien entendu, la presse. « Notre automobilisme n'a pas reçu à ce jour suffisamment de compréhension dans nos assemblées législatives ; il n'y a pas eu jusqu'à présent un changement positif, tout au contraire sa situation s'est aggravée autant sur le plan administratif que financier. »¹⁰¹⁰ Il est significatif pour l'époque que tous les ministères invités, de même que les clubs de partis politiques envoyèrent leurs représentants, sachant pertinemment qu'ils récolteraient une critique sévère quant à leur action. A l'issue de la conférence une seconde résolution fut votée ; elle fut transmise bien entendu aux ministères et envoyée par une délégation spéciale aux Ministères des Chemins de fer et de la Défense nationale. L'activité du *Comité* se fit donc plus insistante

¹⁰¹⁰ *Auto* 10/1934 *Pro lepší budoucnost čsl. automobilismu.* (« *Náš automobilismus nenašel dosud dostatečného porozumění v našich zákonodárných sborech, dosud nestalo se ničeho pro příznivý obrat, naopak, jeho situace jak po stránce admin. tak finanční neustáleje ztěžována.* »).

d'autant plus qu'il avait l'intention « de suivre le destin de la résolution avec la plus grande attention. Nous espérons que grâce à cette manifestation nous réussirons à attirer l'attention du public tchécoslovaque sur l'état déplorable de notre automobilisme et que d'autres actions déclencheront un changement fondamental de notre politique qui jusqu'à présent lui était si nuisible. »¹⁰¹¹

¹⁰¹¹ Ibid. (« Na tomto projevu Ústřední výb. ovšem nepřestane, nýbrž bude zejména osud resoluce velmi bedlivě sledovati. Doufáme, že tímto manifestačním projevem upozorníme opětně celou čsl. veřejnost na nedobry stav našeho automobilismu a že dalšími akcemi podaří se vyvolati změnu dosavadní, v našem státě jemu tak nepříznivé a škodlivé politiky. »).

Illustration n°15 : Résolution « Pour un meilleur avenir du motorisme tchécoslovaque »
 (Resoluce manifestačního projevu „Pro lepší budoucnost čsl. automobilismu“ svolaného Ústř.
 výb. na obranu motor. v Praze dne 16. října 1934.)

AUTO Résolution de la manifestation « Pour un meilleur avenir du motorisme tchécoslovaque »
 convoquée à Prague le 16 juin 1934 par le Comité central de la défense du motorisme

RESOLUCE

manifestačního projevu „Pro lepší budoucnost čsl. automobilismu“ svolaného
 Ústředním výborem na obranu motorismu v Praze dne 16. října 1934.

Českoslovenští občané, shromáždění na veřejném manifestačním projevu svolaném podepsanými korporacemi sdruženými v Ústředním výboru na obranu motorismu, žádají vládu republiky Československé, aby uvážila:

1. Motorismus znamená pro státní pokladnu poměrně největší příjmovou složku a jeho zatížení jest již na nejvyšší míře snesitelnosti.

Odmítáme proto jeho veškerá další finanční a administrativní zatížení, naopak žádáme snížení dosavadních břemen.

2. Motorismus má velký význam v brannosti státu, proto upozorňujeme vládu republiky Československé, aby k požadavkům motorismu zaujala příznivější stanovisko než dosud a žádáme, aby umožnila jeho další vývoj.

3. Motorismus zvýšil všeobecný blahobyt, obrat v průmyslu, obchodu a živnostech, sblížil nejširší vrstvy národa a národy navzájem, zajistil existenci statisíce československých občanů a stal se důležitým činitelem našeho národního hospodářství.

Bráníme se proto všem opatřením, která jej utlačují na úkor ostatních hospodářských složek.

4. Motorismus žádá od zástupců zvolených na vedoucí místa našeho státu svobodným hlasem lidu, aby prováděli takovou politiku, která by odpovídala demokratickým zásadám našeho státu, umožnila existenci a spravedlivou spolupráci všech dopravních prostředků, spočívající ve vzájemné podpoře a doplňování při úplném ponechání jejich zvláštních vlastností.

Všechny podepsané organizace, zastupující veškerý organizovaný provoz, výrobu a obchod motorovými vozidly a pomocného průmyslu, dovolávají se za podpory nejširší veřejnosti, aby byl novelisován zákon o dopravě motorovými vozidly číslo 198/1932, který, jak výsledky ukazují, nepřinesl

žádného užítku železnicím, státu, ani veřejnosti, naopak, ač dosud neúplně proveden, značně poškodil průmysl, obchod, zúčastněné živnosti a svými neblahými důsledky zejména způsobil nezaměstnanost v kruzích dělnických a řidičů z povolání.

Žádáme proto, aby jeho novelisace byla provedena ve smyslu návrhu Ústředního výboru na obranu motorismu.

Zejména budíž vyhověno těmto základním požadavkům:

1. Snížení daňového břemene.
2. Zrušení provozních obvodů nákladní automobilové dopravy.
3. Zrušení kauční povinnosti.
4. Zjednodušení a urychlení administrativních řízení.

Vzhledem k daňovému termínu, který jest opět

1. ledna 1935, žádáme, aby novelisace autodopravního zákona byla provedena nejdříve do konce roku 1934, aby jím postižené osoby nebyly znovu nuceny platiti nepřiměřené daně.

Žádáme dále novelisaci zákona o silničním fondu v ten smysl, aby daně a poplatky motoristů byly v přiměřené míře použity ke svému účelu.

Konečně žádáme, aby byl projednán zákon o veřejných silnicích a cestách a nařízení o silniční a cestní policii.

V zájmu národohospodářském potom žádáme, aby při projednávání zákonů týkajících se motorismu slyšen byl hlas Ústředního výboru na obranu motorismu.

Doufáme, že tyto samozřejmé požadavky budou vládou republiky Československé co nejdříve splněny a tím umožněno československému motorismu, aby dospěl té výše, jako ve státech, které správně poznaly jeho význam a důležitost.

V Praze dne 16. října 1934.

Autoklub Republiky Československé
 Autodopravní akciová společnost
 Automobilní sekce sdružení kovodělného průmyslu
 československého
 Sdružení československých benzínových firem
 Československý Automobilový Svaz
 Elektrické podniky hl. m. Prahy
 Jednota mistrů klempířských
 Liga československých motoristů
 Nákupní a prodejní družstvo nákladních autodopravců s. s. r. o.
 Národohospodářský sbor Jihočeský
 Odborový klub autořidičů
 Průmyslový ústav Obchodní a živnostenské komory
 Říšské ústředí čsl. autodopravců
 při Čsl. živnostenské a obchodní straně středostavovské
 Říšský svaz autobusových dopravců v ČSR
 Říšský svaz obchodníků pneumatikami, vulkanisérů
 a majitelů garáží

Sdružení čsl. průmyslů chemických
 Sdružení rafinerií minerálních olejů
 Sdružení řidičů automobilů ČSR
 Společenstvo veřejné dopravy osob automobily v Praze
 Svaz čsl. velkoobchodníků minerálními oleji
 Svaz kolářů-karosářů v republice Československé
 Svaz kovopracovníků
 Svaz obchodníků a živnostníků pro obor automobilový ČSR
 Svaz řidičů automobilů ČSR
 Unie řidičů automobilů ČSR
 Ústřední jednota autodopravců nár. soc.
 Ústřední jednota komorních gremií koncesované autobusové
 dopravy v zemi České a Moravoslezské
 Ústřední rada Čsl. autoklubů
 Ústřední svaz autodopravních živností
 Ústřední rada obchodnictva ČSR
 Verband deutscher Berufs-Kraftfahrer
 Zájmová odborová skupina závodů autosprávkářských

Source : Auto n° 18/1934

La résolution reprit plusieurs éléments de la précédente (notamment sur l'amendement de la loi 198/1932) en prenant cependant de l'ampleur. On exigeait désormais la refonte globale du secteur automobile en évoquant les insuffisances du financement routier et le besoin de remettre à jour la loi sur le Fonds routier et en appelant de ses vœux une loi sur la police routière. Soulignons la longue liste des organismes signataires qui procura au Comité une légitimité certaine, au point qu'il demandait dans la résolution d'être dans l'avenir sollicité « pour faire entendre sa voix dans l'intérêt économique lors des débats législatifs qui concernent le motorisme. »

d) Les clubs automobiles – acteurs majeurs ou talon d'Achille de la défense de l'automobilisme tchécoslovaque ?

À la question dans le titre de ce paragraphe, nous pouvons répondre d'emblée que les clubs automobiles comptaient, en ČSR comme ailleurs¹⁰¹², parmi les acteurs les plus importants dans le secteur automobile *au début de son ère*¹⁰¹³. Il va sans dire que les clubs automobiles n'étaient pas les seuls regroupements d'automobilistes. Il existait une série d'associations socio-professionnelles, de chauffeurs et/ou d'entrepreneurs routiers. J.

¹⁰¹² Cf. pour cela le chapitre dédié clubs automobiles dans le livre de C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug...*, op. cit. pp. 203. intitulé « *Clubs : Die Promotoren der Motoren* ». Il dit en introduction : « *Die Clubs schweissten die noch wenigen Kfz-Besitzer zu einer missionarischen Truppe zusammen. Sie wurden zum Scharnier zwischen der Industrie einerseits, dem Staat und der Kundschaft andererseits. Sie sorgten für den ideellen Kitt, der die autofahrende Gemeinde zusammenhielt. Sie waren das Forum, auf dem sich die Produzenten mit den Konsumenten trafen, das Forum, auf dem der automobilistische Habitus Gestalt annahm, das Forum, auf dem Angebot und Nachfrage die Begründung alltäglicher Praxis zustande brachten.* »

¹⁰¹³ C'est-à-dire sûrement jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, voire au-delà. Notre hypothèse est de dire que ce fut la massification de l'usage des automobiles pendant les Trente Glorieuses à l'Ouest et l'étouffement de tout particularisme corporatif de l'ère soviétique à l'Est qui sonnèrent le glas de la puissance des clubs automobiles. Ces mouvements de sociétés (acceptation du véhicule à moteur comme produit de la modernité et pénétration de toutes les couches sociales grâce à la baisse des prix) furent couplés à une autre raison qui ôtait aux clubs un autre domaine d'activité important, d'ordre technologique et juridique, celle de la stabilisation des normes régissant le secteur automobile. La plupart des acquis obtenus parfois de haute lutte grâce à une action persévérante des clubs devinrent accessibles à tout le monde sans avoir besoin des clubs comme intermédiaires. Certains disparurent alors, d'autres se replièrent sur eux-mêmes devenant, comme à l'origine, des lieux de prestige social...

Štemberk lista dans sa thèse quelques-uns de ces groupements, dont certains rassemblant jusqu'à 10 000 personnes. Tous ces groupements, clubs ou organisations socio-professionnelles automobiles eurent une caractéristique commune – leur grand morcellement et des conflits internes fréquents, d'où une faiblesse chronique que nous assimilons symboliquement au « talon d'Achille ». Les années de l'entre-deux-guerres correspondaient à une période de bouillonnement intrinsèquement lié à la rapide maturation de la technologie automobile. Le traitement approfondi de ce secteur socio-professionnel dépassait la problématique de notre recherche, bien que certains points aient une influence plus ou moins directe sur l'équilibre des forces entre la sphère publique et privée, notamment en ce qui concernait les négociations salariales, de droits de retraite ou encore de la durée et des conditions de travail. Le fait de traiter les clubs automobiles plus en détails ici doit nous servir d'illustration de ce propos. En effet, la problématique liée aux clubs automobiles entraine en ligne de compte dans notre recherche sur deux points précis. Premièrement celui traité au chapitre précédent destiné aux infrastructures routières où les clubs avaient joué un rôle important dans la critique de l'état des routes et des mesures politiques insuffisantes en leur faveur. Sur ce point ils étaient les porte-paroles de tous les usagers *motorisés* de la route poussant le gouvernement à chercher des solutions financières et organisationnelles pour renouveler le réseau. Ils étaient pour cette raison non seulement des foyers de réflexion, mais aussi des outils de pression, de *lobbying* politique. Deuxièmement, mais dans un registre parallèle, les clubs furent à l'origine (ou du moins co-auteurs) de l'organisation d'un contre-poids à une politique publique de transport qui allait au fur et à mesure que le temps avançait à l'encontre de l'entreprise privée et en faveur d'un monopole public de transport routier. Là aussi, ils agirent en tant que foyers critiques, à la fois intellectuels et physiques, car bien des réunions de travail, d'exposés publics et de manifestations eurent lieu dans leurs locaux.

Nous tenterons ci-après de broser en quelques lignes le tableau des clubs en nous basant sur le plus important du point de vue politique, *l'Automobile-Club de la République tchécoslovaque*, AKRČs. Cet aperçu devra nous aider à mettre en valeur les moyens sur lesquels les clubs s'appuyaient afin de mener à bien leur action politique.

Illustration n°16 : Les logos de l'AKRČs :

1. Section automobile



2. Section motocycliste



Dans l'entre-deux-guerres, les clubs automobiles avaient joué un rôle majeur dans la promotion de l'automobilisme tchécoslovaque. Ils comptaient à l'époque parmi des composantes très dynamiques du monde associatif. On peut d'ailleurs sur ce point comme sur bien d'autres, dresser des parallèles entre les clubs automobiles et les clubs d'aviation. Dans le paysage des clubs nombreux, plus ou moins riches en pouvoir financier, voire politique et avec une couverture géographique variable, on doit cependant distinguer l'*Automobile-Club tchécoslovaque* (AKRČs)¹⁰¹⁴, le seul club *national* (dans le sens géographique) de tous les autres clubs, d'envergure locale ou

régionale. En effet, l'AKRČs était aussi le plus ancien des clubs automobiles *nationaux* (dans le sens politique). Il fut fondé en 1904 à Prague¹⁰¹⁵. Il réussit grâce à son ancienneté et à sa notoriété internationale à s'imposer dès la fondation de la république en 1918 comme l'intermédiaire officiel entre le monde des automobilistes et le pouvoir politique d'une part et comme le porte-parole de l'automobilisme tchécoslovaque à l'étranger d'autre part. En effet, dès avant-guerre l'AKRČs envoyait des représentants aux grandes rencontres internationales, en particulier dans le cadre de l'*Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus* (AIACR)¹⁰¹⁶. Cette association qui suivait le principe d'un représentant unique par pays

¹⁰¹⁴ Automobile-Club de la république tchécoslovaque = *Autoklub Republiky Československé*. Nous utiliserons l'abréviation AKRČs, en usage dans les documents d'époque, ou tout simplement l'appellation « Club » avec majuscule.

¹⁰¹⁵ La date précise de l'Assemblée constitutive est le 20 mars 1904. Le club s'appelait alors *Český Klub Automobilistů pro Čechy, Moravu a Slezsko* (Club d'automobilistes tchèque pour la Bohême, Moravie et Silésie). Il fut en fait seulement le second club tchèque lié aux véhicules à moteur, étant donné qu'un mois avant, soit le 21 février 1904, on créa le *Klub Českých Motocyklistů* (Club de motocyclistes tchèques). Les deux fusionnèrent en 1910 dans le *Český Klub Automobilistů*. Ce club fut ensuite rebaptisé en *Autoklub RČs*, AKRČs.

¹⁰¹⁶ Les automobilistes tchécoslovaques étaient représentés à l'AIACR avant la Grande Guerre par l'intermédiaire de l'Autriche (*Oesterreichischer Automobil Klub*), membre fondateur de l'association en 1904 et

adhérent, contribua grandement à propulser l'AKRČs après la guerre justement dans le fauteuil du premier automobile-club internationalement « reconnu » de la ČSR¹⁰¹⁷. Ici, l'AKRČs joua par exemple un rôle tout à fait important dans l'élaboration d'un projet de réseau de routes européennes comme nous l'avons vu dans le chapitre consacré à ce sujet. D'autres raisons s'ajoutèrent cependant aux mérites éventuels accumulés grâce à l'ancienneté et au travail sur la scène nationale et internationale. L'AKRČs possédait trois autres atouts, tout d'abord son siège social était géographiquement identique avec le nouveau centre de pouvoir politique, Prague ; il regroupait ensuite de nombreuses personnalités importantes issues du monde économique et politique de l'époque¹⁰¹⁸ ; enfin, il reposait sur des membres

de la Hongrie, devenue membre l'année suivante. L'AKRČs participa à la première vague d'adhésion à l'AIACR dès son premier congrès de l'après-guerre en 1920 à Paris. Il devint par ailleurs membre dès 1921 de l'AIPCR (*Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*), en 1922 de la FICM (*Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes*), en 1925 du CCTI (*Conseil Central du Tourisme International*). Le Club était présent dès la constitution de l'organisme en 1925. Il partageait ses prérogatives avec le Club des Touristes tchécoslovaques, *Klub čsl. Turistů*, de l'AIT (*Alliance Internationale de Tourisme*) et de la *Commission Internationale de Circulation et des Douanes*. Il y avait ses représentants « permanents » : l'architecte O. Nekvasil, le rédacteur Kalva et Dr. Ing. Ervín Pauček, secrétaire général du Club (Cf. A 2/1927, *Porady AIACR*).¹⁰¹⁷ En effet, selon les statuts de l'AIACR un seul club national, reconnu officiellement par l'État en tant que tel, avait le droit de représenter son pays. Il découlait en revanche de cet honneur l'obligation de « représenter tous les autres clubs » du pays et de contribuer à la plus grande « unité et entente de l'automobilisme du pays » (A 10/1929, *K 25 letému výročí AIACR*). On insistait dans le mouvement des automobilistes sur des valeurs traditionnelles – certains n'hésitent pas à dire « chevaleresques » (cf. C. M. Merki) - de l'entraide, de fraternité et de solidarité... La reconnaissance par l'AIACR fut précédée par celle de l'*Automobile-Club de France* auquel on avait signifié dès le printemps 1919 que « notre club avait pris la direction de l'automobilisme organisé dans notre État autonome » et que par conséquent, le club s'engageait à représenter la Tchécoslovaquie officiellement tout en assurant « la responsabilité et la garantie pour la délivrance de tryptiques et de tout autre document nécessaire pour voyager en automobile. » (In : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*, p. 224). La procédure passa ensuite par le Ministère des Travaux publics lequel fut prié de reconnaître le Club officiellement et de soutenir par la voie diplomatique sa demande d'adhésion à l'AIACR. Le Club envoya alors une députation officielle au ministre Hampl. En septembre 1919 le MTP donna un avis favorable et s'inscrivit en tant que membre institutionnel du Club. Ce fut ensuite le MTP qui informa le Club du congrès de l'AIACR à Paris en mai 1920. On rédigea alors en hâte une demande d'adhésion tout en confiant le rôle de représentant du Club au consul général tchécoslovaque à Paris, M. V. Vaníček (Ibid. p. 226). Le Club fut admis comme membre de l'AIACR le 15 juin 1920. Le gouvernement notifia le Club de son droit d'émettre les tryptiques pour la ČSR le 27 mai 1921. Le décret officiel récompensant le Club de ses « efforts patriotiques et désintéressés » en faveur de l'automobilisme lui fut transmis solennellement à l'occasion de la XIII^e exposition automobile le 28 mai 1921 des mains du Ministre des Travaux publics, Dr. Kovařík.

¹⁰¹⁸ À titre d'exemple : Miříčka Emil JUDr. Il fut élu président du club le 31 mars 1926 suite au décès de son prédécesseur Kukula. Il était l'un des fondateurs du Club d'automobilistes tchèque pour la Bohême, Moravie et

de nationalité tchèque¹⁰¹⁹. A tous ces avantages de départ, il faudrait ajouter une habile politique de ses dirigeants qui réussirent sur l'ensemble de la période étudiée non seulement à accroître progressivement le domaine d'action du Club, mais aussi à préserver les prérogatives acquises contre des attaques de plus en plus virulentes d'autres clubs automobiles en usant avec efficacité de deux armes : une bonne communication¹⁰²⁰ et une protection politique¹⁰²¹. L'AKRČs devait en effet faire face à l'écart grandissant entre le pouvoir dont il était détenteur et le nombre relativement faible de ses adhérents. À titre d'exemple, prenons l'année 1927, l'AKRČs avait alors au premier janvier 1 226 membres¹⁰²² pour une population totale de 15 millions d'habitants¹⁰²³ et environ 50 000 véhicules à moteur¹⁰²⁴. Le nombre d'adhérents augmenta relativement peu sur l'ensemble de la période. Les dirigeants du Club reconnurent eux-mêmes lors de l'Assemblée générale de 1927 : « La cause de l'accroissement limité du nombre d'adhérents actifs est d'une part le fait que les automobilistes ne se rendent pas assez compte des avantages que l'adhésion au club leur procure, et d'autre part que notre club n'avait pas fait jusqu'à présent presque aucun effort

Silésie et du Club de motocyclistes tchèques en 1904. A l'époque simple avocat, il joua un rôle clé dans tout le suivi juridique des activités des clubs, fut l'un des trésoriers et contribua à leur fusion en 1910. L'AKRČs naquit de cette fusion. Son prédécesseur au poste du président, Prof. MUDr. Otakar Kukula, fut quant à lui élu recteur de l'Université Charles en 1924 et membre régulier de l'Académie.

¹⁰¹⁹ En effet, il y avait sur le territoire de la Tchécoslovaquie plusieurs clubs de nationalité allemande (au moins 7 en 1920) dont certains n'étaient pas prêts à reconnaître le rôle *leader* de l'AKRČs.

¹⁰²⁰ Le Club possédait la revue hebdomadaire *Auto* et avait deux rédacteurs de grands quotidiens parmi ses membres les plus actifs : Jaroslav Kalva, rédacteur du journal *Národní Politika*, membre de la commission de rédaction de l'*Auto*, membre pour le compte de l'AKRČs de l'AIT et de la Commission Internationale de Circulation et des Douanes, secrétaire général du *Cartel des clubs automobiles*, remplaçant au Conseil routier auprès du MTP pour la seconde période (1931-34); et Vilém Heinz, rédacteur dans *Národní Listy* (journal du Parti socio-démocrate), également membre du conseil de rédaction de l'*Auto*.

¹⁰²¹ Le Club réussit à engager le Président de la république en personne, Tomáš Garrigue Masaryk comme « patron protecteur ». De nombreuses autres personnalités du monde politique, militaire, diplomatique, fréquentaient régulièrement les locaux du Club ou assistaient à ses activités, mondaines ou scientifiques. À ce propos, C. M. Merki parle de « politische Absicherung » des clubs automobiles (In : Merki, *Der holprige Siegeszug ... op. cit.*, p. 209).

¹⁰²² In : A 4/1927, *Řádná valná hromada AKRČs dne 3. dubna 1927*.

¹⁰²³ Le recensement de 1930 indique pour la Tchécoslovaquie 14 729 536 habitants (Cf. *Stat. ročenka RČS*, 1934, p. 9).

¹⁰²⁴ Le recensement fait en 1928 indique 59 409 véhicules à moteur toutes catégories confondues (cf. *Stat. ročenka RČS*, 1938, p. 119).

pour gagner de nouveaux membres, alors que d'autres clubs le font et connaissent un accroissement remarquable de leurs adhérents. Nous avons donc pris des mesures en ce sens à la fin de l'année dernière et au début de cette année ... »¹⁰²⁵ On pourrait se demander pourquoi le Club n'avait pas lancé une politique prosélyte plus agressive plus tôt et s'était fait « doubler » par des clubs de province. Il semblerait que le noyau dirigeant du Club s'était retranché dans une attitude élitiste, propre au monde automobile à ses origines. L'élitisme quasi nobiliaire devint pour ainsi dire une partie intégrante – mais tacite – des statuts du Club dont il semblait vouloir se démarquer pour la première fois en 1927, sans doute à cause du changement de personnes à sa tête (nouveau président). Les bonnes paroles restèrent pourtant quasiment sans effets, car on put entendre des plaintes similaires aux assemblées générales suivantes, sans que le nombre d'adhérents augmentât de façon significative¹⁰²⁶. En revanche, le Club ne semblait point connaître de difficultés financières. Tout au contraire, il employait environ 30 personnes à son siège administratif¹⁰²⁷, et inaugura « sa » Maison (*Klubovní dům AKRČs*) en 1929 rue Lützowova 29, čp. 1337, à Prague II¹⁰²⁸. Grâce à ces infrastructures et à

¹⁰²⁵ Ibid. (« *Příčinou malého vzrůstu našich členů činných jest jednak to, že automobilisté dosud málo si uvědomují výhody, které členství klubu poskytuje, jednak to, že náš klub nečinil dosud téměř žádných opatření, aby nové členy získával, jak to dělají kluby ostatní, které vykazují také za poslední rok značný přírůstek členstva. V tomto ohledu byla učiněna koncem loňského roku a začátkem letošního jistá opatření, jichž účinek se projevil tím, že dosud bylo od Nového roku přijato 107 členů činných, 8 členů Sekce motocyklistické a asi 120 členů Sekce přidružených....* »).

¹⁰²⁶ Pour être plus précis, le nombre d'adhérents augmenta d'abord assez rapidement (ils étaient 255 au 1^{er} janvier 1920) pour se stabiliser à partir de 1927 à un peu plus d'un millier. A l'Assemblée générale du Club le 24 février 1928 il y avait 71 membres actifs présents. On rendit compte de : 1 102 membres actifs dans la section automobile, mais on ajouta dans les statistiques globales les membres de la section motocycliste, les membres « viriles » (*virilní*) et les membres « correspondants » (*dopisující*) ce qui nous donne un total de 1 376 membres... ». Cf. A 3/1928, XXIV. *řádna valná hromada AKRČs, 24. února 1928*. Le Club s'inspirait peut-être du prototype idéal d'un club automobile, de l'*Automobile-Club de France*, ACF, lequel avait en 1920 formellement limité le nombre de ses adhérents à 2 500. Le commun des mortels s'organisait alors dans d'autres clubs, le TCF ou clubs régionaux représentés par la *Fédération nationale des Clubs automobiles* (créée en 1923 et présidée par le président du ACF). L'influence du plus ancien et du plus prestigieux club automobile était indiscutable jusqu'à se répercuter sur les pratiques sociales du Club tchécoslovaque.

¹⁰²⁷ De cinq personnes à temps plein et une à temps partiel en 1920, le Club passe en 1928 à 12 hommes et 11 femmes et 4 « serveurs ». (*Ibid.*) La photo de groupe représentant les « employés du secrétariat » en 1929 montre déjà 21 hommes (dont le secrétaire général Pauček) et 15 femmes, soit 36 personnes. In : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*, p. 243.

¹⁰²⁸ Voir A 4/1929, *Slavnostní otevření klubovního domu AKRČs*. L'inauguration officielle de la *Maison du Club* se fit le 25 mars 1929. Un nombre impressionnant de personnalités y assista (y compris le Ministre des Affaires étrangères et futur président de la république E. Beneš, d'autres ministres et des ambassadeurs). Son architecte :

la renommée de ses membres, le Club semblait jouer, à Prague du moins, un rôle social de premier ordre autant sur le plan scientifique que culturel. En effet, un grand nombre de conférences, de réunions de travail, mais aussi de bals et de soirées mondaines¹⁰²⁹ eurent lieu dans ses locaux.

Le rayonnement et la vocation du Club furent pourtant nationaux. Il tenta d'étendre son influence et de rendre visible sa présence sur la totalité du territoire national de plusieurs manières. A l'instar de clubs étrangers (notamment de l'ACF français), l'AKRČs organisa un réseau d'établissements certifiés d'accueil touristique et d'assistance technique. Il pouvait ainsi se prévaloir d'offrir à ses membres une certaine garantie de qualité de service un peu partout dans le pays, parfois à des prix réduits.

Le Club ouvrit également des antennes régionales¹⁰³⁰ afin de permettre à des automobilistes d'accéder directement à certains services dont le Club était détenteur à titre de monopole (comme p. e. la délivrance des tryptiques pour les voyages à l'étranger). Ce service

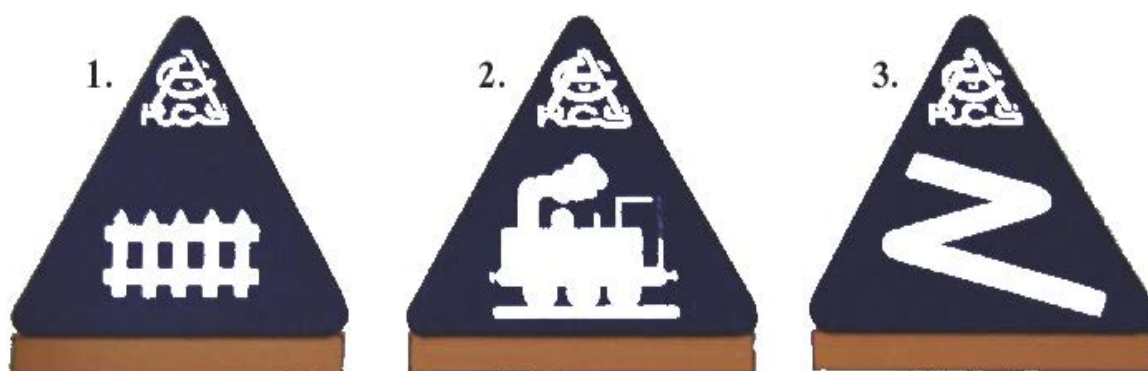
Prof. arch. Pavel Janák, le maître d'œuvre : Ing. Alois Krofta. Le même numéro du magazine *Auto* contient également un article de l'architecte et des photos de la Maison. L'adresse existe de nos jours. Le bâtiment est fraîchement restauré et représente un magnifique exemple d'architecture de l'entre-deux-guerres. On peut le visiter facilement, car il héberge un restaurant au rez-de-chaussée qui constitue outre son attractivité architecturale une adresse culinaire d'un rapport qualité/prix très correct.

¹⁰²⁹ Le Club organisait par exemple des cours de danse moderne, des soirées dansantes ou à thème. Afin d'enrichir son offre, on proposait tous les samedis soir des « thés » avec un animateur désigné pour chaque soirée qui proposait « des jeux de société sans faire des économies en cadeaux qui, choisis avec goût, sont toujours une surprise agréable pour les dames présentes. » Ces soirées réunissaient jusqu'à 100 personnes. (Cf. *Auto* 11/1927 ; (« Čajové večírky, konané každou sobotu, jeví zvýšený zájem a návštěvy pohybují se neustále kolem 100 osob. Společenský výbor AKRČs, veden snahou oživití společenský ruch na těchto večírkách, jmenuje ze svého středu vždy jednoho arrangeura večera, jehož prostřednictvím přináší různé zábavné novinky z oboru společenských her, při čemž nešetří mimořádných nákladů na darech věcných, které, vkusně voleny, jsou přítomným dámám vždy milým překvapením. »). Un article intéressant intitulé « La vie du Club » (In : A 4/1928, Ing. Zdenko Janák, *Klubovní život*) traite de façon presque théorique de la question. A l'exemple des clubs anglais, le prototype de la vie de « club », l'auteur dépeint ce qu'il souhaiterait à l'avenir pour l'AKRČs, dans sa nouvelle *Maison* en cours de construction : un second « chez soi » où des amitiés profondes et durables se lient, où l'on passe souvent et de longs moments. En effet, lorsqu'on présente dans le numéro de juin 1929 du magazine *Auto* les différentes activités qui s'étaient déroulées en avril et en mai à la *Maison*, on y voit un mélange de soirées grand public et privées, de manifestations du Club et d'autres sociétés et associations telle p. e. de la Chambre du Commerce et d'Industrie, du Ministère des Travaux Publics, de l'Union de l'escrime, de l'Union des Industriels tchécoslovaques, etc. (Cf. A 6/1929, *Společenský život v klubovním domě AKRČs*).

¹⁰³⁰ La première antenne fut ouverte le 1^{er} avril 1927 à Tábor, le 1^{er} juillet 1928 à Brno, etc. La raison officielle de l'ouverture de ces antennes fut « l'accélération de la procédure de délivrance des triptyques, des carnets et autres documents internationaux » (II : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs, op. cit.* p. 246).

possédait également l'avantage de court-circuiter les éventuels clubs régionaux, avantage notable, car l'AKRČs s'engageait à leur reverser une partie des droits perçus lorsque l'automobiliste passait sa demande par leur intermédiaire. Ce fut par ailleurs l'un des points qui alimenta la polémique et l'opposition au Club. Comme dernier signe de sa présence, sans doute le plus visible pour tous, automobilistes ou non, ce fut l'équipement des routes tchécoslovaques de panneaux de circulation à son effigie¹⁰³¹. Ce droit exclusif lui fut accordé en décembre 1927 pour dix ans par le Ministère des Travaux Publics. Le Club finança seul les panneaux et reçut en échange non seulement le droit d'y apposer son logo, mais aussi celui d'exploiter des panneaux publicitaires le long des routes d'État.

Illustration n°17 : Panneaux de circulation avec le logo de l'Automobile-club de la République tchécoslovaque (*Automobil Klub Republiky Československé, AKRČs*)



Source : *Silniční obzor* 1928

Le poids politique du Club est un peu plus difficile à évaluer. Il joua certainement un rôle de premier plan dans la définition de la politique routière notamment¹⁰³². Il faut toutefois

¹⁰³¹ Le contrat fut définitivement signé en mai 1928. La pose des panneaux de circulation et d'orientation avec le logo de l'AKRČs commença aussitôt après. Elle concernait uniquement les routes « d'État ». L'une des clauses stipulait que le travail devait être achevé en trois ans. Les clubs provinciaux, soucieux d'améliorer la signalétique sur le réseau secondaire, proposèrent dans une résolution formulée à l'occasion du troisième congrès du *Cartel* des clubs automobiles le 2 octobre 1929 et adressée au gouvernement de s'en charger. Dans le domaine de la signalétique un certain chaos régnait sur les routes (peu de panneaux et une grande hétérogénéité) en attendant la nouvelle loi sur la police routière. Cf. A 10/1929, *Kongres Kartelu ... 2. října 1929*.

¹⁰³² Citons à ce propos l'histoire suivante : Au début des années 1920 on discutait beaucoup dans le cadre de l'AIACR et sur l'initiative de l'AKRČs du concept d'un réseau de routes européennes qui se démarqueraient par des caractéristiques physiques du reste de réseau routier. L'ingénieur du Ministère des Travaux publics Hloušek considérait comme naturel que si l'AIACR décidait de créer un « réseau international » de routes, le MTP s'y

émettre une réserve à savoir que l'automobilisme, comme nous l'avons vu tout au long de cette partie, occupait seulement une place secondaire dans la politique des transports de l'entre-deux-guerres. Nous avons pourtant vu aussi quel rôle le Club avait joué dans l'organisation de la résistance des automobilistes (*Le Comité central pour la défense du motorisme*) à une politique dirigée un peu trop ouvertement contre la libre entreprise automobile ou encore pour une taxation sévère de l'automobilisme¹⁰³³. Nous pouvons également reprendre l'exemple des routes. Le Club possédait une longue tradition de « veille routière », une première Commission routière ayant été créée en 1911¹⁰³⁴. Après la guerre, par ses attaques incessantes, le Club poussa littéralement le législateur à trouver une solution au financement des travaux routiers. Nous en avons vu quelques détails dans la partie précédente, mais citons ici les mots du Ministre des Travaux publics, Roubík, prononcés le 1^{er} octobre 1927, à propos de la récente création du Fonds routier devant les membres du *Cartel des clubs automobiles* : « ... Je me suis permis de vous répéter l'année dernière ce mot biblique un peu modernisé : « frappez et on vous ouvrira » - « criez et vous serez entendus ». Vous avez crié et vous avez été entendus. De quoi s'agit-il en fait ? L'argent est là et nous

adapterait, ne serait-ce que, dans un premier temps, en adoptant la signalétique « internationale » qui serait choisie par l'AIACR. On peut en déduire une certaine autorité de l'association. Voici ce qu'en dit Hloušek : « J'ai élaboré à partir de là [du projet de l'AIACR] une proposition de signalisation en couleur des routes internationales qui serait pour nous acceptable et à laquelle nous pourrions nous adapter sans trop de frais, car il faudrait repeindre en tout 510,987 km de routes d'État... » (In : *Zpr. VST* n° 9/1925). Il devança même la demande de l'association en élaborant une proposition concrète. On pourrait dès lors se demander s'il agissait à titre personnel (bénévole) ou à titre professionnel (sur son temps de travail au ministère) ? Dans tous les cas, l'élaboration du projet lui demandait doublement du temps, d'abord pour suivre le tracé des routes, rassembler les données statistiques les concernant, puis en réfléchissant à la meilleure solution pour la signalétique (visibilité, clarté, coût).

¹⁰³³ Les exemples seraient nombreux. Un pour tous : le Club organisa le 8 juin 1923 une enquête pour soutenir la suppression de la « surtaxe » sur l'essence. L'enquête fut suivie et des communiqués envoyés par un grand nombre de corporations professionnelles de l'automobilisme et de représentants de plusieurs ministères. Le Club envoya alors au gouvernement une synthèse dans une « résolution unanime » réclamant la suppression de la « surtaxe ». Cf. A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČS*, op. cit. p. 234.

¹⁰³⁴ A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČS*; pp. 215 (« *Také silnicím věnoval ČKA zvýšenou pozornost. V lednu 1911 zvolil tříčlenný „silničnický“ výbor sestávající s pp. Červinky, Kumpera a Tanzera, jehož úkolem bylo vésti v patrnosti stav silnic a podávati zprávy ústřednímu výboru ČKA, aby jich tento mohl pak použiti jako podkladu akce pro zlepšování silnic.* »).

n'avons qu'à commencer. Vous vous êtes plaints que le *Cartel* et le Club automobile [AKRČs] n'est que très peu représenté au sein du Conseil routier, qu'il n'aura qu'un représentant. Messieurs, un membre est un membre et je n'ai qu'un souhait à vous communiquer, s'il vous plaît trouvez en votre sein un homme qui en vaut vingt, envoyez-le bien préparé au Conseil routier et j'en suis sûr qu'il vous ramènera ce qu'il vous faut... Et je porte un toast pour qu'il réussisse [dans sa mission]... »¹⁰³⁵ Ce membre fut Miříčka, le président de l'AKRČs en personne.... En fait, si l'on regarde la composition du premier Conseil routier, on s'aperçoit que plusieurs membres de clubs automobiles y siégeaient, mais à des titres différents. Pour ceux que nous avons pu identifier, il s'agissait de : Miříčka (repr. officiel du club, son président), Baťa (industriel, président du club automobile morave), Kalva (rédacteur du journal du Club *Auto* et secrétaire général du *Cartel*), Ringhoffer (industriel et

Illustration n°18 : Jaroslav Kalva, rédacteur du journal *Auto*



membre d'honneur du Club). La participation croisée d'un petit nombre de personnes dans des institutions très variées était très fréquente à l'époque. Le poids d'une oligarchie socio-économique, essentiellement pragoise en était d'autant plus fort. Cette situation fut ensuite légalisée par le MTP qui accorda sur une liste supplémentaire deux sièges aux représentants de l'AKRČs et quatre sièges à d'autres membres du *Cartel*¹⁰³⁶.

Le Club n'eut pas pour autant toujours un jeu facile. Après quelques années idylliques liées à l'euphorie de la république autonome, il connut une

¹⁰³⁵ L'allocution du ministre eut lieu au premier congrès du « Cartel des clubs automobiles tchécoslovaques » le 1^{er} octobre 1927. Le congrès se déroulait annuellement à Prague à partir de 1927, l'année de sa création. Il était dirigé par l'AKRČs. A sa première édition participait outre le ministre Roubík, le vice-président de la Chambre des députés Dostálek qui donna également une courte allocution intéressante. Dostálek fut plus tard à son tour Ministre des Travaux publics et recueillit beaucoup de sympathies dans les milieux d'automobilistes (et d'aviateurs) grâce à son action efficace. In : A 10 et 11/1927, *Kongres Kartelu ... 1. a 2. října 1927* (« ...Já jsem si Vám dovolil minulý rok opakovati to biblické slovo, trochu zmodernisované, „tlucte a bude Vám otevřeno“ – „křičte a budete vyslyšeni“. Vy jste křičeli a byli jste vyslyšeni. O co se vlastně jedná? Peníze jsou zde a můžeme jen začít. Vy jste si stěžovali, že v silniční radě jest kartel a automobilní klub málo zastoupen, že bude zastoupen jedním členem. Pánové, jeden člen jest také člen, a já mám k Vám jen to jedno přání, prosím Vás, najděte ve svém středu jednoho člověka, který vydá za dvacet, pošlete ho náležitě připraveného do silniční rady, jsem přesvědčen, že Vám přinese co potřebujete... A já tomu Vašemu zástupci připijím na zdar. (Výborně, potlesk) »).

¹⁰³⁶ In : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*, op. cit. p. 245.

première épreuve de force en 1922. Au printemps, les représentants de l'industrie automobile nationale avaient demandé au gouvernement l'introduction des « plaques douanières », signe extérieur d'une politique économique protectionniste. Ce souhait rencontra immédiatement l'opposition du groupe d'importateurs et de revendeurs de véhicules étrangers et enflamma les débats dans les cercles des automobilistes. Malgré les efforts du Club pour garder la neutralité, plusieurs de ses membres prirent officiellement parti pour les uns ou les autres ce qui causa de vives tensions au sein du Club et eut des conséquences dommageables pour certaines de ses activités¹⁰³⁷.

Plus grave et plus durable fut cependant l'opposition dans les rangs des automobilistes eux-mêmes. Le nombre de clubs augmentant rapidement, bon nombre d'entre eux, géographiquement – et peut-être aussi idéologiquement – très éloignés du centre de pouvoir, ne se reconnurent pas dans la politique menée par l'AKRČs. Ce dernier semblait en effet avoir eu la tendance à monopoliser toutes les instances consultatives dans le pays *et* à l'étranger et surtout, à prendre des décisions en faisant cavalier seul, sans consulter les autres clubs. Il interprétait le rôle qui lui était attribué dans le cadre de l'AIACR « d'unifier le mouvement automobiliste national » en le soumettant à ses propres vues. Il avait tenté, peut-être pour compenser l'impression d'hégémonie que son comportement suscitait, de jouer l'ouverture en lançant deux institutions nationales fédératives, le *Cartel de l'AKRČs et des clubs associés (Kartel AKRČs a klubů sdružených)* en 1926¹⁰³⁸ et le *Motor-Touring Club tchécoslovaque (Motor Touring Club pro Československo)* en 1928¹⁰³⁹ tout en contrôlant les deux institutions dès leur création. Devant la multiplication des clubs régionaux (automobiles et/ou motocyclistes), l'AKRČs tentait notamment d'empêcher les créations nouvelles en

¹⁰³⁷ La XIVe exposition annuelle se limita uniquement aux marques tchécoslovaques et on craignait pour l'organisation des courses (Cf. A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs, op. cit.* p. 230).

¹⁰³⁸ On débattait de la création du *Cartel* dès 1921. Cette année-là et les années suivantes, l'AKRČs invita tous les clubs automobiles tchécoslovaques à l'occasion de l'exposition automobile pragoise à une réunion de travail pour les tenir au courant de l'évolution de la situation nationale et internationale du secteur. Lors de la 1^{ère} réunion en 1921, l'AKRČs demanda aux clubs présents (étaient présents 7 clubs allemands, 1 club slovaque et 1 club tchèque) de le reconnaître comme « Le » club officiel. Deux clubs allemands refusèrent en attendant l'aval de leurs assemblées générales. Ce furent finalement 25 clubs tchécoslovaques qui approuvèrent le 5 février 1926 les statuts du *Cartel* lors de son assemblée constitutive. (« *Tímto dnem nastává nová epocha v životě automobilové organizace v naší republice, neboť vyvolán v život pevný útvar, jehož společný úkol spočívá v hájení zájmu automobilismu a jeho rozvoj.* » In : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs, op. cit.*, p. 228 et p. 243).

¹⁰³⁹ Fondé à l'initiative de l'AKRČs en juillet 1928 afin de promouvoir le tourisme national.

imposant des cotisations minimales (pour éviter des adhésions au rabais), des rayonnages (limitation géographique de la présence des clubs) et des fusions « à l'amiable » entre plusieurs clubs pour des villes ou des régions entières¹⁰⁴⁰. Cette politique à double tranchant permanent put en effet être interprétée comme une volonté de garder la mainmise sur la totalité du mouvement automobiliste. Elle se heurta à la résistance des hobereaux locaux aux personnalités fortes soulignant le caractère individualiste et élitiste des premiers automobilistes. Le conflit était sous-tendu par un enjeu de taille. Comme nous l'avons évoqué, le Club était délégataire unique de par son statut officiel d'un certain nombre de prérogatives émanant des accords internationaux sur la circulation automobile, entre autre sur l'émission de triptyques et de carnets de passages en douanes¹⁰⁴¹. Cette situation lui garantissait un revenu important¹⁰⁴² lequel pouvait être réinvesti dans des manifestations de prestige, parfois très coûteuses, comme la course annuelle Zbraslav-Jíloviště, ou encore la construction en plein centre-ville de Prague d'une magnifique « Maison du Club ».

Le conflit interne au monde automobile s'enlisa de sorte qu'au début des années 1930, avant la plus grande crise du motorisme, deux camps s'opposaient, le premier organisé à partir de 1931 dans l'Union automobile tchécoslovaque (*Československý automobilový svaz*) regroupant 18 clubs¹⁰⁴³ avec 9 505 membres, le second, la Ligue automobile (sous la houlette de l'AKRČs) avec 19 clubs et 16 277 membres. Pour compléter le tableau, il faut ajouter 12 clubs « neutres »¹⁰⁴⁴ comptabilisant 2 398 membres, soit un total de 49 clubs automobiles pour 38 180 individus au 31 décembre 1930.

L'évaluation de l'action de l'AKRČs prit également des formes officielles et une dimension parlementaire. La critique des députés se partagea entre la reconnaissance et le désaveu. Ainsi par exemple l'équipement des routes en panneaux de circulation trouva en 1938 l'approbation du député slovaque Suroviak qui louait la rapidité et l'efficacité du travail du Club tout en reconnaissant les efforts financiers qu'il avait consenti¹⁰⁴⁵. En effet le Club

¹⁰⁴⁰ A 5/1927, *Kartel AKRČs a klubů sdružených*.

¹⁰⁴¹ En tchèque « *celní propustka pohraniční* », le Club fut autorisé par le Ministère des Finances à les émettre à partir du 13 mai 1925. Ces carnets étaient alors valables dans 13 pays européens.

¹⁰⁴² À titre d'exemple, le prix des tryptiques fut 200 couronnes en 1919 (+ un dépôt de garantie de 20 000 couronnes).

¹⁰⁴³ Ces chiffres se basent sur des données statistiques au 31 décembre 1930. Cf. D n° 3-4/1931.

¹⁰⁴⁴ Il s'agit surtout de clubs « allemands » regroupés dans le *Hauptverband Deutscher Kraftfahrvereine in der Tschechoslowakischen Republik*.

¹⁰⁴⁵ L'ingénieur G. Hermann, le représentant du MTP, se déclarait sur ce point très satisfait du travail du Club dès 1929 (« *Co do orientačního označení silnic, jsme velmi uspokojeni akcí AKRČs, který na základě smlouvy*

avait dépensé entre 1928 et 1938 plusieurs millions de couronnes à cet effet. Il va sans dire qu'une telle somme ne pouvait être dépensée « à perte », ou sans disposer en amont de ressources conséquentes. Ce fut donc sans surprise que dès 1935 le député Richter avait évalué les bénéfices des différents « monopoles » du Club à des « dizaines de millions » depuis 1921¹⁰⁴⁶. Pour couper court à toute spéculation, le Ministre de l'Intérieur Černý et le gouvernement cherchèrent dans la résolution votée au cours de cette séance, à pousser la scène automobile à se restructurer, respectivement à s'unir dans un vaste groupement auquel on voulait déléguer dans l'avenir les droits et les devoirs octroyés jusque-là à l'AKRČs seul. Ce souhait du gouvernement reflétait-il sa volonté d'apaiser le conflit latent parmi les clubs automobiles ou au contraire, fut-il une manière d'affaiblir l'AKRČs en diluant sa puissance dans un organisme plus vaste ? Cette question et bien d'autres encore qui ont émergé au cours de notre brève investigation de l'influence des clubs automobiles sur le développement de l'automobilisme tchécoslovaque mériteraient, comme nous l'avons indiqué en introduction à ce paragraphe, une recherche plus approfondie.

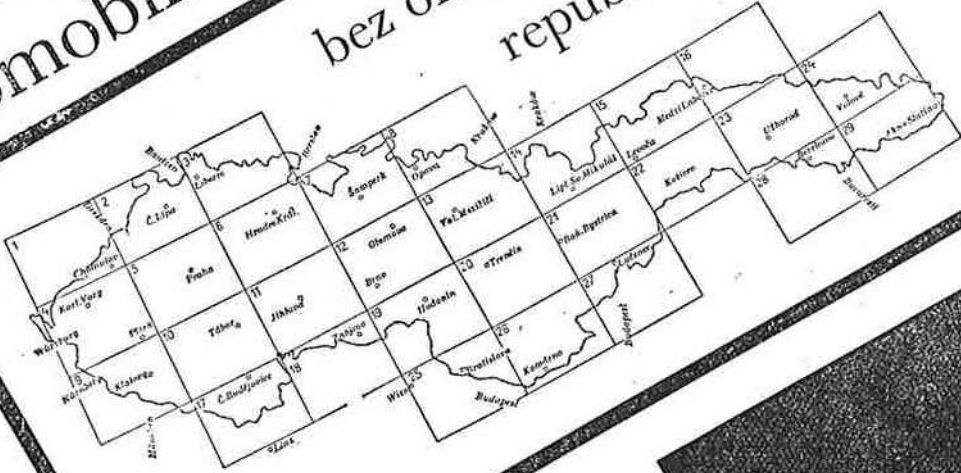
Afin de revenir brièvement sur la raison du point d'interrogation dans le titre de ce paragraphe, il se justifie à notre sens à cause de l'éclatement du monde des automobilistes auquel l'AKRČs avait par sa politique un peu trop autoritaire contribué de façon significative. Le Club réussit certes à s'imposer sur la scène internationale comme *le* club tchécoslovaque de référence, mais il perdit au cours de l'entre-deux-guerres sur le plan national en prestige et en autorité beaucoup de son capital initial. Les divisions, les susceptibilités et les hostilités inter-clubs jouèrent fatalement contre les intérêts des automobilistes dans un climat politique qui leur était *a priori* hostile.

s námi uzavrené opatril príslušnými značkami již velkou část státních silnic. » (in : Zpr. VST n° 23/1929). Quant à Suroviak, il critiqua dans son discours le projet de loi qui devait enlever cette prérogative à l'AKRČs (« *Predložená osnova zákona o dopravných značkách nariaďuje, aby hradské a cesty opatrené boli dopravnými značkami, samozrejme k tomu patria i ulice a námestia. Od r. 1928 značkovanie hradských sverené je Autoklubu, ktorý podľa možnosti túto na seba vzatú úlohu dosť svedomite konal a koná, ved' rôznych orientačných tabúl do r. 1935 postavil okolo 22.300. V tomto smere práca Autoklubu je povšimnutia hodná. I r. 1935 umiestnil vyše 2500 tabúl. V rokoch 1936 až 1937 umiestnenie takýchto tabúl stálo okolo jedného miliona Kč. Posiaľ značkovanie toto bolo v jedných rukách. Podľa predloženého návrhu značkovanie sa dáva do rúk správam hradských a ciest, obciam a okresom, tedy trom inštitúciám. ...* » Cf. 140e réunion parl./1938). La peur du député, d'origine slovaque, fut sans doute partiellement motivée par les faibles ressources des organismes slovaques, villes, communes et « cercles » auxquels la charge des panneaux devait être transférés. Le débat parlementaire semblait cependant faire l'unanimité en faveur du projet de loi qui s'apprêtait à enlever cette prérogative à l'AKRČs.

¹⁰⁴⁶ Voir le débat parlementaire n° 364/1935.

Illustration n°19 : Encart publicitaire de l'AKRČs « Automobilisté, motocyklisté, ne roulez pas sans la carte officielle de l'Automobile-club tchécoslovaque »

Automobilisté, motocyklisté nejezděte bez oficiální automapy Autoklubu republiky československé



Tato automapa vydaná Průmyslovou tiskárnou v Praze za redakce prof. dra J. Pantoflíčka, spolupráce Autoklubu republiky Českoslov., státních a zemských úřadů jest nejdokonalejší automapou. Zakresleny jsou v ní podle nejnovějšího stavu všechny cesty, města a vesnice, samoty, řeky, železnice, překážky v jízdě, spády, zatáčky, serpentin, přívozy, veskerá orientační místa, celnice pro odbavení aut a benzinové stanice atd. Dostati ji lze ve všech knihkupectvích a v Průmyslové tiskárně v Praze VII; Dobrovského 29. Jednotlivé listy 20 Kč.

Source : *Auto-Moto Doprava* n° VI-1931

Après cette parenthèse, nous devons revenir au contexte politique qui vit émerger dans les années 1930 le *Comité pour la défense du motorisme*. La démarche du *Comité* co-piloté par le club automobile le plus puissant du pays s'insérait dans un contexte extérieur qui facilitait la remise en question du principe « tout-ferroviare » qui qualifierait le mieux l'attitude des différents gouvernements de l'entre-deux-guerres¹⁰⁴⁷. La course à la motorisation de l'Allemagne hitlérienne avec, en parallèle, les réalisations d'infrastructures impressionnantes (*Autobahnen*) mirent en évidence les faiblesses du développement du transport routier tchécoslovaque. Aussi, le gouvernement tenta-t-il de trouver des réponses qui ressemblaient davantage à des efforts de quadrature du cercle qu'à des solutions pragmatiques. La nouvelle loi d'imposition de véhicules à moteur par exemple qui entra en vigueur le 1^{er} juillet 1935¹⁰⁴⁸ prévoyait une légère baisse du taux d'imposition pour des grosses cylindrées afin de raviver le marché de grandes voitures de particuliers, qui pouvaient servir l'armée en cas de mobilisation. En revanche une hausse de la taxe sur l'essence devait compenser les pertes fiscales liées à la baisse du taux d'imposition, voire rapporter 40 millions Kč de plus. Étant donné que cette augmentation visait les gros consommateurs d'essence, donc une fois de plus les plus gros concurrents aux ČSD, elle témoignait d'une hésitation à remettre définitivement en cause la position avantageuse du Mcdf. Plus grave, la loi tant décriée par les automobilistes (n° 198/1932) fut amendée en 1935, non pas dans le sens des demandes du public, mais au contraire en aggravant encore davantage certaines clauses liées au roulage (cf. la loi n° 77/1935 du 12 avril 1935 et son commentaire *supra*)¹⁰⁴⁹.

Statistiquement parlant, l'automobilisme tchécoslovaque était en janvier 1936 au plus bas niveau depuis la crise de 1929. Les titres de journaux en témoignaient : « Le déclin de l'automobilisme tchécoslovaque », « Appel SOS de notre automobilisme », « Pleurs sur le

¹⁰⁴⁷ Rappelons également le contexte intérieur avec notamment la formation de la *Société routière tchécoslovaque* (cf. le chapitre sur les routes). La mobilisation en faveur de l'inversion de la politique générale s'étendait. Les « petites » victoires s'accumulaient. Ainsi, l'AKRČs pouvait se prévaloir d'une « conscience » du problème lié à la surtaxe de carburant dans le club parlementaire du Parti socio-démocrate (cf. Auto 1/1934, *Ústřední výbor... op. cit.*

¹⁰⁴⁸ Rapport détaillé in NP du 14 IV 1935; archiv MZV-VA.

¹⁰⁴⁹ Il est à ce titre illustratif quand le journal *Národní Politika* titre le 1^{er} mars 1935 : « Au lieu de libérer l'automobilisme, on continue à l'attacher. » (« *Kam vede zhoubná hospod. politika vlády. Místo osvobození automobilismu ještě další spoutání.* »).

cimetière automobile tchécoslovaque », « Lutte pour la motorisation », etc.¹⁰⁵⁰ On comparait sans cesse la situation avec l'Allemagne qui bâtissait des autoroutes et privilégiait la prolifération des véhicules à moteur¹⁰⁵¹. Les causes de la crise qui avait à nouveau poussé en janvier 1936 un nombre élevé d'automobilistes à retirer leurs véhicules de la circulation étaient toujours les mêmes : taxes sur les véhicules à moteur et sur les carburants, divers droits administratifs (permis, plaques, contrôles de santé annuel pour les chauffeurs ...), prix de l'essence (son prix est élevé également à cause du rajout de l'alcool afin de contribuer à l'autarcie du pays en produits pétroliers), rayonnage des concessions automobiles et limitation des droits de concession à 15 ans, etc.

On critiquait ensuite, peut-être paradoxalement, la trop forte concurrence entre les fabricants d'automobiles tchécoslovaques qui se caractérisait par un grand éclatement de la production (8 fabriques de voitures – 25 types de véhicules automobiles) entraînant la limitation de la fabrication à des petites séries rendant les véhicules trop chers¹⁰⁵². La rationalisme américain avec le système fordiste de fabrication à la chaîne constituait le modèle à suivre.

Enfin, on ne manquait pas de souligner que l'organisation en cartel des compagnies d'assurance (taux d'assurance de responsabilité civile parmi les plus élevés en Europe), des pompistes et de l'industrie pétrolière tournait au désavantage des usagers freinant ainsi la propagation de la motorisation¹⁰⁵³.

La situation fut telle que même les plus hauts responsables politiques durent reconnaître le désastre dans le cadre de l'enquête du journal *České slovo* : « Comment aider l'automobilisme

¹⁰⁵⁰ *Úpadek čsl. Automobilismu*, in : LL du 28.I.1936); *SOS našeho motorismu*, in : ČS, 26.I.1936, *Pláč nad automob. hřbitovem v ČSR*, in : NL, 28.I. 1936, *Der Kampf um die Motorisierung*, in : PP, 30.I. 1936, *O bytí našeho automobilismu*, in : Pol.L, 9.II. 1936, *Úpadek motorismu*, in : ČS, 9.II. 1936.

¹⁰⁵¹ L'article du NL en citant les statistiques démontre qu'en 1934 la ville de Berlin seule avait connu un accroissement du nombre d'automobiles plus de deux fois supérieur à celui de toute la Tchécoslovaquie. Cf. *Pláč nad automobilovým hřbitovem*, 28 janvier 1936, *op. cit.*

¹⁰⁵² Cette situation doit être ramenée à la volonté politique de protéger l'industrie automobile nationale de la concurrence étrangère par des barrières douanières et des contingents d'importation. L'industrie automobile tentait cependant de suivre le mouvement global des industries en négociant des accords et une esquisse de fusion.

¹⁰⁵³ C'est pourquoi l'AKRČs avait tenté de négocier auprès des pompistes des tarifs avantageux pour ses membres. Le Club vendait ensuite des carnets d'essence qui leur étaient réservés. À l'étonnement de ses dirigeants, cette initiative se solda par un échec retentissant : coût de gestion élevé, faible demande des membres, difficultés de négociation des tarifs, changements tarifaires à la pompe imprévisibles...

tchécoslovaque ? »¹⁰⁵⁴. Ce journal, porte-parole du Parti national-socialiste tchécoslovaque¹⁰⁵⁵ était par voie de conséquence le journal de la coalition gouvernementale. Bien que le titre de l'enquête « Comment aider... » ait été formulé de sorte à ne pas effrayer le lecteur, le bilan désastreux de la politique gouvernementale des dernières années en matière du motorisme était à peine dissimulé par les responsables eux-mêmes. On la résumerait le mieux en empruntant au journal d'opposition *Národní List* précité le titre d'un article : « L'aveu d'un député de coalition [Srba] : « Ce qui est fait au motorisme, c'est un crime. »¹⁰⁵⁶ L'article citait également « l'aveu résigné du président du Parti national-socialiste » : « Nous faisons tous partie du banc d'accusés, car nous n'avons pas fait notre devoir et causé la crise du motorisme d'aujourd'hui. »¹⁰⁵⁷ En effet, l'enquête du journal *České Slovo* publia des points de vue des personnages parmi les plus éminents du moment. Parmi eux le Ministre des Finances Trapl, des Travaux publics Dostálek, des Postes et Télécommunication Franke, de la Défense nationale Machník, du Commerce Najman, de la Sécurité sociale Nečas. Plusieurs autres hommes politiques de la coalition et autres personnages du monde économique faisaient également partie de la liste. Citons parmi eux le grand banquier Preiss et le grand industriel Baťa. Ce dernier, comme à son habitude à la fois incisif et concis, présenta dix mesures pour relancer le motorisme, un véritable « décalogue » sous le titre « Comment venir en aide au motorisme tchécoslovaque ? »¹⁰⁵⁸.

À la lecture des différents points de vue qui convergeaient dans le constat que la situation du motorisme était désastreuse et qui proposaient toute une série de mesures pour inverser la tendance on a du mal à croire qu'il s'agissait de membres de la coalition au gouvernement qui avaient moins d'un an auparavant (le 12 avril 1935) voté une loi durcissant encore les conditions d'utilisation de véhicules à moteur à des fins commerciales. On peut dès lors se poser la question légitime, pourquoi a-t-on tant attendu avant de remettre en cause la politique du « tout-ferroviaire » ?

¹⁰⁵⁴ ČS du 26. I. 1936, *Jak pomoci čs. motorismu?*.

¹⁰⁵⁵ *Čsl. strana národně-socialistická*. Ne pas se laisser induire en erreur par le nom du parti. Il ne s'agit pas d'un parti fascisant, son représentant illustre étant le Ministre des Affaires étrangères et le second président tchécoslovaque E. Beneš.

¹⁰⁵⁶ NL, du 28 janvier 1936, *Pláč nad automobilovým hřbitovem ..., Doznání vládního poslance: « Co se provádí s motorismem, je zločin. »*, *op. cit.*

¹⁰⁵⁷ *Ibid.*

¹⁰⁵⁸ J. A. Baťa, *Jak prospěti čs. motorismu?* In : L'enquête du ČS du 26 janvier 1936, *op. cit.*

Sur ce sujet, nous émettrons plusieurs hypothèses. D'abord celle, assez classique, d'un engagement *dans la durée* sur le long, voire le très long terme couplé à un engagement *financier* lourd et difficile à amortir dans le secteur ferroviaire.

Ensuite une motorisation relativement tardive et lente du pays qui ne créait que progressivement le vivier nécessaire d'usagers, d'entrepreneurs et surtout *d'électeurs* dont la défense du motorisme aurait pu devenir un motif de mobilisation politique. Nous avons décrit les changements progressifs dans le rapport des forces et la réorganisation du secteur automobile. Ce secteur très éclaté au départ dut passer par plusieurs stades d'unification et de regroupement au fur et à mesure que la masse des personnes concernées allait en augmentant¹⁰⁵⁹ sans pour autant réussir à parler d'une seule voix. À titre anecdotique peut-être, mais cela ne devrait pas échapper complètement à notre considération, il faut remarquer que de nombreuses personnalités – politiques notamment – ne possédaient pas encore de véhicules à moteur et adoptaient par conséquent une attitude conservatrice à l'égard de cette nouveauté technique (par opposition au chemin de fer qui avait fait ses preuves). Nous avons déjà cité dans le chapitre sur les routes le conseil d'un ingénieur adressé à tous ses collègues, *en charge des routes*, qu'ils devraient eux-aussi passer le permis de conduire pour mieux se rendre sur les chantiers et, surtout, comprendre l'intérêt des aménagements routiers pour les automobilistes !

Enfin une erreur d'analyse économique quant aux causes et aux conséquences de la crise économique avait contribué à maintenir la politique de transport en faveur du rail. Cette erreur d'analyse se situait sur plusieurs niveaux. On estima très tôt, dès les années 1920, que l'automobile allait concurrencer le transport ferroviaire. Cette supposition devint vite une certitude, malgré l'absence totale d'étude sérieuse, voire de statistiques complets et d'un recul suffisant¹⁰⁶⁰. Pourtant les défenseurs de l'automobile avaient tenté de démontrer que les

¹⁰⁵⁹ Les hommes politiques connaissaient parfaitement le chiffre des employés des chemins de fer et de toutes les industries fournisseuses. Le tableau du secteur automobile resta en revanche bien plus flou, car statistiquement éclaté. Dans les années 1930, on commence cependant à avancer des chiffres sur le nombre de ces emplois, directs et indirects. Ainsi p. e. le député Bílek cite le chiffre « d'environ 100 000 à 120 000 ouvriers de différents secteurs, chauffeurs, ouvriers dans les stations service, vendeurs de carburants et de pièces détachées, employés des raffineries, des usines automobiles, etc. » (« ... přibližně 100.000 až 120.000 dělníků různých oborů, šoférů, dělníků v garážích při opravách, prodavačů benzínu nebo autopotřeb, zaměstnanců rafinerií a továren na auta a pod. »). In : Réunion parl. n° 364/1935. C'est une quantité qui commence à peser dans les considérations économiques...

¹⁰⁶⁰ L'une des premières études fut fournie par l'AKRČs en 1935. Le député Ostrý en informa la Chambre des députés à l'occasion de sa critique de l'amendement n° 77/1935. Cf. Session parl. n° 373/1935 *op. cit.* (« Bylo by snad neúplné, kdybych nepoukázal ještě na jednu věc. Autoklub republiky Československé vydal statistickou

usages commerciaux et privés des véhicules à moteur différaient beaucoup de ce que le chemin de fer pouvait offrir et, par conséquent, qu'il s'agissait davantage d'une complémentarité que d'une concurrence. Ce point de vue semblait s'imposer tant que les progrès techniques ne rendirent l'auto plus puissante et plus fiable, en un mot, plus *autonome*. La Grande crise économique joua un rôle de catalyseur dans ce processus. Les positions se figèrent dans une constellation politique où les partis de tendance socialistes étaient au gouvernement et avaient choisi de privilégier en défendant les chemins de fer une posture conservatrice¹⁰⁶¹.

L'État adopta alors clairement l'attitude super-protectionniste envers ce qui était considéré comme un bien supérieur – économiquement et socialement parlant. Le *lobby* agricole représenté par le Parti agraire (le premier parti du pays avec 15 % de voix en 1929) avec une longue tradition protectionniste y trouvait également son compte à double titre : l'exemption des machines agricoles des lois sur le motorisme et la garantie du débouché de sa production de betteraves et de pommes de terre transformés en alcool industriel (voir le *lobby* en faveur de l'écoéthanol aujourd'hui !), devenu additif obligatoire à l'essence. On voit bien encore au printemps 1935 lorsque le député Brodecký tenta de justifier le bienfondé de l'amendement de la loi 198/1932 durcissant encore l'attitude du gouvernement à l'égard du motorisme non-

zprávu a v ní povídá: "Příčinou velkého poklesu ve výrobě automobilů a spotřebě pohonných látek v naší republice, a to v době, kdy v ostatních státech jeví se již zřejmý vzrůst výroby a spotřeby pohonných látek, nemůže již býti pouze hospodářská krise, nýbrž hlavními příčinami jsou daňové zákony, kterými již od r. 1931 jest automobilismus stále víc a více zatěžován. »).

¹⁰⁶¹ La loi n° 77/1935 aussi contraignante fut-elle à l'égard des entrepreneurs, elle contenait aussi des mesures en faveur des chauffeurs routiers, défendues justement par les partis socialistes : régulation du temps de travail (8 heures + repos hebdomadaire, application des contrats collectifs, salaire minimal). Bien entendu, ces mesures ne purent susciter de l'enthousiasme des petits entrepreneurs, car ils n'eurent que les « inconvénients » n'étant pas eux-mêmes salariés...

étatique que le sommet n'était pas atteint¹⁰⁶². On pensait toujours que le motorisme aussi « devait » être touché par la crise générale, sans se rendre compte que ce secteur vivait une situation artificielle depuis décembre 1932 et la loi n° 198 qui avait fortement porté atteinte à son libre développement justement dans un contexte où le véhicule à moteur aurait pu par sa souplesse d'utilisation offrir un remède partiel à la crise des transports. Si par la suite l'erreur fut reconnue publiquement et un nouveau politique esquissé (notamment sous la menace militaire extérieure et le sous-équipement de l'armée tchécoslovaque), la tendance au maintien d'une sorte de « domaine réservé » des chemins de fer restait forte jusqu'à la crise finale de 1938/1939. En effet, la reprise économique fit revenir le bilan financier des ČSD à partir de l'exercice de l'année 1935 dans le « vert ». Le bilan de l'année suivante (1936) confirma la tendance ce qui redonna de l'espoir aux défenseurs des chemins de fer et rétrograda le problème du motorisme au second rang. De plus, la pression politique internationale augmentait considérablement ce qui fit passer le problème *économique* du motorisme – à l'exception donc de ses usages militaires – loin derrière dans l'ordre des priorités.

Ce devait finalement être après trois ans de « silence », seulement à la suite du Traité de Munich et du constat de paralysie sur le plan des transports que le gouvernement allait adoucir le 28 octobre 1938 la loi n° 77/1935 en promulguant l'ordonnance n° 252/1938 « sur l'aide au motorisme » (*o pomoci motorismu*). L'ordonnance portait bien son nom. Elle intervint dans une période troublée où le Parlement était peu sollicité (il fit une grande pause après la séance du 12 mai 1938). Elle apporta une réforme sur trois mesures essentielles : Elle libéralisa le transport par véhicules à moteur jusqu'au poids utile de 3000 kg (art. I)¹⁰⁶³,

¹⁰⁶² Réunion parl. n° 373/1935 (« *Neustále a neustále se opakuje, že vlastně otcem zákona č. 198, který má býti nyní napraven, je nedobrá politika našich národohospodářů a resortů, které zpracovávají určité zákony. Všechno to, co na jiné straně a v jiném odvětví musíme připsati krisi, se zde v otázce automobilové přechází. Již ve výboru jsem řekl, jak je možné, aby člověk národohospodářsky myslící dovedl si udělati thesi, když všechna odvětví národního hospodářství jsou postižena krisí téměř až k úplnému vyžití a zničení, jak může rozumný člověk žádati, aby zrovna tento odbor automobilový nebyl krisí zasažen. Automobil je přece prokazatelně prostředek vzájemné přepravy toho, co se vyrobit, a když se teď již 5 roků nevyrobí v množství, jak je potřebí anebo jak se vyrábělo, není možno diviti se tomu, že živnost automobilová a automobilismus klesá, že klesá výroba automobilů a že klesají živnosti, že se vozy nechávají státi atd. Nevím, zdali je možno a fair svalovati to všechno na jeden zákon. »).*

¹⁰⁶³ Tout en imposant l'obligation de se tenir aux tarifs des ČSD (« *Dopravu nákladů lze povoliti motorovými vozidly toliko do únosnosti 3000 kg včetně. Doprava nákladů motor. vozidly únosnosti nad 3000 kg je vyhrazena podniku ČSD, který ji může provozovati buď přímo nebo nepřímou. ... je koncesionář povinnen dodržovati jednotné sazby, které stanoví min. železnic ... »).*

supprima la taxe sur les véhicules à moteur (art. II) et abaissa la taxe sur le transport régulier de personnes à 10% du prix du billets (art. III). Il s'agissait des trois mesures réclamées depuis six ans par l'opposition et les automobilistes. Remarquons cependant qu'elle ne libérait pas entièrement le transport routier qui restait sous le contrôle des ČSD au-delà des trois tonnes pour les marchandises. En ce qui concernait le transport de passagers les contraintes de la concession furent maintenues ...

2. À la recherche d'une nouvelle approche (politique) du transport routier

Nous avons vu au cours des pages précédentes à quel point l'attitude des pouvoirs publics tchécoslovaques s'était cristallisée vis-à-vis du transport routier dans une attitude méfiante, voire hostile. Le « front anti-automobile » était dirigé par le Ministère des Chemins de fer. Face à lui, les automobilistes traditionnellement individualistes eurent beaucoup de mal à se faire entendre et ce ne fut qu'au cours des années 1930 que plusieurs tentatives de réorganisation du secteur furent entreprises dans le but de créer un contre-poids à la toute-puissance publique. Quelques ouvertures semblèrent pourtant se créer « de l'intérieur » avec une coopération plus ou moins appuyée du Mcdf. lui-même. Nous allons développer deux cas, premièrement celui d'une compagnie de transport automobile avec une participation financière du Mcdf. et deuxièmement celui d'une commission d'études et de planification de l'ensemble des transports créée avec l'aval du Mcdf.

a) Le projet-pilote de la compagnie « JAS »¹⁰⁶⁴

Lorsque les débats étaient en cours sur la façon de gérer les rapports entre le transport routier et ferroviaire, une initiative originale vint en 1931 de l'Association économique de la

¹⁰⁶⁴ Ce paragraphe s'appuie sur trois publications : Štemberk J., *Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu, a. s., Vývoj regionálního autodopravního podniku* (JAS – une entreprise de transport routier en Bohême du sud), Jihočeský Sborník Historický (JHS), n° 74, 2005, pp. 235-245 (10 pages); le paragraphe consacré à JAS dans la dissertation de Štemberk J., *Podnikání v automobilové dopravě ... op. cit.* et dans la dissertation de Dvořák J., *Vývoj..., op. cit.*

Bohême du sud (*Národohospodářský Sbor Jihočeský*, NSJ) de créer une compagnie de transport routier regroupant les intérêts publics et privés. Le NSJ partait du constat que la tendance à la stagnation économique et au dépeuplement de « sa » région (Bohême du sud) ne pouvait être inversée que si les conditions matérielles préalables nécessaires au renouveau économique étaient réunies. La « première » parmi ces conditions était « la réalisation d'un bon réseau de transport »¹⁰⁶⁵. Étant pauvre en ressources minières, la région était restée à l'écart de la première industrialisation et, par effet de résonance, de la seconde. Les rares lignes ferroviaires qui la traversaient ne pouvaient offrir des conditions de développement satisfaisantes. Aussi, à l'aube de l'ère automobile, les représentants du NSJ perçurent-ils dans le nouveau mode de transport le potentiel nécessaire permettant d'offrir à la région une seconde chance à peu de frais et rapidement¹⁰⁶⁶. Ils constatèrent en effet que la région souffrait d'un double enclavement : ferroviaire et automobile. Les statistiques présentées en 1937 à l'occasion de la parution d'un ouvrage complet sur le « développement culturel, économique et social de la Bohême du sud »¹⁰⁶⁷ par l'ingénieur K. Kozák dans son article sur JAS¹⁰⁶⁸ étaient claires : sur 6 720 km de lignes ferroviaires de la Bohême, seules 2 077 km se trouvaient dans le sud, soit calculé par rapport à la surface de la région un manque à rattraper d'environ 500 km. Alors que l'on aurait pu s'attendre, d'après l'auteur que ce manque en desserte ferroviaire serait comblé grâce aux lignes d'autobus de la compagnie nationale ČSD, il n'en fut rien car sur les 4 970 km de lignes ČSD en Bohême 1 130 km seulement se trouvaient dans le sud, soit 960 km en manque à gagner par rapport à la surface du pays. En réponse à cette situation, les responsables politiques et économiques liés par leur origine à la Bohême du sud imaginèrent une solution inédite, la création d'une compagnie de transport routier à capital mixte, mélangeant intérêts nationaux et régionaux, privés et publics.

¹⁰⁶⁵ Voir Dvořák J., *Vývoj...*, *op. cit.*

¹⁰⁶⁶ In : Jan Stocký, Rudolf Gustav Šimek, *Jižní Čechy v krajské práci*, Praha 1939, p. 31, cité par J. Dvořák, *Vývoj...*, *op. cit.* (« *Pro nižší dopravní potřebu jihočeské oblasti a pro značné ztráty z toho resultující není možno doplňovati dosavadní systém stavbou nových železnic. Celé manko železniční sítě nutno proto nahraditi autodopravou. Měly by míti proto jižní Čechy mnohem více autobusů a nákladních vozů než ostatní oblasti Čech.* »).

¹⁰⁶⁷ Stocký J., Dr., *Jižní Čechy, Kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav*, Vydáno Národohospodářským sborem jihočeským u příležitosti návštěvy Jižních Čech panem prezidentem republiky Dr. E. Benešem v květnu 1937, Praha, 1937, 174 p.

¹⁰⁶⁸ Ing. K. Kozák, *Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu, akc. spol. v Praze*, In : Stocký J., Dr., *Jižní Čechy...*, *op. cit.*, p. 34.

La compagnie qu'ils envisageaient de créer devait s'appeler *Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu, a. s.* (Compagnie de transport automobile de la Bohême du sud, S. A.), abrégé « JAS ». Elle fut fondée seulement le 8 juin 1931 après quatre années de négociations entre ses différents partenaires¹⁰⁶⁹, alors que l'idée d'améliorer la desserte de la région afin d'augmenter son potentiel économique avait germé au sein du NSJ dès 1925. À l'origine, il devait s'agir uniquement du transport de marchandises. Le transport de passagers vint compléter le projet sur proposition du Mcdf. au cours des négociations menées avec ce dernier en 1928. Cette proposition du Mcdf. fut, comme le souligne J. Štemberk¹⁰⁷⁰, pour le moins étonnante. En effet, le Mcdf. était généralement réticent, voire hostile à toute idée de partage de son « monopole » de transport avec tout autre acteur socio-économique. La volonté du ministère de s'ouvrir à cette expérience peut, peut-être, s'expliquer par le puissant *lobbying* du NSJ qui comptait parmi ses membres tous les sénateurs et députés originaires de la région, indépendamment de leur affiliation politique, unis par un véritable patriotisme régionaliste. Le projet d'une société mixte pouvait ainsi représenter un terrain d'entente neutre, une sorte de compromis auquel les différents acteurs pouvaient consentir. En avalisant le projet, le Mcdf. comptait par ailleurs jouer le premier rôle au sein de la compagnie et peser de tout son poids dans sa stratégie commerciale¹⁰⁷¹.

Le caractère mixte de la compagnie avec 51% des parts d'État lui procurait une certaine « souplesse » dans l'application de la législation¹⁰⁷². En effet, dès 1931 le secrétaire

¹⁰⁶⁹ Štemberk indique le 10 décembre 1927 comme la date d'autorisation provisoire délivrée par le Ministère de l'Intérieur, prolongée le 17 avril 1929 et confirmée par la décision du conseil des ministres le 5 décembre 1930.

¹⁰⁷⁰ (« *Ministerstvo železnic založení podniku přivítalo. Na jednání dne 14. března 1928 dokonce požadovalo, aby se společnost zaměřila i na dopravu osob.* ») J. Štemberk, *Jihočeské podniky ...*, op. cit. p. 1.

¹⁰⁷¹ Le ministère ne semblait pas gêné par cette devise qui se trouvait sur l'en-tête du prospectus publicitaire de 1931/1932 : « L'automobile – le moyen le plus important pour sortir la Bohême du sud de la misère économique et sociale. » (« *Automobil – nejdůležitější pomoc z hospodářské a sociální mizerie jihočeské.* ») In : *Cestujte do Jižních Čech autokary Jas*, un dépliant publicitaire de la fin de l'année 1931 ou du début de 1932, Bibliothèque nationale sign. 54H 7863.

¹⁰⁷² La compagnie conservait en même temps une certaine liberté de ton écrivant sur un de ses tracts publicitaires pour se démarquer du transport ferroviaire : « ... l'autobus s'arrête à la demande même aux endroits non listés dans l'indicateur. La compagnie se réserve le droit de modifier l'indicateur sans aucune annonce préalable et ne garantit pas son respect ainsi qu'il le fait le chemin de fer. » (« *Dovolujeme si upozornit, že v mezistanicích, v jízdních řádech pro stručnost neuvedených, autobus ochotně na znamení zastaví. Společnost vyhrazuje si změny jízdního řádu bez předchozího oznámení a nepřijímá žádné záruky za případné nedodržení jízdního řádu, podobně jako železnice.* »). In : *Cestujte do Jižních Čech autokary JAS*, document publicitaire de 1931 ou 1932, fonds de la Bibliothèque nationale de Prague, 54H7863.

général du NSJ Stocký était intervenu auprès de l'administration du « pays » de Bohême afin que celle-ci n'autorisât plus de nouvelles concessions de roulage dans la sphère géographique desservie par « JAS ». De plus, le flou législatif qui régnait avant le vote de la loi 198/1932 avait permis à la compagnie « d'ajuster » l'itinéraire de ses lignes concédées comme bon lui semblait, voire d'ouvrir des lignes sans détenir de concession.

La compagnie possédait en outre le privilège de disposer (uniquement pour les marchandises) de documents de « transport direct combiné », valable à la fois pour le rail et pour la route¹⁰⁷³. Auparavant, ce type de document existait uniquement sur le réseau d'État, c'est-à-dire sur les lignes d'autobus ou de camions exploitées soit par les PTT soit par les ČSD. Ceci représentait une procédure simplifiée et donc un avantage comparatif par rapport aux entrepreneurs privés qui devaient établir pour ce même service deux documents séparés. Un second avantage comparatif que la compagnie pouvait mettre en avant, fut la coordination parfaite des horaires entre le service routier et le service ferroviaire. On garantit par exemple la livraison à Prague au petit matin du lait trait la veille en Bohême du sud¹⁰⁷⁴. L'exemple du lait fut sans doute choisi pour démontrer la rapidité et l'efficacité du service combiné rail-route. Enfin un troisième élément de distorsion des conditions de concurrence ordinaires vint du fait que la compagnie profitait d'allègements fiscaux (par exemple de l'exemption de la taxe sur les billets de transport) concédés par le Ministère des Finances sans autres justifications que des « difficultés économiques » de la compagnie. Les effets conjugués de la crise économique, de la loi 198/1932 et de la concurrence des autres transporteurs privés firent en sorte que la compagnie ne put dégager de bénéfices et plongea dès la première année d'exploitation (1932) dans le rouge. La situation se répéta les années suivantes au point que la compagnie fut menacée de liquidation. C'est alors qu'intervint le « cadeau fiscal » de l'État correspondant à une « subvention » à la hauteur du déficit commercial de la compagnie. En réalité, l'État lui remit une part de la taxe sur les billets et négocia par la suite une somme forfaitaire au lieu des 30% sur le prix prévus par la loi 198/1932. Cet « arrangement » n'était pas illégal étant donné que la loi prévoyait des remises « négociables » partielles, voire intégrales de la taxe sur le transport selon la rentabilité de la ligne, intrinsèquement liée à la richesse des régions desservies. La pratique de la remise sur le taux officiel de 30% était par ailleurs courante. Il n'est pas moins vrai que la notion de « négociabilité » très subjective,

¹⁰⁷³ « ... sie werden Frachten auf direkte Transportdokumente, die gleichzeitig für den Eisenbahn- und auch für den Lastautotransport ausgestellt werden... », In : *Kombinierter Eisenbahn-Autobus-Verkehr*, PP du 15 janvier 1931

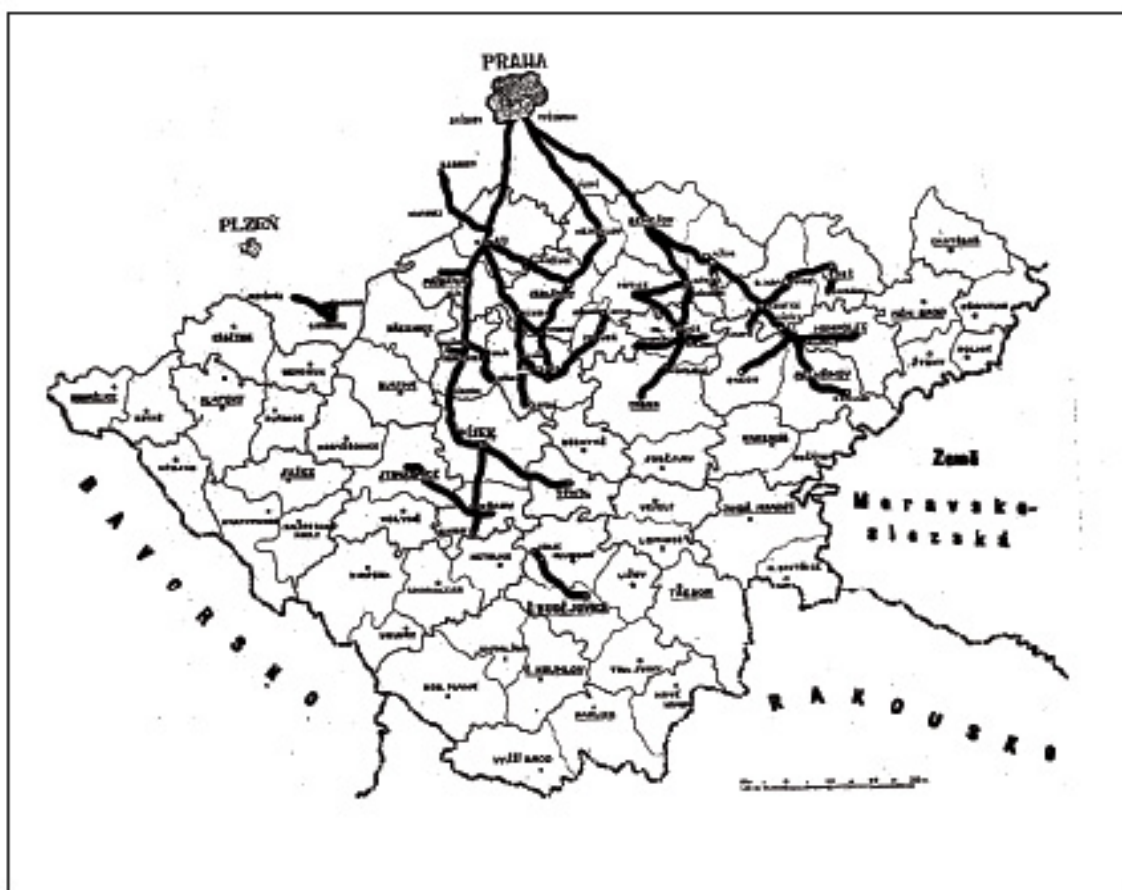
¹⁰⁷⁴ Ibid.

conjuguée à l'appui dont la compagnie disposait dans les rangs d'hommes politiques de tout bord et à l'investissement moral et financier des deux grandes entreprises publiques (PTT et ČSD) avait largement aidé à trouver cette solution à la crise.

Les formes d'appui de l'État, multiples, à peine dissimulées et à la limite de la légalité, avaient naturellement entraîné la révolte contre « JAS » du monde des petits entrepreneurs qui eux, devaient faire pleinement face à la pression fiscale et législative. Malgré l'hostilité des petits transporteurs et les pertes commerciales chroniques, la compagnie put accroître le nombre des lignes en service de 17 en 1932 à 36 en 1938. Bien que J. Štemberk ait observé un « éloignement » de la compagnie au cours de la période « de sa conception originelle qui supposait que les lignes d'autobus remplissent les lacunes dans le réseau de transport de la Bohême du sud »¹⁰⁷⁵ (notamment en drainant le trafic vers les grandes gares) au profit de tracés moins altruistes mais économiquement plus rentables, « JAS » joua un rôle important dans la densification du maillage des transports en Bohême du sud. Sur ce point le NSJ pouvait se féliciter d'avoir accompli sa mission¹⁰⁷⁶.

¹⁰⁷⁵ « *Ve své reálné dopravní politice se však JAS oddálily od původní koncepce, která předpokládala, že autobusové linky vyplní mezery v jihočeské dopravě. Tak měly být budovány přívodní linky k železničním stanicím, případně linky směřující do regionálních center (Tábor, Písek, České Budějovice apod.). JAS však budovala více linky, které sice vycházely z jižních Čech, ale sbíhaly se až v Praze a nepřipojovaly se na železniční tratě.* », In : Štemberk, *Jihočeské podniky ...*, op. cit. p. 6. J. Dvořák cite à ce propos l'auteur d'un inventaire sur « JAS » : « *V inventáři NSJ stojí tento zajímavý postřeh: « Vedení sboru se snažilo připisovat společnosti jakési humanitní účel, ale je samozřejmé, že každou kapitalistickou společnost musel zajímat především zisk.* » In : Dvořák J., *Vývoj...*, op. cit.

¹⁰⁷⁶ En effet, comme le souligne J. Dvořák, « JAS » comptait pour la plus réussie parmi les nombreuses initiatives du NSJ pour promouvoir l'économie et l'entraide régionale. Ibid.



Source : Stocký J., Dr., *Jižní Čechy... op.cit.*, p. 35.

La carte du « réseau » d'autobus « JAS » (il y eut en outre des lignes de camionnage non représentées sur la carte¹⁰⁷⁷) montre un déséquilibre net, s'opposant à l'objet même qui avait été à l'origine de la création de la compagnie, d'être « une grande entreprise coopérative avec le but de couvrir et élargir les besoins de transport de la Bohême du sud restés jusqu'alors insatisfaits, surtout là où l'entrepreneur individuel ne trouve pas de rentabilité suffisante... »¹⁰⁷⁸. On s'aperçoit en effet que pratiquement toutes les lignes d'autobus convergeaient directement ou indirectement vers Prague. La capitale était alors fréquemment

¹⁰⁷⁷ Outre les lignes locales, plus nombreuses, la compagnie proposait à ses clients dès 1931 trois lignes régulières : Prague – Dobříš – Milevsko; Prague – Jílové – Sedlčany – Petrovice et un petit réseau autour de Mladá Vožice. In : *Cestujte ..., op. cit.* p. 2.

¹⁰⁷⁸ Ing. K. Kozák, *Jihočeské podniky ... op. cit.* p. 34 (« Jihočeské podniky ... (JAS) byly založeny jako velký krajský svépomocný podnik s tím úkolem, aby kryly a rožširovaly dosud neukojenou dopravní potřebu jižních Čech, zejména tam, kde podnikatel-jednotlivec nenachází dostatečný výnos pro provoz své dopravy, resp. kde jeho forma podnikání, založená na výnosu, by narážela na veřejné dopravné politické záměry. »).

la cible de choix des entrepreneurs individuels qui profitaient ainsi de l'attractivité de la ville et de son grand bassin de population. En variant à l'infini les tracés de leurs lignes, ils captaient une partie de la clientèle ferroviaire.

Une seconde observation doit être faite à l'égard de la destination ultime des lignes. En effet, « JAS » s'engageait au départ à densifier le maillage ferroviaire en drainant les passagers des régions enclavées vers les gares. Or, on s'aperçoit que quand bien même les localités desservies par « JAS » aient été effectivement très mal raccordées au réseau ferré, les autobus de la compagnie ne s'arrêtaient pas dans les gares les plus proches, mais au contraire l'écrasante majorité des lignes s'imbriquait pour former un réseau complet, dont le terminus se situait invariablement à Prague. En effet, « JAS » possédait quatre concession « à longue distance » :

- Prague – Dobříš – Kamýk – Milevsko
- Prague – Jílové – Neveklov – Sedlčany – Milevsko (Bechyně)
- Prague – Vlašim – Pelhřimov et
- Prague – Dobříš – Písek.

Ces lignes « non-concurrentes » au rail accordaient cependant leurs horaires aux lignes « locales », également « non-concurrentes » au rail. Les deux additionnées créèrent un réseau complet qui pourrait très bien être considéré comme « concurrent ». Prenons l'exemple de la ligne Bavorov (le terminus au sud) – Písek prolongée par Písek – Příbram – Dobříš jusqu'à Prague. Celui qui voulait se rendre de Prague à Bavorov en train devait effectuer au moins deux changements. La totalité du trajet en train, en cas de bonnes correspondances, durait presque cinq heures. Sur la route, le même trajet, long environ de 150 km durait malgré les arrêts et le changement à Písek moins de 3 heures. De plus, le passager n'avait qu'une correspondance au lieu de deux. Sur ce parcours particulièrement intéressant et fréquenté, « JAS » devait naturellement aussi affronter la concurrence d'entrepreneurs privés et nuire au passage les chemins de fer en proposant un trajet bien plus court et rapide en autobus.

Le projet-pilote de « JAS » devait servir de banc d'essai : « *Findet jedoch das Unternehmen Anklang und das entsprechende Interesse, wird es seine Tätigkeit auch auf andere Gebiete der Republik ausdehnen.* »¹⁰⁷⁹ L'expérience fut suivie avec attention par d'autres associations de soutien au développement économique régional. N'étant pas économiquement concluante aucune autre région ne se lança dans cette forme « d'auto-aide ».

¹⁰⁷⁹ In : *Kombinierter ... op. cit.*

La compagnie « JAS » permit l'expérimentation d'un modèle original regroupant en une seule entreprise les intérêts régionaux et nationaux. Elle eut le mérite de ne pas rester au stade de l'idée, mais passer par « l'épreuve du feu » de la réalité. En contre-exemple sur bien des points, nous avons, datant de la même époque (1932-1935), le projet de l'ingénieur Křivanec. Il proposait comme solution au conflit qui était en train d'opposer le transport routier et ferroviaire la création d'une société par action qui regrouperait le capital public et privé et qui gérerait tout le transport routier public motorisé sur l'ensemble du territoire tchécoslovaque¹⁰⁸⁰. Bien que Křivanec ne mentionnât pas explicitement l'expérience de « JAS », certaines de ses propositions s'y rapprochaient énormément. La différence principale concernait la dimension du projet, qui serait nationale et qui intégrerait la refonte totale de la gestion publique des transports. C'était une tentative individuelle d'embrasser la totalité des problèmes dans ce domaine en formulant un projet de réforme susceptible de les résoudre. Křivanec plaça au cœur de son dispositif la création d'un Ministère des Transports. Il espérait qu'en tant que l'une de ses branches, le transport routier serait enfin considéré avec l'attention et l'équité dont il avait besoin pour son développement. Le Ministère aurait également réalisé l'unification de toutes les compétences routières dans une seule institution publique (construction des routes, leur entretien, l'organisation, la gestion et l'exploitation des transports de fret et de passagers). Křivanec proposait par ailleurs l'abandon du transport ferroviaire local au profit d'une meilleure coordination avec le transport routier, justement facilité au sein d'un seul ministère¹⁰⁸¹. Enfin deux organes de contrôle indépendants complétaient son dispositif : la police routière et l'inspection des transports (*dopravní inspektorát*).

Si l'analyse de Křivanec des problèmes rencontrés dans le domaine des transports tchécoslovaques reflétait bien les autres critiques formulées à son égard à la même époque, les solutions qu'il proposait avaient des faiblesses et manquaient parfois de réalisme. Peut-être n'était-il pas assez au fait des aspects « politiques » de la politique ou croyait-il un peu trop

¹⁰⁸⁰ Voir: JUDr. Ing. Karel Křivanec, *Organisace silniční služby dopravní*, Přednáška ve Spolku čs. inženýrů, Praha, 1. II. 1935, 38 p. Son projet date de 1932, donc de l'époque de l'élaboration de la première loi sur le transport routier (n° 198/1932). Il le relança en 1935 à l'occasion de sa novelisation. Il l'accompagna alors d'une série de conférences (au moins deux à Bratislava et à Prague) à l'adresse du monde des spécialistes (ingénieurs).

¹⁰⁸¹ Ibid. (« *Proto se budou musít i u nás železnice přeorientovati, upustiti vůbec od dopravy lokální a pracovati ruku v ruce s dopravou motorickou, což půjde prakticky nejlépe, bude-li tato – pokud jde o dopravu hromadnou – soustředěna v jedněch rukou, a to takových, aby měl stát na prosperitě podniku obdobný zájem jako má na výnosnosti železnic.* »).

en la rationalité de la recherche des solutions ? Il nous semble être un bel exemple de spécialistes qui tentent de résoudre un problème à partir d'une réflexion certes large, mais reposant trop sur leur spécialité. Ils omettent de tenir compte des aspects politiques et sociologiques du problème. En effet, il croyait par exemple pouvoir associer et harmoniser les intérêts d'un service public et de l'entreprise individuelle fonctionnant selon les principes commerciaux en créant une structure mixte État/collectivités territoriales/privé. Il croyait ensuite pouvoir y mouler les entrepreneurs particuliers en les privant de fait de leur plus grande liberté, d'être son propre patron, compensée par une sorte de prime de motivation (ou prime de résultat) versée aux plus méritants. Enfin, il croyait en la pérennité de la dynamique d'une telle structure. En un mot : aux yeux de Křivance l'État providence était le seul capable de bien connaître les besoins de ses sujets, de bien gérer la situation (notions de rationalité de l'exploitation et de la construction routière; de sécurité routière) et de faire prévaloir l'intérêt général sur l'intérêt particulier. Il s'inscrivait dans les tendances socialisante de l'époque. Dans la vision de l'auteur la ČSR était un petit pays. Il en tirait la conclusion que le pouvoir étatique devait nécessairement aider l'économie à supporter la concurrence internationale. Pour faire jeu égal avec les grandes entreprises internationales voisines, il souhaitait augmenter la taille de l'entreprise nationale par le centralisme et la création d'une situation de monopole. Ce souhait allait dans le sens de la création d'un grand « trust » dans le domaine des transports.

**b) La Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global
(*Komise pro sdělení všeobecného dopravního plánu*) et la recherche d'une
issue du conflit rail/route (1935)**

Les années de la Grande crise économique avaient apporté un durcissement de la concurrence rail-route. Le fait que les déficits budgétaires du Ministère des Chemins de fer atteignaient des records durant cette période y contribua de façon significative. Et pourtant, le lien de cause à effet entre la concurrence automobile et le déficit ferroviaire, abusivement créé et entretenu depuis le milieu des années 1920, fut paradoxalement, au plus profond de la crise,

remis en question¹⁰⁸². Progressivement, des tentatives d'une nouvelle politique de transport commencèrent à s'esquisser. Outre les initiatives propres au Mcdf.¹⁰⁸³, la piste la plus prometteuse et la plus consensuelle consistait à faire appel à un comité d'experts neutres afin de reconsidérer le potentiel de chaque mode de transport à la lumière des réalités économiques et politiques nouvelles.

Ce point retiendra toute notre attention, puisqu'il représentait une volte-face partielle de la politique publique de transport pratiquée jusqu'en 1935. En effet, conscient de la complexité de la situation, voire de son impasse, le gouvernement avait décidé de créer le 12 avril 1935 la *Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global*. D'après le journal *Národní Politika* la commission aurait été créée « sur l'initiative du ministre des Chemins de fer »¹⁰⁸⁴. Elle réclamait pourtant un statut « national » et indépendant justement à l'égard du Ministère des Chemins de fer : « La commission est pensée comme une assemblée de conseil et d'études du gouvernement, sans pouvoir législatif. »¹⁰⁸⁵ Dans sa composition comme dans son discours, elle adopta d'entrée une attitude inter-ministérielle et inter-institutionnelle, seule possible pour espérer d'asseoir sa crédibilité¹⁰⁸⁶. Y furent représentés : les ministères dits

¹⁰⁸² « La concurrence du transport routier avait certes causé la perte d'une partie du trafic, la diminution des recettes et la fermeture de certaines lignes déficitaires, mais elle avait en même temps obligé les ČSD à se moderniser. » In : Jakubec I., *Vývoj...*, p. 76.

¹⁰⁸³ On peut compter parmi ces tentatives la réunion au sein d'un seul ministère du transport ferroviaire et routier en 1932 (en prémice de la création d'un Ministère des Transports unique), la réforme des entreprises d'État en séparant les domaines de l'exploitation et de l'administration d'un côté et de la législation et de la supervision de l'autre, l'application dans l'entreprise publique du principe de la gestion commerciale (p. e. les réformes du ministre Hůla de 1932, cf. son portrait dans le chapitre consacré aux chemins de fer), l'adaptation du service aux réalités du terrain, l'accélération du processus d'application des innovations technologiques, comme par exemple de la traction à moteur dans le domaine des chemins de fer, etc. (pour plus de détails sur les mesures réformatrices du Ministère des Chemins de fer et de la Compagnie ČSD, se reporter sur le chapitre consacré aux chemins de fer).

¹⁰⁸⁴ *Národní Politika* du 13 novembre 1937, *Úkoly a činnost komise pro dopravní plán ČSR*. Ce point de vue est confirmé par V. Ibl dans son article *Doprava v uplynulých pěti letech*, *op. cit.* Ce ministre non-cité par NP est R. Bechyně, un homme politique éminemment influent, également Vice-premier ministre. Ibl lui attribue l'idée de créer la commission : « Le public avait très justement vu dans l'initiative du ministre Bechyně une belle expression de l'absence de l'égoïsme liée à son ressort et de visionisme d'un homme d'État. » (« *Právem spatřovala veřejnost v této iniciativě pana ministra Bechyně krásný projev resortní nesobeckosti a státnického rozhledu.* »).

¹⁰⁸⁵ Ibid.

¹⁰⁸⁶ Nous pouvons cependant émettre de sérieux doutes sur l'impartialité de la commission. Ing. Ibl, conseiller ministériel aux Chemins de fer et directeur du service des transports automobiles des ČSD fut nommé son vice-

« économiques », l'Office statistique national, l'Académie de travail de Masaryk et des personnalités de la vie économique et scientifique. Sa démarche se résumait ainsi : « La Commission part du point de vue que les transports sur terre, sur l'eau et dans l'air doivent être considérés comme un ensemble et toute question les concernant regardée globalement. »¹⁰⁸⁷ Elle s'était fixée pour devoir de définir les rapports entre les différents modes de transport et leur attribuer dans le processus économique la fonction qui leur reviendrait selon le caractère propre à chacun. On ne cachait pas que le devoir principal de la commission était de trouver une solution au conflit qui opposait le transport routier et ferroviaire : « Le règlement des rapports entre les chemins de fer et les voitures est la tâche la plus importante de la commission. Sa solution correcte doit nécessairement déboucher sur un changement de la législation sur les véhicules à moteur pour que les automobiles puissent remplir la vocation et les devoirs d'un mode de transport moderne. En revanche, personne ne peut espérer l'exclusion du transport ferroviaire des processus économiques de production et de distribution. »¹⁰⁸⁸ La 5^e sub-commission fut consacrée au problème « central » de la coordination de ces deux modes de transport dominant. Elle fut dirigée par l'ingénieur Záhorský, professeur à la Polytechnique de Prague.

Les travaux de la commission allèrent dans un premier temps à l'établissement d'un état des lieux, en particulier dans le secteur de transport privé. On s'était aperçu qu'en fait on disposait depuis l'époque de l'empire austro-hongrois d'excellentes statistiques ferroviaires, mais que l'on basait les appréciations du transport routier (privé) sur des estimations, souvent très floues¹⁰⁸⁹. En 1937 six chantiers majeurs étaient en cours¹⁰⁹⁰ :

- Une expertise sur le bienfondé de la construction d'une autoroute tchécoslovaque (voir le projet de l'autoroute est-ouest appelée « Národní silnice », traité *supra*) ;

président et porte-parole. Ils se renvoyaient donc l'ascenseur avec le ministre Bechyně... Du point de vue de l'État, Ibl fut sans doute l'une des personnes les mieux placées pour occuper ce poste – il fut l'auteur de considérations englobant tous les modes de transport (p. e. In : *Bilance a úkoly naší dopravní politiky, Železnice – vodní cesty – silnice – letectví*, Národní politika, 1. 1. 1930) – du point de vue des intérêts privés en revanche, il cumulait trop de fonctions « intéressées » dans le domaine public pour ouvrir la voie à de vraies réformes.

¹⁰⁸⁷ Art. In ČS du 9 décembre 1935; archives SUA, Prague.

¹⁰⁸⁸ Article in NS du 29 janvier 1936 intitulé *Jak pomoci čsl. automobilismu?* Contenant une interview avec le ministre de l'Industrie et du commerce J.V. Najman, ministre des chemins de fer de 1926 à 1929.

¹⁰⁸⁹ La Commission se chargea par exemple de créer une carte de transports de la ČSR; d'établir un registre de poids lourds classés selon le tonnage et l'âge du véhicule; un registre de toutes les entreprises de transport (bus et poids lourds), etc.

¹⁰⁹⁰ La liste provient de NP du 13 novembre 1937, *Úkoly a činnost ..., op. cit.*

- Le projet d'une carte détaillée des transports de la Tchécoslovaquie ;
- Un projet de réforme de financement des travaux routiers ;
- Une expertise « objective » de la « qualité et des capacités du parc automobile national, pour savoir jusqu'à quel point le camion pouvait remplacer le train » ;
- Une évaluation des effets d'un type de tarification spéciale pratiquée sur les chemins de fer (*t. zv. hodnotný nákladní tarif*) ;
- Une évaluation des possibilités de coordination des différents modes de transport (passage d'un mode à l'autre, appelé en termes modernes *intermodalité*).

Cette énumération d'objectifs prioritaires montre bien où reposait le centre de gravité des préoccupations du gouvernement. Le travail de fond remarquable de la commission ne put cependant porter tous ses fruits, car l'évolution de la situation politique extérieure devait précipiter les choses. Ses travaux furent pourtant relativement efficaces. Elle put se prévaloir dès le début de 1938 d'une première publication de 312 pages¹⁰⁹¹. L'ouvrage reflétait « l'expression commune et unanime d'un « credo » des membres [de la commission] »¹⁰⁹² sous le signe de la *coopération* des transports. Il était composé de trois parties, la première consacrée à la définition des avantages et des inconvénients des différents modes de transport, la seconde à la composition de la commission et à la description de ses différentes subcommissions et la troisième à la publication des travaux déjà réalisés (statistiques automobiles et expertises). Dans sa démarche, la commission fit preuve de professionnalisme et de rigueur scientifique. Ces qualités auraient pu et dû être mises à son honneur dans des circonstances politiques et économiques ordinaires. On pourrait dire inversement que tout en étant une institution nouvelle et le fruit d'un impératif politico-économique, la commission eut une démarche inadéquate, car trop bureaucratique et destinée inévitablement à porter des fruits que dans le moyen ou le long terme ce qui allait à l'encontre des besoins urgents du moment. Même si, dans notre analyse, on faisait abstraction de la précipitation des événements extérieurs (la montée de l'hitlérisme), la démarche de la commission était pour le moins sujette à critique, car elle ne pouvait réellement apporter des premières suggestions de solution au problème des transports que dans un délai supérieur à 3 ou 4 ans. C'est environ le

¹⁰⁹¹ À notre grande déception, nous n'avons pas pu trouver l'original, ni dans les archives SUA, ni à la Bibliothèque nationale. Les informations dont nous disposons viennent d'un article de journal : *Dopravní plánování československé*, publié début 1938 (MZV-VA, k. n° 1865). L'article donne un bref résumé des grandes lignes de la publication.

¹⁰⁹² Ibid.

temps qu'il fallait pour élaborer une ligne statistique valable permettant d'évaluer le poids réel des différents modes de transport (parmi lesquels du transport routier) dans l'économie nationale. Pour accélérer le processus, elle tenta pourtant de s'appuyer sur des travaux déjà existants, notamment sur les projets de réforme du réseau routier élaborés par la Société routière tchécoslovaque (ČSS)¹⁰⁹³. Par conséquent son bilan à la veille de la guerre fut mitigé : quelques expertises, quelques statistiques nouvelles et pertinentes (notamment sur le roulage interne aux entreprises industrielles)¹⁰⁹⁴, une animation des débats autour de la redéfinition des rôles de chaque mode de transport. En réalité, ce bilan *a posteriori* mitigé ne doit pas être imputé à la commission seule, mais plutôt au gouvernement, son mandataire. Peut-être aussi le travail de la commission servait-il d'*alibi* à un gouvernement en proie à des tendances contradictoires, de surcroît dépassé par une situation politique dont le front s'effondrait partout, à l'intérieur (montée des nationalismes allemands et slovaques) comme à l'extérieur et qui s'accommodait fort bien de l'enlisement et du *statut quo* dans le domaine des transports.

C'est surtout dans les deux dernières années précédant la guerre que la situation devint particulièrement chaotique et des initiatives souvent contradictoires. Ainsi par exemple, dès 1936, la construction d'une autoroute à l'exemple de l'Allemagne fut envisagée, et, sous la pression du Ministère de la Défense, le développement des véhicules à moteur favorisé. Pour des raisons stratégiques, le véhicule à moteur fut placé d'abord dans les discours, puis dans les faits, sur le pied d'égalité d'avec le train. Une importante campagne de sensibilisation de l'opinion publique en faveur de la motorisation tenta de compenser, toujours à l'initiative des militaires, les années de négligence.

¹⁰⁹³ Voir son interaction (complémentarité) avec la ČSS qui, depuis sa création en février 1934 a eu le temps d'élaborer quelques plans de réseau routier et les proposa à la Commission. Cf. notamment Auto 3/1934, SO 2/1936, *Zprávy ČSS č. 2* ; On y apprend p. e. que la société coopérera avec l'État pour élaborer le plan des transports : *Spolupráce ČSS s Komisí pro sdělení dopravního plánu ČSR*. L'intérêt fut réciproque, la ČSS obtenait une reconnaissance officielle en échange de la mise à disposition des résultats de ses travaux. La ČSS fut officiellement chargée à élaborer la carte géographique regroupant le transport ferré et routier. La carte devait non seulement intégrer toutes les lignes régulières de bus et de camion, mais démontrer quel type de route elles utilisaient (routes d'État, ces « cercels », etc.).

¹⁰⁹⁴ Voir *Dopravní plánování československé, op. cit.* On y présente cette série statistique comme « unique au monde ».

À l'opposé, le Mcdf. ne voulut pas désarmer face à la concurrence automobile privée. Il fit en 1937 une tentative d'intimidation à son sujet¹⁰⁹⁵. Il s'appuyait sur le §63 de la loi n° 77/1935 qui imposait aux entreprises *non-concessionnaires* utilisant des véhicules d'un poids utile supérieur à 1 500 kg pour des transports dépassant 50 km une surtaxe de 60 à 200% du taux légal en vigueur. Le seul moyen d'échapper à la surtaxe fut, selon le texte de loi, la conclusion d'un contrat avec les ČSD correspondant soit au renoncement pur et simple au dépassement du rayon de 50 km, soit réglementant au cas par cas ces dépassements. Devant la fureur des entreprises de transport, le gouvernement avait repoussé l'application de ce dispositif jusqu'au 1^{er} juillet 1937¹⁰⁹⁶. Prenant les devants, le Mcdf. qui craignait sans doute un nouveau report, envoya de son propre chef en janvier 1937 une lettre circulaire aux entrepreneurs incluant le texte de loi 77/1935 et deux types de contrat. La lettre les invitait à se présenter dans la gare la plus proche pour signer l'un ou l'autre des contrats limitant leur rayon d'action. Elle les informait qu'à défaut, ils risquaient de payer la surtaxe. Les transporteurs réagirent vite en démontrant publiquement que la démarche du ministère était contraire à la loi, car elle omettait un bon nombre de détails sur des exceptions et avait lieu avant même la publication du décret d'application¹⁰⁹⁷.

Après cette tentative de *hold-up* échouée, le Mcdf. lança entre le 25 août et le 24 septembre 1938 sa propre campagne de comptage de poids lourds de plus d'une tonne. Cette campagne nationale effectuée par les employés de chemin de fer avait une forte ressemblance avec l'espionnage économique. Le Mcdf. exprimait en même temps une méfiance vis-à-vis des autres institutions publiques à vocation administrative et statistique, publiant régulièrement des données sur l'automobilisme. Les agents, habillés en civil devaient faire en

¹⁰⁹⁵ Un reportage détaillé de cet événement fut fourni par le journal NL dans son édition du 23 février 1934 intitulé *Dohody majitelů nákladních automobilů s ČSD*.

¹⁰⁹⁶ Cf. l'ordonnance gouvernementale n° 165/1936.

¹⁰⁹⁷ Le décret parut finalement en juillet 1937. Il obligea tous les propriétaires de véhicules industriels d'un poids utile sup. à 1,5 t de conclure avant fin août de la même année un contrat avec les ČSD pour tout dépassement du rayon légal de 50 km. Le décret prévoyait cependant quelques allègements notamment pour les « dépassements exceptionnels » (jusqu'à 12 fois par an) et certains produits alimentaires (extension du rayon à 100 km) et manufacturés (meubles, jouets en bois, radios, cosmétiques, etc.; extension du rayon à 120 km): « L'administration ferroviaire a rassuré l'industrie qu'elle se montrera très libérale à l'occasion de la conclusion des contrats afin de ne pas toucher à l'étendu actuel du transport non-concédé. » (LN du 10 juillet 1937, *O dohodu železnic s majiteli nákladních aut*). A ces paroles, on peut se demander si cette complication procédurière incroyable valait la peine. En tout cas, elle fournissait aux ČSD des informations précieuses sur les mouvements et la nature des transports des entrepreneurs privés...

sorte « de ne pas se faire remarquer » par le public. L'information sur le comptage fut néanmoins divulguée dans la presse le 6 septembre avec cette remarque sarcastique : « Nous espérons que l'administration ferroviaire compte les véhicules privés pour la dernière fois et qu'elle reconnaîtra qu'il est impossible de lutter contre la motorisation [en se limitant] uniquement « aux routes », alors qu'elle-même motorise sur les rails. »¹⁰⁹⁸ Le journaliste ne pouvait mieux dire. Lorsque le traité de Munich priva quelques semaines plus tard la Tchécoslovaquie d'une grande partie de son territoire, il anéantit en même temps vingt années d'efforts dans le but de construire un réseau de transport ferroviaire des ČSD viable. Grâce à la souplesse de son utilisation, le véhicule à moteur gagna aussitôt la première place dans le nouveau schéma national des transports. La crise générale, politique et économique qui suivit le traité, démontra ainsi clairement les insuffisances dans la gestion et les retards accumulés dans le domaine des transports et précipita – et c'est tout un symbole – la création d'un Ministère des Transports unique.

Conclusion – Les urgences de l'après-Munich

Le Traité de Munich signé le 29 septembre 1938 signifia la perte d'environ un tiers du territoire tchécoslovaque (territoires dit « des Sudètes ») sur lequel se trouvaient plusieurs nœuds ferroviaires importants. La stratégie d'Hitler fut justement de paralyser le système de transport du reste de la ČSR en prévision d'une intervention militaire pour sa destruction définitive (*Zerschlagung der Resttschechi*). La nouvelle situation obligea les dirigeants tchécoslovaques à prendre des mesures d'urgence dont une série consacrée à desserrer l'étau étouffant le développement de l'automobilisme. Il fallait bien cette situation extrême pour que le gouvernement change radicalement et définitivement le cap de sa politique de transport.

On compta parmi ses ordonnances, car le gouvernement agissait en état d'urgence sans la consultation du Parlement (il ne siégeait plus depuis le 12 mai 1938) :

- Deux brèves ordonnances du 25 octobre 1938 n° 250/1938 et 251/1938 abaissant la taxe sur les huiles minérales¹⁰⁹⁹.

¹⁰⁹⁸ *Opět sčítání automobilů*, ČS du 6 septembre 1938.

¹⁰⁹⁹ « *Vládní nařízení č. 250/1938, jímž se snižuje clo na oleje minerální hutnoty do 790°.* » et « *č. 251/1938 kterým se upravují sazby paušálu daně z obratu u některých miner. olejů* »

- L'ordonnance également du 25 octobre 1938 n° 252/1938, sur « l'aide au motorisme » (*o pomoci motorismu*).
- L'ordonnance du 29 novembre 1938 n° 309/1938 sur « quelques mesures concernant l'établissement de l'autostrade Vratislav-Brno-Vienne (*o některých opatřeních souvisících se zřízením průběžné automobilové silnice Vratislav-Brno-Vídeň*).
- L'ordonnance du 23 décembre 1938 n° 372/1938 « sur la construction des autoroutes... » (*o stavbě dálnic, o zřízení generálního ředitelství stavby dálnic a jeho organisace*).

Le gouvernement s'attaqua donc à la fois aux infrastructures routières les plus controversées jusqu'alors, les autoroutes, et au soutien de l'automobilisme sous ses deux aspects – usages privés et commerciaux. Nous avons traité des infrastructures routières et de l'autoroute en détail dans des chapitres précédents ; il faudra ici revenir rapidement à la plus importante de ces ordonnances en ce qui concerne les conséquences sur l'automobilisme tchécoslovaque. Il s'agit de l'ordonnance n° 252/1938 « sur l'aide au motorisme ». Selon le quotidien *Lidové Noviny*, elle « représente un volte-face complet de notre politique automobile »¹¹⁰⁰. Elle portait donc bien son nom. Y figurèrent trois mesures essentielles qui adoucèrent les effets de la loi n° 77/1935. Elle libéralisa avec quelques contraintes tarifaires (application des tarifs valables sur les chemins de fer) le transport de marchandises avec des véhicules jusqu'au poids utile de 3 000 kg. Elle réserva en revanche les transports au-delà de cette limite uniquement aux ČSD qui « peuvent exécuter ces transports directement ou indirectement », c'est-à-dire les sous-traiter¹¹⁰¹. Elle supprima la taxe sur les véhicules à moteur au 31 décembre 1938 (art. II)¹¹⁰² et abaissa la taxe sur le transport régulier de personnes à 10% du prix du billet, sur le transport irrégulier à 20% tout en autorisant des exceptions à 0% pour des lignes qui « complètent le réseau ferroviaire et qui remplissent une tâche d'intérêt général » (art. III). Sur ces notions l'avis de plusieurs ministères (Finances, Cdf., Défense, Commerce) fut nécessaire ce qui alourdit la procédure. Cette réforme fut jugée

¹¹⁰⁰ LN du 26 octobre 1938, *Převrat automobilové politiky*.

¹¹⁰¹ *Sb. z. a n. č. 77/1935 op. cit.* « Dopravu nákladů lze povoliti motorovými vozidly toliko do únosnosti 3000 kg včetně. Doprava nákladů motor. vozidly únosnosti nad 3000 kg je vyhrazena podniku ČSD, který ji může provozovati buď přímo nebo nepřímo. »

Le Ministre de la Propagande Vavrečka présenta cette mesure comme la seule concession faite aux ČSD afin que la compagnie puisse faire face aux « changements des frontières et les nouvelles tâches nombreuses et difficiles » (in : *Převrat ..., op. cit.*). Ce nouveau « domaine réservé » devait vraisemblablement intégrer ceux des employés des chemins de fer qui perdirent leur poste après la cession des territoires frontaliers.

¹¹⁰² La perte du fisc fut estimée à 80 millions de couronnes. Cf. *Převrat ..., op. cit.*

par l'industriel l'ingénieur F. Janeček « généreuse, mais pas tout à fait suffisante »¹¹⁰³. Il critiqua surtout le « domaine réservé » au profit des ČSD pour tous les transports de marchandises au-delà de trois tonnes et la complexité « du côté administratif de la vie des automobilistes ». L'éminent économiste František Hodáč se félicita de ces mesures qui auraient enlevé « quelques obstacles, mais il faut que la libération et le soutien du motorisme ne s'arrêtent pas à mi-chemin »¹¹⁰⁴. Évidemment, la loi ne prévoyait pas la simplification des procédures bien que certaines démarches liées au paiement de la taxe sur les véhicules à moteur disparurent au 31 décembre 1938. Les autres, liées aux permis de conduire, aux visites chez le médecin (obligatoires tous les ans et payantes), aux plaques d'immatriculation restèrent en vigueur inchangées. L'industriel Janeček recommanda au législateur de revoir l'ensemble des démarches et, à défaut de les supprimer, du moins de les simplifier. Il déclara soutenir également le projet de l'autoroute et du réseau de routes la desservant. L'économiste Hodáč souhaitait « un tel développement du motorisme que celui-ci ne soit pas seulement un moyen de transport complémentaire, mais qu'il devienne un système de transport de remplacement [sous-entendu au transport ferroviaire] »¹¹⁰⁵.

Le renouveau de l'automobilisme passait aux yeux de tous par le rapprochement des efforts financiers liés aux infrastructures routières d'une part et à leurs usagers occasionnels, réguliers, voire professionnels d'autre part.

Loin d'être un phénomène isolé, les lois tchécoslovaques sur le transport par véhicules à moteur s'inséraient dans un vaste mouvement européen tentant de réguler le champ des transports dans un nouvel environnement concurrentiel, issu de la lutte entre les modes routier et ferroviaire, qui s'était depuis la fin de la Grande Guerre installée dans la vie économique quotidienne des pays industrialisés. Lorsqu'en décembre 1931 plusieurs experts ferroviaires appelèrent de leurs vœux une loi qui donnerait *aussi* à la ČSR une nouvelle base économique aux relations entre le rail et la route, ils insistèrent justement sur le retard du pays par rapport

¹¹⁰³ NL du 30 octobre 1938, *Ing. dr. Fr. Janeček o injekci motorismu*.

¹¹⁰⁴ F. Hodáč, *Hospodářství nového Česko-Slovenska* (L'économie de la nouvelle Tchéco-Slovaquie), exposé prononcé le 12 décembre 1938 dans une réunion de la *Société économique tchèque (Česká společnost národohospodářská)* et édité par la société en 1938 sous forme d'un fascicule de 23 pages.

¹¹⁰⁵ *Ibid.* p. 18.

à ses voisins, proches ou lointains¹¹⁰⁶. Ils citaient alors les cas de la Grande Bretagne, de la Hongrie, de l'Autriche et de l'Allemagne qui avaient tous voté entre 1930 et 1931 des lois automobiles. Les formulations de ces lois démontraient par ailleurs le large éventail des choix en la matière, car si les lois anglaise et allemande apparaissaient comme étant relativement libérales, les lois autrichienne et hongroise étaient très restrictives tendant vers un monopole d'État en matière de transports. À partir d'une telle perspective internationale et avec le recul du temps, il nous semble possible de qualifier la législation tchécoslovaque des années 1930 comme une solution intermédiaire.

¹¹⁰⁶ Ibl V., *Všeobecně užitečná úprava poměru autodopravy k dopravě železniční*, Rozprava konaná dne 7. prosince 1931, Refer. JUDr. Alois Vondráček, Ing. R. Neumann, JUDr. Jar. Kratochvíl. Résumé Ing. Vlad. Ibl (Collection des conférences de la Société), Praha, 1932, 22 p., p. 8.

Conclusion de la Deuxième partie

L'action hésitante et parfois mal coordonnée dans le domaine de la construction routière tchécoslovaque témoigne, à nos yeux, de façon classique des doutes qui peuvent accompagner un front d'innovation technologique et organisationnel¹¹⁰⁷. La multitude de plans élaborés dans les ministères, les organismes privés ou publics nationaux (clubs automobiles, le Centre régionaliste, la Société routière, la Commission pour l'élaboration du plan de transports global, etc.) et internationaux (PIARC, AIACR), met en évidence à la fois un flou conceptuel et l'absence de stabilisation des procédés technologiques. Le Ministère des Travaux publics par exemple, seul responsable légal aux côtés des collectivités territoriales en matière de la construction routière, semblait parfois devoir s'appuyer sur les initiatives d'autres organismes¹¹⁰⁸, voire sur des particuliers influents¹¹⁰⁹ pour ajouter du poids à ses projets et faire avancer la modernisation du réseau routier en Tchécoslovaquie. Dans son attitude générale cependant, ce ministère faisait plutôt figure d'un bon exécuteur que d'un concepteur, prenant place principalement dans le groupe des ministères techniques. En effet, malgré les initiatives qu'il prenait de temps à autre, il se conformait intégralement à la politique gouvernementale et, dépendant du budget qui lui était alloué, ne pouvait faire plus que ces moyens ne permettaient. On peut dire que la bataille idéologique en faveur de la modernisation du réseau routier était menée par des professionnels de la route, ingénieurs et automobilistes, agents extérieurs à l'appareil étatique, ou alors, s'ils en étaient membres (comme Hloušek ou Míša), ils apparaissent à titre privé. Ils étaient numériquement faibles et non structurés politiquement. Ils appartenaient à des partis politiques différents et ne pouvaient de ce fait, faire prévaloir leurs aspirations au sein de l'appareil politique habituel.

¹¹⁰⁷ Nous pourrions sans doute appliquer ici le concept de T. Hughes de « *reverse salient* », représenté en particulier par la résistance à la fois interne au domaine technologique de la construction et du transport routier et externe, celle de la résistance du monde ferroviaire parfaitement structuré à accueillir un concurrent.

¹¹⁰⁸ On demande p. e. à la Société routière tchécoslovaque d'élaborer à ses frais un projet général autoroutier (Cf. Hloušek, *Problém automobilových dálkových silnic...*, *op. cit.*)

¹¹⁰⁹ Voir Bat'a qui, dans son exposé d'introduction à l'ouvrage *Dálková silnice...*, *op. cit.* remarque qu'il avait soumis ses préoccupations directement au Président de la république et obtenu son accord de principe en ce qui concerne « ses » plans.

Malgré une critique répétée à l'égard de l'état de ses routes, la Tchécoslovaquie semble avoir réussi le pari de la modernité en suivant *grosso modo* les standards des pays occidentaux. Après une période de transition au sortant de la crise de l'après Grande Guerre, elle mit en place tout un système de financement de la construction routière qui s'appuyait sur la pièce-maîtresse du dispositif, le *Fonds routier tchécoslovaque (Československý silniční fond)*, créé en 1927. Ce fonds drainait une grande partie des revenus fiscaux directement liés au développement de l'automobilisme. Il n'effaça cependant pas le clivage autant quantitatif que qualitatif entre les réseaux des routes « d'État » et celles des collectivités territoriales. Malgré un discours républicain égalitaire, le consensus politique de long terme se dessinait progressivement autour de l'acceptation d'un côté d'un réseau routier « d'excellence », celui des routes d'État et de quelques riches agglomérations urbaines, somme toute relativement peu étendu, mais en parfait état et, de l'autre côté, celui des (autres) collectivités territoriales, plus ou moins soutenues dans leur action par les deniers publics, très étendu, hétérogène et parfois dans un état lamentable. Les motifs de cette hiérarchisation de l'espace étaient autant économiques (richesses des populations, fréquentation des routes) que politiques (choix des grands axes au détriment des transversales). Malgré, parfois, des projets grandioses, plus ou moins bien construits, ce furent naturellement les choix politiques déterminant les moyens financiers mobilisés qui, en fin de compte, dictèrent la marche à suivre.

En ce qui concerne plus particulièrement la question de la construction autoroutière, on pourrait se poser, étant donnée la présence dans les deux camps – des protagonistes (Míša) et des opposants (Hloušek) – de ses employés, la question suivante : Existait-il une position officielle du Ministère des Travaux publics ? En réalité, la réponse à cette question n'est pas simple étant donné le changement rapide à la fois sur le plan de la technologie employée dans la construction des routes, des usages de l'automobile et celle de la situation politique et économique générale. L'attitude des responsables politiques évoluait au cours de l'entre-deux-guerres en conséquence. Si la construction d'une autoroute fut considérée tout au long des années 1920 comme un luxe superflu, il n'en allait pas de même en ce qui concernait la rénovation en profondeur du réseau principal.

Soulignons ici deux différences de points de vue fondamentales entre les façons nationales et étrangères d'aborder les questions autoroutières. La première a trait à la façon de dresser les plans de réseau (auto-) routier sur le territoire de la Tchécoslovaquie. Alors que les Tchéco-Slovaques privilégièrent un tracé ouest-est en le justifiant par des raisons de patriotisme (défense du territoire, désenclavement économique, rapprochement des différentes parties du pays), les étrangers celui allant du nord au sud, en faveur duquel parlaient des

raisons différentes (point de vue transnational : échanges économiques internationaux en suivant à peu près le schéma des voies de communication historiques). La seconde a trait à l'influence de la crise économique sur la justification de cette vaste et coûteuse entreprise. En Tchécoslovaquie, la crise semble avoir favorisé les protagonistes du chantier autoroutier, qui privilégiaient la mobilisation de la main d'œuvre au détriment des coûts que cela représentait. Selon B. Kreuzer, le cas allemand aurait été à l'opposé, car « ... *stieg während der Weltwirtschaftskrise der Rechtfertigungsdruck für das von vielen Seiten als Luxus empfundene Projekt eines Autobahnnetzes stark an. Nicht nur für den Nationalökonom Werner Sombart waren Autobahnen „Strassen für den Lebensgenuss reicher Leute.“* »¹¹¹⁰

En Tchécoslovaquie l'argument de la lutte contre le chômage unit en effet tous les protagonistes de la construction routière. Il se retrouva dans les discours et les observations tout le long de l'entre-deux-guerres, mais il devint un argument majeur lorsque la crise économique secouait le pays. Déjà dès le retour des soldats du front de la Grande Guerre de nombreux petits chantiers locaux de la construction routière furent entrepris. Les projets changèrent cependant totalement d'envergure dans le contexte de la Grande Dépression à cause à la fois de la gravité de la situation et du progrès de la technologie de la paire route/automobile. « La dépression économique du temps présent est la cause d'un appel général en faveur d'investissements dans les travaux publics, qui mobiliseraient une partie des chômeurs, auraient un effet encourageant pour la production et rafraîchiraient la vie économique. »¹¹¹¹ De nombreuses personnes, professionnels ou non, se rallièrent dans ce contexte au projet de l'autoroute, d'autant plus que l'exemple allemand devint, grâce à l'habile propagande, un modèle très probant. Dès lors l'autoroute tchécoslovaque cessa d'être une utopie. Elle devint même pour certains l'emblème d'un renouveau national, de la lutte économique et politique d'une démocratie menacée.

Sur le plan international, une ambiguïté s'installa dans les discours des promoteurs d'autoroutes. D'une part, on insistait sur le caractère transnational de cette nouvelle infrastructure. On s'obligeait donc à participer à un mouvement international de promotion des autoroutes pour donner plus de poids aux exigences particulières à l'intérieur de chaque pays. Ce discours fut tenu plus particulièrement lors des congrès internationaux. D'autre part,

¹¹¹⁰ Kreuzer B., *Tempo 130...*, op. cit. p. 29.

¹¹¹¹ In : Hloušek A., Ing., *O nejnaléhavějších úkolech našeho silničního hospodářství*, 6. svazek odborné knihovny AKRČS, Praha, 1935, 16 p.; p. 5 (« *Hospodářská deprese přítomné doby je příčinou všeobecného volání po zesílení investiční činnosti v oboru veřejných prací, která by odčerpala část nezaměstnaných, působila povzbudivě na veškerou výrobu a osvěžila hospodářský život.* »).

on soulignait dans les campagnes de promotion nationales la nécessité de garder le rythme avec le progrès (représenté par « l'étranger ») tout en exprimant la crainte de perdre à la longue économiquement si de telles infrastructures n'étaient pas construites (pertes engendrées par la baisse de trafic, l'absence de touristes, sous-développement du secteur automobile etc.). Ce discours se retrouve de façon similaire, voire identique, dans de nombreux pays européens. À ce propos, Franck Schipper constate : « *It is important to note that both [Dr. Marcel Nyffeler et Lucien Lainé] those involved in the projects themselves and the press continuously invoked their 'European character'. Perhaps the invocation of their broader significance was used as a selling point for the projects. Working on small individual projects and the European superstructure at the same time was also a way of preventing coordination problems in the future. Some officials used the emerging European superstructure design as an argument pro motorway building in their own territory, warning that if authorities would not plan their own position in the future network, their country or region would remain unconnected.* » Et de citer les sources originales : « Tous les promoteurs de l'autostrade Bern-Thoune sont pénétrés du caractère international de cette entreprise »¹¹¹².

Ainsi pourrait-on résumer la politique de la construction routière tchécoslovaque dans un essai de périodisation en cinq étapes chronologiques successives.

D'abord une période de reconstruction (1918-1925). Pendant cette période qui devait selon les estimations du MTP s'étendre sur six ans environ, on tentait de rattraper les négligences dans l'entretien du réseau routier durant les années de guerre. Un large consensus social régnait alors pour dire – comme dans d'autres domaines de la vie – qu'il faut du temps pour reconstruire. Cette période fut caractérisée par un grand nombre de « travaux d'urgence », mobilisant une main d'œuvre nombreuse sur de petits chantiers sur la totalité du territoire.

Ensuite une rupture du consensus. Lorsque la vie économique reprit, l'écart se creusa entre, d'une part, une motorisation rapide localisée dans les centres urbains et industriels à l'origine de l'usure plus rapide encore du réseau, et, d'autre part, une stagnation des moyens prévus pour son entretien. Pendant cette période la pression sur le législateur s'accrut. Elle

¹¹¹² In : F. Schipper, *The Drive for Peace...*, *op. cit.* Il s'agit d'un extrait du discours de Nyffeler au *Premier Congrès International des Autoroutes* (p.8, classeur BIAR, CAT 11A.1.1). L'autoroute Paris-Lille était décrite comme « une œuvre d'intérêt collectif saine à tous points de vue et formant le premier maillon d'un réseau européen. » (souligné dans l'original) ; ou encore : « *Österreich kann im internationalen Kraftverkehr umfahren werden* », In : Leopold Ötley (1936), *Das Fernstrassenproblem Europas und Seine Lösung für Länder Geringerer Bevölkerungsdichte*, Wien, Julius Springer, pp. 31-32.

fut le fait dans un premiers temps de voix isolées (à la fois au sein du MTP, mais surtout dans les rangs usagers de la route représentés par les clubs automobiles et des journalistes), mais ceux-ci s'organisèrent dans un second temps pour aboutir vers 1926/27 en une campagne appuyée (cf. la création d'un syndicat de clubs automobiles et sa campagne massive dans la presse, débats publics, lettres ouvertes aux parlementaires etc.). Les intérêts « publics » et « privés » semblèrent alors converger ; le résultat en fut le vote de la loi sur le Fonds national des routes en 1927.

Puis, la période d'or du Fonds routier (1927-1931). Suite au vote de la loi, l'accalmie fut générale en attendant l'application des dispositifs libérant une manne financière importante en faveur de la rénovation routière. La période suivante se solda effectivement par de nombreux travaux routiers un peu partout dans le pays. La crise économique de 1929-1934 fragilisa cependant cette *success story*, entraînant un bilan mitigé du fonds.

La crise économique accompagnée d'une longue crise routière (1931-1938). Pendant la crise, les travaux routiers demeuraient un exutoire privilégié pour occuper les masses des chômeurs au titre des « travaux d'urgence »¹¹¹³. Ces années virent aussi la consolidation du projet de l'autoroute, la systématisation du réseau national (réorganisation, standardisation) et de l'automobilisme tchécoslovaque en général. On commença alors à rechercher une nouvelle politique de transport intégrant toutes les composantes, y compris celle du transport sur routes.

Et enfin, l'année 1938 (après le Traité de Munich) : Dans l'urgence le pays réorganisa son administration en créant un Ministère des Transports. La priorité fut alors donnée aux routes et à l'automobilisme. La ČSR démarra la construction de sa première autoroute.

La politique tchécoslovaque en matière du transport routier suivait globalement la tendance de l'Europe industrialisée hésitant entre le libre développement de la technologie, de

¹¹¹³ Le conseiller ministériel G. Hermann estima les effets des travaux routiers pour 1931 à environ 40 000 emplois directs auxquels il faut ajouter tous ceux qui travaillaient dans les entreprises fournisseurs : carrières, cimenteries, transports etc. (In : *Zpr. VST* n° 5/1932, G. Hermann, *Silniční práce a členění nezaměstnanosti*). Un peu plus tard (à la 8^e réunion du Conseil routier) il fut même plus précis estimant le nombre total de personnes qui bénéficiaient des chantiers routiers en 1931 à 100 000 (In : *Zpr. VST* 6/1932 : « *Uvážíme-li, že např. letos podle hlášení zemských úřadů bylo zaměstnáno v měsíci říjnu na 40 000 dělníků, musíme souditi, že přičteme-li k ním ještě další pracovní síly, zaměstnané při výrobě stavebních látek, dále v lomech, štěrkovnáčích, cementárnách atd., možno na základě získaných zkušeností, odhadnouti tento počet zaměstnaných dělníků asi na 1 a půlkrát tolik, kolik jich skutečně pracuje na silnicích, tkaže bychom pak došli k cifře 100 000. Tolik asi pravděpodobně čítala armáda dělníků pracujících při letošních pracích na silnicích. ... »)*

son potentiel sur le plan des usages économiques en tant que moyen de transport et une réglementation stricte afin d'endiguer l'hémorragie des parts de marché en particulier des chemins de fer qui avait entraîné des déficits chroniques compensés généralement par les caisses publiques. Confronté à une multitude de challenges socio-économiques, le pays fut néanmoins un peu en retard sur la moyenne européenne en matière de réglementation et ce ne fut qu'au cours de la crise économique et, sans doute sous l'influence subjective de ses effets, que les lois les plus importantes furent adoptées. Bien que la majorité du dispositif réglementaire correspondît aux « normes » internationales, la politique tchécoslovaque prit sur un point une attitude divergente que l'on peut sans doute qualifier « d'extrême ». En effet, elle intervint en 1935 dans la sphère privée des entrepreneurs industriels et agricoles en les obligeant de passer des accords avec la Compagnie nationale des chemins de fer pour tout transport de leurs produits par moyen automobile. Cette mesure de régulation, pourtant très impopulaire et très critiquée, signifia l'apogée d'une politique protectionniste du transport ferroviaire qui avait marqué tout l'entre-deux-guerres. Les raisons de cette politique étaient complexes relevant autant de la configuration sociale du pays, de l'évolution économique de la période étudiée que de l'héritage austro-hongrois.

Une première prise de conscience économique de la montée de la concurrence entre le transport routier et ferroviaire apparut au début des années 1920. Une série d'articles dans la presse quotidienne et spécialisée la refléta. On présenta les cas étrangers, suisse, américain, anglais... Parmi les revues spécialisées citons cet article de la Revue des chemins de fer (*Železniční revue*) qui résuma à merveille l'attitude un peu naïve de certains cheminots, tout en faisant pressentir le basculement technologique imminent devant lequel se trouva la société : « Récemment, l'attention de l'opinion publique fut attirée par les articles dans la presse quotidienne sur un dangereux concurrent des chemins de fer – l'automobile. Cela voulait dire que la résistance passive ou une grève pourraient causer un plus grand développement du transport automobile entraînant des conséquences négatives pour les chemins de fer et les cheminots. Je pense que ces craintes ne sont pas justifiées. L'automobile ne peut remplacer le train qu'en cas de nécessité absolue et pour un court laps de temps. Nos routes ne supporteraient en aucun cas un usage plus intensif et prolongé par des camions. Les routes qui étaient satisfaisantes pendant des années pour l'utilisation de la traction animale, sont devenues impraticables du fait de l'usage des camions... Pour supporter cette charge, il faudrait qu'elles soient pavées. Pour ce faire, il faut beaucoup d'argent et beaucoup de temps. La dépense qui y est liée ne peut être supportée ni par les « cercles », ni par les « pays », seul l'État pourrait l'entreprendre. Or, l'État possède un vaste réseau ferroviaire avec un trafic bien régulé et il doit tenir compte de l'ensemble de ses citoyens. Il ne peut donc pas entreprendre

quelque chose qui serait en ce moment tout à fait inutile et contreproductif et n'apporterait un bénéfice qu'à un petit nombre d'individus... »¹¹¹⁴

L'auteur de l'article présentait de façon pragmatique une équation incroyable : la prospérité des chemins de fer est assurée grâce au mauvais état des routes qui ne seront sûrement pas améliorées, car seul l'État pourrait le faire. Or, c'est contraire à son intérêt. Financièrement parlant, l'État serait en effet le plus grand perdant dans l'affaire : il paierait pour améliorer les routes – et n'aurait dans les yeux de l'auteur presque rien en retour si ce n'est l'aggravation des déficits ferroviaires. Cette analyse est désarmante, mais non dépourvue de fondement logique. Il est d'une évidence – et le cas tchécoslovaque le prouve dans une perspective historique – le choix de l'État en matière de transport est déterminant pour la société. Il peut accélérer ou ralentir sa transformation. Dans ce processus, la technologie joue un facteur clé. Il semblerait qu'elle procure à l'individu l'illusion de son autonomie par rapport à l'ensemble du corps social. Grâce au véhicule, combiné aujourd'hui aux moyens de communication personnels, l'individu acquiert le sentiment illusoire de liberté accrue. Il se coupe de fait de la société qui l'entoure immédiatement (les gens autour de lui) pour se connecter directement à une portion seulement de la société qu'il avait auparavant soigneusement sélectionnée. Il ne se rend pas compte qu'il est sélectionné à son tour devenant totalement dépendant du système qu'il contribue à construire. Il en résulte une nouvelle forme d'aliénation, l'aliénation techno-sociale. L'entre-deux-guerres fut une étape importante dans ce processus.

Un désaccord, voire une opposition à l'amalgame des deux modes de transport demeurait dans le monde des cheminots au moment de la construction du réseau routier de la compagnie ferroviaire ČSD. Une coupure semblait alors se dessiner entre les couches

¹¹¹⁴ ŽR 12/1927, *O automobilové konkurenci* (« V nedávné napjaté době byla veřejnost a hlavně železničníři upozorňováni články v denních listech na nebezpečného konkurenta drah – automobily. Mělo to znamení, že eventuelní pasivní resistance nebo stávka by způsobila jenom ještě větší rozmach dopravy automobilové, a tím i neblahé důsledky pro dráhu i železničáře. Domnívám se, že obavy ty jsou zbytečné. Auto může železnici nahraditi jenom z nouze a na krátky čas. Naše silnice by intensivnější a delší dobu trvající pojiždění nákladními auty naprosto nesnesly. Silnice, která po léta vyhovovala při používání koňských potahů, stala se úplně nesjízdnou použitím nákladních aut. Zkušeností v tom směru je hojně. Aby trvale vydržely takovou přepravu, musely by býti silnice dlážděny. K tomu je zapotřebí mnoho peněz a mnoho času. Náklad s tím spojený nemůže nésti ani okres, ani země, jedině stát by to mohl podniknouti. Stát má však rozsáhlou síť železniční s dobře organisovanou dopravou, a musí dbáti zájmu všech občanů. Nemůže tedy podniknouti něco, co by bylo v této době zcela zbytečné a neúčelné a přineslo zisk jen několika jednotlivcům. Mimo to nikdy nebude auto schopno soutěžit s dráhou v dopravě dálkové a v dopravě massových zásilek... »)

dirigeantes qui lui étaient favorables et qui avaient été les artisans du regroupement des compétences automobiles de l'État aux ČSD et les ouvriers qui montraient des signes de réticence à leur égard. Une étude plus approfondie sur ces aspects serait nécessaire pour déterminer s'il y avait ou non des entraves réelles au service automobile ou s'il s'agissait seulement de quelques cas de « mauvaise volonté » ou de résistance isolés et sans incidence réelle sur le service. Le public, aguilloné par la vive critique des entrepreneurs routiers relayés par la presse, demeurait sceptique et parfois perplexe, devant la multiplication de l'offre et la confusion des genres.

Troisième partie : « L'Air », l'émergence de l'aviation comme d'un mode de transport consensuel

« *Občané!* / Citoyens !

*Představte si nad Prahou místo nás nepřítele/Imaginez l'ennemi à notre place au-
dessus de Prague
místo šlestu letáků rachot bomb/À la place du bruissement des flyers, le vacarme des
bombes.*

*Kdo Vás ve válce uchrání před útoky nepřátelských letců/Qui vous protégera-t-il en
temps de guerre des attaques de pilotes ennemis ?*

*Kdo učiní v míru Prahu středem Evropy/Qui fera-t-il en temps de paix de Prague le
centre de l'Europe ?*

Silné československé letectví/Une aviation tchécoslovaque puissante !

Podporujte je/Soutenez-la !

Československý Aeroklub. Praha/Aéroclub tchécoslovaque. Prague. »

Source : L 11/1922, *Klubovní zprávy*¹¹¹⁵

¹¹¹⁵ Il s'agit du text d'un dépliant officiel, homologué par le Ministère de la Défense nationale qui devait être lâché au-dessus de Prague par un escadron de trente avions militaires à l'occasion d'un vol de propagande lors de la Fête nationale le 28 octobre 1922.

Introduction.

Le début du 20^e siècle signifia grâce à l'aviation l'occupation définitive de la troisième dimension de l'espace terrestre par l'Homme. Cela représentait une nouvelle couche dans le millefeuille révolutionnaire sur le plan de la mobilité et de la stratégie. Les militaires tchécoslovaques étaient conscients dès les premiers jours de l'existence de l'État de l'importance qui allait revenir à l'aviation. Alors que la ČSR était sur le point de se construire sur un territoire difficile à défendre à cause de son étendue et de sa forme géographique, ils assignaient d'office à l'aviation (militaire) le rôle primordial de le surveiller et de le protéger. Sur ces points, les avantages de l'aviation sur les autres modes de transports, celui de disposer d'infrastructures en partie immatérielles et celui d'accéder rapidement et en ligne droite à n'importe quel point stratégique étaient incomparables.

Ces premières observations esquissent déjà le contexte dans lequel l'aviation tchécoslovaque vit le jour. Nous l'avons évoqué au moment de traiter du développement de l'automobilisme. Il s'agit d'y revenir brièvement, au risque de nous répéter, afin de tirer ce parallèle historique entre la percée de l'automobile et de l'avion. La technologie aéronautique avait connu durant les années de guerre une progression spectaculaire. D'objet à *peine volant*, encore très fragile et soumis aux aléas humains, techniques et météorologiques, l'avion effectua en quelques années seulement un énorme saut technologique pour devenir un instrument de guerre effrayant. Sans l'usage militaire cependant, et comme beaucoup d'autres inventions anciennes ou récentes, sa trajectoire technologique aurait suivi une évolution sans nul doute bien plus lente. En attendant, la machine et ses maîtres, le pilote et le mécanicien, tous « dressés » pour l'usage unique d'espionnage et de destruction furent perfectionnés à marche forcée et à coups de millions. Le vide qui avait suivi l'armistice de 1918 et la transformation de l'économie mondiale qui l'accompagnait toucha également ce secteur, plus ou moins selon les pays¹¹¹⁶. En Tchécoslovaquie, l'aviation partit presque de zéro en 1918. D'abord à cause du faible nombre de personnes qui y était liées – seulement quelques dizaines

¹¹¹⁶ Il y aurait eu par exemple en France, selon les estimations d'Edmond Petit « une quarantaine de grandes maisons de construction » aéronautiques à la fin du conflit et pas loin de 200 000 ouvriers actifs. En 1921 déjà, leur nombre aurait été ramené à moins de 4 000, divisé par 50 ! In : E. Petit, *La vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XXe siècle 1900-1935*, 285 p., p. 158-159.

de pilotes et de mécaniciens ayant servi dans l'armée austro-hongroise ou aux côtés des alliés ; ensuite à cause de l'absence de l'industrie aéronautique et du matériel volant – seuls quelques vieux avions de fabrications variables s'y trouvaient, utilisés principalement pour l'entraînement de pilotes-novices ; enfin à cause du manque d'infrastructures au sol – si on fait abstraction des prés et autres hippodromes utilisés à l'occasion des spectacles aériens, l'unique aéroport sur le territoire tchécoslovaque se trouvait à Cheb, dans l'extrême ouest du pays, proche de la frontière allemande. Pour illustrer la situation, un exemple : Dans son article¹¹¹⁷, Miloslav John décrit avec moult détails pittoresques l'expédition commando d'une centaine de militaires tchécoslovaques envoyés en novembre 1918 à Cheb, au beau milieu du territoire habité par une majorité allemande organisée et en partie armée (*Volkswehr*), pour récupérer les quelques avions qui s'y trouvaient et dont la valeur était à ce moment-là inestimable compte tenu de leur rareté. Ces avions dont la valeur était quasiment nulle du point de vue technologique rendirent néanmoins des services appréciables dans les combats opposant l'armée tchécoslovaque aux insurgés hongrois en Slovaquie. Leur valeur militaire réelle (malgré tout relativement limitée) fut décuplée par l'effet psychologique suscité dans les deux camps.

Malgré ce sous-équipement initial en hommes qualifiés et en matériel volant, la ČSR fit aussitôt de l'aviation l'un des éléments phares de ses stratégies militaire, politique et économique. Les usages civils devaient en effet rapidement suivre les usages militaires et les dépasser. L'État fit des efforts considérables dans l'organisation de l'aviation, la construction d'infrastructures aéroportuaires et l'établissement de « son » industrie aéronautique. Avant 1918 le pays dont l'industrie mécanique était reconnue au-delà de l'Empire austro-hongrois produisait déjà des composants d'avions, principalement des moteurs. En deux ans seulement trois usines aéronautiques furent fondées¹¹¹⁸. Elles s'appuyaient sur le savoir-faire mécanique « national » et sur les brevets étrangers pour développer de nouveaux modèles, déposer de nouveaux brevets et lancer rapidement une série d'avions militaires ou de tourisme capables de se mesurer à la concurrence étrangère du moment. Cet effort, faut-il le rappeler, fut couvert

¹¹¹⁷ Miloslav John, *Vznik čs. letectva v r. 1918-1920* (La naissance de l'aviation tchécoslovaque), In : *Letecký Historik, Svět křídel*, Cheb, 1990, 16 p.

¹¹¹⁸ À la fin de l'entre-deux-guerres, il y eut plus de quarante entreprises au sens large (incluant notamment des clubs d'aviation) habilitées à fabriquer des avions ou leurs composants, mais le marché national était dominé par cinq ou six grands constructeurs (AVIA, AERO, Letov, Walter, Škoda, ČKD). La prolifération d'entreprises montre cependant l'esprit créatif, un savoir-faire mécanique certain, mais aussi la relative simplicité de la technologie, du moins en ce qui concernait les petits avions de tourisme et les planeurs.

par une politique protectionniste et soutenu par la quasi exclusivité des commandes publiques¹¹¹⁹. Logiquement il marqua le pas dans le contexte concurrentiel et économique critique des années 1930.

Nous avons organisé la troisième partie de notre thèse en trois chapitres. Le premier s'attachera à introduire la problématique des réseaux en traitant successivement des questions institutionnelles, légales et sociales servant de cadre au développement de l'aviation. Les deux chapitres suivants seront consacrés aux réseaux à proprement parler, le second aux Réseaux des compagnies d'aviation, leur histoire, les liens qu'elles développèrent avec des homologues étrangères dans une perception de l'espace profondément modifiée car déjà continentale, le troisième aux infrastructures principalement aéroportuaires, car c'est bien l'aéroport le principal élément d'infrastructures matérielles qui focalisa de tout temps l'attention du public et de l'historien.

¹¹¹⁹ J. Šolín note : « Il faut reconnaître objectivement que les deux ministères, le Ministère de la Défense et celui des Travaux publics, avaient un intérêt éminent dans le maintien de la construction et de la fabrication aéronautiques nationales. Ils les [les fabricants nationaux] couvraient dans les périodes de difficultés financières, payaient les prototypes qui n'étaient pas fabriqués en série et soutenaient le développement de l'aviation dans le cadre de leurs possibilités. » (« *Je však nutno loyálně uznat, že obě ministerstva MNO i MVP měla eminentní zájem na udržení domácích leteckých konstrukcí i výroby. Kryla je v době finančních potíží, proplácela prototypy, které nebyly zavedeny do výroby a podporovala letecký vývoj v rámci svých možností.* ») In : J. Šolín, *Československá letecká doprava* (Le transport aérien tchécoslovaque), In : *Z dějin československé dopravy*, Rozpravy NTM 37, Praha, 1969, 132 p., pp. 112-122, ici p. 118.

Chapitre Un : Le cadre – institutionnel, légal, social

Introduction : Le rôle des militaires dans la naissance et le développement de l'aviation.

L'élan créateur de toute l'aviation tchécoslovaque repose incontestablement sur l'armée de l'air¹¹²⁰. Malgré la présence de quelques pionniers civils de l'aviation, « héros nationaux » qui avaient donné des spectacles aériens avant la Grande Guerre¹¹²¹ ou organisé la vie des premiers clubs¹¹²², ce furent naturellement les pilotes militaires qui prirent en

¹¹²⁰ Il ne s'agit là d'aucune curiosité, car l'évolution des usages militaires vers les usages civils étaient très courante dans d'autres États. En Angleterre p. e. la Royal Air Force (RAF) transportait le courrier jusqu'au Proche Orient au début des années 1920 (cf. l'article de Peter Ewer, *A gentlemen's club in the clouds*, In: JTH March 2007, pp. 75).

¹¹²¹ Un descriptif relativement détaillé de l'histoire de l'aviation sur le territoire tchécoslovaque d'avant la fondation de la république en 1918 nous est fourni par l'ouvrage de Václav Rypl, *Z dějin naší vzduchoplavby* (De l'histoire de notre aéronautique), Česká beletrie, Praha, 1927, 239 p. L'auteur se veut « sauveur de la mémoire », mais en même temps non exhaustif. Il fait remonter l'histoire de l'aviation dans le cadre géographique de la Tchécoslovaquie à la fin du 18^e siècle, un peu mythique, mais donne beaucoup d'informations utiles concernant les pionniers du « plus lourd que l'air » du début du 20^e siècle. Un autre auteur, le rédacteur Kalva, spécialiste des nouveaux modes de transports motorisés (bateau à moteur, auto/moto, avion) et membre de clubs prestigieux raconta quelques aventures de ces « héros » dans un article de *Letectví* de 1937. Il était par ailleurs lui-même de la partie comme passager au second vol interurbain de l'aviateur tchèque J. Kašpar entre Prague et Mělník en 1911. (In : L 5-6/1937, J. Kalva, *Jak jsme začínali v naší aviatice*).

¹¹²² Le club d'aviation le plus ancien sur le territoire de la Tchécoslovaquie serait le club de la Bohême occidentale à Plzeň (*Západočeský aviatický klub v Plzni, Z.A.K.P.*) fondé en 1910 sous l'appellation *České aviatické družstvo*. In : L 4/1924, *Z historie letecké činnosti v Plzni*. Les passionnés de l'aviation auraient par ailleurs tenté de construire des appareils volants et de voler dans la région de Plzeň depuis la fin du 19^e siècle. Le fait d'antériorité de Plzeň fut contesté par Kalva dans son article *op. cit.* sur les débuts de l'aviation en Tchécoslovaquie. Il dit : « On fonda à Plzeň comme auparavant à Pardubice un club et une école d'aviation. » (« *V Plzni utvořilo se stejně jako před tím v Pardubicích aviatické družstvo a letecká škola.* »). Kalva n'était pas totalement objectif, car une amitié le liait avec le pilote Kašpar, le fondateur de l'aviation à Pardubice. Il est en revanche certain que l'on construisit à proximité de ces deux villes les deux premiers terrains d'aviation sur le territoire tchécoslovaque qui servirent dès les années 1909/1910 comme écoles de pilotage.

charge, dans les premiers mois, voire les premières années de la république, les services de *toute* l'aviation.

Ce corps d'armée avait gagné en importance pendant la Grande Guerre grâce à une mutation technologique importante opérée dans le domaine de l'aviation. Les pilotes tchécoslovaques relativement peu représentés dans l'armée autrichienne pour des raisons nationalistes¹¹²³, furent encore moins nombreux à participer activement aux opérations militaires à cause du peu de confiance qui leur était accordée par la hiérarchie. Malgré cela et malgré un dénuement matériel quasi total, un petit nombre de pilotes et de mécaniciens réussit à mettre sur pied dès les premiers mois de l'indépendance une organisation complète de l'aviation nationale. Il est intéressant de remarquer que la distinction claire entre aviation militaire et civile ne vint que plus tard. En effet, dans son programme général proposé le 3 décembre 1918, le lieutenant Ing. Kurz, chargé du Département de l'aviation au sein du Ministère de la Défense, mélangeait les tâches civiles et militaires, tout en plaçant l'usage civil – le transport pour les besoins postaux – en première place¹¹²⁴. Son confrère le commandant (*poručík*) R. Holeka aurait également été l'un des premiers propagateurs de la poste aérienne¹¹²⁵.

Par conséquent, il nous est impossible pour cette première période qui se termina symboliquement en juin 1923 par la création de la Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État (*Českoslovenké státní aerolinie, ČSA*)¹¹²⁶ de parler de l'aviation civile. En ce qui concerne les années ultérieures, l'armée fournissait régulièrement à l'aviation civile

¹¹²³ Dans son article « La naissance de l'aviation tchécoslovaque » Miloslav John recense une centaine environ de pilotes d'origine tchèque ou slovaque ayant servi dans l'armée austro-hongroise. A ce chiffre, il faut ajouter quelques dizaines d'hommes à peine formés ayant combattu de l'autre côté du front dans les armées alliées, en France ou en Russie. Voir : Miloslav John, *Vznik..., op. cit.* Sur la page 2 M. John liste nominativement environ 60 pilotes militaires tchécoslovaques. Ils auraient été très précisément neuf pilotes dans l'armée française, recrutés sur l'initiative de M. R. Štefánik lui-même pilote d'origine slovaque, mais de nationalité française et 65 pilotes, pilotes-élèves et mécaniciens aéronautiques dans l'armée tchécoslovaque en Russie (cf. *Naše křídla. Silné letectví naše budoucnost*, Vydáno ve prospěch akce pro výcvik nových letců za spolupráce Masarykovy letecké ligy, Nakladatelství VI. Orel, Praha, 1939, 371 p., p. 49 et p. 53).

¹¹²⁴ Cf. le « Programme du service aérien tchécoslovaque » (*Program letecké služby republiky Československé*) dont les principaux objectifs étaient : 1. transport aéropostal ; 2. cartographie ; 3. transport de personnes ; 4. service militaire ; 4. surveillance des frontières et douanes. Cité par L. Dudáček, In : *Dopravní letiště Prahy/The airports of Prague 1918-1946*, MBI, Praha, 2000.

¹¹²⁵ Ibid.

¹¹²⁶ Cette compagnie publique (d'où l'adjectif « d'État ») fut créée le 28 octobre 1923, mais le service aéronautique commença seulement au printemps 1924 (le premier vol eut lieu le 1er mars).

un grand nombre de pilotes (retraités de l'armée¹¹²⁷) et d'appareils (grâce au développement de l'usine militaire Letov). Lors de la conception de la principale loi sur la navigation aérienne (loi n° 127/1925, cf. *infra*), le député Hummelhans considéra encore en 1925 comme souhaitable, voire nécessaire l'étroite collaboration entre les domaines militaire et civil : « Il ne faut pas penser qu'à l'avenir il sera possible de séparer en temps de paix notre aviation en aviation militaire et civile. Nous gaspillerions des sommes énormes; il faut que nous fassions des efforts pour que l'aviation militaire et civile soient unies. »¹¹²⁸ La loi tiendra par conséquent compte de la même manière des deux types d'aviation.

Les bases mêmes de ČSA reposaient sur la convergence des intérêts militaires et civils incarnés par les deux ministères – de la Défense et des Travaux publics. Les deux, en effet, et de commun accord, avaient fondé en février 1923 le « Groupement militaire de transport » (*Vojenský dopravní oddíl*) transformé quelques mois plus tard en la compagnie nationale précitée. Après quelques mois de fonctionnement, l'intégralité du portefeuille de l'aviation civile fut transférée au Ministère des Travaux publics. Les pilotes et les avions au départ « militaires », furent après quelques mesures d'adaptation aux nouvelles exigences, définitivement intégrés au service civil¹¹²⁹.

L'aviation militaire constituait dès le départ un laboratoire expérimental grandeur nature. Il était attendu, et la pratique de l'entre-deux-guerres le confirma, que l'armée apportât sa part dans la recherche aéronautique et dans la promotion de l'industrie nationale. En effet, elle « possède un grand nombre de travailleurs intellectuels qui ne suivent peut-être pas des objectifs économiques et technico-commerciaux, mais qui peuvent être des juges impartiaux

¹¹²⁷ Le service civil constituait une évolution naturelle dans la carrière d'un pilote militaire, quittant l'armée dans le grade de sous-officier après six à huit années de service. Ce choix de carrière était soutenu officiellement par le Ministère de la Défense pour lequel il garantissait le maintien dans un état « opérationnel » de ses pilotes-retraités. La continuité de service assurée de la sorte permettait en effet aux pilotes de rester en contact permanent avec le cadre technologique en constante évolution.

¹¹²⁸ In : [352. schůze](#) 2. července 1925/352^e réunion parl. du 2 juin 1925 (« *Vyslovuji pochvalu práci civilního letectví, že zavčas přišlo s tímto zákonem a předstihlo naše letectví vojenské, ačkoliv toto dříve bylo vybudováno velikými obnosy na ně davanými. Nebude napříště také snad možno, aby letectví naše bylo rozděleno na letectví vojenské a civilní, pokud se týče doby mírové. Protože i zde utíkaly by nám ohromné sumy, ohromné obnosy, které by zbytečně byly vyplývány, musíme se snažiti, aby letectví civilní i vojenské bylo spojeno.* »).

¹¹²⁹ La première flotille des ČSA était constituée des avions Aero A-14 et A-10 et les premiers dix pilotes étaient tous des militaires. Voir photos des appareils et la liste nominative des pilotes In : Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře : Československé letectví 1918 – 1939* (L'air est notre mer: L'aviation tchécoslovaque 1918-1939), Naše vojsko, Praha, 1993, 188 p., p. 38.

des usages pratiques. Les moyens qui seront dépensés pour l'aviation militaire, servent non seulement immédiatement aux buts militaires, mais ils représentent un investissement bénéfique, la base du développement des usages civils parallèles. Un avion rapide et sûr qui sera produit à partir des expériences militaires, pourra également servir au transport en général et apporter le progrès technique... »¹¹³⁰

La logique présentée ici en juin 1921 subit rapidement au cours des années 1920 une modification de taille. On peut considérer en effet que l'aviation civile commença à s'éloigner techniquement parlant des appareils militaires dès l'épuisement des surplus de la Grande Guerre, à savoir vers 1923-1925. À partir de là, une première génération d'avions civils, conçus (dans la mesure du possible) pour le transport de personnes et de marchandises, vit le jour. Il n'empêche que l'aviation militaire fournit par la suite (et encore de nos jours) grâce à une recherche très poussée des solutions à certains problèmes techniques applicables et appliqués au même titre à l'aviation civile.

L'aviation militaire suscita toujours beaucoup de vocations ce qui permit de maintenir un très haut niveau de recrutement (environ un tiers de candidatures seulement aboutissait). Ce corps d'armée passa ainsi progressivement comme une élite. « Grâce aux résultats excellents de nos pilotes dans les compétitions internationales, l'aviation est devenue le « chouchou » de la nation et, au cours des années 1930, au moment de l'aggravation de la situation internationale, symbole presque mystique de la capacité de la Tchécoslovaquie à se défendre. »¹¹³¹

¹¹³⁰ In : L 6/1921, p. 86, *Potřebujeme vlastní letecký průmysl, nebo nikoliv?* (« Jako všude, tak i nám nabízí se cesta, kterouž vojenský zájem na letadlech leteckému průmyslu přijde vstříc. Vojenské letectví jest jakýmsi pokusným ústavem ve velkém stylu. Máť značný počet schopných duševních pracovníků, kteří možná hospodářský a obchodně-technický moment nových vynálezů nesledují, naproti tomu však mohou býti objektivnějšími soudci praktického použití. Prostředky, které vydány budou pro vojenské letectví, slouží nejen bezprostředně vojenskému účelu, nýbrž jsou také užitečnou investicí, základnou pro paralelně jdoucí mírový vývoj. Rychlé a jisté letadlo, které vzejde z vojenských pokusů, může posloužiti také všeobecné dopravě a přinéstí technický pokrok. ... »).

¹¹³¹ In : Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře...*, op. cit., p. 82 (« Díky vynikajícím úspěchům našich letců v zahraničních leteckých soutěžích se letectvo stalo miláčkem národa a ve třicátých letech, kdy se mezinárodní situace prudce vyostřila, i takřka mystickým symbolem obranyschopnosti Československa. »).

C'est également dans ce cadre qu'il faut inscrire l'action des « 1 000 nouveaux pilotes »¹¹³² inaugurée en 1935 par le Ministère de la Défense. Elle avait pour objectif d'augmenter rapidement la réserve des pilotes. Elle s'adressait aux jeunes hommes âgés entre 18 et 20 ans qui remplissaient les mêmes conditions que tous ceux qui souhaitaient en tant qu'appelés intégrer l'aviation militaire. Les jeunes sélectionnés suivaient une formation auprès d'un certain nombre de clubs d'aviation agréés et subventionnés (en matériel et en argent) par le ministère. En échange, ils s'engageaient à intégrer l'armée de l'air directement comme pilotes au moment de l'appel.

La situation des pilotes militaires n'était pourtant pas à envier, une fois leur service terminé. Ils pouvaient certes prolonger leur engagement, mais arrivés à sept, huit ans de service, ils devaient malgré tout céder leur place aux jeunes. Selon certains témoignages rapportés par Rajlich et Sehnal la majorité d'entre eux souhaitait continuer à voler¹¹³³. Ils avaient plusieurs voies pour perpétuer leur passion dont quatre professionnelles – pilote instructeur dans des clubs, pilote privé (quelques rares entreprises possédaient leurs propres flottes d'avions et leurs pilotes, dont le manufacturier Bat'a), pilote de ligne ou pilote d'essai dans l'industrie aéronautique. Bien entendu les plus fortunés avaient toujours la possibilité de continuer leur passion à titre privé dans l'un des clubs aéronautiques.

« Le rêve de chaque pilote militaire, c'était de devenir pilote de ligne ou d'essai. »¹¹³⁴ Malheureusement et malgré les progrès effectués au sein de l'aviation civile au cours des années 1930, la concurrence devint de plus en plus rude et « les places rares ».

¹¹³² Une action similaire eut lieu sur l'initiative de l'armée de terre qui souhaitait augmenter le nombre de recrues capables de conduire et de réparer les véhicules à moteur. Elle s'appelait alors : « 1 000 000 de nouveaux chauffeurs ».

¹¹³³ Voir p. e. le témoignage de Karel Šeda cité par Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře...*, op. cit., p. 158

¹¹³⁴ Ibid. (« *Snem každého vojenského letce bylo přijít do civilu jako dopravní nebo tovární pilot. Ovšem zájemců bylo hodně a míst málo.* »)

I. La gestion du portefeuille des transports aériens : Le Ministère des Travaux publics (MTP)

En 1918, il se trouvait sur le territoire de la ČSR à Cheb (Eger) un seul aéroport – de surcroît militaire – sur les 27 austro-hongrois existants. La construction d'aéroports militaires et civiles fut donc l'une des priorités du nouvel État. Afin de répondre rapidement à ce besoin, la branche civile du portefeuille du transport aérien fut attribuée dans la décision du Conseil des ministres du 5 janvier 1922 au Ministère de Travaux Publics¹¹³⁵. Selon une logique commune à tous les modes de transports, l'État distingua dès le début les installations fixes et les infrastructures, propriété nationale, d'une part, et les entreprises exploitantes les lignes aériennes où le privé et le public se livraient à un jeu de concurrence (contrôlé) d'autre part.

À l'image des autres modes de transport l'État tchécoslovaque s'investit également beaucoup financièrement et institutionnellement dans l'aviation. Il réserva ainsi le transport aérien intérieur à la compagnie « d'État » ČSA qui y disposait d'un monopole. Le transport international fut plus concurrentiel, même si l'État avait investi à hauteur de 20% environ dans le capital de la première compagnie internationale à assurer un trafic aérien régulier en ČSR, la CIDNA¹¹³⁶. L'État se réservait par ailleurs, à l'exemple des autres pays européens, le monopole sur l'espace aérien pour l'usage duquel il fallait négocier des traités bilatéraux et

¹¹³⁵ En fait, cette décision n'intervint qu'après celle de ne pas constituer un Ministère des Transports dont la création avait été envisagée dans les premiers mois de la république et plusieurs fois durant l'entre-deux-guerres. On envisageait également la création d'une administration centrale de l'aviation qui aurait concentré entre ses mains l'aviation militaire et civile. Finalement, la division de ces deux composantes demeura jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

¹¹³⁶ *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* (CIDNA) fut fondée le 23 avril 1920 à Paris comme *La Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* (CFRNA) et se fondit en Air France en 1933. L'État tchécoslovaque entra dans son capital en 1923 après plusieurs mois de négociation. D'après P. Sviták cette possibilité lui fut offerte par un mini-scandale causé par le fait que la CFRNA, société privée par actions, comptait au nombre de ses actionnaires un grand capital autrichien. Lorsque cela devint public en 1922, le gouvernement français menaça la compagnie de lui supprimer ses subventions si l'actionnaire autrichien ne se retirait pas de son capital. Ce fut donc à sa place que la ČSR put acquérir environ 20% des actions de la compagnie. Cf. Sviták P., *Seriál pohledů do historie řízení letevého provozu*, díl 1.-25. (Série d'articles publiée on-line : <http://www.rlp.cz>, accédé le 30 mai 2011).

multilatéraux, et des concessions¹¹³⁷. En voie de conséquence, le MTP cumulait tous les domaines d'activités principaux liés au transport aérien :

- la législation, les subventions et la surveillance des compagnies d'aviation ;
- la tenue du registre de l'aviation (selon l'art. 26 de la loi n° 172/1925) ;
- la représentation du pays dans les instances internationales à commencer par la CINA (cf. la Convention du 13 octobre 1919) ;
- la négociation de traités internationaux (et des lignes internationales qui en découlent) et des concessions pour le transport aérien civil (selon l'art. 17, 3^e § de la loi n° 172/1925) ;
- la construction d'avions et de leurs composants pour l'aviation civile¹¹³⁸ ;
- la construction d'aéroports et autres infrastructures terrestres¹¹³⁹ ;
- la conception de l'enseignement spécialisé, l'édition de cartes et brochures et l'organisation des manifestations aériennes grand public¹¹⁴⁰.

Il devait cependant par le biais de commissions spécialisées agir régulièrement en concertation avec d'autres ministères, dont les Postes et Télécommunications (MPTT)¹¹⁴¹. La coopération MPTT et MTP fut accrue aux débuts des années 1930 lorsqu'on commença à installer des stations radios à bords d'avions de lignes. Ces équipements furent doublés d'installations terrestres (antennes relais) le long des parcours aériens. Les nouvelles formations aux métiers de la radio-télégraphie (y compris aérienne) furent placées sous la tutelle du MPTT.

La gestion de plus en plus complexe du portefeuille du transport aérien avait poussé certains, dont le député Srba, à proposer la création d'un Ministère de l'Aviation. Srba, qui fut lui-même ministre des Travaux publics entre 1923 et 1925 savait de quoi il parlait lorsqu'il se

¹¹³⁷ Le droit aérien tchécoslovaque fut régi par la législation internationale de la *Commission Internationale de Navigation Aérienne* (CINA) et nationale, basée pour l'ensemble de l'entre-deux-guerres sur la Loi de la Navigation Aérienne n° 172/1925 du 8 juillet 1925.

¹¹³⁸ L 10/1928, *Civilní letectví – Stavba civilních letadel dopravních* : l'article démontre l'importance du MTP dans l'initiative, le choix des modèles et le financement de la recherche dans l'industrie aéronautique nationale.

¹¹³⁹ In : *Deset let RČS, Kapitola XVI. Civilní letectví*, p. 602, Volume II, Praha, 1928. Le détail de l'agenda ministériel est donné dans « son » magazine *Zprávy veřejné služby technické* n° 1/1929, *Rozvrh agendy MVP*. L'aviation fait alors partie de la section III B, départements 13 a), 13 b) et 14.

¹¹⁴⁰ L 10/1928, 2. *Civilní letectví* : Une série d'articles à l'occasion du 10^e anniversaire de la république.

¹¹⁴¹ À titre d'exemple le MPTT fut intégré dès le départ au projet de construction du premier aéroport pragois Kbely.

plaignait en 1932 au cours de son intervention comme rapporteur de la Commission des transports et de la technologie que « chez nous, [la gestion] de l'aviation est éclatée, chez nous, il n'y a personne qui s'occuperait de l'aviation dans son ensemble, qui serait responsable devant l'opinion publique, devant l'État, devant les intérêts de la république. »¹¹⁴²

Trois ans plus tard, Srba fut sollicité pour présenter un argumentaire en faveur d'un Ministère de l'Aviation par le magazine *Letectví* (L'Aviation). Dans l'introduction, il expliqua que la négligence relative de l'État par rapport à l'aviation au début des années 1920 et qui s'était traduite par sa subordination au Ministère des Travaux publics et sa division en secteur militaire et civil, serait due à « la prospérité économique et l'apparence de paix durable »¹¹⁴³. Il est vrai que le contexte technologique et politique avait beaucoup évolué et que de nombreux États couplèrent la gestion de l'aviation civile et militaire en la subordonnant à un Ministère de l'Air (comme en France¹¹⁴⁴) ou d'une façon ou d'une autre à un organe administratif unique. La revue *Letectví* utilisa par ailleurs comme argument principal en faveur de la création d'un Ministère de l'Aviation le fait de concentrer et d'augmenter la dépense publique dans le domaine de l'innovation technologique, très coûteuse. L'État devait de plus en plus aider les industriels à expérimenter et à innover afin de rester au niveau de la concurrence internationale. Pour la revue, c'était aussi une question d'honneur patriotique : « ... et rien ne peut mieux retarder notre progrès technique que la nécessité d'introduire des licences étrangères dans des domaines où, avec un peu de bonne volonté, nous aurions pu l'avoir nous-mêmes »¹¹⁴⁵. La « rationalisation » à l'étranger de la gestion du portefeuille aérien produisait sur la ČSR un effet incitatif, de sorte qu'à nouveau, après une dizaine d'années de calme relatif, des voix s'élevèrent pour réclamer la création d'un Ministère de l'Aviation.

Le premier jalon sur ce chemin fut posé suite à l'exposé du ministre des Travaux publics Dostálek donné devant la Commission des transports et de la technologie de la Chambre des députés le 28 novembre 1935. En réponse au discours sur la politique aéronautique nationale, le député Srba présenta « au nom de tous les partis de la coalition

¹¹⁴² Cf. la réunion parl. n° 184/1929 in : <http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/stenprot/184schuz/s184001.htm> (« ...u nás je letectví jakožto věc sama o sobě roztržštěná, že u nás není nikdo, kdo by se o letectví staral jako o celek, odpovědný vůči veřejnosti, ou státu, vůči zájmům republiky. »).

¹¹⁴³ L 1/1936, A. Srba, *Pro zřízení ministerstva letectví*.

¹¹⁴⁴ En 1919 un (Sous-)Secrétariat d'État à l'Aéronautique dans le cadre du Ministère des Travaux publics, en 1928 (le 15 décembre) Ministère de l'Air (ministre Laurent-Eynac).

¹¹⁴⁵ In : L 1/1936, *Ministerstvo letectví?* (« ... a nic nemůže vrhnou náš technický pokrok zpět jako nutnost zavedení některé cizí licence v něčem, co při dobře vůli mohli jsme míti sami. »).

gouvernementale » la proposition de la motion suivante, votée à l'unanimité par les membres de la commission : « Pour les mêmes raisons qui y ont incité la plupart des autres États européens et qui l'exigent de nous tout aussi urgemment, nous souhaitons pour la Tchécoslovaquie l'établissement d'un Ministère de l'Air autonome ou une administration centrale équivalente auquel on subordonnerait toutes les affaires aéronautiques militaires et civiles. Le premier pas dans cette direction serait la création au sein du Ministère des Travaux publics d'un département autonome pour les affaires aéronautiques. »¹¹⁴⁶ Suite à cette motion qui exprimait la volonté de tous les partis au gouvernement – ce qui supposait un travail dans l'ombre préalable et un glissement progressif de la question d'un sujet secondaire vers des sphères prioritaires – le Ministère des Travaux publics organisa effectivement les questions de l'aviation civile sous la forme d'un département nouveau¹¹⁴⁷, rendant sa gestion plus visible¹¹⁴⁸.

Il est peut-être intéressant de remarquer que la logique (centrifuge) qui argumentait en faveur de la création du Ministère de l'Aviation s'opposait au fond à celle (centripète) plaidant en faveur du Ministère des Transports. Les deux propositions de réorganisation de la gestion publique des transports laissaient en revanche présager un dépouillement à plus ou moins court terme du Ministère des Travaux publics, dépassé par l'évolution technologique rapide et la complexification de son agenda. En effet, l'expansion de l'aviation venait augmenter encore la pression exercée au même moment par l'automobilisme et plus particulièrement par la difficile gestion des routes, confiée également à ce ministère.

¹¹⁴⁶ Ibid. (« *Z důvodů, které k tomu vedly ve většině evropských států a které stejně naléhavě vyžadují toho i u nás, budiž v republice Československé zřízeno samostatné ministerstvo letectví nebo ústřední úřad na roveň mu postavený, jemuž buďte podřízeny všechny věci letecké vojenské i civilní. Jako první krok k tomu budiž v ministersvu veřejných prací urychleně zřízen samostatný odbor pro věci letecké.* »).

¹¹⁴⁷ L'aviation civile ne figurait pas encore dans l'organigramme du MTP de 1919 (cf. Annexe). En 1929, elle faisait partie du département IIIB « Transport aérien, automobile et fluvial... » sous la présidence de l'ing. V. Roubík. Cf. l'organigramme annexé aux *Zpr. VST 1929*.

¹¹⁴⁸ Le premier « chef de l'aviation civile » fut nommé au 1^{er} janvier 1936. Il s'appelait Evžen Syrovátka et était un « ancien » du MTP. Né en 1883, il était ingénieur en bâtiment d'abord à Prague chez Lanna, puis au MTP à Vienne. Il a intégré le MTP tchécoslovaque après l'indépendance. Il occupait par ailleurs le poste de rédacteur en chef de la revue ministérielle « *Zprávy veřejné služby technické* » (Les informations des services techniques publics), était membre d'honneur de la direction de l'Aéroclub tchécoslovaque, membre de la direction de l'Automobile-Club tchécoslovaque et titulaire de plusieurs insignes d'honneur internationaux, dont celui de la Légion d'honneur française.

II. L'aviation, la force des symboles¹¹⁴⁹

L'aviation s'appuya plus encore que tout autre mode de transport antérieur sur la puissante magie exercée sur l'imaginaire des contemporains par l'idée de se mouvoir tel un oiseau. Il n'est donc pas étonnant que les sociétés aient associé à la conquête de l'espace aérien toutes sortes d'idées ou de mythes. La société tchécoslovaque en particulier avait formulé et entretenu durant tout l'entre-deux-guerres deux concepts forts qui étaient dès leur apparition résumés en deux courtes phrases, celui de « L'air, c'est notre mer » (*Vzduch je naše moře*)¹¹⁵⁰ et « Prague, le centre de l'Europe » (*Praha, střed Evropy*). Il s'agit de phrases « chocs » dignes par leur force de suggestion de meilleurs spots publicitaires. Elles incarnaient en réalité de vraies aspirations nationales.

Le premier de ces deux concepts reposait sur un constat d'impuissance et d'isolement au centre de l'Europe, sans accès immédiat à la côte maritime et donc dépendant politiquement et économiquement – pour les voies terrestres – du transit à travers des États voisins plus ou moins hostiles et toujours imprévisibles. Nous avons évoqué le rôle joué dans les négociations des Traités de paix par ces considérations stratégiques et les exigences des Tchécoslovaques et le rôle parallèle joué par la navigation intérieure. En plus des voies terrestres et fluviales, et grâce à la technologie, le pays pouvait désormais compter sur une troisième voie, l'ouverture « vers le haut », vers le ciel, qui, tel un océan, reliait sans limites et sans frontières les nations les unes aux autres. Les Tchécoslovaques n'étaient cependant pas mus seulement par des considérations romantiques ou humanistes. Très pragmatiques, ils considéraient l'accès à l'espace aérien comme un atout supplémentaire dans la lutte pour la

¹¹⁴⁹ Cette dimension de l'aviation, son exaltation dans les discours patriotiques et son utilisation pour la propagande et, plus rationnellement, comme support physique et idéologique de la construction nationale (« *tool of nation-building* ») semble avoir été courante de par le monde. Cf. les exemples cités par E. Kranakis, *European Civil Aviation... op. cit.* p. 295, Fritzsche P., *A Nation of Fliers : German Aviation and the Popular Imagination*, Harvard University Press, Cambridge, 1992, 282 p. ; Wohl R., *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, Paperback, 1996, 328 p. et Wohl R., *The Spectacle of Flight : Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2005, 376 p.

¹¹⁵⁰ Ce terme au symbolisme marquant est repris dans le titre de l'ouvrage *op. cit.* de Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře...*

survie de l'État. N'oublions pas que l'attitude globale des hommes politiques tchécoslovaques durant l'entre-deux-guerres fut celle de méfiance permanente à l'égard de ses voisins et la crainte du révisionnisme de « l'ordre de Versailles »¹¹⁵¹. Toute remise en cause du principe de la libre circulation sur la terre comme dans les airs fut par conséquent observée avec inquiétude. L'exemple de la fermeture de l'espace aérien allemand en 1925 l'illustre parfaitement. Les initiatives forgeant le concept « L'air, c'est notre mer » ou « L'air, c'est notre océan » vinrent simultanément du domaine privé et du domaine public. Lorsque par exemple le Fonds pour l'aviation (*Letecký fond*) fut créé en 1922, on rédigea un appel aux accents patriotiques en faveur justement de la construction d'une puissante aviation capable de concurrencer dans cet « océan aérien » les étrangers qui « conscients de son importance entreprennent de l'attaquer... »¹¹⁵².

Ce concept fut poussé à la veille de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à comparer le devenir de l'aviation nationale « à la lutte pour le pain »¹¹⁵³, une panacée qui devait garantir au pays à la fois la prospérité économique grâce aux exportations de l'industrie nationale et au commerce florissant, et l'indépendance politique grâce à l'affirmation d'une puissance technologique et militaire. Conscients de leur petite taille et de l'isolement au centre de l'Europe, les Tchécoslovaques tracèrent l'équation suivante, inspirée notamment de la réussite néerlandaise : petit pays + accès à la mer = réussite économique & indépendance politique. Dans cette équation, la mer fut donc, de façon inespérée, remplacée par l'océan aérien.

Le second concept reposait en complémentarité du premier sur deux idées précises : d'une part le besoin d'attacher la ČSR solidement à ses alliés occidentaux, d'autre part celui de renforcer l'économie nationale. En ce qui concerne la consolidation des relations politiques et stratégiques avec les alliés, l'aviation joua le même rôle que les autres modes de transport, à la différence près qu'elle s'affranchissait du besoin du contact *physique* avec le sol étranger tout en accélérant considérablement la vitesse des échanges¹¹⁵⁴. Ce faisant, l'aviation

¹¹⁵¹ Voir le révisionnisme hongrois, autrichien et polonais qui avait facilité la politique de Hitler et contribué au démantèlement de la Tchécoslovaquie en 1938. Nous pouvons retrouver dans l'actualité politique depuis la chute du Mur de Berlin la même obsession de craintes révisionnistes à l'égard des « Décrets de Beneš » qui signèrent après la Seconde Guerre mondiale l'expulsion de la Tchécoslovaquie des Allemands « des Sudètes ».

¹¹⁵² L 7-8/1922, *Masarykův letecký fond (Le fonds pour l'aviation de Masaryk)*.

¹¹⁵³ In : *Naše křídla. Silné letectví ..., op. cit.*, ici p. 7 (« *Letectví pro nás znamená v první řadě boj o chleba. Vzdušné moře se stalo naším osudem...* »).

¹¹⁵⁴ Pour l'anecdote, Rajlich et Sehnal citent dans leur ouvrage le témoignage du navigateur de la compagnie ČLS Leo Hřebačka qui avait convoyé le président E. Beneš le 22 octobre 1938 au lendemain de son abdication

constituait la pièce maîtresse dans le dispositif « d'ancrage » du pays à l'ouest. Rien n'avait été plus inquiétant pour l'État major et le Ministère des Affaires étrangères que le blocage de la situation diplomatique à propos du survol du territoire allemand en 1925. La crise avait même poussé le ministre des Affaires étrangères Beneš à se saisir lui-même du dossier de l'aviation, une preuve supplémentaire s'il le fallait pour souligner le caractère stratégique et la dimension internationale du nouveau mode (non seulement) de transport¹¹⁵⁵.

Le concept du « Prague, centre de l'Europe » repose objectivement sur l'intérêt du peuple pour la conquête de l'espace aérien démontré régulièrement par de très fortes affluences à l'occasion des vols d'exhibition de ballons et de montgolfières d'abord, puis d'avions « plus lourds que l'air » ensuite. La fréquence de ces exhibitions et l'affluence des spectateurs auraient été supérieures à celles constatées ailleurs, notamment à Vienne, la capitale impériale du temps de l'Autriche-Hongrie¹¹⁵⁶.

On peut également constater que le concept n'était pas seulement théorique. En effet, il faisait partie d'une démarche officielle des pouvoirs publics comme on peut le déduire de la remarque de cet observateur étranger qui écrivit à propos de la Première Exposition Aéronautique à Prague organisée par l'Aéro-Club tchécoslovaque (AKČs) sous le patronnage du président Masaryk du 23 octobre au 7 novembre 1920 dans la revue *Flight* : « L'exposition reçut certes le soutien du Ministère de la Défense, qui mit à sa disposition quelques avions militaires et du Ministère des Chemins de fer qui en assura gracieusement le transport, mais ces institutions n'espéraient point de retours économiques. Ils considéraient en effet cette première exposition comme un moyen de la propagande nationale et un moyen d'attirer l'attention sur la position géographique avantageuse de Prague comme le centre de l'aviation européenne. »¹¹⁵⁷ Pour illustration, la revue publia une photo de l'assemblée devant laquelle

suite à la signature du Traité de Munich de Prague à Rotterdam. Le vol n'avait rien de secret si ce n'est l'identité de ses passagers qu'il emmenait en exil. La voie aérienne représentait pour le président le moyen le plus sûr de quitter rapidement et discrètement le pays. (In : Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře...*, op. cit., p. 170).

¹¹⁵⁵ Voir la note diplomatique « Le général Mittelhauser à Monsieur le Ministre de la Guerre », Note de la Mission militaire française auprès de la République tchécoslovaque, cabinet du général, Prague, le 14 janvier 1925. La copie de la note est conservée à la Série des Unions Internationales à Nantes. Elle nous a été aimablement communiquée par notre collègue Léonard Laborie.

¹¹⁵⁶ In : *Naše křídla. Silné letectví ...*, op. cit. p. 38

¹¹⁵⁷ L 1/1921, p. 2 (« ... Výstava obdržela sice podporu MNO, jež dalo též k dispozici několik voj. letadel – a min. žel. povolilo volnou dopravu vystavených letadel, avšak úřady tyto neslibovaly si od toho obchodního úspěchu, nýbrž považovaly tuto první výstavu za prostředek národní propagandy a prostředek k upozornění na výhodnou zeměpisnou polohu Prahy jakožto středu evropské aviatiky. »)

fut prononcé le discours d'ouverture et derrière le *speaker* se trouvait une énorme carte murale avec les contours géographiques de l'Europe sans frontières nationales avec un épicentre à partir duquel partaient des rayons dans tous les sens, avec au-dessus, cette inscription : « *Praha Střed Evropy* » (Prague, le centre de l'Europe).

Illustration n°20 : La place de Prague dans le « Réseau des grandes lignes aériennes » en Europe en 1921

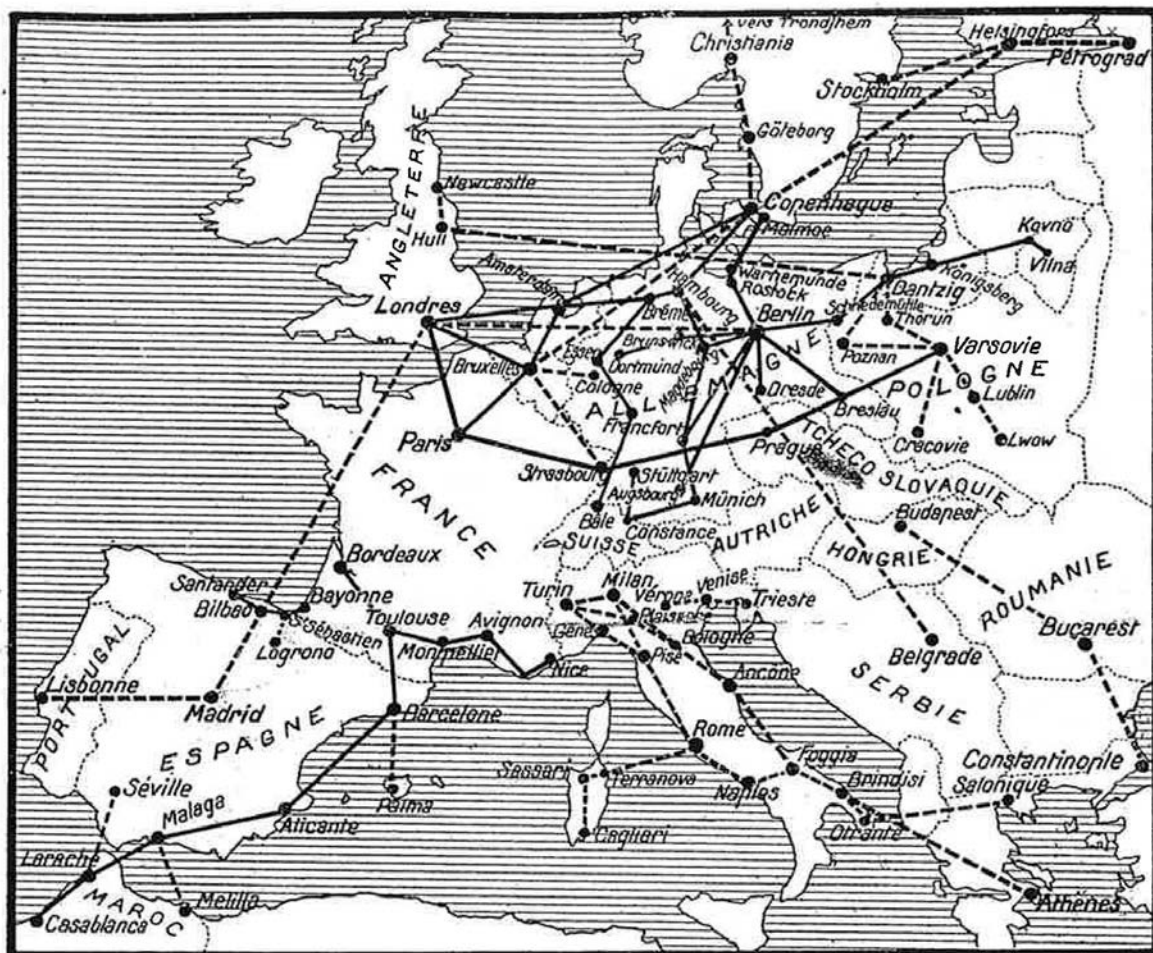


Fig. 1. — Le réseau des grandes lignes aériennes.

— Lignes en exploitation ou à l'essai.
 - - - Lignes à l'étude ou en projet.

Source : *L'indicateur général des réseaux aériens*, Librairie spéciale technique et aéronautique, Paris, 1921, reproduit par *La Nature* n° 2481 du 22 octobre 1921, p. 17.

Du point de vue économique un parallèle peut être tiré avec le transport ferroviaire. Comme dans le cas du réseau ferré, dans celui du réseau aérien, on espérait devenir un pays de transit, avec tous les avantages économiques qui en découlent. Aidé dans cet objectif par

la jeunesse de la technologie qui rendait des atterrissages réguliers obligatoires¹¹⁵⁸, Prague fut d'emblée promue, du moins en théorie, au « hub » (centre-)européen. La politique complexe mise en œuvre dans ce but à la fois par les pouvoirs publics et par les compagnies porta ses fruits de sorte que Prague devint effectivement dans la seconde moitié des années 1920 un carrefour aérien important. La cohérence de la politique tchécoslovaque sur ce point peut être illustrée par la décision prise dès 1929 de construire un second aéroport à Prague, permettant de séparer les activités civiles des militaires et, surtout, d'augmenter considérablement la capacité d'accueil et, ce faisant, le confort des compagnies autant que celui des passagers. L'aéroport de Prague-Ruzyně recueillit au moment de son inauguration en 1937 des critiques internationales très favorables au point de mériter la médaille d'or pour sa conception et sa réalisation à l'Exposition internationale des arts et métiers à Paris en 1937 et de servir d'exemple dans d'autres conceptions d'aéroports¹¹⁵⁹. Ce développement ne fut pourtant ni linéaire, ni entaché de quelques hésitations. En effet, deux députés, rapporteurs d'un projet de loi ratifiant le Traité de Varsovie du 12 octobre 1929 sur l'unification de certaines règles dans la navigation aérienne internationale¹¹⁶⁰ pointèrent du doigt dans leurs discours respectifs prononcés le 12 mai 1932 devant les députés¹¹⁶¹ la faiblesse relative de la dépense publique tchécoslovaque dans le domaine de l'aviation civile et le retard dommageable à plus long terme qui en résultait pour l'industrie nationale. Ils indiquèrent comme dépense publique 85 millions Kč et l'opposèrent aux trois milliards français ou anglais. Indépendamment des chiffres relatifs, difficilement comparables, ils apportèrent un argument original qui rejoint ici notre réflexion sur la valeur symbolique de l'aviation. Ils estimèrent en effet que les

¹¹⁵⁸ Le directeur commercial de la CFRNA à Prague, Ing. Rudolf Vojtíšek, considéra en 1924 que le trajet moyen d'un avion de ligne de sa compagnie correspondait à 400-600 km. In : L 2/1924, Ing. Rudolf Vojtíšek obch. ředitel Francouzsko-Rumunské vzduchoplavecké společnosti v Praze, *Poznámky k obchodní vzduchoplavbě*

¹¹⁵⁹ Cf. Dudáček L., *Dopravní letiště Prahy 1918-1946* (Les aéroports de Prague 1918-1946), Praha, MBI – M. Bílý, 2000, 110 p.

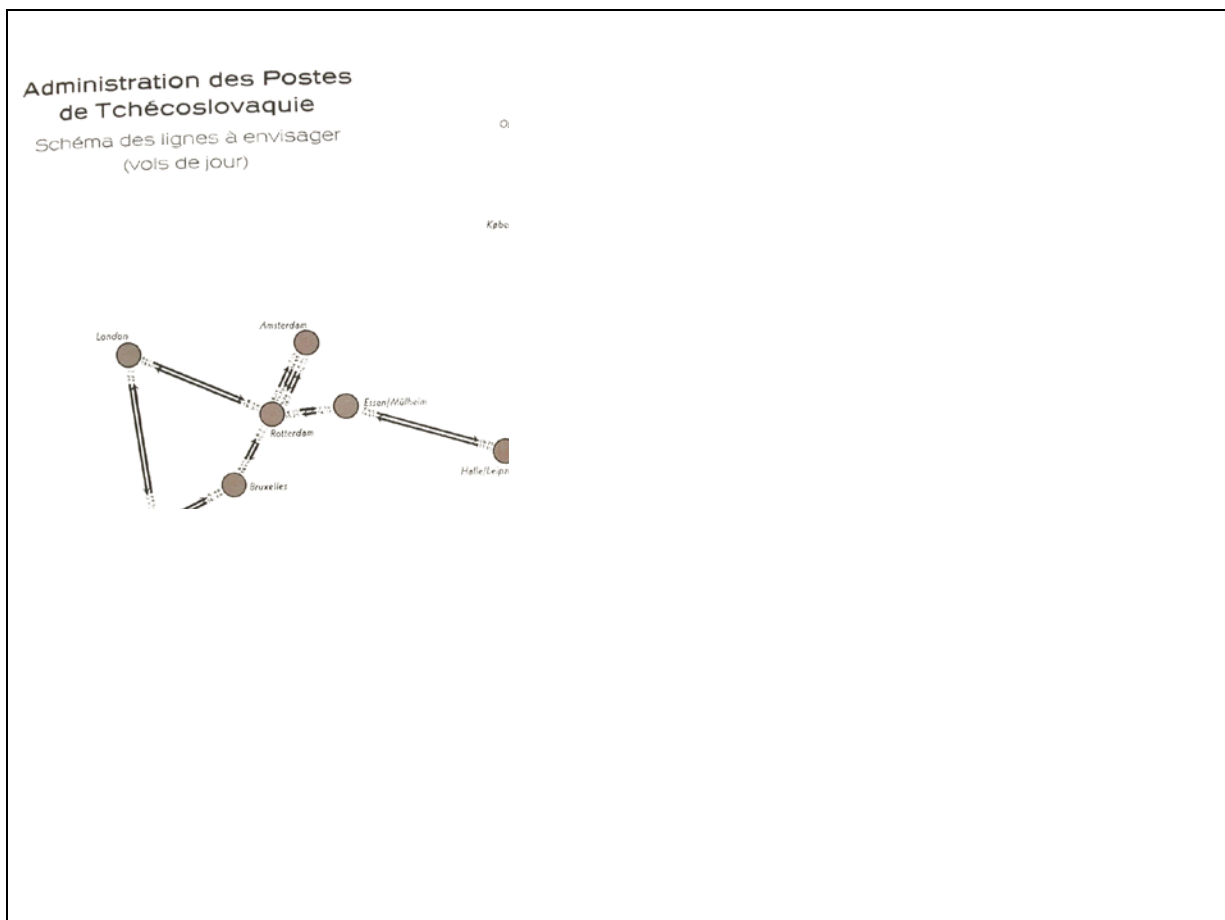
¹¹⁶⁰ « Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě a s Dodatkovým protokolem k čl. 2, sjednanou mezi 23 státy ve Varšavě dne 12. října 1929. »

¹¹⁶¹ Cf. la réunion parl. n° 184/1929 <http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/stenprot/184schuz/s184001.htm>. Le député Šeba, rapporteur pour la Commission des affaires étrangères parlait de « l'étouffement de l'industrie nationale » (« *Továrny našich leteckých motorů, Walter, Škoda, Praga, docilují úspěchů na poli mezinárodním, bohužel však je náš letecký průmysl velmi dušen, je málo dotován...* ») et le député Srba, rapporteur de la Commission des transports et de la technologie épingle la Tchécoslovaquie qui était « incapable de trouver quelques millions » pour les divers besoins de son aviation civile (« *Československá republika není schopna, aby sehnala pár milionů na své dopravní letectví, aby si opatřila řádná letiště, aby si opatřila materiál a vše, co je k tomu potřebí.* »).

puissances maritimes (telles la France ou l'Angleterre) pourraient se permettre de négliger l'aviation, mais qu'en revanche, un pays comme la Tchécoslovaquie, sans accès direct à la mer, se devait en faire son fer de lance de la politique de transport internationale. Le député Srba en particulier, ancien ministre des PTT (1921-22) et des Travaux publics (1923-25) et très actif dans le domaine des transports dénonça ce qui pourrait être vu comme une sorte de laxisme de la part des responsables politiques, à savoir d'accepter l'idée qu'il soit suffisant que « La Tchécoslovaquie devienne une sorte de gare secondaire dans le transport aérien international, alors que les autres nations capteront les lignes et les gares principales. »¹¹⁶² Son avertissement arriva en pleine période de doute quant à l'avenir du projet du second aéroport de Prague. Son analyse de la menace de l'industrie aéronautique, manifestement en manque de capitaux à un tournant technologique majeur (construction de monoplans métalliques) était largement fondée.

¹¹⁶² Ibid. (« *U nás stojíme pořád na stanovisku, že Československé republice stačí, když v mezinárodní letecké dopravě bude v situaci nějakého podružného nádraží, zatím co ostatním národům a státům zůstane hlavní trať a nádraží rozhodující.* »).

Carte n°39 : Administration des Postes de Tchécoslovaquie – Schéma des lignes à envisager (vois de jour)



Source : *Conférence aéropostale européenne. Documents de la conférence. 1ère partie (documents préparatoires)*. Berne, UPU, 1933, 249 p.

Cette carte représente la vision idéale d'un réseau aéropostal *européen* vu par les agents du Ministère des Postes et des Télécommunications tchécoslovaque. Cette vision avait été dessinée à l'occasion de la Conférence aéropostale européenne de juin 1931 qui eut lieu à Prague¹¹⁶³. L'un des objets de la conférence fut justement la réécriture de l'espace européen afin d'augmenter l'efficacité du transport aérien du courrier et de colis postaux. Il faut souligner le fait que les auteurs de la carte voulurent manifestement, intentionnellement ou non, rendre Prague le nœud européen de l'aéropostale. Ils rencontraient dans cet effort une double opposition : celle, d'une part de certains autres pays européens (France, Pologne, Autriche) qui souhaitaient rendre leur capitale respective centre de réseaux et, d'autre part, celle de l'Allemagne qui, dans une approche plus « fédérative » privilégiait une multitude de

¹¹⁶³ Cf. *Conférence aéropostale européenne. Documents de la conférence. 1ère partie (documents préparatoires)*. Berne, UPU, 1933, 249 p.

centres secondaires à un centre principal¹¹⁶⁴. Pour nous, l'approche tchécoslovaque sur cette question reflète les deux mobiles qui nous sont désormais connus. Le premier est le prolongement linéaire du concept « Prague, centre de l'Europe ». Le second en revanche ne se trouve reflété que partiellement dans le concept « L'air, c'est notre mer », car il recouvre certes la dimension « transnationale » du transport aérien (transcendant les frontières en Europe), mais il englobe également la notion de lutte contre des modèles étrangers concurrents dans un but économique autant qu'administratif. Aux yeux des autorités tchécoslovaques, on sous-entendait que Prague possédait des atouts suffisants pour justifier un rôle prééminent dans le réseau européen. En tout cas, cette carte a le mérite d'illustrer parfaitement et synthétiquement les espoirs placés dans l'aviation par le pays. Il n'est donc pas tout à fait juste de croire que ces cartes « *revealed an optimistic and apolitical appropriation of the continent by technical experts willing to develop a transnational public service.* »¹¹⁶⁵ Il est clair que si en 1931 le souvenir de l'utilisation militaire de l'aviation commençait à s'estomper, les dépenses publiques en la matière ne cessèrent jamais. Le directeur de la poste belge était sûrement trop optimiste en affirmant : « *After having been a terrible tool of war, plane can become an admirable tool of harmony between people...* »¹¹⁶⁶.

Vzduch je naše moře et Praha, střed Evropy devinrent ainsi pour une vingtaine d'années des mots d'ordre de toute la nation : « Cela ne dépend que de nous à quel point nous mettrons à profit ces possibilités, et ces avantages que notre position géographique et notre présence dans le commerce international nous offrent »¹¹⁶⁷. Il n'est par conséquent guère surprenant que le pouvoir étatique s'efforça dès le début de nourrir dans l'esprit populaire autant que dans les réalités socio-économiques, sa « sainte alliance » avec l'aviation. On peut ainsi compter parmi les faits et gestes hautement symboliques associés aux premières années

¹¹⁶⁴ Pour les autres cartes et le commentaire d'ensemble voir la communication de Léonard Laborie (Université Paris-Sorbonne), *Mapping Ideal to Shape Reality. Post Offices' Visions of European Airmail (1927-1932)* donnée à l'occasion de la Research session n° 15 : « State Power in Interwar Europe: Regulating Post and Telecommunications » de la 3^e conférence de *Tensions of Europe* à Rotterdam, 7 au 10 juin 2007.

¹¹⁶⁵ L. Laborie, *ibid.* p. 10.

¹¹⁶⁶ M. Krains, cité in: « Conférence sur la poste aérienne », in *L'Union postale*, vol. 52, n°11, novembre 1927, pp. 321-336, p. 330. Citation reprise dans la communication de Léonard Laborie donnée à Rotterdam en 2007, *op. cit.* p. 10.

¹¹⁶⁷ Ce fait est rappelé encore en 1938 par l'Ing. Stočes, directeur des ČSA, dans la publication *Doprava v životě republiky...*, *op. cit.* Il rappela qu'afin d'éviter que ces paroles ne soient vaines, il faut sans cesse remobiliser autour de l'aviation.

de l'aviation tchécoslovaque le survol de Prague d'un groupe d'avions militaires le jour du retour du président Masaryk au pays après de nombreuses années d'exil, la fixation du début de « l'ère de l'aviation civile » tchécoslovaque au jour du cinquième anniversaire de la naissance de la république (le 28 octobre 1923), alors que le brouillard et la mauvaise météo n'avaient guère permis plus d'un court vol en cercle au-dessus de Prague/Kbely ou encore la fondation de la Ligue de l'aviation de Masaryk (*Masarykova Letecká Liga*, MLL) destinée à initier la jeunesse et les masses populaires aux secrets d'Icare¹¹⁶⁸. Il faut également ajouter à cette liste la visite officielle en France du président Masaryk à partir du 14 octobre 1923, à la veille du 5^e anniversaire de la république¹¹⁶⁹. L'esquadrille de cinq avions militaires survola l'Allemagne pour la France. La première étape du voyage officiel fut Mainz (Mohuč), alors sous l'occupation française ! Le président et la délégation y étaient attendus par le général Chabord, commandant des forces françaises sur le Rhin. Il se trouve que Chabord avait participé en tant que commandant de la 6^e division de fantassins en Slovaquie aux combats avec les forces insurgées hongroises. Ce voyage cumulait donc les signes symboliques : Premièrement, grâce à l'aviation, on créait un pont et un lien direct avec l'allié français ; ensuite, on confirmait au passage doublement l'alliance militaire en choisissant le *Rheinland* occupé, symbole de la défaite militaire et de l'impuissance politique allemande et en rendant visite à un vétéran de la guerre de libération de la ČSR ; enfin, on démontrait les capacités techniques de l'industrie aéronautique nationale car tous les appareils étaient de fabrication tchécoslovaque. En confiant la mission présidentielle à l'aviation on lui fit honneur en tant que fleuron de la modernité et support militaire et politique du pouvoir. « L'opération » fut en fait un peu risquée, car le début des années 1920 se déroula sous les signes de tensions entre l'Allemagne et les vainqueurs de la guerre et tout incident technique aurait pu causer de sérieux problèmes diplomatiques.

Sur le plan social, la magie exercée par l'aviation, mais ce n'est qu'une hypothèse de recherche, pourrait être illustrée par la suprématie de l'idéal de l'universalité et du sentiment d'appartenance à un seul groupe qui, à la différence de l'auto-motorisme avait évité le

¹¹⁶⁸ Rappelons ici que l'aviation et l'activité de la MLL devaient aider à compenser la perte des territoires et la paralysie des autres modes de transport après le Traité de Munich de 1938. Comme le rappela le texte « *10 000! Co jsme ztratili. Co máme. Co budeme dělat.* » publié par *Letec* en octobre 1938 (p. 156). Cf. aussi le paragraphe consacré à la MLL *infra*.

¹¹⁶⁹ L'article sur ce voyage fut publié par la revue *Letectví* sous le titre évocateur : « L'aviation tchécoslovaque accompagne le président Masaryk », In : L 10/1923, *Československé letectvo doprovází presidenta Masaryka*.

fractionnement de ses adeptes en une multitude de corps (clubs) opposés les uns aux autres. Ce fut ainsi que la naissance inévitable de plusieurs clubs d'aviation séparés géographiquement fut transcendée par leur union au niveau national sous la houlette du Club aéronautique tchécoslovaque (*Aeroklub Republiky Československé*, ARČs) symbolisée sous la forme d'un magazine de vulgarisation commun dédié à l'aéronautique, *Letectví* (L'aviation)¹¹⁷⁰. Dans cette logique, le magazine fit évoluer son sous-titre dès la seconde année de sa parution, 1922, vers : « Organe officiel du Club aéronautique tchécoslovaque, du Club aéronautique de la Bohême occidentale Plzeň, du Club aéronautique morave, du Fonds pour l'aviation de Masaryk¹¹⁷¹, de la Ligue des pilotes tchécoslovaques » et à partir de 1931 également de l'École centrale de pilotage (*Ústřední pilotní škola*) qui avait été créée en 1930¹¹⁷². De toute évidence et malgré quelques initiatives « séparatistes » par la suite¹¹⁷³, l'aviation était organisée beaucoup plus harmonieusement et sous le signe d'une entente inter-clubs et inter-organisations nettement meilleure que dans le monde automobile. L'intérêt et l'esprit communs furent régulièrement manifestés à l'occasion des grands événements publics, tels les expositions, les compétitions ou les « Journées de l'aviation » (*Letecký den*) : « On comptera au nombre de grandes actions sportives et de promotion d'aviation de cette année la grande journée d'aviation et la rencontre des clubs affiliés, organisée par l'Aéroclub tchécoslovaque [à Prague-Kbely]. Cette journée qui mettra le terme à la saison aéronautique estivale de cette année se doit être la première manifestation commune des clubs associés dans l'Aéroclub tchécoslovaque. »¹¹⁷⁴ Le magazine *Letectví* gagna en outre en importance,

¹¹⁷⁰ *Letectví, ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*, oficiální orgán Čsl. aviatického klubu v Praze (přejmenován na Aeroklub RČS), parution mensuelle 1921-1952.

¹¹⁷¹ Le Fonds d'aviation de Masaryk changea de nom en 1926 pour devenir la très populaire Ligue d'aviation de Masaryk (*Masarykova letecká Liga*, MLL).

¹¹⁷² « *Officiální orgán čsl. aeroklubu, Západočeského aviatického klubu Plzeň, Moravského aeroklubu, Masarykova leteckého fondu, Svazu čs. pilotů* ».

¹¹⁷³ C'est ainsi par exemple que le magazine devint le porte-parole officiel du Fonds de Masaryk. Mais en 1925 le Fonds (puis la MLL à partir de 1926) créa en commun avec la Ligue des pilotes son propre magazine *Letec* (Aviateur), puis en 1931 *Mladý letec* (Jeune aviateur) malgré le fait que *Letec* était déjà déficitaire. L'introduction au n° 1/1932 de *Letectví*, encore bénéficiaire, proposa d'ailleurs le retour à l'unité, le regroupement, respectivement la dissolution du *Letec* à son profit. Cette scission s'explique en partie par le public très particulier de la MLL (de la jeunesse débutante et sans moyens financiers) et la spécialisation progressive de ses activités (vol sans moteur, planeurs).

¹¹⁷⁴ « *K propagačním a sportovním podnikům leteckým letošního roku řadí se velký letecký den a slet affilovaných aeroklubů, pořádaný ARČs. Tento den, který bude zakončením letošní letní sezony letecké, má být*

devenant en quelque sorte non seulement le leader incontesté dans sa spécialité au niveau national, mais aussi le porte-parole de l'aéronautique tchécoslovaque à l'international. Il sortait déjà un supplément en français de quatre pages entre 1923 et 1928 résumant l'essentiel des articles, puis il annonça qu'à partir de 1929 « Le mois aéronautique tchécoslovaque » francophone sortirait sous forme d'un mensuel autonome : « Nous nous sommes décidés à franchir ce cap pour répondre à l'intérêt accordé à notre supplément par l'étranger. La surcharge financière qui est liée à l'édition de ce nouveau magazine de l'ARČs et de ses clubs affiliés sera compensée par la propagande de notre aéronautique nationale à l'étranger. La longue liste des intéressés qui ont fait la demande de l'envoi du supplément en français, est la preuve de son importance et de sa large diffusion. Nous sommes un petit État avec une jeune aviation, c'est pourquoi nous pouvons être fiers que l'édition de notre nouveau magazine ait été suscitée par la demande étrangère... »¹¹⁷⁵. En réalité, *Letectví* avait l'ambition de rayonnement international dès le début comme le prouve cette citation de l'introduction du premier numéro (en français dans l'original) : « ... En second lieu une Revue d'aviation en Tchéco-Slovaquie doit servir aussi aux étrangers qui s'intéressent à la question et leur donner des informations pratiques et utiles. La rédaction de notre Revue espère acquérir aussi des amis à l'étranger et pour le premier temps se contentera d'ajouter à chaque numéro quelques notes en français. Nous espérons à l'avenir élargir cette partie de notre Revue. »¹¹⁷⁶ De plus, il ne faut pas oublier une certaine « proximité » entre la direction du club et les intérêts commerciaux de l'industrie aéronautique tchécoslovaque. C'est ainsi par exemple que le club choisit à sa tête en 1922 A. Husník, le constructeur en chef de l'AERO¹¹⁷⁷. Cette stratégie était à double tranchant. A court terme elle possédait l'avantage d'attirer de nouveaux membres au club et de nouveaux lecteurs à son magazine, tout en assurant une certaine sécurisation financière pour l'avenir. Le club prolongea la logique en faisant des efforts pour rester en contact étroit avec le MTP et le MD, p. e. pour organiser les événements sportifs (et

zároveň první společnou veřejnou manifestací klubů, přidružených ARČs. ... » In : L 8/1929, Velký letecký den ARČs a slet přidružených klubů dne 29. září na letišti Praha (Kbely).

¹¹⁷⁵ « *Odhodlali-j sme se k tomuto kroku, uváživše zájem, který projevila cizina o tuto přílohu a majíce na zřeteli, že velmi značný finanční náklad spojený s vydáváním tohoto nového časopisu ARČs a klubů affiliovanych bude vyvážen propagací našeho národního letectví v cizině. Bohatý seznam zájemníků, kteří si zasilání naší francouzské přílohy vyžádali jest důkazem o jejím rozšíření a významu. Jsme malým státem s mladým letectvím a můžeme proto býti hrdi, že rozšíření našeho propagačního časopisu bylo zájmem zahraničí vynuceno... » Cf. L 1/1929.*

¹¹⁷⁶ L 1/1921, *Introduction*.

¹¹⁷⁷ L 6/1922, *Mimořádná valná hromada 19. května (Assemblée générale extraordinaire 19 mai)*.

permettre aux pilotes-soldats d'y participer), pour échanger des données statistiques et techniques en vue de publication dans le magazine etc. En revanche, la présence d'industriels à la tête du club et dans le comité de rédaction du magazine, pouvait poser à moyen et à long terme le problème de l'objectivité des informations et de la manipulation du lectorat. En attendant, AERO, au même titre que les autres avionneurs tchécoslovaques, avait logiquement tout intérêt que la revue paraisse en français et soit lue à l'étranger. Le patriotisme et les intérêts économiques allaient ici de pair.

Si on continuait la liste des forces des symboles, relayés jusqu'au plan matériel, on devrait évoquer également une sorte « d'entente » entre les établissements économiques et industriels qui n'atteignit en revanche jamais des proportions de *trusts*. En effet, l'industrie aéronautique se concentra (sans fusionner) dans l'Aérosection de la Fédération des Industriels. Il existait en Tchécoslovaquie en tout sept firmes qui pouvaient prétendre à ce statut. L'État, conscient de la fragilité de l'industrie aéronautique nationale tentait par une politique d'incitation à la recherche et de commandes équilibrées d'entretenir autant que possible une certaine concurrence entre les firmes. En revanche, il évitait de les mettre trop en danger économiquement en commandant parfois même des petites séries d'appareils décevants tout simplement pour couvrir les frais de développement et de production. L'industrie aéronautique tchécoslovaque naissante manquait cependant de capitaux pour suivre les rapides progrès de technologie et devait avoir fréquemment recours à des brevets étrangers¹¹⁷⁸. Comme le souligna par exemple le rapport secret du général Mittelhauser adressé le 14 janvier 1925 au « Monsieur le Ministre de la Guerre » : « J'ai déjà souligné dans mes précédents rapports combien les Tchèques ont l'admiration facile pour les manifestations de la technique allemande ; il ne faut pas leur en vouloir, c'est le résultat d'un effort germanique séculaire. Ils sont donc souvent faibles devant les sollicitations allemandes parce qu'ils savent qu'à suivre l'effort technique allemand on en retire des avantages économiques et matériels importants.... »¹¹⁷⁹.

¹¹⁷⁸ Il n'empêche que certains avions fabriqués en ČSR entièrement ou partiellement sous licence affichaient « de meilleurs résultats que les originaux » (In : *10 let ..., op. cit.*, p. 607 à propos des premiers avions de ligne ČSA fabriqués sous licence De Havilland, DH 50) démontrant ainsi la qualité des manufactures tchécoslovaques et leur capacité à s'approprier la nouvelle technologie.

¹¹⁷⁹ Mission militaire française auprès de la République tchécoslovaque... *op. cit.*

La « main de l'État » était également perceptible dans d'autres domaines socio-économiques que nous aurons l'occasion de développer ultérieurement. Résumons ici seulement en quelques points :

- L'État participait financièrement à la *Compagnie internationale de navigation aérienne* (CIDNA) à hauteur de 25%¹¹⁸⁰ et il subventionna les autres compagnies aériennes qui avaient reçu le droit d'exploiter des lignes sur son territoire.
- Il créa même « sa » compagnie de navigation aérienne propre, ČSA, pour laquelle il se chargea de faire fabriquer des avions « *made in Czechoslovakia* ».
- Il participa activement à la promotion de l'aviation militaire et civile grâce aux subventions accordées aux divers organismes, comme la Ligue d'aviation de Masaryk, MLL.
- Il organisa par ailleurs toute l'aviation tchécoslovaque par le biais du Ministère des Travaux publics, y compris dans le domaine de la standardisation¹¹⁸¹ (cf. chapitre sur les aéroports).

L'État au service de l'aviation et l'aviation au service de l'État, rarement la confusion des genres fut aussi réussie. Pour « le petit pays », l'aviation fut donc à la fois une arme – militaire et économique – et l'espoir d'un bel avenir. L'industrie aéronautique tchécoslovaque eut plusieurs succès commerciaux à son compte, certains avions légers et quelques modèles militaires eurent même des succès notables sur la scène internationale (compétitions, tourisme, vente à l'export). Cet espoir-là put être raisonnablement entretenu au cours des années 1920 avant que les investissements nécessaires ne deviennent trop importants et la course à l'armement engagée. Ce fut également à ce moment-là que même sur le plan militaire, les forces aériennes tchécoslovaques commencèrent à marquer le pas sur la concurrence du voisin allemand. Il n'empêche que les biplans de chasse Aero et Avia cédés sans coup férir en parfait état de combat à la *Wehrmacht* le 15 mars 1939 étaient encore techniquement en mesure de contribuer au minimum à la défense du territoire en cas de guerre toujours dans l'espoir d'une aide rapide des alliés occidentaux ...

¹¹⁸⁰ Le député Srba estima en 1930 que l'État tchécoslovaque avait déjà versé à la CIDNA plus de 20 millions Kč en subvention. Il déplora par ailleurs qu'au retour, la compagnie ne daignait pas assurer les quatre pilotes tchécoslovaques qui travaillaient pour elle... cf. la réunion parl. n° 034/1929 <http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/stenprot/034schuz/s034001.htm>

¹¹⁸¹ L 6/1922, *Normalisace v našem letectví*; L'article informe de la mise en place d'un groupe de travail sous la houlette du MTP qui se base sur les travaux du *International Aircraft Standards Board* (IASB). Il était composé d'experts du Ministère de la Défense, des Travaux publics, des trois plus grands avionneurs Avia, Aero et Letov et enfin du ARČs.

III. Un point sur la législation

À la différence des autres modes de transport, le chapitre concernant la législation dans l'aéronautique tiendra en relativement peu de lignes. L'activité législative fut en effet relativement faible et, suivant la considération du député Srba l'essentiel du travail des députés au sujet de l'aviation ne concernait pas tant le travail législatif à proprement parler, mais plutôt les débats budgétaires, à savoir les sommes que l'État était prêt à dépenser pour l'aviation. Ces débats eurent lieu dans la Commission budgétaire de la Chambre des députés, mais aussi dans les deux commissions ayant en charge respectivement les aspects civils (Commission des transports et de la technologie) et militaires (Commission de la défense – *Branný výbor*) de l'aviation. Srba nota que les débats « de fond » menés notamment dans la Commission budgétaire apportèrent une contribution majeure à la sensibilisation des députés quant à l'importance de l'avenir de l'aviation et de son rôle comme acteur économique (et stratégique) de premier ordre¹¹⁸².

On pourrait diviser l'activité législative tchécoslovaque dans le domaine de l'aviation en deux périodes, la première correspondant à la mise en place d'un cadre général (période 1919-1925) et la seconde dédiée à l'élaboration des traités et accords internationaux bilatéraux ou dans le cadre de l'IATA (période 1925-1933). Comme on peut le voir à partir de cette chronologie, il n'y a pas eu d'interruption de l'activité législative, mais le cadre général fixé au développement de l'aviation en 1925 ne devait plus connaître de modifications majeures avant l'après-Seconde Guerre mondiale.

Les fondements de la législation aéronautique tchécoslovaque sont en fait à chercher sur le forum international, dans la Convention de Paris du 13 octobre 1919 appelée en tchèque « Accord sur l'organisation de l'aviation » (*Úmluva o úpravě letectví*) négociée à partir des travaux de la Commission aéronautique de la Conférence de paix en présence d'un représentant tchécoslovaque¹¹⁸³. La Tchécoslovaquie ratifia la Convention le 23 novembre

¹¹⁸² Cf. L 5-6/1937, Poslanec Srba, předseda leteckého subkomitétu Branného výboru posl. sněmovny, *Parlament a letectví (Le parlement et l'aviation)*.

¹¹⁸³ <http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/stenprot/351schuz/s351002.htm> et aussi L. Dudáček, *Dopravní letiště ...*, *op. cit.* p. 38. Dudáček donne le nom du Dr. Hobza comme interlocuteur tchécoslovaque du Comité International aéronautique juridique.

1923 et la promulgua comme loi de la république le 22 février 1924 (loi n° 35/1924) qui entra en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 1924. Le gouvernement traita aussitôt après, la question la plus délicate, celle des zones de survol interdit (*Území zakázaná pro letadla*) d'abord en Bohême, en Moravie et en Silésie (lois n° 38, 39 et 40/1924 du 22 février 1924), puis en Slovaquie (loi n° 67/1924 du 4 avril de la même année). Puis, s'appuyant sur les règles énoncées dans la Convention de Paris, le moment fut venu pour lancer le véritable chantier du projet législatif afin de remplacer l'ensemble des lois hétéroclites datant de l'époque austro-hongroise et de compléter les espaces laissés par la Convention justement aux législateurs nationaux.

Le projet de la nouvelle – et première – loi « aéronautique » se référait donc d'emblée aux travaux réalisés et aux principes adoptés auparavant sur la tribune internationale. De ce fait probablement, le gouvernement put présenter le projet de loi assez rapidement dès le 4 avril 1925 au Sénat¹¹⁸⁴, puis le projet définitif à la Chambre des députés au mois de juillet 1925¹¹⁸⁵.

Il était très important que la ČSR ait pu collaborer à la rédaction de la Convention qui fut l'un des éléments constitutifs du nouvel ordre mondial issu de la Grande Guerre. L'entrée parmi les signataires aux côtés de vingt six autres pays sous le *leadership* français et britannique marqua une étape essentielle dans la reconnaissance du pays, mais généra en même temps un effet pervers inattendu, à savoir son « isolement aérien » au centre de l'Europe. En effet, l'article 5 de la Convention, composé initialement pour restreindre le développement de l'aviation allemande et autrichienne¹¹⁸⁶ (et pour encourager les pays tiers à l'adhésion), engageait tous les signataires à interdire le survol de leur territoire, sauf dérogation ponctuelle, à tout avion immatriculé dans un pays tiers¹¹⁸⁷. Ce dispositif paralysa la mise en place rapide d'une politique de construction de réseaux aériens internationaux, car

¹¹⁸⁴ Le projet fut adopté par le Sénat à sa 269^e réunion le 10 juin 1925 et transmis avec quelques modifications à la Chambre de députés.

¹¹⁸⁵ Lors de trois sessions successives (n° 351, 352 et 353). La loi fut adoptée sans aucune critique de la part des députés.

¹¹⁸⁶ L'adhésion de ces pays à la Convention était rendue particulièrement compliquée. Cf. Article 42 de la Convention : « *A State which took part in the war of 1914 to 1919 but which is not a signatory of the present Convention, may adhere only if it is a member of the League of Nations or, until January 1, 1923, if its adhesion is approved by the Allied and Associated Powers signatories of the Treaty of Peace concluded with the said State. After January 1, 1923, this adhesion may be admitted if it is agreed to by at least three-fourths of the signatory and adhering States voting under the conditions provided by Article 34 of the present Convention.* »
Source : <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html>

¹¹⁸⁷ Ibid. Article 5 : « *No contracting State shall, except by a special and temporary authorisation, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State.* »

la ČSR se trouva entourée de pays non-signataires (l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie), à l'exception de la Roumanie et de la Pologne (qui était en 1923 elle-même en procédure de ratification du traité). Ainsi par exemple, malgré toute la bonne volonté des gouvernements tchécoslovaque et britannique et la signature le 31 octobre 1923 d'un accord bilatéral pour la ligne Prague-Londres, sa mise en place fut suspendue par le veto allemand interdisant le survol de son territoire. Le seul pays qui avait osé braver ce veto, utilisé comme l'un des moyens de pression de la diplomatie allemande, fut la France qui continuait à survoler le territoire de son voisin avec la ligne de la CIDNA Paris-Strasbourg-Prague-Bucarest¹¹⁸⁸.

Les pays signataires de la Convention tentèrent de résoudre ce problème dès 1920, mais la procédure d'amendement de l'article 5 se heurta à des longueurs administratives autant qu'à la clause de la majorité qualifiée imposée par la Convention. La situation ne fut débloquée qu'à partir de 1925/1926 avec l'entrée en vigueur de la Convention remodelée.

L'implication précoce du pays dans l'élaboration du cadre international et le sujet manifestement fédérateur firent que la loi n° 172 sur l'aviation (*Zákon o letectví*) votée en juillet 1925 ait pu recueillir un large consensus à travers le spectre politique du pays au point qu'aucun commentaire de la part des députés ne vint s'ajouter à la présentation de la loi par les deux rapporteurs, Dr. Josef Patejdl (ČS) et Ing. Jan Záhorský (ČS). Reprenant les bases énoncées par la Convention de Paris, elle alla bien plus loin traitant en dix chapitres de toutes les questions concernant l'aviation, à savoir des principes d'utilisation de l'espace aérien, des avions, des pilotes et des compagnies aériennes, des aéroports, des garanties et des responsabilités¹¹⁸⁹ et, surtout du registre de l'aviation recensant « les avions, les pilotes, les compagnies et les aéroports. »¹¹⁹⁰ L'aviation civile fut définitivement confiée au Ministère des Travaux publics.

¹¹⁸⁸ Selon le Traité de Versailles l'Allemagne n'avait le droit de posséder ni l'aviation militaire, ni l'artillerie. Un avion étranger pouvait donc sans encombre survoler son territoire, à condition de ne pas se poser. Mais lorsqu'un avion dû atterrir d'urgence, il fut saisi par les autorités ce qui arriva dans le cas de la CIDNA 13 fois en 1923, et une seule fois en 1924. En effet, la compagnie fit « un effort considérable pour entretenir les moteurs » [de ses appareils...]. In : L 1/1925, Ing. Zdenko Janák, *Letecké linie a letecká politika (Les lignes et la politique aéronautiques)*.

¹¹⁸⁹ Notons à ce propos que la loi sur l'aviation s'était inspirée de la récente législation automobile. Ainsi, lors de tout accident, la présomption de la responsabilité reposait sur le propriétaire de l'avion, respectivement le pilote. Un parallèle de plus entre ces deux modes de transport.

¹¹⁹⁰ « *Rejstřík letecký (§ 26): (1) Československý letecký rejstřík, který vede se v ministerstvu veřejných prací, zahrnuje rejstřík letadel, letců, podniků a leteckých provozoven.* »

Malgré cette vue d'ensemble, la loi se voulait seulement un cadre, à la fois ferme et souple pour laisser l'aviation s'épanouir. Des décrets d'application devaient l'adapter au fur et à mesure au développement futur de l'aviation, car en effet, « on peut s'attendre à ce que les négociations de la Commission Internationale Permanente de la Navigation Aérienne, qui devra être créée selon l'article 34 de la Convention internationale, aient une influence sur les aménagements progressifs par la voie administrative. »¹¹⁹¹ Ainsi, le cadre législatif de l'aviation était à la fois dans sa conception et dans son avenir étroitement associé à l'évolution du droit aéronautique international¹¹⁹².

La loi ne connut par la suite qu'un amendement mineur, lorsqu'à la fin des années 1930, la nouvelle norme internationale concernant les immatriculations des avions entra en vigueur. Elle fut le résultat des efforts de convergence entre deux systèmes de dénomination pour les appareils, l'un basé sur les principes édictés par l'IATA et l'autre par les accords sur la radio-télégraphie. En effet, chaque avion équipé de radio – et ce cas devenait de plus en plus fréquent – possédait un « numéro d'appel » radiotélégraphique par lequel il s'identifiait en vol et un numéro d'immatriculation physique, enregistré dans les registres d'aviation nationaux et internationaux et inscrit physiquement sur les côtés de l'appareil. Dans le souci de simplification et de sécurisation du transport aérien, il fut décidé dans la séance de l'IATA d'octobre 1928 n° 436 de fusionner les deux systèmes en se basant sur celui du Traité international de la radiotélégraphie signé le 25 novembre 1927 à Washington¹¹⁹³. Pour s'y

¹¹⁹¹ Ing. Záhorský, le second rapporteur de la loi. Cf. <http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/stenprot/351schuz/s351002.htm>. (« Zákon obsahuje také proto v mnohém směru pouze ustanovení rámcová, v nichž se pohybovatí mají příští nařízení prováděcí, jež bude lze vždy včas přizpůsobovatí stále pokračujícímu vývoji letectví. Lze očekávatí, že také jednání permanentní mezinárodní komise pro letectví, jež má býti zřízena podle článku 34 konvence mezinárodní, budou mítí vliv na postupné úpravy cestou správní. »)

¹¹⁹² Mentionons pour anecdote que la loi sur l'aviation modifia définitivement le principe selon lequel le propriétaire d'un terrain l'était aussi pour la colonne d'air située au-dessus en introduisant la notion de la propriété étatique de l'espace aérien national. Ainsi, l'État se substitua-t-il en quelque sorte à l'ensemble de ses citoyens. (« Osnova vládní vyhrazuje státu výlučnou svrchovanost nad vzduchovým prostorem nad jeho územím v souhlasu s pařížskou konvencí; tento zásah do práva soukromého, dosud platného, podle něhož vlastnictví vzduchového sloupce nad pozemkem vlastníka náleží tomuto (§ 297 ob. zák. obč.), zmírňuje osnova opatřením, aby vlastník pozemku, resp. uživatel nebyl rušen v pokojném užívání. ») <http://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/stenprot/351schuz/s351002.htm>

¹¹⁹³ Cf. <http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/stenprot/034schuz/s034001.htm> (« Mezinárodní komise pro letectví totiž ve svém zasedání v říjnu 1928 se usnesla resolučí č. 436 na změně přílohy A úmluvy z 13. října 1919 v tom směru, že přizpůsobila ustanovení této přílohy o značkách státní příslušnosti a značkách imatrikulačních předpisům Mezinárodní úmluvy radiotelegrafické, podepsané ve Washingtoně dne 25. listopadu 1927 o volacích

conformer la ČSR changea non seulement sa législation, mais aussi sa lettre d'identification passant du « L » (suivi de quatre lettres dont une voyelle) au « OK » (suivi de trois lettres). Le projet de loi modifia en réalité la procédure en effaçant l'obligation de passer par une lourde procédure législative pour toute future modification du système d'immatriculation¹¹⁹⁴.

Une fois le cadre fixé par la Convention de Paris à l'extérieur et par la loi n° 127/1925 à l'intérieur, il fut possible d'engager une série de pourparlers en vue de conventions bilatérales. La première fut signée le 26 mai 1925 avec la France. Malgré cette date précoce, elle ne fut ratifiée qu'en 1933 (le 16 mars) et promulguée sous forme de loi n° 82/1933¹¹⁹⁵. Elle fit objet d'un « paquet législatif » regroupant le même jour (le 27 mai 1933) la publication de deux autres lois sur des conventions internationales avec la Roumanie d'une part (n° 83/1933)¹¹⁹⁶ et l'Italie d'autre part (n° 84/1933)¹¹⁹⁷. Par rapport à ce calendrier compliqué, ce furent finalement les voisins immédiats, l'Autriche et l'Allemagne – et c'est tout un symbole – qui firent figure de précurseurs car le premier traité bilatéral sur l'aviation fut signé avec l'Allemagne le 22 janvier 1927 et publié le 27 juin 1929 (sous le n° 85/1929) et le second avec l'Autriche respectivement signé le 15 février 1927 et publié le 11 octobre 1928 (sous le n° 170/1928) donc bien avant la ratification et l'entrée en vigueur de la convention avec la France.

L'objet principal de ces accords fut toujours le même – régler les rapports entre les pays en instaurant le principe de réciprocité¹¹⁹⁸ dans le domaine du droit de desserte, de

značkách radiotelegrafických, a to tím způsobem, že značky státní příslušnosti jsou nyní identické s radiotelegrafickou volací značkou letadla. »)

¹¹⁹⁴ Cf. loi n° 48/1930 du 2 avril 1930.

¹¹⁹⁵ Le calendrier de cette convention fut le suivant : signée le 26 mai 1925 à Prague, modifiée par un Protocole additionnel le 25 juin 1930 à Anvers, confirmée le 22 mai 1931 par le président tchécoslovaque ; l'échange des ratifications eut lieu le 16 mars 1933 correspondant à la date d'entrée en vigueur de la convention, promulguée sous forme de loi le 27 mai 1933. Cf. : *Sb. z. a n. č.* 82/1933.

¹¹⁹⁶ La convention avec la Roumanie fut signée le 20 juin 1930 à Bucarest, contresignée par le président de la république le 10 août 1931 et les deux ratifications échangées le 8 février 1933. Elle entra en vigueur le 10 mars 1933 et fut promulguée sous forme de loi le 27 mai 1933. Cf. : *Sb. z. a n. č.* 83/1933.

¹¹⁹⁷ Convention signée le 28 avril 1932 à Rome, confirmée le 30 novembre 1932 par le président de la république, échange des ratifications le 11 janvier 1933 (et entrée en vigueur immédiate) ; promulgation le 27 mai 1933 comme loi n° 84/1933. Cf. : *Sb. z. a n. č.* 84/1933.

¹¹⁹⁸ Par exemple le protocole additionnel dans le traité avec l'Allemagne qui prévoyait que les deux parties se partageraient à parts égales toutes les lignes régulières nouvelles et désigneraient librement la compagnie pour la desservir. (« *Dotakový protokol, I. Smluvní strany shodují se v tom, že pravidelné letecké linie, jež mají býti*

survol, des douanes, du transport de marchandises et du courrier, etc. On y ajoutait généralement un protocole préparant l'ouverture de nouvelles lignes. Ainsi p. e. le traité avec l'Autriche prévoyait de nouvelles lignes autrichiennes (desservies par ÖLAG) : Berlin-Prague-Vienne ; Cracovie-Brno-Vienne ou Lwow-Košice-Vienne et tchécoslovaques (desservies par ČSA) : Trieste-Graz-Vienne-Prague-Dresdes-Berlin et Zagreb-Graz-Bratislava¹¹⁹⁹. Les conventions furent plus ou moins volumineuses et contraignantes. On peut compter parmi les plus complexes celle avec la France intégrant notamment tout un volet de subventions et de mise à disposition de matériel et de locaux de chaque contractant pour la CIDNA¹²⁰⁰. Le texte du traité nous semble formulé au désavantage matériel de la Tchécoslovaquie qui gagna cependant en retour la reconnaissance du rôle de Prague comme carrefour des lignes de la CIDNA (bifurcation vers Varsovie d'une part et vers Vienne d'autre part). De plus, la compagnie s'engageait à acheter une partie de son matériel aux industriels tchécoslovaques et de recruter une fraction du personnel dans le pays¹²⁰¹. En contrepartie, la ČSR dut non seulement prendre gracieusement en charge toutes les infrastructures terrestres (hangars, ateliers, terrains, locaux administratifs, service météo et radio), mais surtout s'engagea à verser une subvention pour 400 voyages aller et retour annuels à une compagnie spécifique (la CIDNA) et non pas, comme cela sera le cas ultérieurement à une compagnie nationale de son choix. En effet, alors que la CIDNA disposait d'un monopole de fait pour les lignes qu'elle desservait (à l'exception du tronçon Prague-Vienne), les conventions avec l'Italie et la Roumanie prévoyaient déjà des clauses bien plus souples quant à la liberté de choix des compagnies par les gouvernements signataires. L'élection de Prague comme « hub » par la CIDNA fut vécue par les Tchécoslovaques comme un geste important, voire

podle článku 1. odst. 2. hořejší dohody zřízeny, mají býti provozovány zásadně současně vždy jedním leteckým podnikem každého z obou smluvních států, a že každý z obou smluvních států jest oprávněn podle vlastního uvážení jmenovati tento letecký podnik, aniž jest k tomu třeba souhlasu druhého smluvního státu. Souhlasu ... jest třeba toliko tehdy, nemá-li letecký podnik, jedním smluvním státem jmenovaný, státní příslušnosti tohoto smluvního státu. » Cf. : Sb. z. a n. č. 85/1929.

¹¹⁹⁹ Cf. Sb. z. a n. č. 170/1928.

¹²⁰⁰ La CIDNA, puis, à partir de 1933 Air France, fut la seule compagnie privée étrangère à être subventionnée par l'État tchécoslovaque.

¹²⁰¹ Cette clause n'avait pas été poussée jusqu'à l'égalité totale entre les personnels français et tchécoslovaques, car lorsque les pilotes français purent jouir d'une assurance à partir de 1929 (création en France du « Fonds d'assurance d'État »), les quatre pilotes tchécoslovaques restèrent « les seuls personnels de la compagnie à ne pas être du tout assurés » (« Společnost tato nepojišťuje své 4 piloty, příslušníky našeho státu, vůbec. Zdá se, že dnes jediní Čechoslováci nejsou u společnosti pojištění. ») Cf. : <http://www.psp.cz/eknih/1929ns/ps/stenprot/034schuz/s034001.htm>

une concession à leur égard, en échange de quoi ils étaient prêts à quelques sacrifices sur le plan financier : « Cet accord [entre la CFRNA/CIDNA et le gouvernement de Prague] qui a été complété et modifié plusieurs fois, avait assuré à Prague de devenir pour de nombreuses années le centre des dites lignes françaises [Paris-Prague-Varsovie et Paris-Prague-Vienne etc.] qui devaient initialement être dirigées par la voie la plus courte allant de Paris par Vienne. La compagnie française s'est vue compenser l'inconvénient de la déviation par Prague par une subvention tchécoslovaque partielle »¹²⁰².

IV. L'aviation au service de la nation – les hommes et les organisations au service de l'aviation nationale.

L'aviation militaire ou civile fut présentée dans les médias et dans les discours politiques comme un moyen essentiel de survie de l'État et une source de fierté nationale. Cette image fut relayée et nourrie par des corporations et des organismes professionnels. Les paragraphes qui suivent tentent de jeter un peu de lumière sur au moins quelques représentants majeurs de la scène tchécoslovaque. Une étude plus approfondie de chacun d'entre eux pourrait être envisagée dans le prolongement de nos travaux de recherche.

Le Ministère des Travaux publics subventionnait les clubs, la Ligue d'aviation de Masaryk et la Ligue des pilotes tchécoslovaques par des sommes variables. À titre d'exemple, la totalité de la subvention avait atteint en 1934 225 000 Kč¹²⁰³. En plus, le MTP subventionnait la participation des pilotes tchécoslovaques à certains concours internationaux et versait une contribution aux prix des concours nationaux (p. e. le « Vol national tchécoslovaque/*Národní let RČS* » ou le « Concours national d'acrobatie aérienne/*Národní soutěž v letecké akrobacii* »).

¹²⁰² Cf. : L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě* (« Touto dohodou, která byla několikrát doplnována a měněna, bylo zajištěno, že se Praha stala na dlouhou řadu let střediskem výše zmíněných francouzských linií, které měly původně být vedeny z Paříže přes Vídeň, kterýžto směr je kratší. Nevýhoda deviace přes Prahu byla francouzské společnosti kompensována částečnou československou subvencí. »)

¹²⁰³ *Letecké zprávy MVP* č. 12/1935 *Přehled činnosti čsl. Leteckých korporací v roce 1934*, p. 49

1. En amont quelques personnalités remarquables

Si les clubs et les organisations corporatistes avaient joué un rôle important dans la structuration et la promotion de l'aviation, leur action fut améliorée par la présence en leur sein d'une série d'hommes issus du monde politique et/ou économique aidant par le poids de leurs personnalités au développement du secteur. Citons parmi les plus importants le député Antonín Srba ministre des Postes et Télécommunication entre 1921-1922, puis ministre des Travaux publics jusqu'en 1925 qui présida la Ligue des pilotes tchécoslovaques (*Svaz čsl. Pilotů*) en 1928, puis demeura son président d'honneur. Il inaugura à ce titre p. e. le premier vol Prague-Rotterdam le 30 avril 1928¹²⁰⁴. Srba fut élu en mars 1938 président de la Ligue d'aviation de Masaryk (*Masarykova letecká liga*) après avoir été son vice-président sous la présidence d'un autre personnage important de la vie politique tchécoslovaque František Udržal¹²⁰⁵. Srba qui resta député jusqu'à la fin de la république en mars 1939, se forgea parmi les parlementaires un renom pour avoir fait de la défense de l'aviation militaire et civile son cheval de bataille privilégié. En effet, selon les archives parlementaires, ce fut à partir de 1925 presque toujours lui qui rapportait sur les lois ayant trait à l'aviation, qui défendait les intérêts de l'aviation dans les débats budgétaires, et qui défendait la place de l'aviation dans la répartition des rôles entre les différents moyens de transport¹²⁰⁶. Constatant le fait que sa personnalité ressorte à ce point des débats parlementaires, qui furent déjà rares et courts, on peut conclure que l'aviation ne rencontrait vraisemblablement pas la ferveur et l'engagement suffisants des députés ou, du moins, pas suffisant aux yeux d'un František Srba, qui en vint jusqu'à fustiger leur indifférence !

¹²⁰⁴ La description de ce vol se trouve dans L n° 5/1928.

¹²⁰⁵ Cf. *Letec* 3/1938.

¹²⁰⁶ Cf. p. e. les réunions parlementaires n° 110 et 170 de la période 1925-1929 ; n° 152 et 303 de la période 1929-1935 ; n° 018 et 069 de la période 1935-1938.

Malgré la fascination qu'elle suscitait, la promotion de l'aviation n'allait pas de soi. Comme tout « objet technique » nouveau, l'aviation dut affronter des peurs et des préjugés¹²⁰⁷. Un exemple tout à fait significatif nous est justement fourni par la classe censée être la plus éduquée et la plus intéressée pour des raisons économiques et stratégiques au développement du transport aérien – les parlementaires tchécoslovaques. Si l'on en croit le député Srba pourtant, il n'en était rien au point que sa personne militant de bout en bout durant l'entre-deux-guerres en faveur de l'aviation ressorte du lot comme une exception à la règle. Il le rappela en 1937 à l'occasion de l'augmentation significative du budget accordé à l'aviation militaire et civile dans un article intitulé « Le Parlement et l'aviation »¹²⁰⁸. Il y déplora notamment que finalement le Parlement avait eu trop peu d'occasions de se consacrer

Illustration n°21 : Le ministre Antonín Srba



au travail législatif en lien avec l'aviation, puisque l'essentiel avait été fait en 1925 à l'occasion du vote de la loi-cadre n° 172/1925. Il considéra en revanche que si le travail législatif à proprement parler avait, par la force des choses, été plutôt maigre, les députés avaient néanmoins eu suffisamment d'occasions de se positionner et de suivre l'actualité technique au cours des débats budgétaires annuels. Ces débats eurent lieu non seulement dans la Commission budgétaire de la Chambre des députés, mais aussi dans les deux commissions ayant en charge respectivement les aspects civils (Commission des transports et de la technologie) et militaires (Commission de la défense) de l'aviation. Srba nota que les débats « de

fond » menés notamment dans la Commission budgétaire apportèrent une contribution majeure à la sensibilisation des députés quant à l'importance de l'avenir de l'aviation et de

¹²⁰⁷ En France, le problème était similaire augmenté de la difficulté d'assumer et de se maintenir dans le rôle de pionnier que le pays possédait au début du 20^e siècle. Il fut partiellement résolu par la création du « Comité français de Propagande aéronautique » dont l'initiative appartient à Michelin en 1921. Ce comité était chargé de promouvoir par tous les moyens possibles « l'esprit aviateur » dans la Nation. Sur ce point un parallèle parfait peut être tiré d'avec la Ligue d'aviation de Masaryk (MLL). Cf. Petit E., *La vie quotidienne dans l'aviation...* *op. cit.* pp. 149 et 177.

¹²⁰⁸ L 5-6/1937, Poslanec Srba, předseda leteckého subkomitétu Branného výboru posl. sněmovny, *Parlament a letectví, op. cit.*

son rôle comme acteur économique (et stratégique) de premier ordre¹²⁰⁹. Il s'estima heureux de voir de plus en plus de députés emprunter l'avion « notamment ceux qui ont leur domicile dans les régions de l'est de la république ». Srba, dont le souci permanent était de promouvoir l'aviation constatait alors : « Étant donné qu'il est bien connu que la meilleure promotion de l'aviation, c'est de voler, le fait que les membres des assemblées législatives ont recours de façon croissante à l'usage de l'avion comme moyen de transport, contribue à une meilleure compréhension des besoins et de l'importance de l'aviation. »¹²¹⁰

František Udržal (1866-1938) fut l'un des leaders du Parti agraire. Ministre de la Défense à plusieurs reprises, puis Premier ministre¹²¹¹, il effectua notamment en 1923 comme ministre et passager éminent les vols de « tests » sur la future ligne principale de ČSA Prague-Bratislava. Il fut un ardent défenseur de l'aviation militaire comme élément de base du système de la défense nationale. Fidèle à sa maxime : « Nous ne devons notre éveil et notre État à personne d'autre qu'à nous-mêmes. Personne ne nous défendra qu'à nouveau nous-mêmes. »¹²¹² Ce fut dans cet esprit qu'il concevait sa présidence de la Ligue d'aviation de Masaryk, un organe dans un premier temps élitiste, puis de vulgarisation de l'aviation dont l'une des lignes politiques principales était constituée par la capacité de la nation à se défendre elle-même (*brannost národa*)¹²¹³. La Ligue édita en 1926 une brochure intitulée « L'aviation et notre avenir » (*Letectví a naše budoucnost*) dans le but de promouvoir son

¹²⁰⁹ Et de fait, le dépouillement des archives parlementaires (débat et imprimés sur www.psp.cz) ne nous a permis la découverte d'aucun document significatif concernant l'aviation (hormis ceux mentionnés *supra* dans le cadre de la législation). Lorsque le thème de l'aviation apparaît, il s'agit seulement de brèves allusions rhétoriques à l'occasion des débats budgétaires pour critiquer les dépenses trop importantes du Ministère de la Défense qui lui sont consacrées ou, selon l'appartenance politique, leur totale insuffisance !

¹²¹⁰ Srba, *op. cit.* L 5-6/1937, Poslanec Srba, předseda leteckého subkomitétu Branného výboru posl. sněmovny, *Parlament a letectví* (« Ježto, jak známo, pro letectví je nejlepší agitace létání, je správnému chápání potřeb a významu aviatiky na prospěch nejvíce skutečnost, že i členové zákonodárných sborů měrou stále vzrůstající používají letadla jako dopravního prostředku. Státní aerolinie poskytují jim na tratích vnitrozemských značné výhody, jež dovedou oceniti zvláště ti, kteří mají bydliště ve východních krajích republiky. Ale vzrůstá i počet těch, kteří se letecky podívali za hranice... »).

¹²¹¹ F. Udržal fut Ministre de la Défense de 1921-1925 et de 1926-1929, puis forma en tant que Premier ministre deux gouvernements successifs : du 1 février au 6 décembre 1929 et du 7 décembre 1929 au 29 octobre 1932.

¹²¹² In : M. Churaň a kol., *Kdo byl kdo, op. cit.*, Vol. II, p. 239 (« Nikomu neděkujeme za své probuzení, ani za svůj stát než sami sobě. A nikdo nás nebude bránit než zase my sami sebe. »).

¹²¹³ Un paragraphe est consacré à la Ligue *infra*.

action auprès du grand public¹²¹⁴. La brochure fut probablement entièrement ou, du moins en grande partie, rédigée par František Udržal, alors son président. Le ton employé se voulait très mobilisateur et patriotique, mettant l'accent sur les dangers de l'aviation militaire en cas de conflit : « La majorité de la population vit jusqu'à présent dans une indifférence bon enfant vis-à-vis de cette invention grandiose et dangereuse. L'intérêt pour l'aviation est minime et il est déplorable de constater avec quelle mesquinerie on la juge parfois. »¹²¹⁵ Ou encore : « Notre aviation a besoin de devenir une devise dominante, un désir national viscéral. N'ayons pas peur du but que notre nation doit atteindre si elle veut démontrer son droit à l'avenir : l'aviation doit devenir un métier de la nation tchécoslovaque au même titre que la navigation maritime l'est devenue aux nations maritimes. »¹²¹⁶ Lorsque F. Udržal mourut en avril 1938 la Ligue célébra à juste titre sa disparition comme celle de l'un de ses plus éminents présidents et défenseurs¹²¹⁷.

Un autre personnage important fut Bohumír Bradáč (1881-1935). Député pour le Parti agraire, REP, (1920-1935), disciple d'Antonín Švehla, ministre de l'Agriculture 1929-1932, ministre de la Défense 1931-1935, président de la Chambre des députés entre juin et octobre 1935, il fut membre et, depuis 1925, président (puis président honoraire) de l'*Aeroklub RČs*. En 1931, le club lui rendit hommage à l'occasion de son 50^e anniversaire en ces termes : « Le président de l'Aéroclub tchécoslovaque, Monsieur le ministre B. Bradáč a célébré le 31 mai de cette année le jubilé du cinquantième anniversaire. Son sens de sacrifice personnel, son soutien et son intérêt pour l'aviation sont en bonne mémoire de tous ceux qui ont l'occasion de se rendre compte de son souhait intérieur de contribuer par tous les moyens à la prospérité de notre aviation. Malgré son activité politique absorbante et en tant que politicien avisé il en comprend parfaitement l'importance. Il a contribué dans son rôle de président de l'ARČs du fait de sa grande capacité de conciliation à la consolidation des rapports entre les clubs

¹²¹⁴ *Letectví a naše budoucnost*, vydala Masarykova Letecká Liga, Praha, 1926, 15 p.

¹²¹⁵ Ibid. p. 4 (« *Dosud většina národa žije v dobrácké netečnosti k tomuto velikému a nebezpečnému vynálezu. Zájem o letectví je nepatrný a je žalostné, jak malicherně se o něm leckdy soudí.* »).

¹²¹⁶ Ibid. p. 12 (« *Nuže – každý, kdo upřímě smýšlí s republikou, ať přiloží ruku k dílu. Naše letectví potřebuje, aby se stalo vše podmaňujícím heslem, živelnou národní touhou. A nelekejme se mety, k níž musí právě náš národ dojít, má-li dokázati své právo na budoucnost: letectví musí se státi československým národním řemeslem, jako je mořské plavectví řemeslem národů přímořských.* »).

¹²¹⁷ Il était le premier président de la MLL entre 1926 et le resta jusqu'en 1934 et sa nomination au poste de Premier ministre. Il demeura ensuite son président honoraire.

associés et rendu à de nombreuses occasions grâce à son intérêt pour l'aviation et au poids de sa personnalité des services précieux au développement du club. »¹²¹⁸

Cet hommage constitue un témoignage précieux pour expliquer peut-être la raison de l'entente inter-clubs du secteur de l'aviation qui vivaient en effet dans une harmonie plutôt exemplaire, à l'opposé en tout cas des querelles des clubs automobiles tchécoslovaques. Et si l'entente entre les clubs d'aviation tchécoslovaques avait tenu pour une bonne partie à la personnalité de Bohumír Bradáč ?

TGM. L'emblématique « Président libérateur » (*President osvoboditel*), Tomáš Garrigue Masaryk (1850-1937) joua un rôle important dans la promotion de l'aviation. À vrai dire, il mérite ici la même place et attention que dans bien d'autres domaines, tant il était populaire et actif.

Dans le domaine de l'aviation au sens large, le président Masaryk fut particulièrement généreux. Son soutien revêtait des formes diverses : dons pécuniaires, participation aux manifestations et leur patronage (expositions, journées d'aviation, inauguration d'aéroports), prêt de son nom à la Ligue d'aviation... Il subventionna par exemple non seulement l'*Aéroclub tchécoslovaque*, mais aussi la *Ligue des pilotes* avec ses compétitions d'aviation régulières, dont le « Trophée national de vitesse du président de la république » (« *Národní soutěž rychlostní o cenu presidenta republiky* ») créé en 1922¹²¹⁹.

¹²¹⁸ Cf. L 5/1931 (« *Dne 31. května t. r. oslavil vzácné životní výročí padesáti let předseda ARČs, p. ministr B. Bradáč, jehož osobní obětavost, podpora a zájem o letectví jsou v dobré paměti těch, kdož v jeho absorbující činnosti politické mají příležitost přesvědčiti se o jeho vnitřním přání, prospěti všemi prostředky našemu letectví, jehož význam jest jím – ostražitým politikem – dokonale chápán. Pro svoji konciliantnost prospěl ve své funkci dluholetého předsedy ARČs ku konsolidaci vztahů mezi sdruženými Aerokuby a v mnoha případech prokázal svým zájmem o letectví a vahou své osobnosti cenné služby rozvoji ARČs.* »)

¹²¹⁹ Cf. L 11/1922, *Různé zprávy* (« *Pan president republiky přijal dne 22. t. m. ve zvláštním slyšení zástupce Svazu čs. pilotů (předsedu K. Hypšu, štkpt. pilota J. Skálu a pilota J. Nováka), kteří mu podali zprávu o své činnosti. Pan president projevil obzvláštní zájem o letecké dopravnictví a propagaci letectví v nejširší veřejnosti a přislíbil odbornému podnikání Svazu čs. pilotů morální i hmotnou podporu. Současně dal svolení k založení a provedení « Národní soutěže rychlostní o cenu presidenta republiky » Svazem čs. pilotů. Pan president poznovu podává zářný příklad jakou pozornost našemu letectví věnuje. Doufejme, že panem presidentem při každé příležitosti projevovaný zájem o letectví bude příkazem všem ku podpoře našeho letectví, zejména pak činnosti našich odborných korporací.* »).

Les journaux rapportaient bien entendu tous les détails des visites présidentielles sur les aéroports ou aux expositions aéronautiques¹²²⁰, généralement en ces termes: « Monsieur le Président, qui peut être considéré avec fierté et joie par notre aviation comme son défenseur puissant et engagé, donna à nouveau devant le grand public et les cercles d'employés administratifs un bel exemple de l'intérêt qu'elle nécessite... Sa visite consacrée dès après son rétablissement comme l'une des premières à l'aviation parle d'elle-même. Nous nourrissons l'espoir que les personnes bien placées s'inspirent de ce bel et précieux intérêt et de la reconnaissance de l'importance de l'aviation et le suivent. »¹²²¹

À l'occasion de son décès en 1937, le journal *Letectví* lui consacra un article retraçant les diverses actions du Président en faveur de l'aviation. Le supplément français du journal « Le mois aéronautique tchécoslovaque » en donna un résumé qui se terminait ainsi : « L'influence du Président-libérateur sur le développement de l'aviation nationale fut énorme. Nous lui en savons gré et respectueusement reconnaissants nous nous inclinons devant le cercueil de notre grand bienfaiteur et protecteur, lui gardant une profonde gratitude pour son amour et sa persévérance au bien de l'État. Suivons ses idées et ses intentions et nous réussirons à maintenir une force aérienne digne de la grandeur de cette noble figure unanimement regrettée. »¹²²²

Masaryk devint au cours de l'entre-deux-guerres un personnage mythique. Il incarnait la synthèse entre un homme d'État à la fois patriote protecteur et cosmopolite visionnaire, un garant de valeurs traditionnelles (patrie, famille, ordre), mais aussi ouvert à la modernité (économie de marché, progrès technologique, prospérité pour tous). De nombreux travaux de recherche historique lui furent consacrés¹²²³.

¹²²⁰ Un rôle similaire fut joué par les présidents français toujours prêts à inaugurer les « Expositions de Locomotion aérienne » ou autres « Salons de l'Aviation ». Le bénéfice politico-médiatique fut sans nul doute réciproque.

¹²²¹ Cf. *Návštěva pana presidenta T. G. Masaryka na pražském letišti* In : *Letectví* 1921/6, p. 85 (« Pan president, jehož naše letectví může s hrdostí a radostí považovati za svého mocného horlivého zastánce, podal znovu krásný příklad široké naší veřejnosti i kruhům úředním o potřebném zájmu, který toto vyžaduje.... Jeho návštěva platící tentokrát jako jedna z prvních po jeho uzdravení – letectví – mluví velice jasně. Kojíme se nadějí, že na patričních místech vezmou si z tohoto krásného, cenného zájmu a uznání důležitosti letectví – příklad k následování. »).

¹²²² L 9/1937 (Le mois aéronautique tchécoslovaque, p. 459), *Le Président-libérateur, Grand bienfaiteur de notre aviation*.

¹²²³ Voir pour les travaux en Français ceux du spécialiste de Masaryk Alain Soubigou, Maître de conférences à l'Université Paris I-Sorbonne, membre du Centre d'histoire de l'Europe centrale contemporaine, notamment la récente monographie *Thomas Masaryk*, préface de Václav Havel, Paris, Fayard, 2002, 550 p., prix Maurice

2. Le Club d'aviation tchécoslovaque (*Aeroklub Republiky Československé, ARČs*¹²²⁴)



Illustration n°22 : Le logo du club

Le Club fut fondé le 24 septembre 1913 en tant que « Club d'aviation tchèque » (*Český aviatický klub*) à Prague¹²²⁵, mais dans des conditions matérielles très modestes et pratiquement inconnues du public¹²²⁶. Mal vu par les autorités austro-hongroises¹²²⁷, son activité déjà très discrète, fut interrompue par la guerre. Il put néanmoins reprendre rapidement vie dès le 7 novembre 1918 dans un appel de l'ingénieur C. Husník publié par le quotidien *Národní Listy* et s'insérer rapidement à la fois dans la vie sociale du pays et dans les

Baumont de l'Académie des Sciences morales et politiques (décembre 2002). Edition en tchèque (Prague, Paseka, 2004).

¹²²⁴ Attention à ne pas confondre cette abréviation avec celle de l'Automobile club tchécoslovaque – AKRČs. Le club avait changé plusieurs fois de nom : d'abord *Československý aviatický klub*, puis *Československý aeroklub*, il devint *Aeroklub Republiky Československé* pour se conformer aux standards internationaux de la Fédération Aéronautique Internationale.

¹²²⁵ Cette date correspond en fait à la première réunion informelle dont l'objet principal était de voir si un nombre de personnes suffisant était prêt à se regrouper en une nouvelle corporation aéronautique. La réunion ayant été un succès, un appel solennel reproduit dans la presse quotidienne fut lancé et le Club finalement officiellement créé lors de l'Assemblée constituante le 7 janvier 1914 dans l'hôtel *Zlatá Husa* à Prague. Cf. L 2/1933, *Dvacetiletí ARČs, Slavnostní proslov jednatele ARČs techn. rady Dr. E. Hofa na XX. výroční valné hromadě ARČs*.

¹²²⁶ L 5/1927 J. Alexander, *Spolkový život letecký*; L 10/1928 *Z vývoje a činnosti našich leteckých korporací*. L'article donne une liste des fondateurs pour la plupart de jeunes étudiants à la Polytechnique de Prague. D'autres noms et détails sont donnés in : L 2/1933, *Dvacetiletí ARČs... op. cit.*

¹²²⁷ L'Empire ne faisait pas confiance aux « éléments tchèques », d'où la quasi impossibilité de se former à l'aviation qui possédait déjà une aura d'arme de guerre redoutable. Les quelques rares Tchèques-soldats recrutés par l'aviation militaire furent des techniciens ou, au mieux, des pilotes d'essai.

organisations internationales. Il fut admis comme membre de la *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI) en 1921 « et, ce faisant, devient la première autorité pour l'aviation en Tchécoslovaquie, dirige tout le sport, attribue les licences de pilotage, consacre son attention à la littérature scientifique, soutient la science aéronautique etc. »¹²²⁸ Le Club put se prévaloir de l'accueil à Prague et de l'organisation du 19 au 26 septembre 1925 du Congrès international de la FAI. Ce genre de manifestation correspondait à cette époque à un grand honneur et à la reconnaissance publique non seulement du Club organisateur, mais de toute la jeune république sur le forum international¹²²⁹. Naturellement donc, l'ensemble des institutions étatiques, économiques et corporatistes concernées par l'aviation, y fut représenté par de nombreuses personnalités, dont plusieurs ministres (l'allocution d'ouverture fut donnée par le ministre des Travaux publics A. Srba) et les chefs des trois grandes entreprises aéronautiques nationales (AERO, AVIA et *Vojenská továrna na letadla*). Le programme du Congrès prévoyait la visite de ces usines pour les délégués¹²³⁰.

L'activité peut-être la plus prestigieuse du Club et en tout cas la plus médiatique, fut l'organisation des expositions aéronautiques internationales qui eurent lieu à Prague. En tout, le Club organisa dans l'entre-deux-guerres cinq expositions (ou « salons ») avec une pause de dix ans entre la 4^e et la 5^e du fait de la crise¹²³¹. La dimension « internationale » des expositions devait distinguer celles organisées par l'ARČs des autres expositions d'aviation, de plus en plus nombreuses, organisées en province par les autres clubs ou la MLL¹²³². Après les débuts plutôt tatillons, l'ARČs réussit avec sa 4^e exposition en 1927 un véritable coup de maître lorsqu'il réunit des exposants de dix pays en dehors de la Tchécoslovaquie : France, Angleterre, Belgique, Allemagne, Italie, Yougoslavie, Roumanie, Pologne, Suède et Danemark et était

¹²²⁸ L n° 1/1921 (« *Ke konci budiž připomenuto, že ČsAK byl tohoto roku [1922] přijat za členu FAI a tím jest první autoritou pro letectví v ČSR, řídí veškerý sport, propůjčuje licence pilotům, věnuje svou pozornost vědecké literatuře a podporuje vývoj letecké vědy atd.* »).

¹²²⁹ L 10/1925, *Po mezinárodní konferenci v Praze*.

¹²³⁰ Cf. le programme détaillé du congrès *ibid.*

¹²³¹ La première exposition « internationale » eut lieu du 23 octobre au 7 novembre 1920 (cf. L 1/1921); la seconde, appelée « Salon de l'Aéronautique de Prague », entre le 22 et le 30 octobre 1921; la 3^e du 31 mai au 9 juin 1924; la 4^e entre le 4 – 6 juin 1927 et, enfin la 5^e et dernière après 10 ans de pause en 1937 (cf. L 1/1938).

¹²³² L'article de R. Šťastný, *Naše letecké výstavy* (in : L 5/1927) donne un petit échantillon des autres dates, lieux et types d'organisateur au cours de la période 1918-1926.

considéré par la critique internationale comme le « meilleur salon aéronautique en Europe centrale, en qualité juste derrière celui de Paris »¹²³³.

Le club rencontrait, surtout à ses débuts, des difficultés financières comme le prouvent des appels fréquents à une plus grande générosité¹²³⁴. Dans ces appels, le club s'abritait régulièrement derrière le terme générique de « l'aviation tchécoslovaque » afin d'apparaître auprès du lectorat comme le représentant principal de l'aviation nationale. Afin de s'implanter durablement dans la société civile, le Club eut, selon notre analyse, une double contrainte à surmonter. D'un côté, il devait mobiliser l'opinion publique en faveur de l'aviation en général. Malgré le langage poétique et les envolées lyriques des discours officiels prônant les avancées de l'aviation, discours que l'on pouvait entendre fréquemment dès la fondation de la république, ce combat du Club ne semblait pas avoir été véritablement gagné, si nous nous basons sur les dires mêmes de l'organe du Club *Letectví*, qu'à la fin des années 1930. On put ainsi lire dans l'éditorial du numéro de janvier 1938 : « Merci beaucoup pour l'intérêt que toute la société, à commencer par le chef de l'État et à finir par le citoyen le plus ordinaire, apporte à nos ailes nationales [sic.]. Nous avons enfin obtenu que l'unité insécable de l'aviation et de la république soit comprise. Ce que nous appelions de nos vœux depuis la révolution [de 1918] s'accomplit enfin. »¹²³⁵ De l'autre côté, le Club devait se frayer sa place dans le paysage national de l'aviation naissante. Pour ce faire, il possédait le grand avantage de l'antériorité historique, ayant été créé, comme nous l'avons vu dès avant la Grande Guerre. Le Club réussit à le confirmer par la fondation de la première revue tchécoslovaque thématique dédiée à l'aviation dès 1920, puis par la reconnaissance internationale par la FAI en 1922. Dès lors, le paysage de l'aviation sportive officielle lui était définitivement acquis. Il devait en revanche lutter à partir de 1922 et la création du Fonds pour l'aviation de Masaryk

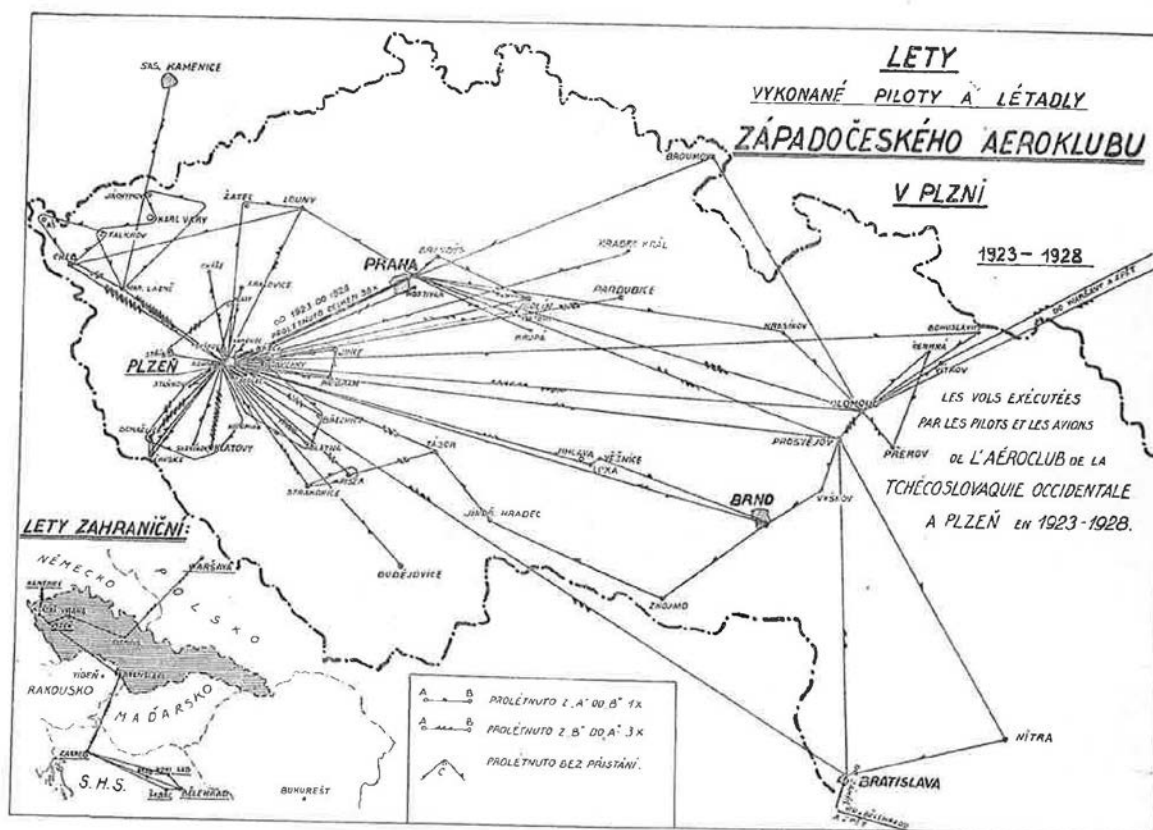
¹²³³ Cf. L 2/1928, XV. výroční valná hromada ARČs.

¹²³⁴ L 7-8/1922, *Masarykův letecký fond*; L 9-10/1922, *Klubovní zprávy: První čestná vlajka Čs. Aeroklubu věnována Svazu čs. pilotů*, mais aussi L 2/1935, XXII. valná hromada ARČs où on apprend que le bilan du Club pour l'année 1934 se termina dans le rouge de 63 073 Kč : On appela lors de cette Assemblée générale à nouveau les « organismes compétents » à assurer « durablement l'existence financière et la réalisation des devoirs importants » du club.

¹²³⁵ L 1/1938, éditorial de A. R. Hartman, p. 1 (« „Bolšoje spasíbo“ za zájem, který dnes celá naše veřejnost, počínaje hlavou státu a konče nejskromějším občanem, má o národní křídla. Konečně jsme se dopracovali toho, že se pochopila nedílná jednota letectví a republiky. Po čem jsme volali od převratu, zdá se, že se dnes naplňuje. »).

(dont il était pourtant « initiateur »¹²³⁶), transformé en Ligue de l'aviation (MLL) pour ne pas perdre le lien avec la base populaire et être poussé à devenir un petit cercle élitiste de passionnés sportifs de l'aviation.

Illustration n°23 : Un exemple de l'activité d'un grand club aéronautique – « Les vols exécutés par les pilotes et les avions de l'Aéroclub de la Tchécoslovaquie occidentale à Plzeň en 1923-1928 ».



Source : *Letectví* n° 2/1929 p. 39

Une certaine lutte de positionnement se jouait principalement entre trois groupements nationaux – le Club, la MLL et l'Union des aviateurs tchécoslovaques – auxquels on doit ajouter les tendances centripètes liées à la création des clubs d'aviation régionaux. Cette tendance fut canalisée en deux temps. Premièrement par la transformation en 1922 de la revue *Letectví* en l'organe officiel de plusieurs clubs régionaux dont le puissant Aéroclub occidental (*Západočeský aviatický klub* à Plzeň ; 372 membres en 1937, cf. l'illustration ci-dessus) et le

¹²³⁶ Cf. L 5/1927 J. Alexander, *Spolkový život letecký* (« Z podnětu Aeroklubu RČS rozšířil M. L. F. svoje působení na velkorysou činnost propagační a položil v roce 1926 základy k všénárodní, lidové organizaci letecko-propagační, nazvané Masarykova Letecká Liga. »).

populaire Aéroclub morave (*Moravský aeroklub* à Brno ; 706 membres en 1937). La particularité tchécoslovaque consistait en l'existence du club germanophone « *Verband der deutschen Flieger* » qui possédait également un magazine : « *Flugwesen* ». Deuxièmement par la création, en 1928, de la fédération de « l'Aéroclub de la RČs et des clubs affiliés ». Il s'agissait d'une fédération de clubs aéronautiques tchécoslovaques dont les buts principaux étaient le renforcement de la position de l'ARČs à la FAI à Paris, la simplification des démarches administratives et, enfin, « donner une expression convenable aux actions communes »¹²³⁷. La fédération regroupa dès le début les plus importants clubs tchécoslovaques ce qui témoigne d'une harmonie inter-clubs bien supérieure à celle des clubs automobiles. Le plus grand « concurrent » cependant fut la MLL comme nous allons le voir dans le paragraphe suivant qui lui est dédié. La période des tensions internes et des développements de nouvelles organisations dura une bonne dizaine d'années. La crise économique doublée de la crise politique internationale des années 1930 contribua cependant, comme dans beaucoup d'autres domaines de la vie socio-économique, à la stabilisation de la scène aéronautique tchécoslovaque de sorte qu'en 1938 les rôles semblaient en effet avoir été définitivement répartis et fixés : « Toutes les trois corporations ont aujourd'hui des devoirs précisément définis. Chacune travaille dans son propre secteur d'activités. La MLL atteint tous les citoyens et suscite l'intérêt des plus jeunes grâce à son organisation largement ramifiée. Elle réveille le feu de la passion dans la jeune génération et l'amène en donnant des connaissances pratiques sur le chemin de l'aviation. La jeune génération ainsi formée par le modelage et les planeurs est ensuite reprise par les clubs d'aviation auxquels on a confié aujourd'hui l'éducation paramilitaire nationale (*brannost národa*) et qui se regroupent autour de l'Aéroclub RČs central. La Ligue des aviateurs RČS regroupe quant à elle le personnel aéronautique en activité et sa signification penche de plus en plus vers les questions des pilotes professionnels. Elle est en même temps le garant vivant de la tradition aéronautique. »¹²³⁸

Le traité de Munich avait entraîné un remodelage du paysage des corporations. En effet, l'État fonda à l'initiative du Ministère des Travaux publics, une nouvelle corporation-

¹²³⁷ Cf. L 2/1929, XVI. *výroční valná hromada ARČs konaná dne 28. ledna 1929.*

¹²³⁸ Ibid. p. 2 (« *Všechny tyto tři korporace mají dnes úlohy přesně rozděleny. Každá pracuje ve vlastním úseku činnosti. Masarykova letecká liga vniká široce rozvětvenou organizací ke všem občanům a podchycuje zájem těch nejmladších. Ona budí oheň nadšení v našem dorostu a uvádí jej prakticky na leteckou cestu. Modelářstvím a plachtařstvím vychovaný dorost přejímají potom aerokluby, jimž je dnes svěřena výchova národní letecké brannosti a které se kupí kolem ústředního Aeroklubu RČS. Svaz letců RČS pak srdružuje vlastní výkonný letecký personál a jeho význam se překlouňuje stále více a více k stavovským otázkám profesionálních letců.* »)

cadre appelée *Národní letecký svaz* N.L.S. (Union aéronautique nationale) composée de quatre branches : les aéroclubs, les groupements de la MLL, l'union des pilotes et l'union des ingénieurs aéronautiques. Il s'agissait de renforcer dans cette nouvelle organisation les besoins en matière de défense nationale ce qui se reflétait dans la composition de son Conseil d'administration où étaient représentés les délégués des différentes branches aux côtés des membres des Ministères des Travaux publics et de la Défense et des militaires¹²³⁹.

3. La Ligue d'aviation de Masaryk (*Masarykova letecká liga, MLL*)



Illustration n°24 : Le logo du club

Source : *Letectví a naše budoucnost, op. cit.*

La MLL fut fondée en 1922 sous la forme d'un fonds : Fonds de l'aviation de Masaryk (*Masarykův letecký fond*) doté du nom et de 100 000 Kč de deniers personnels du Président de la république tchécoslovaque. Son vaste programme englobait : « le soutien de tout ce qui concerne la propagation de l'aviation tchécoslovaque ... tel que : « L'organisation d'exposés scientifiques, de conseils, de réunions, de rencontres aériennes (meetings), d'expositions etc., l'organisation d'activités scientifiques, l'édition de la littérature scientifique, la fondation d'écoles d'aviation, le développement technique d'avions et de moteurs, la construction de lignes aériennes nationales, la construction de modèles d'avions et de planeurs, la participation de pilotes et d'appareils tchécoslovaques dans des compétitions et des expositions internationales, le lancement de concours publics, la création de bibliothèques et de salles de lecture scientifiques, l'acquisition d'appareillages pour les activités scientifiques, les voyages d'études à l'étranger, etc. »¹²⁴⁰ La liste était longue sans pour autant être

¹²³⁹ In : *Naše křídla. Silné letectví ...*, op. cit., p. 366.

¹²⁴⁰ L 7-8/1922, *Masarykův letecký fond*; (« pořádání odborných přednášek, porad, schůzí, letecké meetingy, závody, výstavy a pod., vědeckou odbornou činnost, vydávání odbor. literatury, zakládání leteckých škol,

exhaustive ! Et pourtant, à la lecture on n'échappe pas à l'impression que ses auteurs tentèrent de rassembler en quelques lignes effectivement tout ce qui pouvait avoir trait de près ou de loin à la promotion de l'aviation comme pour d'emblée en monopoliser le champ. Le Fonds dont l'initiative revint à l'ARČs ambitionnait sans doute cette vocation. Son premier Conseil d'administration fut constitué de personnalités de renom dont de nombreux militaires à commencer par le président du conseil, le général de l'État-major, K. Voženflek et son adjoint le président de la police, R. Bienert. Au moment de la répartition des sièges, le Club d'aviation tchécoslovaque, pourtant à l'initiative du Fonds, fut presque « oublié » et ne dut la place au Conseil d'administration en tant que membre de droit qu'à la proposition dans ce sens du rédacteur V. Heinz¹²⁴¹. Ce fut peut-être pour cette raison que, dans son discours, le président du club A. Husník rappela clairement le rôle clé joué par l'ARČs dans l'initiative et la création du Fonds et transmit dans un véritable rituel de passation le contrôle de son destin au Conseil nouvellement élu. Il y rappela notamment que le choix du nom, du protectorat présidentiel et des personnalités mobilisées avait reposé sur la nécessité de doter la nouvelle institution de suffisamment de prestige pour qu'elle soit capable de mener à bien le vaste programme pour lequel elle fut créée. En plus d'une place au Conseil d'administration, l'ARČs obtint aussi que son magazine porte-parole *Letectví*¹²⁴² soit désigné comme l'organe officiel du Fonds et que son siège social soit fixé au siège du club.

Les premières années du Fonds furent difficiles. Bien qu'adossé à la légitimité présidentielle et l'engagement en tant que « membre fondateur » de plusieurs ministères¹²⁴³, il eut du mal à mobiliser du public. Ce fut sans doute pour cette raison et afin de lui procurer un souffle nouveau qu'il fut transformé en 1926 en la *Ligue d'aviation de Masaryk* (MLL). Le

technický vývoj domácích letadel a letadlových motorů, budování národních vzduchoplaveckých tratí, stavbu modelů letadel a kluzáků, účast čs. letců a letadel na zahraničních soutěžích, závodech a výstavách, vypisování veř. odb. soutěží, založení odborné knihovny a čítárny, opatřování přístrojů pro odbornou činnost, studie čs. odborníků v cizině a pod. »).

¹²⁴¹ Ibid.

¹²⁴² La Ligue se dota cependant rapidement (en 1925) de son propre magazine mensuel *Letec* (Aviateur) qui était doublé en 1931 par *Mladý letec* (Jeune aviateur) destiné à la jeunesse bien que *Letec* soit déjà déficitaire. L'introduction au *Letec* n° 1/1932 proposait d'ailleurs le regroupement, respectivement la dissolution des deux publications (*Letec* et *Mladý letec*) au profit du magazine de l'ARČs *Letectví*, encore bénéficiaire. Les deux disparurent finalement à la fin de l'année 1938 alors que *Letectví* continua sa vie jusqu'en 1952.

¹²⁴³ Il s'agit du Ministère de la Défense, des Travaux publics, des Affaires étrangères et des PTT. Cf. L 3/1924, *Masarykův letecký fond, I. Výroční valná hromada*.

but de la Ligue était identique à celui du Fonds, à savoir la popularisation de l'aviation. La démarche en revanche fut différente. Plus d'appels aux dons ou au soutien financier de grandes sociétés, on s'adressait directement à la masse du (jeune) public, afin de le mobiliser physiquement en proposant une formation pratique, ludique et sportive à l'aviation. La Ligue prit alors un envol spectaculaire si on regarde le nombre d'adhérents. Ils étaient 25 en 1924 lors de la première Assemblée générale (surtout des institutions)¹²⁴⁴, 8 000 au début de 1926, mais dépassèrent les 50 000 dix ans plus tard¹²⁴⁵. Il s'agissait alors de loin de la plus grande organisation dans le domaine de l'aviation, car regroupant environ quatorze fois plus d'adhérents que les clubs d'aviation réunis¹²⁴⁶. Des antennes de la Ligue furent créés partout sur le territoire tchécoslovaque (312 groupes existaient en 1934) et une brochure promotionnelle fut éditée (cf. *supra*). Le magazine de la Ligue rendait régulièrement compte des activités des différentes antennes (*župy* et *místní skupiny*), les mettant en compétition en ce qui concernait la richesse des activités, les exploits sportifs, mais aussi le nombre d'adhérents. Soulignons dans ce contexte la particularité qu'un nombre élevé de membres se réclamait du métier de postiers (employés et leurs descendants) au point que la section des « Postes » (*poštovní župa* ; section thématique à la différence des sections géographiques habituelles) arrivait en 1937 quantitativement en seconde place derrière celle de la capitale Prague¹²⁴⁷ !

Celui qui résuma très bien l'action et le rôle de la Ligue fut le second président de la république tchécoslovaque Eduard Beneš lorsqu'il accueillit le 7 mars 1936 la députation des membres de la Ligue en ces termes à l'occasion du 10^e anniversaire de son existence : « Je

¹²⁴⁴ Ibid.

¹²⁴⁵ Le chiffre se rapportant à l'année 1937 fut publié par le magazine *Letec* du mars 1938. En fait, il y eut au cours de l'année 1926/1927 une vague massive d'adhésions portant le nombre de membres à plus de 90 000 (cf. L. 1/1927, *Čsl. letectví v roce 1926* « *Koncem r. 1926 čítala MLL 91 216 členů, 226 míst. skupin a 3 župy...*), mais après cet engouement la Ligue connut une crise de vocations de sorte que ses effectifs ne furent stabilisés qu'à la fin des années 1930 autour des 50 000 membres.

¹²⁴⁶ Selon les statistiques du MTP il y aurait eu en 1935 3 028 membres des huit clubs d'aviation tchécoslovaques (dont le club germanophone *Verband Deutscher Flieger*) alors qu'au même moment il y avait 25 000 membres adultes et 16 500 membres juniors à la MLL. Cf. *Letecké zprávy MVP* n° 12/1935 *Přehled činnosti čsl. leteckých korporací v roce 1934*, pp. 43-50.

¹²⁴⁷ Ils étaient en mars 1938 environ 7 000 de la section des « Postes ». Ce fut le président de la direction des Postes à Prague, JuDr. J. Lechner qui patronnait les Assemblées générales de la section et garantissait par son nom le fonds spécifique dont la section disposait. On peut en conclure que la section des « Postes » était parmi les mieux pourvues financièrement. Cf. *Letec* 1938/3 p. 47

connais votre programme de travail. Il a deux volets : l'éducation pratique et morale de tous les membres et la propagation du sport aérien par un large effort de vulgarisation... »¹²⁴⁸

La MLL et la promotion de l'aviation

À sa façon la MLL s'était fixé l'objectif de soutenir par tous les moyens le développement de l'aviation. Cet objectif devint plus pressant encore dans le climat tendu des années 1930. Il s'agissait alors en Tchécoslovaquie, comme par ailleurs en France, d'inculquer à la Nation un « esprit d'aviateur »¹²⁴⁹. Après avoir trop négligé de former des masses de jeunes gens à la technologie moderne, incarnée par l'aviation, mais aussi par le véhicule à moteur, le pressentiment d'un nouveau conflit armé en Europe poussait alors les responsables militaires à faire déborder le bassin relativement étroit de recrues. Car en effet, les experts militaires craignaient à juste titre d'être pris de court par les événements de façon analogue à la Grande Guerre¹²⁵⁰. Les organismes comme la MLL étaient en quelque sorte chargés d'anticiper le besoin, de préparer les futurs potentiels hommes-soldats en inculquant d'une part ce fameux « esprit d'aviateur » à la jeunesse et en la formant, d'autre part, au maniement concret des engins volants. C'est également dans cette optique que l'on peut placer le programme des « 1 000 nouveaux pilotes ».

La Ligue regorgeait d'activités et de dynamisme grâce à son implantation territoriale très dense. À titre d'exemple, elle avait organisé en 1934 vingt-huit journées d'aviation dans différentes villes du pays, des cours d'aviation pour devenir pilote d'un avion à moteur ou d'un planeur, de nombreuses compétitions de planeurs et de modelage tout en envoyant une délégation officielle à la grande manifestation de la Journée d'aviation nationale¹²⁵¹.

¹²⁴⁸ L 3/1936, *President republiky Dr. E. Beneš o letectví* (« *Váš pracovní program znám. Má dvě části: praktickou a mravní výchovu všech členů a propagaci leteckého sportu širší lidovýchovou prací....* »)

¹²⁴⁹ Cf. la note infrapaginale *supra* sur « l'esprit aviateur » inculqué en France par le Comité français de Propagande aéronautique. Afin de promouvoir l'aviation et augmenter le parc aéronautique national privé l'État français avait établi en 1930 le principe de subside pour tout achat d'avion par des particuliers. Cette mesure (financement public à hauteur de 40% du prix d'achat d'un avion neuf) fit des jaloux en ČSR !

¹²⁵⁰ On connaît le paradoxe implacable de la logique de « l'économie humaine de guerre » qui veut que les belligérants soient confrontés au début d'un conflit massif au manque énorme de spécialistes capables de conduire, de piloter ou tout simplement d'utiliser toutes sortes d'engins militaires, mais qu'à la fin, leur surplus cause un traumatisme tout aussi énorme, car l'économie de paix est incapable de les occuper dans le métier auquel la guerre les avait formés.

¹²⁵¹ *Letecké zprávy MVP n° 12/1935 Přehled činnosti čsl. leteckých korporací v roce 1934* (MLL, p. 48).

Nous devons également citer un grand ouvrage initié de longue date par la Ligue, mais publié seulement au printemps 1939, soit au moment même où les troupes allemandes envahissaient le pays. Cet ouvrage destiné au grand public dont l'unique objectif était d'informer, de sensibiliser et de faire de la promotion de l'aviation nationale, portait le titre évocateur : « Nos ailes. Une aviation puissante – notre avenir. »¹²⁵² Il s'ajoutait à la longue liste d'ouvrages et d'articles éditée par la Ligue, mais ressortait du lot par sa vision généraliste et synthétique de la problématique de l'aviation.

V. Le transport aérien postal

Le développement de l'aviation en Tchécoslovaquie, est lié conjointement à la navigation aérienne militaire et civile. À côté de l'Armée, la Poste fut également, l'un des premiers usagers du nouveau mode de transport. Elle lui fournit dès le début une base économique parfois modeste, mais régulière et réelle¹²⁵³, associant une preuve matérielle et économique à la justification « idéologique » ou du moins politique de l'usage de l'avion. Ce faisant, elle contribua de façon essentielle au développement des réseaux d'aviation à l'échelle nationale et internationale. Son transport concerna toutes les (deux) compagnies d'aviation tchécoslovaques.

Le Ministère des Postes et Télécommunication (MPTT) fut formé dès 1918 aux côtés d'un Ministère des Chemins de fer à la place d'un Ministère des Transports, prévu initialement par les penseurs du premier programme politique et économique national¹²⁵⁴. Le transport aérien devait à l'origine faire également partie du Ministère des Transports et ne fut attribué au Ministère des Travaux publics (MTP) que « par défaut ».

¹²⁵² *Naše křídla. Silné letectví ...*, *op. cit.* L'ouvrage compte en plus une trentaine de pages d'illustrations en noir et blanc.

¹²⁵³ Selon l'estimation d'Allaz Camille, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du 18e siècle à nos jours*. Paris, Institut du transport aérien, 1998, 715 p., p. 74; cité par L. Laborie dans sa communication à Rotterdam (*op. cit.*), au minimum la moitié des revenus commerciaux des compagnies aériennes serait due à l'aéropostale.

¹²⁵⁴ Voir: František Hodáč, *O náš hospod. program*, In : *Obzor národohospodářský*, Ročník XXIII, 1926; p. 1-43.

Le MPTT avait une longue tradition d'existence, et possédait, de part sa nature, une riche expérience des divers modes de transports. Il s'était lancé dans les dernières années de l'avant-Grande Guerre dans le transport routier motorisé ouvrant en 1908 la première ligne de bus sur le territoire tchécoslovaque (Pardubice-Bohdaneč). Il reprit ce rôle de pionnier dans le domaine du transport public motorisé après la guerre en multipliant les ouvertures des lignes de bus comme nous l'avons constaté dans le chapitre consacré au motorisme.

La Poste envisagea de recourir au transport aérien dès les origines de ce mode de transport. Pour être plus précis, il faut dire que la Poste s'opposa, dans un premier temps, aux deux propositions de création de la poste aérienne en Tchécoslovaquie arguant du fait que celles-ci émanaient d'autres corps publics ou privés et qu'elle possédait un monopole de courrier inscrit dans les paragraphes 7 et 9 de la loi postale de 1873¹²⁵⁵. La première proposition émanait de R. Holeka qui était en charge de l'organisation de l'aviation militaire du pays. Holeka proposait au gouvernement le développement de l'aéropostale, y voyant plusieurs avantages : rentabiliser l'usage des avions militaires ; contribuer à la formation initiale et continue des pilotes militaires ; procurer au pays un avantage compétitif en Europe en créant un réseau postal national, puis international ; améliorer l'image de l'aviation militaire dans l'opinion publique, confrontée dans l'immédiat après-guerre à une grande pénurie matérielle (l'aviation passait alors pour une grande « gaspilleuse » sans aucun intérêt militaire réel). Holeka avait dessiné sept lignes aériennes nationales et quatre raccordements internationaux aux pays voisins. Sa proposition fut dans un premier temps validée par le gouvernement le 20 janvier 1920 sur la recommandation du ministre de la Défense Klofáč, avant d'être remise en question après l'apparition d'un second projet, plus ambitieux, mais aussi plus complexe techniquement. En effet, ce second projet formulé par l'ingénieur Kurz, envisageait la mise en service d'équipements nouveaux, conçus sur le modèle cheminot spécifiquement pour l'usage postal, à savoir des points de collecte, de tri et de distribution « en vol ». Ce système aurait certes permis une plus grande vitesse de transport, mais il alourdisait considérablement les délais de sa mise en place. Acculé à l'obligation de trancher entre les deux solutions face à un problème qui, en réalité, ne se posait pas réellement ou, du moins, de façon prioritaire, le gouvernement décida de convoquer une commission d'enquête qui, devant les protestations du Ministère des Postes et télécommunications, enterra définitivement les deux projets¹²⁵⁶.

¹²⁵⁵ Cf. *Naše křídla. Silné letectví... op. cit.*, p. 61.

¹²⁵⁶ Ibid.

Ensuite, les usages postaux de l'aviation tardèrent logiquement à se développer en raison d'autres facteurs, de la nouveauté (pour la Poste) de ce mode de transport, de ses coûts, de son irrégularité (vols saisonniers et dépendant des conditions météorologiques) et du nombre limité des destinations. Il n'est pas moins vrai que l'aviation rencontrait la plupart de ces difficultés de façon générale et qu'elle ne pouvait les surmonter dans les premières années de son existence que grâce à une politique volontariste des États qui investirent sans hésiter dans les infrastructures, la conception des avions et des subventions conséquentes aux compagnies aériennes¹²⁵⁷. Les critiques se firent pourtant entendre dès 1921 quant aux lacunes dans la démarche en faveur de la promotion du transport aérien postal de l'État en général et du MPTT en particulier. Dans la troisième partie de l'article : *Evropské vzdušné tratě* (Lignes aériennes européennes) l'auteur traita de la ligne Paris-Strasbourg-Prague-Varsovie exploitée par la *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation aérienne* en dénonçant le faible – à ses yeux – bilan de la première année de l'exploitation (la compagnie transporta en 1920 environ 435 passagers payants et 1000 kg de poste). Il expliqua alors quelles étaient à son avis les raisons de la sous-utilisation de ce mode de transport pour le courrier : « ... des tarifs exagérés (l'époque n'est pas très loin où on devait payer pour une simple lettre pour Strasbourg 14 Kč, pour Paris 24 Kč et pour Londres 28 Kč de surtaxe aéropostale. Le prix d'aujourd'hui [novembre 1921] n'est pas plus convenable si on le compare avec les tarifs allemands ... pour 20 Pfennig de taxe aéropostale jusqu'à 20g, la lettre peut voyager par exemple de Dortmund à Gdansk ... La publicité est également insuffisante, les quelques affiches ne peuvent attirer au transport aérien assez de courrier et de voyageurs pour le rendre prospère... »¹²⁵⁸ Au niveau des tarifs, le problème était complexe, car il était dans l'intérêt des compagnies de trouver un prix suffisamment attractif pour gagner des clients. Comme le montre L. Laborie, il était courant que les compagnies et les administrations postales se renvoyaient la balle quant à la responsabilité pour les tarifs élevés de l'acheminement par l'aéropostale¹²⁵⁹. Le fond du problème se situait davantage dans le peu de temps de pratique de ce « commerce » et dans l'incertitude des frais à assumer. Comme le montre l'auteur de

¹²⁵⁷ Là encore, la ČSR ne fait pas figure d'exception dans le paysage international. Cf. l'art. de P. Ewer *op. cit.* p. 76 : « *Civil aviation in Britain after 1919 had failed to develop in the absence of government subsidies.* »

¹²⁵⁸ In : L 11/1921 p. 189 (« ... *nadměrně vysoké sazby (není daleká doba, kdy jsme za obyčejný dopis do Štrasburku platili 14 Kč, do Paříže 24 Kč a Londýna 28 Kč příplatků leteckých)*. *Nynější cena též neodpovídá, srovnejme ji se sazbami německými ... 20 pfeniků do 20 gramů, dopis může jíti třeba z Dortmundu do Gdanska za 20 pfeniků příplatku. Nedostatečnou reklamou, těch několik skromných plakátů nezíská letecké dopravě tolik dopisů a cestujících, aby mohla prosperovati... »)*

¹²⁵⁹ L. Laborie, *op. cit.*

l'article précité, les tarifs baissèrent rapidement et l'augmentation de la demande suivit¹²⁶⁰. Les débuts des services de l'aéropostale subirent en effet les maladies d'enfance tout à fait classiques d'un système technique. Il était donc autant du ressort des compagnies que de celui des États d'apporter de l'aide matérielle afin de surmonter rapidement la phase la plus critique. Le développement rapide de l'aviation apporta un démenti partiel à toutes ces inquiétudes.

Le tableau suivant permet d'apprécier la part du transport postal pour une ligne internationale (Vienne-Prague-Dresde-Berlin) exploitée en coopération par trois compagnies aériennes : la *Deutsche Luft Hansa A.G.*, la *Österreichische Luftverkehrs A.G.* et la tchécoslovaque *ČLSS* au cours de la première année de trafic (1927) à l'aéroport de Prague-Kbely¹²⁶¹. Kbely était le principal aéroport tchécoslovaque et chronologiquement le premier pragois avant la construction du second aéroport à Prague-Ruzyně en 1937 (l'aéroport international actuel) et la ligne précitée, l'une des plus actives durant l'entre-deux-guerres.

¹²⁶⁰ Voir p. e. l'article In : L 5/1933, *Používejte letecké dopravy pošty listovní* (Utilisez les services de l'aéropostale) qui énumère de façon détaillée les gains en temps et les modes de collectes et de distribution du courrier qui empruntait les services de la CIDNA (« Flèche d'Orient ») entre Paris-Prague-Bucuresti et Istanbul. Le surcoût en 1933 était devenu par rapport au début des années 1920 tout à fait raisonnable, car une lettre à destination du premier groupe de pays européens dont la France (Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne) coûtait seulement une couronne en supplément. De même une publicité détaillée pour l'aéropostale se répandit. On pouvait y lire notamment l'économie du temps et les tarifs...

¹²⁶¹ Cette ligne représentait en 1927 à peu près un poids équivalent de celui transporté par la CIDNA qui exploitait la ligne Strassbourg-Prague-Vienne avec l'embranchement sur Varsovie. Plus jeune, la ligne Berlin-Prague-Vienne fut néanmoins plus dynamique...

Tableau n°39 : Statistiques globales de l'année 1927 de la ligne Vienne-Prague-Dresde-Berlin

Ligne	Nombre de vols	Courrier (en kg)		Marchandises (en kg)		Personnes	
		Pour Prague	Transit	Pour Prague	Transit	Pour Prague	Transit
Prague-Dresde	223	60.5	668.0	6 378.0	15 912.5	285	988+1 chien
Prague-Vienne	230	11.9	673.5	4 024.9	15 089.2	285	967+3 chiens
Vienne-Prague	225	21.3	834.9	5 435.1	18 334.2	360	1 106+1 chien
Dresde-Prague	229	286.8	598.4	5 448.0	14 147.3	400	885
Toute la ligne	907	380.5	2 774.9	21 286.1	63 483.3	1 330	3 946+5 chiens
Total	907	3 115.4 kg		84 769.4 kg		5 276 pers. + 5 chiens	

Source : *Deset let...*, *op. cit.*, p. 603.

La proportion du transport postal paraît être minime en poids. Elle représente seulement 0,3% du poids de marchandises à destination de Prague et moins de 4% si l'on y ajoute le transit. Ces chiffres signifient par ailleurs que l'usage de l'aviation pour les échanges postaux fut bien plus intensif entre Berlin (Dresde) et Vienne qu'entre Prague et ces villes. Ce chiffre très bas ne nous renseigne cependant pas sur la nature des marchandises, ni celle du courrier et on ne peut que supposer qu'il s'agissait de lettres de la plus grande urgence, de la presse quotidienne et d'objets de la plus haute valeur justifiant le surcoût¹²⁶² et que, par conséquent, le transport aérien représentait, malgré son faible volume, une nette amélioration des échanges à forte valeur ajoutée à longue distance.

Cette supposition est confirmée par les chiffres de l'utilisation du service aéropostal de la compagnie nationale ČSA qui se limitait au transport intérieur. Entre 1924 et 1927 le poids des marchandises et celui du courrier était en constante augmentation, mais les proportions changeaient. Ainsi, le courrier représentait 11,6% des marchandises en 1924, mais seulement 4,4% en 1927. Le poids du courrier « national » atteignait 813,8 kg en 1927 pour les lignes

¹²⁶² Comme par exemple une livraison d'huîtres pour le magasin de délicatesses « Lipert » (cf. Dudáček, *op. cit.* p. 42), du café fraîchement torréfié du Café Kulík de Prague à ses filiales à Brno et Bratislava où on le vend « en détail » le jour même. Dans le magazine, on voit Café Kulík sur des photos à plusieurs reprises, à chaque fois lors du transbordement de sacs de café d'une voiture ou d'un camion vers l'aéroplane (In: L 9/1932 et 12/1933) ou encore l'envoi de la charcuterie slovaque dans la capitale nationale (L 12/1933, *Deset let provozu ČSA*).

Prague-Brno-Bratislava-Košice et Prague-Mar. Lázně¹²⁶³. Cette dernière ligne, mise en place à l'intention des clients du thermalisme était sans aucun doute pionnière à plusieurs égards dont celui du transport postal. Elle acheminait rapidement et sûrement durant les trois mois environ de la saison climatique toute la correspondance et la presse quotidienne à cette clientèle fortunée, d'hommes d'affaires et de politiques, créant ainsi un cercle vertueux au profit réciproque de la ville thermale et de ses clients.

On peut se rendre compte de la différence entre le transport national et international à partir du tableau statistique et du graphe suivants :

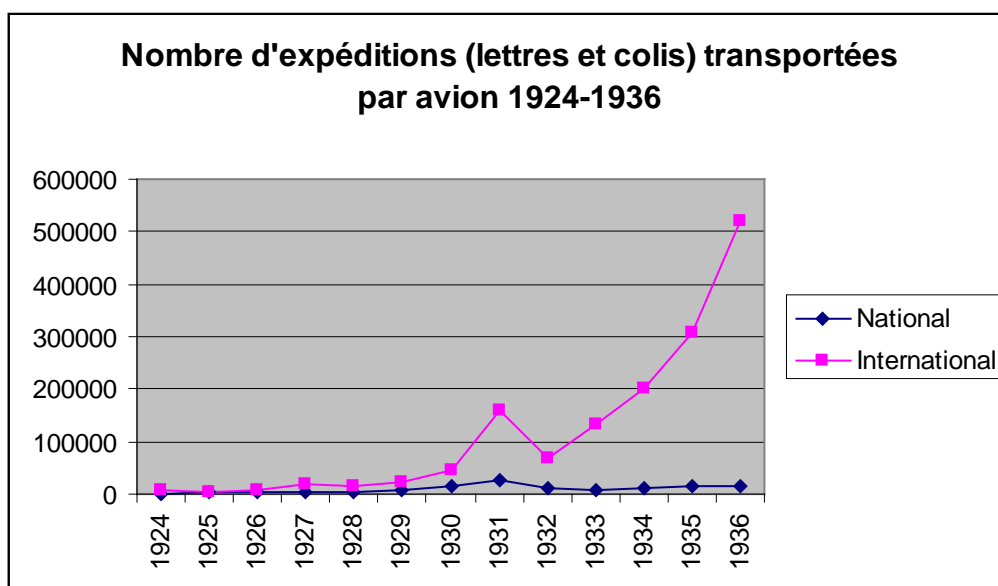
¹²⁶³ Calcul à partir des chiffres publiés In : *Deset let ...*, *op. cit.*, p. 603. Ces chiffres ne correspondent pas aux statistiques officielles publiées par l'annuaire *Statistická příručka/ročenka RČS* (cf. le tableau et les graphiques).

Tableau n°40 : Transport postal aérien 1924-1936

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Transport intérieur: en kilomètres	202 250	234 278	181 882	380 586	385 054	530 901	523 380	516 397	500 488	496 749	446 972	522 342	640 324
Nombre d'expéditions (lettres et colis)	500	2 647	2 457	4 927	4 370	9 350	14 539	24 802	10 816	8 547	11 225	15 159	16 637
Le poids en kg	84	282	591	631	601	1 042	1 055	1 371	831	348	444	610	613
Transport international: en km de survol du territoire ČSR	?	358 840	336 880	978 102	1 203 292	1 629 570	1 423 989	1 424 586	1 064 624	1 231 610	1 230 485	1 370 433	1 910 894
Nombre d'expéditions (lettres et colis)	6 411	5 053	5 937	19 112	17 039	24 252	43 699	158 647	69 439	131 868	199 696	306 522	521 179
Le poids en kg d'expéditions envoyées	389	182	283	683	1 840	3 087	4 326	6 397	2 828	3 542	6 302	10 728	16 407
Nombre d'expéditions reçues (lettres et colis)	7 411	2 391	5 787	16 349	22 573	29 538	45 869	64 892	50 594	62 986	121 643	217 553	381 786
Le poids en kg d'expéditions reçues	198	52	145	679	3 570	4 297	6 005	5 885	2 846	2 154	4 370	4 692	8 596

Source: Stat. Příručka/ročenka RČS 1921-1938

Graphique n°16 : Nombre d'expéditions (lettre et colis) transportées par avion 1924-1936



L'écart qui sépare le transport national et international des postes se creusa à partir de la Grande crise économique. Nous proposons l'interprétation suivante de ces chiffres : L'aviation était globalement en passe de devenir un mode de transport courant sur de moyennes et longues distances et cela malgré un surcoût (taxe aéropostale) pour les usagers. Cette tendance fut stoppée brutalement par la crise économique. Cet arrêt ne fut que de courte durée pour des échanges internationaux, qui reprirent vigoureusement après une année et demie de creux. Un argument supplémentaire pour la reprise pourrait être cherché dans la différence de tarification entre, dans notre exemple, l'Allemagne, l'Autriche et la ČSR. Les tarifs allemands notamment étaient réputés pour être très compétitifs.

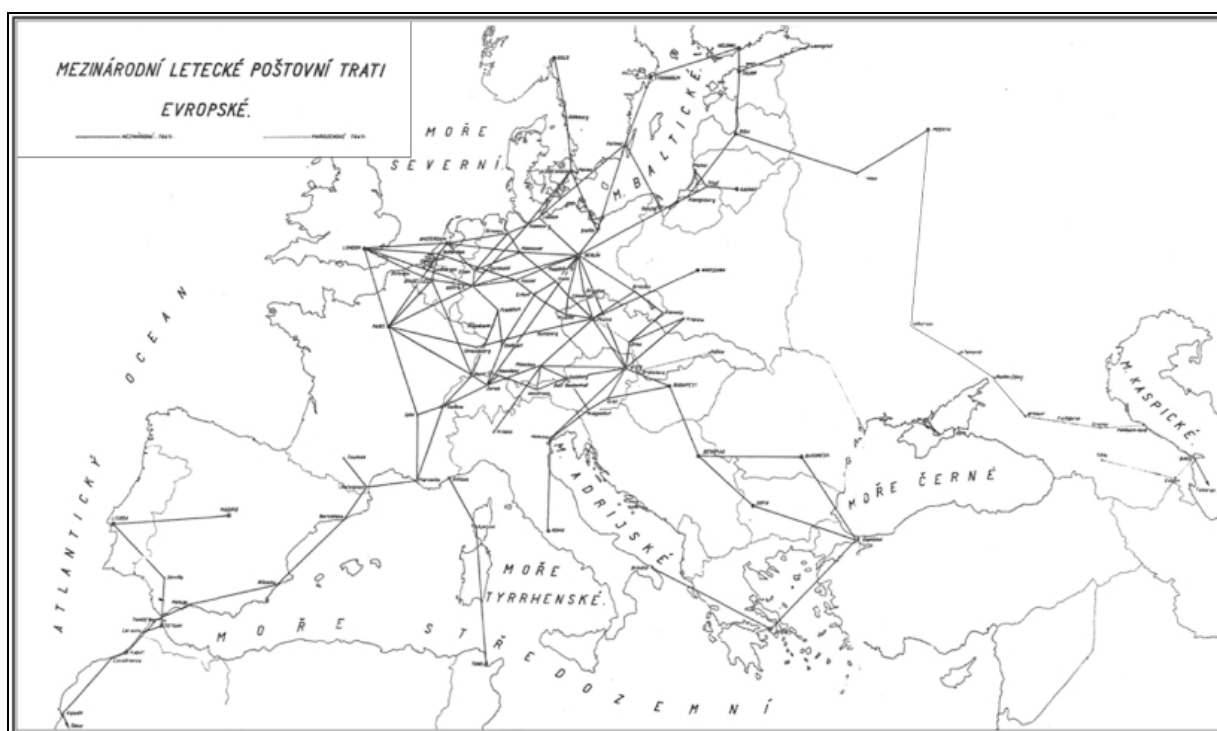
En ce qui concerne les destinations nationales en revanche (dont essentiellement l'axe Prague-Brno-Bratislava), l'avion perdit du terrain (ou plutôt ne réussit jamais à s'imposer) par rapport au train. Il faut souligner ici l'atout essentiel du rail, à savoir l'organisation remarquable du transport de courrier par la voie ferrée avec tout le système de collecte et de redistribution rôdé par des décennies de pratique¹²⁶⁴. L'image de l'aviation comme mode de transport à longue distance, associé indirectement au luxe, fut confortée par la crise. Le poids absolu de l'aéropostale nationale ne dépassera en 1936 pas encore le niveau de l'avant-crise. C'est tout juste s'il se stabilisa à un peu plus de 600 kg correspondant au niveau des années

¹²⁶⁴ D'aucuns osèrent même affirmer que le courrier soit acheminé de Prague et Košice plus rapidement par rail que par avion. Ce n'est pas tout à fait impossible, si on admet une collecte du soir, transport par train de nuit et distribution le lendemain matin. Cf. L 2/1938, p. 45-47, ČSA (*jubileum 15 let založení*) (« ...když se chtěná, stále sledovaná doprava pošty z Prahy do Košic neuskutečnila, nemohla se uskutečniti proto, že o rychlejší její dopravu na tak malé vzdálenosti staraly se lépe a spolehlivěji rychlovaky a autobusy. »).

1927/1928. La Poste aérienne refléta alors fidèlement l'image de l'ensemble de l'économie. Elle contribua à sa façon à « remettre à plat » la politique des transports publics, même si le transport aérien ne fut jamais contesté en tant que tel.

La ČSR fit des efforts considérables afin d'intégrer rapidement tous les organismes internationaux majeurs. *L'Union Postale Universelle* et la *Commission Internationale de Navigation Aérienne* (CINA)¹²⁶⁵ en firent partie. Ce fut par ailleurs un point d'honneur pour la ČSR d'organiser en 1922 à Prague un congrès sur le droit aérien international. L'insertion de la Tchécoslovaquie dans les réseaux internationaux que ce soit sur le plan de la négociation des standards, de la législation ou, plus prosaïquement, dans les réseaux physiques de la desserte, fut d'une importance capitale pour la construction économique, politique, mais aussi identitaire du nouvel État. La carte suivante reflète l'insertion dans le tissu aérien postal international, les autres aspects seront traités dans les chapitres suivants :

Carte n°40 : Les lignes aériennes postales européennes (*Mezinárodní letecké poštovní trati evropské*)



Source : *10 let ..., op.cit.*, Prague, 1927

¹²⁶⁵ La Tchécoslovaquie adhéra à la CINA dès sa fondation en 1919.

On y voit à quel point la partie occidentale de la ČSR, les « pays tchèques », était dès 1927 parfaitement intégrée dans le réseau européen. La Bohême disposait de l'aéroport international de Prague-Kbely ouvert au trafic en permanence (mais avec une pause hivernale, plus ou moins longue selon la météo)¹²⁶⁶ et de l'aéroport saisonnier à Mariánské Lázně (Marienbad), une ville thermale voisine de Karlovy Vary (Karlsbad) encore plus connue. La Moravie disposait à Brno d'un aéroport-escale pour le trafic entre la Pologne et l'Autriche. Outre cet aspect « international » un peu truqué par les traités internationaux qui obligeaient les avions d'y atterrir, Brno jouait surtout un rôle pour le trafic intérieur¹²⁶⁷ et un rôle stratégique. Quant à la Slovaquie et la Russie subcarpatique, ils devinrent plus tard des étapes essentielles pour les parcours vers la Roumanie, la Russie, voire l'Asie, grâce à l'ouverture, en 1935, de la ligne KLM Amsterdam-Bratislava-...-Batavia.¹²⁶⁸

La pause hivernale avait à notre sens une influence certaine sur le développement et, surtout, la stabilisation du transport aérien. En effet, comme nous allons le voir dans le tableau « L'ouverture et la fermeture de la saison de la Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque 1923-1934 » *infra*, le trafic cessait systématiquement pour les vols *intérieurs* pendant les mois d'hiver encore en 1934. Souvent il était réduit dès la fin du mois d'octobre, parfois plus tôt lorsque la demande approchait de « zéro » ou si la météo l'imposait. Les vols *internationaux* en revanche étaient ininterrompus dès la fin des années 1920 ce qui, en garantissant le « service continu », contribuait sérieusement à la fois à l'amélioration des rendements économiques et à la construction de la confiance envers les compagnies et leurs services aéropostaux. On peut en effet facilement imaginer que les utilisateurs réguliers et massifs des services postaux – la presse quotidienne par exemple – préféraient la sécurité et la régularité d'un circuit de distribution à la vitesse couplée au risque de non-distribution.

Conclusion

Tout au long de l'entre-deux-guerres, l'armée eut une place importante dans le développement de l'aviation tchécoslovaque. Ses appareils furent les premiers à survoler la

¹²⁶⁶ Cf. p. e. In/ *Letecké zprávy MVP* n° 33. *Ukončení letního provozu ČSA*.

¹²⁶⁷ À partir de 1930 Brno devint l'aéroport-escale pour les vols internationaux Prague-Zagreb de la compagnie nationale ČSA.

¹²⁶⁸ Cf. *Letecké zprávy MVP* n° 36/1935, *Letový řád holandské spol. KLM pro trať Amsterdam-Batavia, platný od 12. června do 30. října 1935*.

nouvelle capitale libre et à défendre les frontières du pays dès l'automne 1918. Ses hommes aidèrent à construire l'aviation civile en rôdant les parcours et la technique, payant parfois au plus fort le prix de leur engagement¹²⁶⁹. Ses hommes encore brillèrent dans des compétitions nationales et internationales, dans les spectacles aériens et fournirent grâce à ses « jeunes retraités » les meilleurs pilotes aux compagnies d'aviation civile.

Il y eut cependant un débat qui voulait rassembler toute l'aviation, civile, militaire et celle pour les usages postaux (qui constitue une catégorie à part), entre les mains du Ministère des Travaux publics, à défaut d'un Ministère des Transports. Le mobile était la volonté de rationaliser la gestion d'un domaine technologique en évolution permanente en concentrant les compétences et le savoir-faire, les équipements aussi comme nous allons le voir ultérieurement à propos des aéroports communs à l'aviation militaire et civile. Finalement il n'en fut rien et les chemins de l'aviation se divisèrent définitivement entre les domaines civil et militaire avec la croissance du trafic dans les airs, dont le poids prenait de plus en plus d'envergure à la fois dans l'économie du pays et dans l'organigramme du MTP.

Parallèlement à cette évolution, la vie aéronautique de la société civile se structurait à son tour. En ce qui concerne la place de l'Aéroclub tchécoslovaque (ARČs), on ne peut que souligner sa place prééminente malgré des moyens financiers et une base d'adhérents relativement limités. Le Club réussit en effet une sorte de *hold-up* monopolistique dans son domaine d'action. Peut-on le critiquer ? Il nous semble que le Club pouvait légitimement prétendre à une certaine domination et justifier sa place en mettant en avant deux facteurs élémentaire – le temps et l'argent. En effet, l'aviation progressait rapidement sur le plan technique et toutes les puissances occidentales y investissaient des sommes importantes. Il parut donc pertinent d'adopter dans ce contexte de concurrence internationale une attitude pragmatique, d'autant plus que les atouts d'une aviation nationale organisée efficacement sautaient aux yeux de tous. Les « petits pays » à commencer par la ČSR avaient en effet tout intérêt à ne pas disperser leurs forces dans une multitude d'organisations aux compétences plus ou moins identiques afin de les canaliser en vue d'une mobilisation rapide de moyens humains et financiers vers le progrès. Or, cette mobilisation ne pouvait prendre d'autre forme que celle d'une série de « petits » monopoles aptes à rationaliser l'effort de la nation. Concentration de la gestion du transport civil aux mains du MTP, concentration économique sous forme d'un nombre restreint et bien organisé d'entreprises soutenues par les commandes

¹²⁶⁹ En effet, les pilotes de l'armée de l'air figuraient au premier rang des victimes de l'aviation en ce temps-là, loin devant les victimes civiles hors transport public qui lui, resta très longtemps sans accidents mortels (Cf. *infra*).

publiques, organisation de la société civile et du monde associatif sous forme d'un nombre limité de clubs et d'associations chapeautés par un petit nombre d'acteurs d'envergure nationale dont l'antériorité historique était un facteur de légitimité. Mais le succès de ce modèle « concentré » fut-il au rendez-vous ?

Malgré quelques réserves, la réponse affirmative se profile si l'on compare le monde de l'aéronautique à celui du motorisme, qui lui fut proche par de nombreux aspects sociétaux et technologiques. En effet, mode de transport récent avec un fort potentiel de développement technologique, l'aviation connut un développement fulgurant et eut un impact à la fois psychologique et matériel sur la société civile. Les limites de son développement furent cependant très vite perceptibles. L'État n'investit jamais des sommes aussi colossales dans l'aviation civile que certains discours le firent espérer. Aussi, l'aviation de masse et les « ailes nationales » se limitèrent-elles bien souvent à des slogans patriotiques ou encore à des actions qui atteignaient certes des masses, mais avaient un effet matériel réel limité. Ainsi, le gros travail de la MLL réalisé auprès de la jeunesse, lui procurant une initiation à l'art de la navigation aérienne par le biais du modelage et de la pratique du vol sur planeurs, des clubs d'aviation et de l'armée de l'air dont les « journées de l'aviation » rassemblaient systématiquement des masses, ne suffisaient-ils pas pour donner à l'aviation tchécoslovaque l'envergure équivalente à celle que représentait la navigation maritime pour les Pays-Bas, image qui servait de *leitmotiv* dans les discours de promotion de l'aéronautique nationale. L'implication de la population dans le désir de s'appuyer sur l'aviation comme sur le moyen d'accéder à une nouvelle liberté, renforcé par la convergence temporelle avec l'indépendance politique, n'en fut pas moins grande comme le prouve par exemple le financement d'un lot de six avions militaires Š 328 stationnés à l'aéroport de České Budějovice/Planá en 1938 par la quête civile « *Jižní Čechy armádě* » (La Bohême du sud à l'armée) symbolisée par une pièce de 5 hl (équivalent de 5 centimes de Kč) fondue dans le tableau de bord de l'appareil du commandant¹²⁷⁰.

Il nous est donc possible de conclure qu'à partir de ce constat de la forte sensibilisation de la population, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, pour la cause de l'aviation, l'action des diverses organisations et des personnalités dont nous avons évoqué ici les principaux, eut un résultat positif proportionnel à la taille et les moyens du pays.

¹²⁷⁰ Source : <http://www.airport-cb.cz/cz/page/25/historie-letiste-v-ceskych-budejovicich.html?detail=32> (accédé le 25 mars 2010).

Chapitre Deux : Les compagnies tchécoslovaques et leurs réseaux

Introduction : les précurseurs et les « opportunistes ».

Il nous semblait important de mentionner en prologue de ce deuxième chapitre l'existence de ces petites entreprises souvent unipersonnelles, dont la vocation première était la distraction populaire, l'acrobatie, ou encore la réalisation de courts circuits touristiques. Généralement de petite taille (un pilote et un appareil comme un certain Rober Kellner « artiste » ou František Altman « pilote-aviateur »¹²⁷¹) elles n'avaient pas l'ambition, ni les capacités matérielles d'envisager le transport aérien à proprement parler. Elles avaient cependant contribué à leur façon à nourrir le rêve de la conquête de l'air tout en demystifiant l'aviation, préparant l'ère du transport aérien accessible à tous.

Afin de compléter le tableau, nous devons également évoquer dans cet avant-propos une tentative de création d'une compagnie de transport aérien à partir de la fusion le 2 mai 1922 des sociétés *Falco* et *Ikarus* en la « Société tchécoslovaque de navigation aérienne » (*Československá letecká akciová společnost, ČSLAS*), mentionnée par Rajlich et Sehnal. La compagnie aurait eu l'intention d'ouvrir une ligne aérienne entre Berlin, Prague et Vienne (ligne ouverte ultérieurement par une autre compagnie, la ČLS), mais aurait échoué « pour des raisons financières, à cause de l'interdiction du survol du territoire allemand et enfin à cause de l'attitude hostile du Ministère de la Défense qui s'était opposé à la nomination de certains employés dans l'administration de la compagnie. »¹²⁷² Les avions commandés par la compagnie auraient ensuite servi à équiper la ČSA de sa première flotille.

¹²⁷¹ *Letecké zprávy MVP č. 63/1935 Seznam koncesí leteckých podniků*, p. 186 Les concessions stipulaient par exemple « l'organisation de vols, en particulier de *site seeing* » (*pořádání letů zejména na podívanou*) ou « l'exploitation commerciale de l'aviation dans le but du transport de passagers du type taxi » (*k živnostenskému provozování vzduchoplavby za účelem dopravy osob dle způsobu autotaxa*) et expiraient au bout de quelques mois ou années.

¹²⁷² Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře... op. cit.*, p. 37. Une version légèrement différente de l'histoire de cette compagnie nous est donnée par P. Sviták (*Sviták P., Seriál pohledů... op. cit.*). En effet Sviták indique que la raison probable de l'échec de la compagnie était la lenteur avec laquelle elle se constituait, sans doute pour des

Mentionnons enfin à titre indicatif qu'un certain Julius Arigi de Mariánské Lázně, « expert aviateur » avait réussi à obtenir du gouvernement du pays Bohême en 1920 une concession illimitée « pour l'exercice de l'aviation dans le but de transporter des personnes sur le modèle de taxi »¹²⁷³ ! Il n'aurait pas fait usage de sa concession pas plus qu'un Josef Gürtl de Liberec ou Rudolf Holeka de Prague qui l'obtinrent à la même époque et au même titre¹²⁷⁴. Nous allons voir ultérieurement que ce type de transport fut plus tard évoqué, mais jamais réalisé, au moins encore à deux reprises, par l'industriel Bat'a en Moravie et, comme un possible palliatif aux insuffisances de transports terrestres en Bohême du sud, par le groupe des lobbyistes-régionalistes autour de J. Stocký¹²⁷⁵.

raisons financières – l'incapacité de son directeur JUDr. Zdeněk Lhota de rassembler le capital nécessaire. Pourtant les pourparlers avec le Ministère des Travaux publics au sujet de la subvention (arrêtée à 40 Kč le km au lieu des 50 Kč réclamées par la compagnie) et de la *Ligue des pilotes* au sujet des recrutements (3 pilotes devaient y trouver un emploi) étaient bien avancés. Peut-être y eut-il également des pressions politiques ou économiques (une concurrence réelle ou supposée avec la CFRNA sur le tronçon Prague-Vienne). En tout cas d'après Sviták la société *Ikarus* n'était pas partie prenante dans la ČSLAS car sa « disparition » du paysage aéronautique serait due au changement de nom, opéré en mai 1922. Elle se nomma alors : *Lázeňská dopravní letecká společnost v Mariánských Lázních*. Il est vrai cependant que IKARUS avait l'intention dès 1921 d'ouvrir une ligne Berlin-Dresde-Prague-Vienne-Belgrad-Istanbul. (« *Začátkem července schválil Svaz pilotů a ČsLAS kolektivní smlouvu pro letecký personál. Československá vláda rozhodla, že na trať do Berlína by společností poskytovala subvenci, nikoli však požadovaných 50 korun za 1 km, nýbrž pouze 40 korun, nejvýše 1,5 milionu Kč za rok 1922. Definitivní ustavení společnosti se však protahovalo, a tak koncem srpna 1922 s ní ještě nemohlo MVP uzavřít definitivní smlouvu. Pokud jde o domácí leteckou dopravu, do konce března 1921 došly na Ministerstvo obchodu čtyři žádosti o koncese. Byly to žádosti společností Ikarus a Falco a pánů Gürta z Liberce a A. Bárty z Prahy. Asi v březnu 1921 se společnost Ikarus připojila k asociaci IATA – International Air Traffic Association. Měla v úmyslu otevřít tratě Praha–Drážďany–Berlín a Praha–Viedeň s pozdějším prodloužením do Bělehradu a Cařihradu.* »).

¹²⁷³ *Letecké zprávy MVP* č. 63/1935 *Seznam koncesí ...*, op. cit., p. 187. La liste des petites sociétés d'aviation est bien entendu non exhaustive. Nous avons souhaité d'en mentionner quelques unes à titre indicatif.

¹²⁷⁴ Cf. *Naše křídla. Silné letectví*, op. cit. p. 61. Le projet de R. Holeka s'inscrivait dans un cadre plus vaste de la poste aérienne (cf. *supra*).

¹²⁷⁵ J. Marek, *Účast Jižních Čech v letectví během posledního desetiletí*, In: *Jižní Čechy v krajské práci*, Praha, 1939, 171 p., p. 52.

Illustration n°25 : Le Brandenburg C.I réaménagé pour le transport de deux passagers de la « Première société aéronautique tchèque IKARUS » exposé à l'occasion de la Première exposition aéronautique de Prague en 1920.



Source : Sviták P., *Seriál pohledů... op. cit.* D'après Sviták l'avion aurait servi sur la ligne Mariánské Lázně-Karlovy Vary

Dans ce paragraphe, nous avons choisi d'appeler « opportunistes » les deux lignes commerciales exploitées par les fabricants d'avions AERO et AVIA. En effet, chacun de ces fabricants ouvrit entre 1924 et 1926 une ligne commerciale (passagers, courrier et/ou marchandises) afin, en réalité (telle est notre hypothèse), de faire de la promotion de l'aviation civile en générale et de ses propres avions en particulier.

AERO ouvrit la marche en créant en 1925 une ligne estivale entre Prague-Kbely et la station thermale de Mariánské Lázně (Marienbad)¹²⁷⁶. La ligne qualifiée de « postale » bien que les avions embarquaient aux côtés du courrier et des colis toute sorte de marchandises et des passagers¹²⁷⁷, démontra une certaine rentabilité économique étant donnée la convergence d'intérêts au sein d'une même entreprise de fabricant et d'exploitant, avec de surcroît la possibilité d'attribuer aux services aériens des avions militaires rééquipés (pourvus de deux places passagers). Le tableau ci-dessous montre la part de la compagnie AERO par rapport à l'ensemble du trafic à l'aéroport pragois Kbely et souligne l'importance des villes thermales et de leur clientèle aisée dans l'économie nationale que nous avons eu l'occasion d'évoquer dans le chapitre sur l'automobilisme et ses réseaux.

¹²⁷⁶ Les noms entre parenthèses sont les noms des villes en allemand. Elles sont parfois plus connues sous ces appellations.

¹²⁷⁷ L 6/1925, *První poštovní letecká linie v Čechách (Úspěch vzduchoplavby továrny Aero na trati Praha-Mariánské Lázně)*

Tableau n°41 : Transport aérien par compagnie à l'aéroport Kbely en 1925 et 1926

	Nombre de vols	1925			Nombre de vols	1926		
		passagers	personnels naviguant	total		passagers	personnels naviguant	total
CIDNA	875	471	70	541	1 167	951	195	1146
ČSA	473	424	36	460	425	690	69	759
AERO	348	524	62	586	276	324	50	374
Total	1 696	1 419	168	1 587	1 868	1965	314	2 279

Source : *Statistická příručka RČS*, 1928, p. 218

L'année 1925 semble avoir été particulièrement faste pour la compagnie d'autant plus que ses nombreux vols furent réalisés par seulement trois appareils (par opposition p. e. aux 12 avions de ČSA en 1925 et 15 en 1926). Si on tient compte des places disponibles, les avions AERO étaient presque toujours complets (la moyenne par vol était de 1,5 passagers en 1925 et 1,2 en 1926) ! On comprend dès lors que la ligne exploitée par AERO pendant deux saisons successives fut reprise par ČSA le 4 juin 1927. Il s'agissait là de la double logique de recentrage sur l'activité principale de chaque entreprise, à savoir la fabrication d'avions pour AERO et l'exploitation commerciale de l'aviation civile pour ČSA, et de coopération entre elles dans un rapport d'entente cordiale entre le fabricant et son client¹²⁷⁸. En tout cas, la concession attribuée à AERO le 20 août 1926 sous le chiffre 26b 1323-47.754 ai 1926¹²⁷⁹ selon la loi sur l'aviation n° 172/1925 était arrivée à expiration à la fin de la saison et nous n'avons pas trouvé de document attestant un intérêt quelconque de la compagnie pour la renouveler.

L'initiative d'AERO d'ouvrir la ligne fut saluée par la presse¹²⁸⁰ et appuyée par les pouvoirs publics, en particulier par le ministre des Travaux publics Srba. Le premier ministre

¹²⁷⁸ AERO et AVIA suivirent dans leurs démarches la logique assez classique dans l'histoire des transports d'un fabricant qui devient pour un certain laps de temps « opérateur » d'un réseau (ici d'une ligne seulement). Les rapports en constant changement entre les manufacturiers, les opérateurs de réseaux et les législateurs sont objets d'études par exemple dans le cadre du programme de recherche ATRIOM dirigé par P. Griset (CRHI, Paris IV-Sorbonne). Voir le colloque : « Opérateurs de réseaux et manufacturiers d'équipements des années 1850 à nos jours : Dynamiques d'innovation et structure d'entreprise. »

¹²⁷⁹ *Letecké zprávy MVP* č. 63/1935 *Seznam koncesí ... op. cit.*

¹²⁸⁰ L. 6/1925, *První poštovní letecká linie v Čechách (Úspěch vzduchoplavby továrny Aero na trati Praha-Mariánské Lázně)* : « ... Mnoho firem již zasílá zboží, rovněž pražské ranní deníky české i německé jsou dopravovány do lázní letadlem. Po zavedení večerního odletu z Prahy budou v lázeňském městě v brzkých

Švehla eut personnellement le loisir de bénéficier pendant son séjour à Mariánské Lázně en été 1925 des services rapides de courrier acheminé « par avion ». L'inauguration se fit relativement discrètement au départ de Prague le 1^{er} juin 1925, mais l'accueil à Mariánské Lázně fut énorme. Le constructeur en chef d'AERO Husník qui bénéficiait d'un statut de demi-dieu dans l'opinion publique (cf. le paragraphe sur l'image mythique de l'aviation) fut l'un des trois passagers de ce premier vol réalisé en tandem avec deux avions.

Voici le tableau statistique complet de la première saison d'exploitation – du 1^{er} juin au 15 septembre 1925.

Tableau n°42 : Données statistiques de la ligne AERO entre Prague et Mariánské Lázně en 1925

	Juin	Juillet	Août	Sept. (15 jours)
Le nombre de vols	67	125	126	31
Le nombre de passagers	74	223	236	54
Poids de marchandises kg	296,4	483,35	395,49	117,3
Poids de courrier kg	11,77	16,717	121,736	31,357
Poids de colis postaux kg		32,056	59,54	14,69
Heures de vol	60,08	115,3	118,39	31,24
Distance de vol km	8 844	16 430	16 632	4 092
Régularité du service %	100	99,2	100	100
Bagages kg		286,4	352,5	114

Source : L 10/1925, *Skvělý úspěch prvního roku letecké linky Praha-Mariánské Lázně*

Le succès relatif de la ligne (qualifié « d'excellent » par le magazine *Letectví*) tenait bien à seulement deux mois de saison climatique. Logiquement donc, il aurait été très problématique d'étendre le service bien au-delà des quatre mois envisagés dès le début. La

hodinách všechny pražské večerníky.... První vzdušná poštovní linie v české zemi dokázala, že je opravdu na čase vážně se obírat projektováním husté vzdušné dopravní sítě. Rozhodný čin továrny Aero dal slibný počátek a budiž jí za to vzdáno zasloužené uznání. »

ČSA ne s'y trompa donc pas en n'exploitant la ligne que pendant la belle saison les années suivantes¹²⁸¹.

AVIA qui portait le nom complet AVIA *Miloš Bondy a spol., továrna na letadla v Praze* (Miloš Bondy et associés, la fabrique d'avions à Prague) eut en 1926 une démarche similaire avec une ligne reliant Prague à Liberec (Reichenberg). La liaison avait un fort potentiel économique étant donné que Liberec était la capitale industrielle de la Bohême du nord peuplée par une forte population de souche allemande. Malgré la relative proximité avec Prague (100 km à vol d'oiseau), la ligne permettait un gain de temps considérable en effectuant le trajet en 45 min. au lieu des 4 heures par le train et, de plus, aux horaires qui pouvaient s'accorder aux correspondances du réseau aérien international, ce qui selon le discours journalistique plutôt habituel dans ce genre de circonstances, « relie Liberec au monde entier »¹²⁸². Il s'agissait donc d'une destination *a priori* intéressante, susceptible d'engendrer du trafic d'affaires. En fait, la concession ne fut demandée que pour un mois – le mois de novembre 1926 – sans doute pas le meilleur du point de vue de la navigation aérienne. La concession fut pourtant accordée sous la référence : 26b 35/7-50257 ai 1926 « pour le transports d'objets ». Cette formulation étrange qui exclut des passagers, fait penser à un projet peut-être de nature purement industrielle justifiant cette courte durée de concession. Toujours est-il que le bilan d'un mois d'exploitation fut plutôt positif : « Il a été démontré durant la période d'essai que cette ligne avait réussi à combler une lacune dans notre système de transport ; l'intérêt pour elle grandissait presque à chaque vol, on peut donc espérer que l'on introduira la saison prochaine des appareils plus puissants, correspondant à la demande. »¹²⁸³ L'avionneur AVIA avait réalisé ses essais sur un petit appareil du type AVIA B.H. 11, connu internationalement dans le milieu de l'aviation sportive et touristique sous l'appellation « Boska ». On peut se demander à quel point le choix de la saison, franchement contraire aux habitudes de vol, du 2 novembre au 2 décembre 1926 pour une trentaine de vols aller/retour n'avait pas été un test d'endurance pour l'appareil (et son pilote). Car, en effet, il

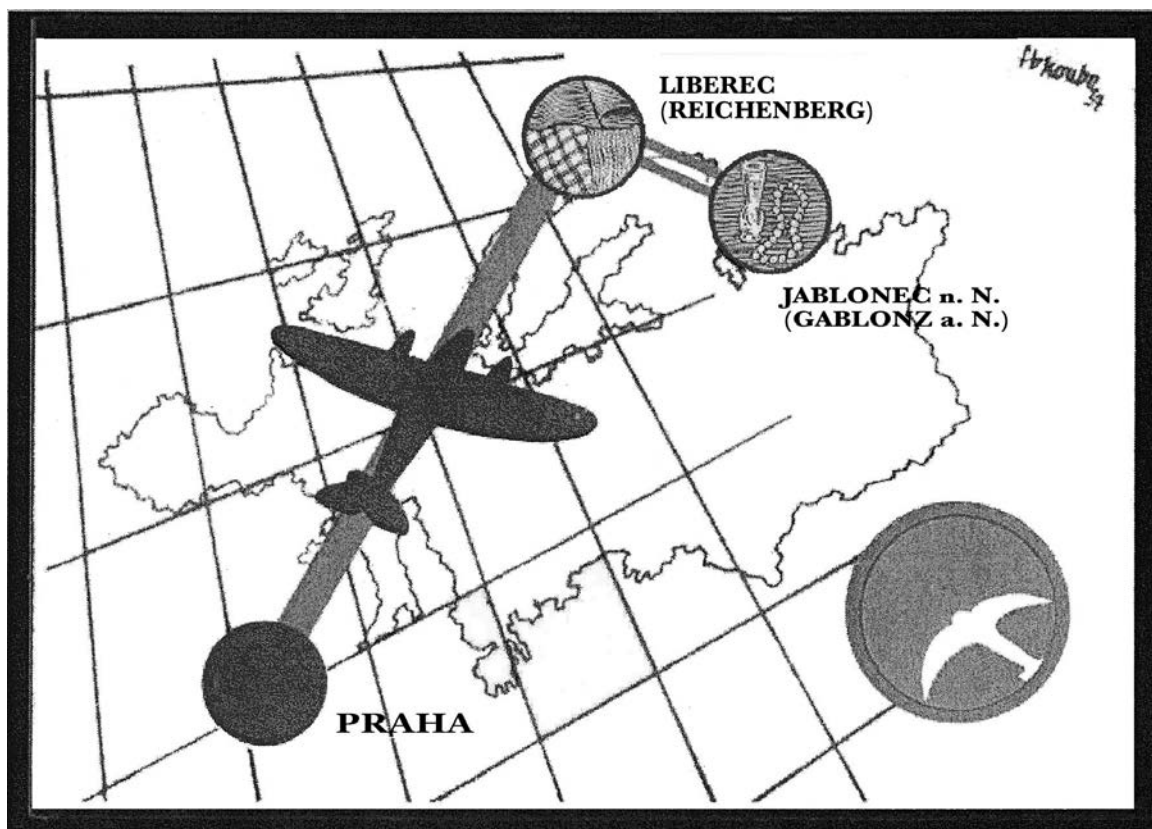
¹²⁸¹ Par exemple entre le 1^{er} juin et le 6 septembre en 1932, du 1^{er} juin au 5 septembre en 1933, du 1^{er} juin au 15 septembre en 1934 et du 1^{er} juin au 31 août en 1935. On voit que la période d'exploitation de la ligne resta pendant des années limitée aux trois mois d'été. In : *Letecké zprávy MVP* n°35/1932, n°17/1933, n°7/1934 et n°6/1935.

¹²⁸² L 1/1927, *Letecká linka Praha-Liberec*.

¹²⁸³ Ibid. (« *Průběhem této zkušební doby se ukázalo, že tato linka vyplnila již dlouho pociťovanou mezeru v našem dopravnictví, zájem o ní vzrůstal skoro s každým letem, takže v příští sezoně budou na ní pravděpodobně zařazeny i silnější stroje, aby stačily požadavkům.* »).

s'agissait en 1926 de la seule ligne nationale ou internationale exploitée en Tchécoslovaquie après le 15 novembre ! Malgré l'enthousiasme habituel qui accompagnait la période d'expérimentation de la ligne, son exploitation ne fut pas renouvelée l'année suivante et Liberec ne redevint une destination d'avions de ligne qu'en 1937 lorsque la ČSA ouvrit avec plus de durabilité une ligne commerciale ordinaire (cf. la carte postale promotionnelle en illustration ci-après). J. Šolín évoqua comme raison pour l'arrêt de l'exploitation sur cette ligne les mauvaises conditions d'atterrissage sur l'aéroport à Liberec¹²⁸⁴.

Illustration n°26 : Liaison aérienne ČSA entre Prague et Liberec (Carte postale de 1937)



Source : inconnue

La mise en place de ces lignes que nous avons qualifiées « d'expérimentales » s'inscrivait dans une tendance européenne (surtout allemande et française) de mettre en place un premier réseau de lignes régionales. À ce sujet, on pourrait identifier à petite échelle, un problème analogue à la mise en place du réseau ferroviaire. En effet, dès le début, deux problèmes étaient posés - de la rentabilité des lignes régionales d'une part et du monopole

¹²⁸⁴ J. Šolín, *Československá letecká doprava*, In: *Z dějin československé dopravy*, Rozpravy NTM 37, Praha, 1969, 132 p., pp. 112-122, ici p. 115.

public sur la mise en place des lignes « régionales » (c'est-à-dire, en réalité, à l'échelle de la ČSR, nationales) d'autre part. L'exemple de ces deux précurseurs montre que la Tchécoslovaquie des années 1920 n'était pas encore prête ni matériellement, ni financièrement à se lancer massivement dans la construction d'un réseau aérien privé ou public étoffé. En dehors de ces expériences ponctuelles, l'aviation tchécoslovaque civile put se prévaloir dans l'entre-deux-guerres de seulement deux compagnies de navigation aérienne dignes de ce nom. La première, propriété de l'État et étroitement associée à l'idée de la maîtrise de l'espace aérien national fut fondée en 1923 à l'occasion du 5^e jubilé de l'indépendance. Il s'agit de la compagnie publique ČSA qui existe encore de nos jours et s'affirme avec succès dans le ciel européen et mondial comme membre aux côtés d'Air France de l'*Alliance Sky Team*. La seconde compagnie, ČLS, basée sur le capital privé, disparue depuis 1939 joua cependant un rôle essentiel dans l'entre-deux-guerres, à cause de son caractère international et des alliances qu'elle réussit à nouer afin de se frayer le chemin dans un paysage de plus en plus concurrentiel.

I. La Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État (*Československé státní aerolinie, ČSA*), le fleuron de la nation

Illustration n°27 : Le logo et l'adresse de la compagnie¹²⁸⁵



¹²⁸⁵ L'illustration du logo et de l'adresse de la compagnie provient de la publication *Doprava v životě republiky...*, *op. cit.* Le logo connut plusieurs changements dans l'entre-deux-guerres; il s'agit ici du dernier avant la Seconde Guerre mondiale.

1. Les aléas (météorologiques) d'un nouveau mode de transport

La création de la compagnie en 1923 n'avait rien d'un hasard. Elle fut préparée pendant plusieurs années par les expériences réalisées dans le domaine de l'aviation par l'armée tchécoslovaque. Lors de la phase finale qui précéda immédiatement sa création, des vols d'essai furent réalisés par les pilotes militaires avec, à leur bord, à plusieurs reprises, le précité ministre de la Défense František Udržal¹²⁸⁶. Ces vols furent menés sur une première ligne nationale Prague-Brno-Bratislava-Košice-Užhorod qui était logiquement pressentie par les autorités comme élément constitutif, une « colonne vertébrale » comme on disait alors, du futur réseau. Ce fut aussi la distance la plus longue qui pouvait être survolée par avion et constituait de ce fait une base d'expérimentation idéale. En la personne du ministre ces vols reçurent la « caution morale » nécessaire pour démontrer « le degré de maturité et de confiance qu'inspire notre aviation »¹²⁸⁷. Malgré cette affirmation optimiste, les vols réalisés au cours du mois de mars 1923 démontrèrent le besoin d'étoffer, respectivement de créer un réseau de pistes de secours¹²⁸⁸ et de stations de météorologie.

La période de rodage et les premiers mois d'exploitation produisirent néanmoins des résultats encourageants démontrant une fiabilité de fonctionnement relativement élevée. Forte de son premier bilan – 95% de vols réalisés et aucun accident à déplorer, la compagnie put supporter d'emblée la comparaison internationale. À en juger certains commentaires, ses prix étaient relativement compétitifs attirant – du moins « pendant les fêtes et les jours fériés » – plus de clients que de places disponibles de sorte que l'on dut envisager dès 1924 l'augmentation du parc d'aéronefs.

¹²⁸⁶ Cf. L 4/1923, *Letecká doprava Praha-Užhorod*.

¹²⁸⁷ Ibid.

¹²⁸⁸ L'idée initiale du projet voulait qu'un aéroport de secours soit construit tous les 15 à 20 km seulement (cf. L 7-8/1924, *Úspěchy čsl. st. Aerolinie, op. cit.*) et équipé de tout le matériel de base pour permettre des réparations d'urgence et l'approvisionnement en carburants. Au final, 5 « aéroports de secours » furent en service en 1935 (Přibyslav, Břeclav, Zbraslavice, Křižanov et Malacky) sur la ligne Prague-Brno-Bratislava (cf. *Letecké zprávy MVP č. 9/1935*). En mettant en avant la sécurité et la régularité du trafic, ce raisonnement dans le domaine de l'aviation rejoint totalement celui des premiers chemins de fer où l'on construisait tous les kilomètres un abri pour un « garde de voie ».

Tableau n°43 : Des prix pratiqués pour un aller simple pour trois destinations ČSA en 1924 et en 1931

Tronçon	Prix passager plein tarif ¹²⁸⁹ en Kč		Prix fonctionnaires et militaires en Kč		Prix de bagage par kg (dépassant 5 kg)	
	1924	1931	1924	1931	1924	1931
Prague-Bratislava	160	195	100	135	3	3
Bratislava-Košice	190	195	120	135	3	3
Prague-Košice	350	320	220	200	6	6

Source : L7-8/1924, *Úspěchy čsl. st. Aerolinie* et L 7/1931, *Jak se dnes cestuje (Comment voyage-t-on aujourd'hui)*.

Il s'agissait en fait de remplacer les premiers appareils à très faible capacité (les modèles Ae 14 et les Ae 10) pouvant accueillir seulement deux passagers. Ces appareils, bien souvent d'origine militaire (dons du Ministère de la Défense) furent seulement sommairement adaptés aux usages civils (comme par exemple ceux fabriqués par LETOV, des bombardiers du type Š-6 transformés en Š-19 dans leur version civile). En 1925, ces avions pouvaient déjà transporter 4 passagers, qui, à la différence du pilote prenaient place dans une cabine fermée, à l'abri des intempéries. Pour y accéder en revanche, il fallait encore escalader l'aéronef à l'aide d'un escabeau et entrer par une trappe située sur le dessus de l'appareil. Le Ministère des Travaux publics demanda par ailleurs dans son cahier de charges de 1925 élaboré en vue de la construction d'un futur avion destiné *uniquement* aux usages civils de prévoir par le constructeur une porte d'accès latérale...¹²⁹⁰

Malgré le succès relatif – tout au moins sur le plan technique – que la compagnie put mettre à son actif dès le début de son existence, le tableau ci-dessous nous permet de saisir à

¹²⁸⁹ Le tarif passager incluait le transport de 5kg de bagages et, surtout, la navette automobile gratuite de et vers le centre-ville.

¹²⁹⁰ Ibid. et Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře... op. cit.* p. 67-68

première vue la difficulté principale à laquelle elle, et l'aviation civile en général, devait faire face à cette époque – la mauvaise saison. En Tchécoslovaquie, d'un climat continental aux hivers rudes, elle ramenait en réalité une année d'exploitation à huit mois environ, de mars à octobre. En dehors de cette période, l'aviation devenait trop aléatoire et trop dangereuse. Vu le « confort » des appareils de cette première génération et le ralentissement de la vie économique générale du pays au cours de l'hiver, la demande baissait également de sorte que la poursuite du trafic commercial aurait rendu injustifiés les risques encourus. Le paramètre imprévisible de la météorologie représentait donc un obstacle majeur à l'exploitation commerciale bénéficiaire des compagnies aériennes.

Tableau n°44 : L'ouverture et la fermeture de la saison de vol des ČSA 1923-1934¹²⁹¹

Année	Ouverture de la saison	Fermeture de la saison
1923	29 octobre	30 novembre*
1924	10 mars (1 ^{er} mars ; 3 mars*)	31 octobre
1925	3 mars (1 ^{er} mars*)	21 octobre (31 octobre*)
1926	15 mars	31 octobre
1927	16 mars	15 septembre (31 octobre*)
1928	15 mars	31 octobre
1929	2 avril*	31 octobre*
1930*	15 mars*	31 octobre*
1931*	16 mars*	31 décembre*
1932*	1 ^{er} janvier*	30 novembre*
1933	15 mars	31 octobre
1934	15 mars	31 octobre

Sources : Ce tableau repose sur la confrontation de plusieurs sources, à savoir : Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře... op. cit.* p. 66, complété par des données de *Statistická příručka RČS* 1928, p. 217 (pour l'année 1924 ; L 7-8/1924, *Úspěchy čsl. st. Aerolinie* indique pour le début de la saison 1924 le 1^{er} mars et L 12/1933 le 3 mars) ; *Letecké zprávy MVP ročník III-1934*, č. 7 *Letecká doprava v ČSR v r. 1933* (pour 1933) ; et L 12/1933, *Deset let provozu čsl. aerolinií*, pp. 354 pour les années 1930-1932 et pour toutes les données entre parenthèses avec « * » ; *Letecké zprávy MVP* č. 6/1935 pour 1934.

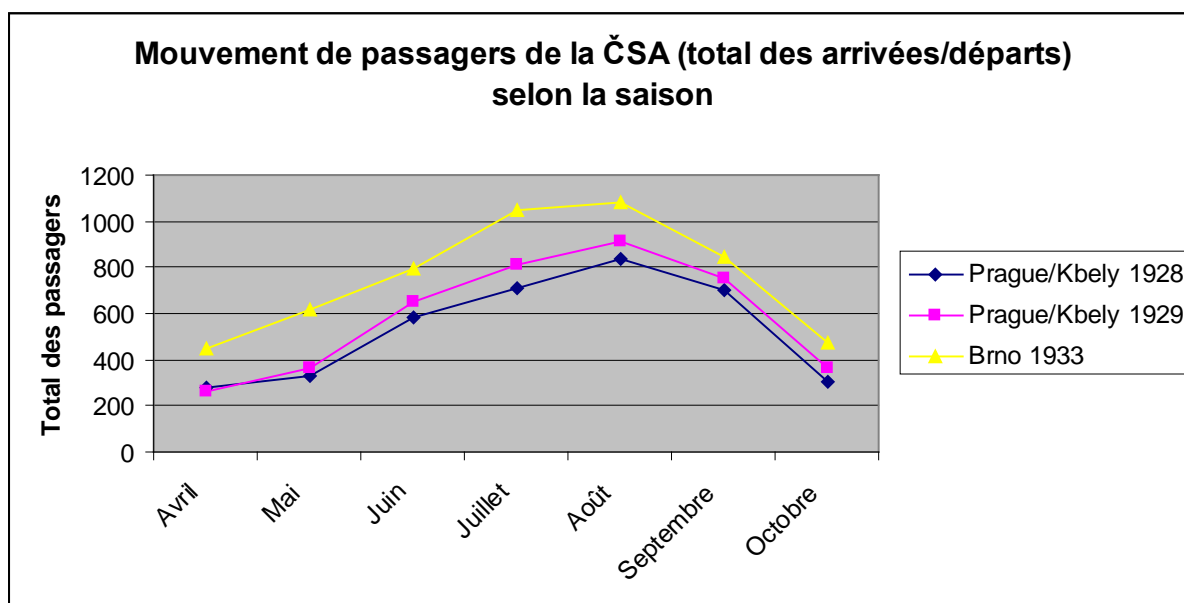
¹²⁹¹ Ce tableau trouve son pendant dans le chapitre sur les aéroports. On y trouvera les chiffres statistiques correspondant à l'intensité du trafic mois par mois en 1928 et 1929 de deux aéroports : Prague et Brno.

Signalons la tentative de la compagnie de maintenir pour la première fois de son histoire un service ininterrompu en hiver 1931-1932. Elle conserva un vol quotidien dans chaque direction sur la ligne principale Prague-Brno-Bratislava six jours sur sept (hormis les dimanches et les jours fériés)¹²⁹² pendant les deux périodes de fermeture classiques : du 1^{er} novembre 1931 au 31 décembre 1931, puis du 1^{er} janvier 1932 jusqu'au 14 mars et après le 31 octobre 1932. La ligne ferma cependant à nouveau le 30 novembre 1932 et l'expérience ne fut pas renouvelée l'année suivante probablement pour cause de baisse de la demande liée à la crise économique. En effet, les années 1931 et 1932 étaient les plus difficiles pour ČSA. Peut-être la compagnie avait-elle tenté de diminuer les déficits en allongeant la saison ?

En tout cas, d'autres lignes (internationales) restaient déjà ouvertes toute l'année, notamment Berlin-Prague-Vienne et Prague-Paris. Globalement on peut dire que le trafic d'hiver fut introduit et maintenu grâce, et uniquement à *hauteur*, des subventions publiques¹²⁹³ et que les lignes internationales, plus intéressantes du point de vue économique, passèrent plus tôt et plus facilement le cap des fermetures hivernales.

Le graphique ci-dessous illustre parfaitement l'activité des aéroports en fonction de la demande saisonnière :

Graphique n°17 : Le mouvement de passagers de la ČSA selon la saison



Source : Selon les données in : Ing. Stočes, *Deset let provozu čsl. aerolinií*, p. 359.

¹²⁹² Cf. L 11/1931, *Čas leti i v zimě*.

¹²⁹³ Ibid. (« *Jde hlavně o dočasné zastavení letů na tratích lokálního a turistického významu, a u hlavních tratí o takové které není možno provozovati se zřetelem k pevné výši veřejných podpor....* »)

Cet exemple de deux aéroports tchécoslovaques parmi les plus fréquentés et dont la période d'ouverture était la plus étendue montre clairement que le plus gros du trafic passager se concentrait sur quatre mois de juin à septembre. La variation saisonnière de la fréquentation dénote de la nature des voyages. L'aviation se développait en lien relativement étroit avec le tourisme dont un certain type – le thermalisme ressort particulièrement. En effet, trois villes thermales tchécoslovaques Karlovy Vary, Mariánské Lázně et Piešťany eurent tôt leurs aéroports. Elles étaient raccordés, durant la belle saison du moins, aux principaux aéroports internationaux du pays, respectivement Prague pour les deux premières villes et Bratislava pour la troisième, Mariánské Lázně fut même un temps l'escale de vols internationaux opérés par la ČLS vers l'Allemagne et les Pays-Bas¹²⁹⁴. Indépendamment de ce constat, il est évident que le voyage en avion relevait malgré les souhaits et, parfois, les affirmations contraires des compagnies d'un certain luxe. Les passagers effectuaient donc pour la plupart des déplacements pour lesquels ils pouvaient choisir la date en amont, préférant naturellement la belle saison. Une seconde observation s'impose à la vue de ce graphique – on voit que la manière d'utiliser l'avion n'avait pas varié avant et après la crise économique. Malgré la hausse indéniable de la fréquentation et les chiffres présentés systématiquement sous une lumière positive (cf. également le graphique suivant), la comparaison entre les différents modes de transport remet l'aviation à sa juste place : En 1929, 343 634 192 passagers furent acheminés par la voie ferrée, 5 064 269 par les autobus du Ministère des PTT et seulement 11 368 par avion.

Complétons enfin nos considérations sur l'influence de la saison sur l'aviation en reproduisant le tableau sur la régularité des vols pour le tronçon Prague-Brno exploité par la ČSA :

¹²⁹⁴ Cette situation privilégiée des trois premières villes thermales du pays s'explique par l'afflux de riches touristes tchécoslovaques ou étrangers. Les aéroports assuraient non seulement l'acheminement des personnes, mais aussi, et peut-être surtout, de la presse quotidienne et du courrier. Comme le montre J. Štemberk dans son essai sur le tourisme tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres, ces trois villes figuraient parmi les premières destinations touristiques du pays cumulant environ deux tiers des recettes liées au tourisme. Par exemple en 1930 sur les 795 millions de couronnes tchécoslovaques dépensées par les touristes dans le pays, 578 millions Kč auraient été dépensées dans les villes thermales. Les villes thermales auraient également été les lieux avec la dépense per capita la plus élevée, atteignant le sommet de 250 Kč à Piešťany. Cf. Štemberk J., *Tourism in Economy of the interwar Czechoslovakia*, Prague Economic and Social History Papers, Volume 11, 2010, pp. 96-108, ici p. 99

Tableau n°45 : Régularité des vols ČSA en % sur le tronçon Prague-Brno (1928-1933)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Janvier					68,7	
Février					96	
Mars	75		84,5	98	92	98
Avril	83	83	93,5	97	100	100
Mai	89	86	96	100	97,8	98
Juin	99	99	100	97	97	99
Juillet	99	94	97	100	100	100
Août	98	96	96,5	98	99	98
Septembre	100	100	98	95	97	96
Octobre	75	87,5	84,5	96	95	91
Novembre				70	78	
Décembre				83		

Source : Ing. Stočes, *Deset let provozu čsl. aerolinií*, p. 362.

On peut y voir au premier coup d'œil que la régularité des vols (respect des jours de vol et des horaires affichés dans le tableau de l'indicateur de la compagnie, cf. l'illustration ci-après) frôle les 100% pour les mois de mai à septembre, mais que, malgré les progrès de la technologie les deux extrémités de la saison continuaient, même en 1932/1933, à poser des problèmes. ČSA et avec elle toutes les compagnies d'aviation étaient donc confrontées aux limites technologiques dans leur désir d'étendre le service sur toute l'année, au risque de pannes, voire d'accidents, qui menaçaient de compromettre gravement la réputation de la compagnie et de ce mode de transport en général.

Illustration n°28 : L'indicateur ČSA 1932-1933, mars 1932



Source :

<http://www.timetableimages.com/ttimages/ok.htm>

Voici un bel exemple de couverture de l'indicateur de la compagnie, conçue comme une image en trois dimensions dans laquelle les lignes aériennes étaient représentées comme des traits lumineux dans le ciel centre-européen au soleil couchant. On y voit des aires de fortes densités de réseaux aériens avec notamment au nord-ouest le réseau berlinois et au nord celui de Varsovie. Munich à l'ouest, Vienne au centre et le nord-est de la péninsule italienne possédaient également de vastes réseaux aériens. Le réseau de la ČSA paraissait dans ce dispositif relativement maigre et isolé. Sa caractéristique principale était la forme longiligne à l'image de la forme générale du pays : la ville de Mariánské Lázně à l'extrême ouest est distante très précisément de 1 423 km à vol d'oiseau de Bucaresti, la capitale roumaine

qui constituait en 1932 le terminus de la compagnie à l'est¹²⁹⁵. Il y avait certes des correspondances internationales à Prague, Brno et Bratislava, mais elle l'étaient avec d'autres compagnies. La politique était donc à l'extension du réseau à l'international dont nous voyons justement en 1932 les deux premières ramifications, symbolisées ici – celle de Cluj et Bucarest à l'est – et celle de Zagreb (et plus tard Sušak) au sud.

Les indicateurs représentaient pour la compagnie pendant des années l'un des principaux supports de publicité imprimée. Ils furent édités annuellement à plusieurs milliers d'exemplaires et distribués dans les agences de voyages, les bureaux de ventes de billets,

¹²⁹⁵ Le calcul de cette somme repose sur les chiffres publiés par ČSA in : L 12/1935, *Zprávy ČSA*: vols Mariánské Lázně-Karlovy Vary (40 km), Karlovy Vary-Prague (130 km), Prague-Užhorod (630 km, vol direct), Užhorod-Cluj (243 km) et enfin Cluj-Bucuresti (380 km).

certains hôtels et restaurants, de même que dans les établissements de cures thermales¹²⁹⁶. La compagnie faisait régulièrement, mais sobrement, de la promotion dans les revues spécialisées telle *Letectví* (L'aviation) ou *Letec* (L'aviateur), de même que dans les journaux quotidiens : « La ČSA essayait bien entendu d'utiliser au mieux la presse quotidienne pour la propagation de ses efforts ; il faut rappeler alors avec gratitude la compréhension avec laquelle la presse accueillait l'idée du développement de notre mode de transport aérien national. Car en effet, les annonces payantes étaient et sont encore aujourd'hui impensables, c'est pourquoi il ne restait dans l'intérêt de l'information de la population que de s'efforcer de placer tous les messages sur les changements du service sous forme d'informations locales ou lors d'articles occasionnels... »¹²⁹⁷

La publicité revêtait des formes multiples dont nous pouvons commenter ici, sans nous éloigner de notre problématique des réseaux, plusieurs autres exemples. Une forme de publicité qui pourrait surprendre de notre point de vue d'aujourd'hui car elle était très sobre, était représentée par la publication de statistiques censées impressionner le lecteur par le seul langage des chiffres. Voici un exemple de tableau qui fut publié sans aucun autre commentaire sur un quart de la page du *Letec* en 1938 :

¹²⁹⁶ Avec les établissements thermaux la compagnie pratiquait le principe de réciprocité recevant leurs brochures et les distribuant dans ses bureaux de ventes et ses salles d'attentes dans les aéroports. In : Žitna, *10 let propagace letecké dopravy*, L 12/1933, p. 366.

¹²⁹⁷ Ibid. (« *Přirozeně hleděly ČSA použití k propagaci svých snah co nejlépe se dalo náš denní tisk a nutno hned s povděkem spomenouti pochopení, jímž tisk vycházel vstříc myšlenke rozvoje naší národní civilní letecké dopravy. Na placení inserce v tisku totiž nebylo a není dodnes ani pomyslení, a tak v zájmu informace veřejnosti nezbylo, než snažiti se umístiti v tisku všechny zprávy o změnách provozu ve formě lokálek nebo příležitostných článků... »).*

Tableau n°46 : Les résultats d'exploitation de ČSA 1924-1937

Année	Nombre de vols	Nombre de km parcourus	Nombre de passagers	Poids de march. Kg	Nombre d'heures de vol	Régularité %
1924	649	207 344	426	2 148	1 545°00'	84,5
1925	870	278 300	604	18 500	2 458°20'	81,6
1926	1 082	245 284	1 703	12 195	1 787°15'	87,46
1927	2 268	415 278	4 220	38 446	3 009°35'	96
1928	2 256	413 762	6 231	50 009	3 000°55'	94,2
1929	3 004	473 067	8 268	183 589	3 496°50'	97
1930	3 388	566 260	8 976	164 298	3 922°20'	94
1931	3 840	570 754	8 000	236 528	3 822°15'	96,7
1932	3 343	545 654	7 087	225 798	3 473°15'	96
1933	3 492	563 105	8 875	276 791	3 431°20'	97
1934	3 175	573 239	10 027	282 585	3 470°05'	94
1935	3 871	680 762	12 060	284 993	4 018°50'	97
1936	4 519	793 346	17 830	349 533	4 296°40'	99
1937	5 163	1 009 976	21 351	454 760	4 888°30'	99
Total	40920	7 336 131	115658	2 580 173	46 621°10'	

Source : *Letec*, 1938, p. 23.

Ce tableau possède l'avantage de retracer l'ensemble de l'histoire « statistique » de la compagnie depuis sa naissance (l'année 1923 n'était qu'expérimentale) jusqu'à l'avant-dernière année complète de l'exploitation. Un certain nombre de renseignements utiles peut en être tiré :

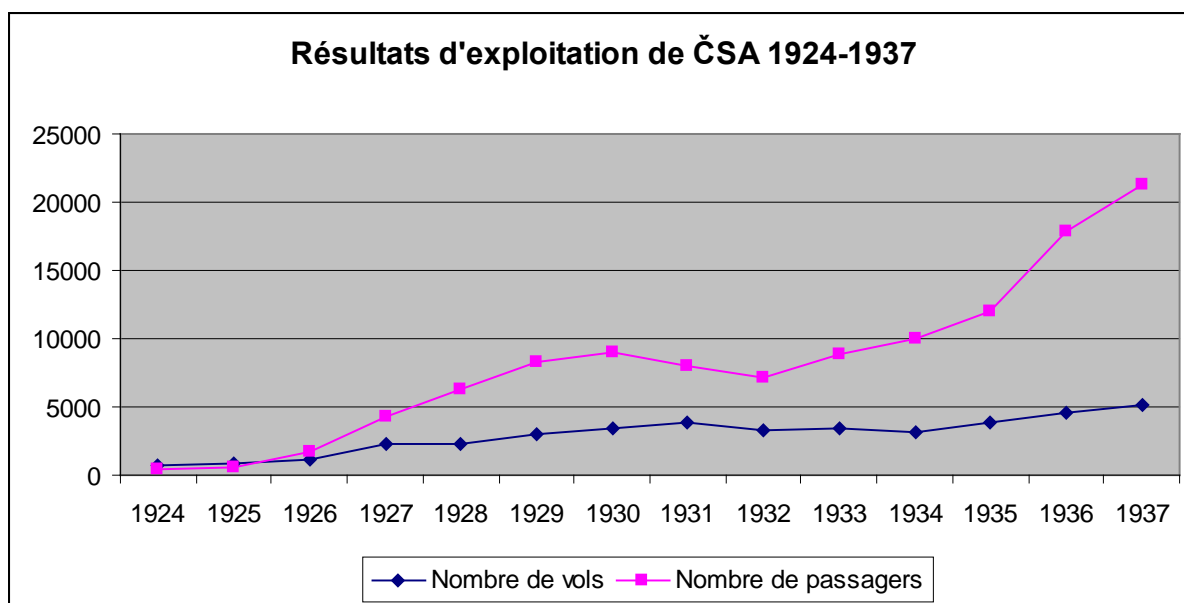
Tout d'abord la régularité impressionnante des vols qui avait atteint après seulement trois années en service le chiffre élevé de 96% et s'y maintint en permanence. Le taux des 99% fut même réalisé deux années consécutives ce qui équivalait à un argument commercial majeur pour tout client hésitant sur la plus value du transport aérien par rapport à ses concurrents terrestres. La « régularité » du transport ne signifiait point sa « sécurité », mais en réalité très peu d'accidents furent à déplorer¹²⁹⁸. Du point de vue psychologique, les

¹²⁹⁸ Le thème de la sécurité pour l'aviation était très important pour vaincre les appréhensions du public. À titre d'exemple, l'éditorial de *Letectví* n° 10/1932, était consacré à la comparaison statistique des accidents mortels

considérations sécuritaires de l'aviation constituaient à eux seules un argument de promotion essentiel en faveur de ce mode de transport. Les résultats probants permirent à l'aviation de se hisser assez rapidement au rang du moyen de transport « le plus sûr ».

Ensuite la progression constante du nombre de vols et de passagers transportés illustrée par les deux courbes du graphique ci-dessous.

Graphique n°18 : Les résultats d'exploitation de ČSA 1924-1937



En dehors de cette croissance, somme toute peu étonnante dans une optique plus générale de développement économique et technologique de l'entre-deux-guerres, on peut constater une modification *qualitative* de l'exploitation :

des différents modes de transport. Il voulait démontrer la relative sécurité de l'aviation, malgré quelques accidents spectaculaires. Il y aurait notamment eu entre 1927 et 1929 seulement 44 morts dans l'aviation qui étaient selon l'article tous des militaires ou des pilotes privés pratiquant l'aviation sportive. En effet, aucun mort n'aurait été à déplorer dans l'aviation civile avec transport de passagers. Cette information était cependant inexacte, car, en se focalisant sur les années 1927-1929, elle mentait « par omission ». En effet, en 1930 un grave accident d'un avion de ligne de ČSA (immatriculé OK-FOR) se produisit à Bedřichov près de Jihlava entraînant la mort de 10 (ou 11 selon les sources) passagers et de 2 personnels naviguant (pilote Sedlář et le mécanicien Trafina). Il vint ternir pour un moment le tableau jusque là effectivement immaculé du transport civil. Cet accident dû au brouillard eut pour conséquence l'accélération du programme d'introduction des stations radio à bord d'appareils de ligne. L'accident le plus meurtrier de l'histoire de l'aviation tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres eut lieu en 1938 sur la ligne ČSA Prague-Strasbourg-Paris où la totalité des passagers (13 pers.) et de l'équipage (4 pers.) dont le pilote en chef de la compagnie Brabenec trouva la mort.

- Le nombre de passagers/vol augmentait. Les deux premières années de l'exploitation comptèrent en effet en moyenne moins d'un passager par vol. Ce nombre progressa pour atteindre un premier palier avant la crise économique de 2,75 passagers/vol entre 1928-1930. La crise passée, il n'y eut plus de palier, mais plutôt une croissance continue *et* soutenue. Un phénomène de rattrapage est décelable, car on atteignit dès 1936 les 4 passagers/vol, chiffre en augmentation constante.
- Les parcours rallongeaient. On compte en effet entre 1932 et 1937 une augmentation du nombre de vols de 34,45%, mais en même temps une augmentation du nombre de kilomètres parcourus de 76,95%. Cela coïncidait avec l'ouverture de lignes nouvelles vers l'Adriatique (456 km supplémentaires à compter du dernier aéroport tchécoslovaque à Bratislava) et la Roumanie (626 km supplémentaires à compter du dernier aéroport tchécoslovaque à Užhorod).
- Les vols devinrent en même temps de plus en plus rapides. Alors que la vitesse commerciale moyenne était en 1931 de 149,3 km/h, elle avait atteint six ans plus tard les 206,6 km/h, soit une progression de plus de 30% !

On comprend bien pourquoi un tableau de ce type pouvait se passer (jusqu'à un certain point) de commentaires, bien qu'au premier coup d'œil seule la croissance globale frappait le lecteur.

La compagnie eut recours à d'autres moyens de promotion, parmi lesquels la publication de données bien moins abstraites à l'occasion des énumérations nominatives de passagers ayant emprunté ses lignes. La « technique » qui consistait à publier les noms de passagers, transportés parfois gratuitement était déjà ancienne et éprouvée dans d'autres pays¹²⁹⁹. Ces listes paraissaient régulièrement dans la revue *Letectví* sur une page entière dans les « Communiqués ČSA » (*Zprávy ČSA*). Elles pourraient d'ailleurs servir pour des études sociologiques ou prosopographiques sur des passagers des premières compagnies d'aviation civile, car elles contenaient non seulement le nom du passager et sa destination, mais aussi son métier, voire l'objet de son voyage. À titre d'exemple, la ČSA lista dans le numéro de juillet 1937 de *Letectví*¹³⁰⁰ le voyage d'une soixantaine de personnes comme l'aller/retour entre la ville thermale slovaque Piešťany et Prague de la « Primabalerina » néerlandaise Matha Besjakov, le voyage Prague-Venise de l'arbitre de football Baldasane, le voyage à

¹²⁹⁹ Cf. Petit E., *La vie quotidienne ...*, *op. cit.*

¹³⁰⁰ In: L 7/1937, *Zprávy ČSA (Les nouvelles de ČSA)*.

Brno de l'inspecteur de l'aviation française Monsieur Martinot la Garde, le voyage Zlín-Prague de l'industriel de Kroměříž M. Lorenz ou encore le retour à Brno du président du Conseil du « pays » morave Stoupal. Cet échantillon est très représentatif des groupes sociaux que la compagnie souhaitait mettre en avant : des artistes de renom international, des personnalités étrangères, des industriels, des hommes politiques. On insistait par ailleurs clairement sur la présence de femmes, voyageant parfois seules, bien que généralement accompagnées (« épouses de ... »). La référence aux femmes ajoutait du poids à l'image que l'on souhaitait promouvoir de l'accessibilité et de la sécurité de l'aviation. Toutes ces catégories sociales adoptaient volontiers l'avion comme mode de transport essentiellement pour la vitesse des déplacements mais aussi, peut-être, comme un moyen de distinction.

L'équation vertueuse aviation = vitesse peut se lire également à travers d'autres exemples de publicité, encore plus explicites, de la première compagnie nationale. Elle intitula par exemple en 1931 l'un de ses « Communiqués » : « Transport aérien rapide en Tchécoslovaquie »¹³⁰¹, ou encore en 1932 : « En avion à travers la république en une seule journée »¹³⁰² dont voici la reproduction :

¹³⁰¹ L 6/1931, *Letecká rychlodoprava v ČSR*; Sur une page entière la compagnie présente un tableau horaire de conception très proche d'un tableau horaire des chemins de fer.

¹³⁰² L 4/1932, *Letadlem napříč republikou* ; Un schéma à mi-chemin entre une carte géographique et un indicateur.

Illustration n°29 : « En avion à travers la république en une seule journée (*Letadlem napříč republikou v jediném dni*) – L'indicateur de vols d'été 1932 »



Source : *Letectví* n° 4/1932

La conception graphique de la carte était très simple. Elle illustre d'autant plus clairement l'architecture du réseau de la compagnie. Il est à remarquer que l'image se situait à mi-chemin entre une carte géographique indiquant la situation précise des villes et des frontières et un simple indicateur horaire. Le voyageur pouvait ainsi se représenter l'espace sous une nouvelle forme, privée de contraintes « naturelles » du relief et d'autres faits saillants de la géomorphologie. La distance pouvait se compter déjà en heures de vol et non pas en kilomètres. Soulignons également l'indication du temps du trajet aéroport-centre ville réalisé « naturellement » en autocar. Ce temps de voyage pouvait parfois alourdir de façon significative le temps du trajet total, comme par exemple pour le passager sur un vol Prague-Brno (durée du vol 85 minutes, durée des déplacements en bus 75 minutes) ou Bratislava-Zagreb (respectivement 130 et 105 minutes). L'association autocar/avion apparaissait ici

comme une évidence, car elle permettait la maîtrise de l'ensemble du trajet d'un centre-ville à un autre par la compagnie qui disposait de ses propres véhicules et incluait le prix de l'acheminement de et vers l'aéroport dans le prix du billet¹³⁰³.

Enfin, une autre forme de propagande associait l'imaginaire des clients en créant des noms « poétiques » à certaines lignes comme par exemple le « *Transeurope Air Express* », « L'express de l'Adriatique » ou « L'express roumain »¹³⁰⁴, de la ČSA, ou encore le « *Riviera Air Express* » de la ČLS (cf. la photo de l'indicateur de la compagnie *infra*) etc. Là encore, les compagnies jouaient à la fois sur l'idée de la rapidité des déplacements et du franchissement de grandes distances, ce qui produisait une représentation modifiée de l'espace géographique et constituait pour l'aviation des arguments commerciaux majeurs.

2. Le développement de la compagnie – entre routine et challenges

Nous avons déjà vu l'importance des militaires au moment de la création de la compagnie. Le Ministère de la Défense, comme l'affirma le directeur de la compagnie F. Stočes en 1933, joua surtout un rôle « technique »¹³⁰⁵. Son prédécesseur au poste de directeur (technique) de ČSA, car l'organigramme hiérarchique n'était pas encore définitivement établi, fut par ailleurs major Hupner jusqu'en janvier 1927. De plus, la Commission administrative (*Správní komise*), fit la part belle aux militaires. Elle eut en son sein trois représentants du Ministère de la Défense (en 1923 : général Ing. Kolařík, lieutenant colonel (*podplukovník*) Fiala, major Mores), aux côtés des représentants des ministères des Travaux publics (le ministre, président du conseil + 3 personnes), des Postes et Télégraphes (3 pers.), des Chemins de fer (1 pers.), du Commerce (1 pers.) et des Finances (2 pers.). L'émanation de la CA et l'organe suprême de gestion dans cette première période fut le Comité exécutif (*Výkonný výbor*) de six membres. En son sein deux représentants du Ministère des Travaux

¹³⁰³ La ČSA acheminait ses passagers entre le centre-ville et l'aéroport en voiture jusqu'en 1928, puis en autobus à Prague, Brno, Bratislava et Mariánské Lázně, enfin, à partir de 1933 en autobus dans toutes les villes disposant d'une escale ČSA. Cf. Ing. F. Stočes, *10 let provozu Čs. St. Aerolinií*, In : L 12/1933, p. 364.

¹³⁰⁴ L 5/1936, *Praha-Bukurešť letadlem ČSA, Zahájení „rumunského expresu“*.

¹³⁰⁵ Ibid. pp. 354.

publics, deux de la Défense et un des PTT et des Finances¹³⁰⁶. On ne pourrait donc pas limiter le rôle des militaires aux seuls aspects « techniques » de l'aviation civile. Ils avaient un poids considérable dans les instances exécutives suprêmes et pouvaient à tout moment infléchir la politique de la compagnie¹³⁰⁷. La situation de la gouvernance changea peu après la réforme du 15 avril 1932 lorsque le Conseil des ministres décida de réduire l'exécutif rebaptisé « Assemblée administrative » (*Správní sbor*) à cinq membres qui furent placés sous la direction d'un représentant permanent du ministre des Travaux publics. Celui-ci portait alors deux titres : « président de l'Assemblée administrative » (*předseda správního sboru*), mais aussi « directeur central » (*ústřední ředitel*). On nomma le 8 février 1933 Dr. Ing. Roubík, ancien ministre des Travaux publics, à ce poste-clé de l'aviation civile¹³⁰⁸. Il était alors considéré dans le jargon journalistique comme le « chef de l'aviation civile ». Il fut secondé par l'ing. Stočes, qui devint donc directeur-adjoint ou encore directeur exécutif de la compagnie.

¹³⁰⁶ Ses membres étaient dans l'ordre : Dr. Schmaus, ing. Janák, gen. Ing. Kolařík, lieutenant colonel Fiala, Dr. Novák (qui était la seconde personne à avoir jusqu'en 1932 droit de signature) et le conseiller ministériel Kafka. Ibid.

¹³⁰⁷ J. Šolín parle même de la double gouvernance – Ministère de la Défense pour des aspects techniques et Ministère des Travaux publics pour le reste. D'après lui, cette double gouvernance aurait duré jusqu'en 1927 et aurait eu « une influence néfaste » sur la gestion de la compagnie. In : J. Šolín, *Československá letecká doprava..., op. cit.*, p. 115.

¹³⁰⁸ František Roubík fut ministre des Travaux publics dans le gouvernement de fonctionnaires entre le 20 mars et le 12 octobre 1925. Ensuite, il retrouva ses fonctions de Conseiller ministériel au MTP.



A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'ing. Stočes'.

Source : *10 let provozu ČSA*, In: L n° 12/1933, p. 354.

Dans le nouveau Comité d'administration siégeaient outre les représentants du MTP également un représentant de la Défense, un des PTT et un pour le Ministère des Finances. Les effectifs de la compagnie comptaient en 1933 en tout 122 personnes, parmi lesquelles : 29 employés de bureau, 8 pilotes, 4 télégraphistes, 55 ouvriers qualifiés et 17 non-qualifiés et 9 chauffeurs.

Après la brève période de rodage que nous avons évoquée, on pourrait distinguer encore deux grandes phases dans l'histoire de la ČSA de l'entre-deux-guerres. Une date limite précise séparant l'une de l'autre semble cependant impossible à donner, une période de chevauchement pourrait être néanmoins délimitée par les années de crise 1929 et 1933. En effet, deux éléments entrent en ligne de compte lorsqu'on veut analyser le développement de la compagnie – son organisation administrative (sa gouvernance) et son mode d'exploitation

(lignes, réseau, services). Aux dires de l'ingénieur Stočes, le directeur exécutif de la compagnie en 1933, le fonctionnement de l'exploitation ne saurait être caractérisé avant 1928 autrement que comme « tâtonnement »¹³⁰⁹. D'après lui, une première maturité aurait été atteinte en 1929. Elle aurait même été perceptible par les clients grâce à la stabilisation des horaires de vol, des calendriers et des destinations¹³¹⁰. Sur le plan de l'organisation administrative en revanche, il fallait attendre cinq ans de plus pour connaître un allègement de l'appareil esquissé *supra*. On pourrait alors conclure que, forte de cette double évolution, la compagnie publique entrait dans la période de l'après-crise économique bien armée pour se concentrer désormais sur la conquête des marchés. En effet, les années 1920 correspondant à la première phase concernaient en premier lieu la couverture progressive de l'espace géographique national et les années 1930 à la seconde, correspondant à sa percée à l'international. En revanche, il ne nous est pas possible de trancher nettement la question sur la stratégie de ce développement qui paraît *a posteriori* clair, voire linéaire. Avait-elle été arrêtée au début des années 1920 ou alors s'était-elle imposée d'elle-même avec le progrès général de l'aviation ?

La réponse se situe sans doute à mi-chemin. On peut par exemple citer, une fois de plus Antonín Srba, ministre des Travaux publics au moment de la création de ČSA et donc, en son temps, président du Comité exécutif de la compagnie. Selon lui, l'État aurait étudié deux formules économiques et juridiques, à savoir la création d'une compagnie privée avec participation de l'État au capital initial (formule choisie en 1933 pour Air France) ou d'une compagnie publique à 100%. Srba s'attribua alors la paternité de la décision en faveur de la seconde option pour des raisons « politiques et stratégiques »¹³¹¹. À cette époque, l'aviation était encore trop balbutiante pour démontrer avec efficacité l'utilité pour l'économie du pays tout en ayant un potentiel stratégique évident. L'État hésitait en même temps à s'engager,

¹³⁰⁹ Ing. F. Stočes, *10 let provozu ...*, op. cit., p. 360 (« *Jest tudíž přirozené, že období 1924-1928 představuje vlastně dobu hledání, lépe řečeno tápání po tom, který řád bude nejvýhodnější; teprve počínaje rokem 1928, resp. 1929 byly získané zkušenosti natolik obsáhlé, aby připouštěly spolehlivé dedukce o nejvhodnějších dobách odletů a příletů, počínaje touto dobou letové řády ČSA začínají se stabilisovati.* »).

¹³¹⁰ Stočes compte cinq indicateurs horaires différents pour l'année 1924, chiffre décroissant ensuite régulièrement d'année en année pour arriver à un seul en 1928. Ibid.

¹³¹¹ In: L 12/1933, p. 351 (« *Když v roce 1923 jako tehdejší ministr veřej. prací, jsem se ocitl před konkrétním řešením otázky zavedení pravidelné letecké dopravy v ČSR, jednalo se o dvě možnosti. Podnik soukromý za větší nebo menší účasti státu nebo podnik čistě státní. Podle analogie drah, rozhodl jsem se pro Československé Státní Aerolinie, neboť důvody jak politické, tak strategické žádaly a žádají, aby podnik takového významu byl úplně v rukou státu a využit v zájmu republiky v řadě nejpřednější.* »).

inévitablement à perte, dans une entreprise qu'il n'aurait pas pu contrôler totalement. Entre les deux options s'imposait celle qui représentait la moins mauvaise solution. Pour comprendre, il suffit de rappeler les débuts de l'aventure ferroviaire au 19^e siècle... À l'évidence, ce furent des considérations stratégiques, couplées à l'importance et au poids des militaires au sein de l'appareil exécutif, qui firent pencher la balance en faveur de l'aviation civile publique. À la différence de nombreux autres pays pionniers dans l'aviation, la Tchécoslovaquie possédait donc dès le début de son histoire « sa » compagnie nationale sur laquelle se concentraient ensuite une bonne partie des efforts financiers consentis à l'aviation. De cette façon (et au même titre que dans le domaine ferroviaire dominé par la compagnie nationale ČSD), l'État pouvait admettre cœur plus léger, les sacrifices économiques que l'aviation lui demandait, tout en se préservant de la concurrence intérieure, et donc en minimisant les risques économiques, par le monopole national.

Le Ministère des Travaux publics avait soumis sa proposition de créer la *Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État*, ČSA, au Conseil des ministres dans son écrit (*spis*) n° 17b 86/53 35.712 datant du 19 mai 1923 dans un premier temps en vue de l'exploitation de la seule ligne Prague-Bratislava-Košice-Užhorod. Cette proposition fut acceptée par le Conseil dans sa séance du 19 juillet suivant de sorte que la compagnie ait pu être légalement créée par l'édit (*výnos*) du MTP n° 25a 618/3 70.171 du 6 octobre de la même année. La « date de naissance » de la compagnie est donc bien celle-ci : 6 octobre 1923. Elle converge à quelques 17 jours près avec la date du 5^e anniversaire de la république (le 23 octobre 1923) ce qui avait incité les responsables politiques et institutionnels à effectuer le premier vol officiel à cette date. Déjà, associée à la célébration de la Fête nationale, l'aviation était devenue l'un des symboles de l'indépendance politique et économique et de la modernité. La compagnie avait tout à y gagner à court, moyen et long terme. En effet, la convergence entre la ČSA en particulier et l'aviation civile en général, associées à des passions patriotiques réapparaissant périodiquement, fut par la suite entretenue, bien que, parfois, non sans mal comme en témoigna le passage à vide du début des années 1930. À court de moyens, les différents ministères, en premier lieu le MTP, qui contribuaient habituellement au financement de certaines actions prestigieuses comme des compétitions internationales, décidèrent alors de ne pas subventionner la participation tchécoslovaque à la prochaine coupe européenne d'avions de tourisme. Pour prouver à l'État l'intérêt permanent de la population en faveur de l'aviation et relancer sa générosité, les différentes corporations impliquées dans l'aviation, prirent au printemps 1933 l'initiative d'une « Quête Nationale Aéronautique » (*Národní letecká sbírka*) sous l'égide de l'*Aeroklub ČSR*, de la MLL et de la

Ligue des pilotes¹³¹². L'appel aux dons pourtant bien relayé par la presse¹³¹³ semblait avoir eu du mal à faire effet, du moins dans un premier temps. Il recueillit relativement peu de moyens financiers au départ car au 23 octobre 1933 sur les 77 149 Kč récoltées 50 000 provenaient d'un seul donateur, à savoir de la Caisse d'épargne municipale de Prague (*Pražská městská spořitelna*). Par la suite la « Quête » connut un meilleur succès, p. e. un mécène anonyme donna 1 000 000 de couronnes en novembre 1935. L'argent servit à acheter des avions militaires et à contribuer au financement du programme des « 1 000 nouveaux pilotes ».

Bien que cet exemple soit emprunté à l'ensemble du secteur de l'aviation, les années 1932/1933 furent également charnières entre les deux époques de développement de la ČSA : « Notre programme, c'est qu'après avoir terminé l'organisation des connexions de l'ensemble de notre territoire avec ses villes capitales, la ČSA procède à l'autre étape logique, la construction des connexions aériennes avec les États qui nous sont les plus proches, sentimentalement, économiquement et politiquement. »¹³¹⁴ Ces paroles de l'ingénieur V. Roubík, directeur de l'aviation civile au sein du MTP écrites en décembre 1933 à l'occasion d'un numéro spécial de *Letectví* consacré au dixième anniversaire de la compagnie, résumaient le programme et indiquaient la feuille de route pour les années à venir. Il rappelait en même temps dans ce court article l'importance et le statut particulier de l'aviation civile dans le schéma des transports de l'État tchécoslovaque et la relativité des distances : « À cause de la configuration de notre territoire et au regard de l'emplacement qu'occupe la capitale, l'expression « transport à longue distance » se fond une fois avec « le transport international » et une autre fois avec le transport « national ». La distance Prague-Užhorod par exemple est bien plus grande que la distance Prague-Berlin, Prague-Vienne, Prague-Munich, etc. En d'autres termes : la création d'une liaison aérienne à travers la république en suivant son axe longitudinal, correspond du point de vue des transports à une tâche aussi importante que la création de certaines liaisons internationales et, du point de vue des intérêts étatiques,

¹³¹² Voir : L 10/1933, *Československému národu* (Un appel pour soutenir la collecte nationale de fonds en faveur de l'aviation); L 10/1933, *Národní letecká sbírka*; L 10/1933, *Jak posíliti národní leteckou sbírkou co nejvíce naše letectví*.

¹³¹³ La presse quotidienne prit part à la campagne tout autant que la presse spécialisée. Le magazine *Letectví* par exemple informait des résultats de la « Collecte » dans presque tous les numéros.

¹³¹⁴ L 12/1933, p. 353 (« *Naším programem jest, aby ČSA po skončení organisace leteckého spojení celého území našeho státu na jeho hlavní města, překročily k dalšímu logicky vyplývajícímu kroku: vybudování leteckého spojení se státy, které jsou nám nejbližší, citově, hospodářsky i politicky.* »).

une tâche plus grande encore. »¹³¹⁵ Grâce à cette réflexion, Roubík contribua à relativiser le « schéma de partage » entre les modes de transports discuté et diffusé tout récemment dans l'opinion publique et basé, justement, sur le critère de la distance¹³¹⁶. Si son analyse s'était avérée correcte, l'aviation aurait été en train de gagner du terrain par rapport aux autres modes de transport non seulement sur les longues distances, mais aussi sur des distances plus courtes, mais à condition de franchir des frontières.

Nous venons de voir que les années 1928-1932 correspondaient à la fois à une consolidation organisationnelle et technique de la compagnie. Elle put ainsi prendre toute sa place dans « l'envol » de l'aviation au sortir de la crise économique. La plupart des sources que nous avons exploitées apportaient des jugements relativement cléments sur la période antérieure. Il y eut cependant des exceptions, voire quelques voix critiques qui s'attaquaient à l'inefficacité de gestion et au retard quant à l'introduction de nouveaux équipements que la compagnie publique avait pris sur ses concurrents étrangers et sa consœur tchécoslovaque au cours des années 1920. Le fait que le marché national lui restait réservé avait néanmoins permis à la compagnie de surmonter les maladies infantiles et, forte de sa base nationale, de reprendre la main du développement à l'international au cours des années 1933-1938. L'auteur d'un article dans *Letectví* à l'occasion du 15^e anniversaire de la fondation de la compagnie résuma ainsi les principales erreurs des débuts : « Divisée entre deux ministères ... la ČSA s'engagea en 1923 sur une piste où tout dépendait de l'unité de la direction, de sa souplesse et de sa perspicacité. Le résultat ne pouvait être autre que ce qu'il avait été : [la compagnie] végéta selon le principe de la moindre résistance, de la moindre responsabilité ... en surmontant des maladies infantiles, plutôt qu'en exploitant réellement les quelques lignes

¹³¹⁵ L 12/1933, p. 352 (« *Pro náš stát v důsledku konfigurace našeho území a vzhledem k poloze hlavního města, pojem „doprava dálková“ splývá jednou s pojmem „doprava mezinárodní“, podruhé s pojmem doprava „národní“. Vzdálenost Praha-Užhorod například jest značně delší než vzdálenost Praha-Berlín, Praha-Vídeň, Praha-Mnichov atd. Jinými slovy: vytvoření leteckého spojení napříč republiky, po její dlouhé ose, jest pro nás s hlediska vlastní dopravy úkolem tak významným jako vytvoření určitých spojení mezinárodních, a s hlediska státního zájmu pak úkolem ještě význačnějším.* »).

¹³¹⁶ Nous avons évoqué ce problème dans le paragraphe consacré à la concurrence rail/route. Pour schématiser, le consensus se dessinait autour du partage de l'espace entre le véhicule à moteur pour des trajets inférieurs à 50 km, le train pour des trajets supérieurs, mais lents et l'avion pour de longs trajets, supérieurs à plusieurs centaines de kilomètres.

intérieures... »¹³¹⁷ L'auteur alla jusqu'à affirmer que la compagnie avait été incapable de développer significativement le transport de courrier alors que cela avait été son souhait premier : « ... leur valeur pratique [de ses lignes] s'est réduite au transport non voulu, mais quand bien même pratiqué, des saucisses de Košice à Prague, alors que le transport voulu du courrier de Prague à Košice n'a pas eu lieu et ne pouvait avoir lieu parce que le transport plus rapide sur de si petites distances a pu être assuré mieux et plus sûrement par des trains express et des autobus. »¹³¹⁸ Et de conclure sur cette phrase magnifique : « Cette époque des statistiques milligrammées, quand les passagers barbus étaient particulièrement favorisés car ils amélioreraient l'impression de meilleurs taux de remplissage des appareils sinon par leur poids, du moins en ce qui concerne leur volume, quand l'agence de voyage ČSA se trouvait dans la rue *Ostrovní* dans une échoppe digne d'un vendeur de balais, dure pratiquement jusqu'en 1930, lorsqu'en ouvrant la ligne vers la Yougoslavie, on a enfin commencé avec le vrai travail en faisant fructifier les expériences acquises... »¹³¹⁹

Bien que certains de ses propos soient exagérés dans le but de pimenter son analyse, on ne peut qu'être d'accord avec la pertinence de la qualité d'accueil des voyageurs par l'agence de voyage de la compagnie comme critère d'évaluation de ses capacités commerciales. En effet, la ČSA avait déménagé trois fois de locaux, en commençant sans locaux du tout dans Prague en 1923, puis en glissant progressivement de « l'échoppe à balai » dans la rue *Ostrovní*, vers la rue *Jungmannova*, pour terminer enfin en 1938 dans la rue *Na Příkopě 35* en plein centre touristique de Prague¹³²⁰.

¹³¹⁷ L 2/1938, p. 45-47, ČSA (*jubileum 15 let založení*), (« ... Rozděleny mezi dvě ministerstva, administrativně zajištěny min. veř. prací a letecky vojenskou správou, vybaveny adaptovanými vojenskými letouny a přidělenými vojenskými letci, Čs. Státní Aerolinie nastoupily v roce 1923 dráhu, kde vše odvisí od jednotnosti vedení, jeho pružnosti a průbojnosti. Výsledek nemohl být ničím jiným, než ve skutečnosti byl : několikaleté vegetování po dráze nejmenšího odporu, nejmenší odpovědnosti, spíše zabíhání celku a překonávání dětských nemocí, než skutečný provoz na několika vnitřních liniích... »).

¹³¹⁸ Ibid. (« ... jejich praktická cena redukovala se na nechtěný, ale přeci jen zavedený převoz párků z Košic do Prahy, když se chtěná, stále sledovaná doprava pošty z Prahy do Košic neuskutečnila, nemohla se uskutečnit proto, že o rychlejší její dopravu na tak malé vzdálenosti staraly se lépe a spolehlivěji rychlovaky a autobusy. »).

¹³¹⁹ Ibid. (« Toto období miligramových statistik, kdy cestující s plnovousem byly zvláště favorisováni poněvadž přispívali ke zlepšení imaginálního pojmu když už ne váhového, tedy alespoň objemového využití letadel, kdy cestovní kancelář ČSA byla umístěna v *Ostrovní* ulici, v krámě v němž by se tak krásně vyjímal pouliční prodavač košťat, trvá prakticky řečeno do roku 1930, kdy otevřením linie do Jugoslavie bylo konečně započato se skutečnou prací, s frutifikací nabraných zkušeností. ... »).

¹³²⁰ Ibid. (« Jedním z nejlepších dokladů toho, jak zdravě se u nás během uplynulých 15 let poměry vyvinuly, jest vývoj hlavní styčné platformy obou podniků s jich zákaznictvem, t. j. vývoj cestovních kanceláří ČSA a ČLS ; v

« Regardons maintenant la carte des lignes aériennes en Europe : vous allez voir que le réseau de nos deux compagnies nationales commence à bien se développer ; mais bien que la longueur des lignes desservies par des avions tchécoslovaques ait dépassée les 10 000 km, bien que nos avions atterrissent dans 34 villes capitales ou principales ... nous sommes encore loin de ce que nous pouvons et devons réaliser pour garantir à notre pays la part qui lui revient de droit dans le réseau aérien mondial cette œuvre extraordinaire de compétition et de coopération internationale. [...] Et nous terminons notre réflexion à l'occasion du jubilé sur ce paradoxe : Je ne sais pas où sont les buts du transport aérien européen ni où sont les buts de notre transport aérien ; la seule chose que nous savons, c'est qu'on doit marcher vers ces buts de façon énergique et constante en même temps que les autres, pas derrière eux et que ces buts ne peuvent être atteints en sautillant sur son propre territoire, mais en nous développant au-delà des frontières, loin, le plus loin possible... »¹³²¹

3. La croissance du réseau ČSA

Le tableau ci-après résume le développement du réseau ČSA de l'entre-deux-guerres. On y distingue nettement deux périodes de développement – en *solo* jusqu'en 1935, puis en s'associant à des compagnies étrangères dans la conquête de nouvelles destinations internationales, à partir de cette année.

roce 1923 neměly ČSA vůbec žádné cestovní kanceláře, v roce 1925 seděly ve svém pověstném kumbálu v Ostrovní ulici ; jaký rozdíl v roce 1937, kdy ČLS zařídila cestovní kancelář, kterou jezdí studovat cizí společnosti a r. 1938, kdy ČSA se instalují na Příkopě, ve středu cizineckého ruchu. ») D'autres détails d'un autre article : « Na Příkopě č. 35, nedaleko Prašné brány. Odsud bude také odjížděti autobus ČSA k letišti. Sem se také přepraví veškerá agenda bývalé dopravní kanceláře z Jungmanovy třídy. »

¹³²¹ Ibid. (« *Pohledněte na mapu leteckých tratí Evropy : uvidíte že síť našich dvou leteckých společností počíná se již zdárně rozvíjeti ; ale přes to, že délka čsl. letadly obsluhovaných tratí překročila již 10 000 km, přes to, že naše letadla přistávají v 34 hlavních nebo důležitých městech ... jsme ještě daleko od toho, co chceme, co můžeme a co musíme vykonati, abychom zajistili našemu státu onu část, na kterou má právo v letecké síti světa ve velikolepém díle mezinárodního soutěžení a mezinárodní spolupráce. ... A tak končíme své jubilejní rozjímání pradoxem : kde jsou cíle evropského leteckého dopravnictví a kde jsou s nimi cíle i letecké dopravy naší to nevím ; jedině co víme, že k těm neznámým cílům musíme jíti velmi energicky a velmi houževnatě, spolu s ostatními ne za nimi, a že se k těm cílům nedostaneme poskakováním po vlastním území, ale rozvojem za hranice, ven, dál, co nejdál ... »).*

Tableau n°47 : Lignes ČSA 1924-1938

Ligne	Période d'exploitation	Partenariat ou exploitation en solo
Prague-Bratislava-Košice	1924-1925	Seule
Prague-Brno-Bratislava-Košice	1926-1928	Seule
Prague-Mariánské Lázně	1927 - 1930	Seule
Prague-Brno-Bratislava-Košice-Užhorod	1929-1939	Seule
Prague-Zagreb	1930-1932	Seule
Prague-Mariánské Lázně-Karlovy Vary	1931-1938	Seule
Prague-Zagreb-Sušak	1933-1937	Seule
(Prague-)Užhorod-Cluj-Bucuresti	1933-1936	Seule
Piešťany-Bratislava-Vienne	1935-1936	Seule
Prague-Hradec Králové	1935-1936	Seule
(Prague-)Hradec Králové-Opava/Ostrava	1935	Seule
Prague-Užhorod-Cluj-Jassy-Brjansk-Kijev- Moscou	1936-1937	En pool avec Aeroflot
Brno-Zlín-Piešťany	1937-1938	Seule
Prague-Liberec	1937	Seule
(Prague-)Užhorod-Cluj-Bucuresti	1937-1938	En pool avec LARES
Prague-Bruxelles	1937-1938	En pool avec SABENA
Prague-Bratislava-Klagenfurt-Trieste-Venise	1937	En pool avec Ala Littoria
Prague-Bratislava-Klagenfurt-Trieste-Venise- Rome	1938	En pool avec Ala Littoria
Prague(-Piešťany)-Budapest	1938	En pool avec Malert
Prague-Paris	1938	En pool avec Air France

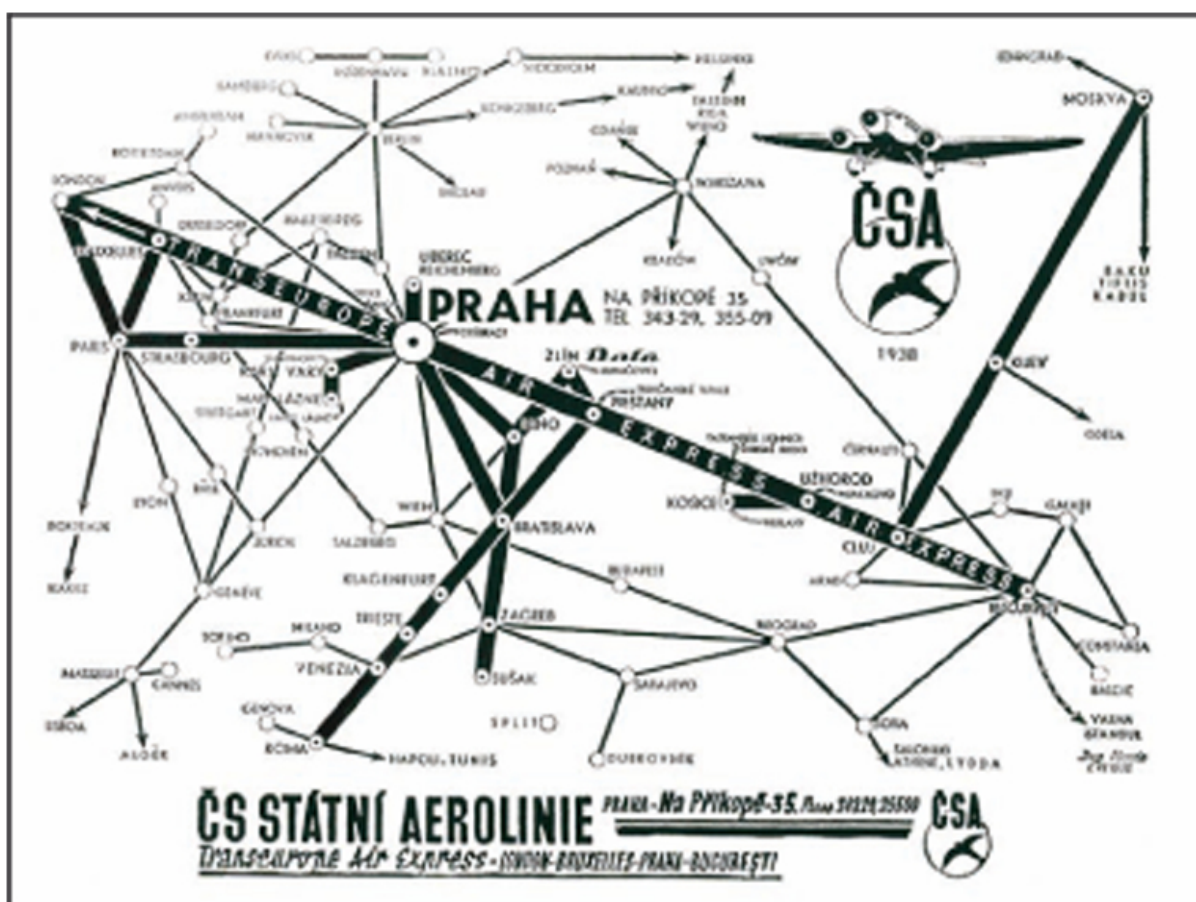
Sources : *Stat. Ročenka RČS 1928 p. 217, 1932 p. 185, 1934 p. 117 et 1938 p. 129; L 2/1938, Statistika letecké dopravy v ČSR 1937; Letectví 4/1938 et 9/1938.*

Sur le plan national d'abord, la compagnie se construisit autour de deux axes de développement, d'une part « l'épine dorsale » Prague-Brno-Bratislava-Užhorod, le fameux axe ouest-est qui préoccupait tant les aménageurs du territoire, politiciens ou ingénieurs et, d'autre part le triangle des villes thermales Prague-Mariánské Lázně-Karlovy Vary. Mariánské Lázně avait pris une longueur d'avance sur sa voisine étant connectée dès 1925 par

AVIA, puis dès 1927 par ČSA à la capitale, mais fut ensuite devancée par Karlovy Vary qui devint le pivot de la ligne à partir de 1934¹³²². D'autres dessertes, régionales, furent aussi expérimentées avec plus ou moins de succès. Ainsi Hradec Králové en 1935/36, Ostrava en 1935, Liberec en 1937 furent abandonnés ; Piešťany (la ville thermale slovaque) et Zlín (la capitale industrielle morave de l'empire Bat'a) furent développés régionalement, nationalement voire internationalement, avec succès.

Enfin, sur le plan international, la compagnie avait d'abord développé les connexions vers les pays de la *Petite Entente* (Roumanie et Yougoslavie) avant d'explorer de nouvelles destinations, plus ambitieuses – la Russie surtout, mais aussi l'Europe de l'ouest avec la Belgique et du sud avec l'Italie.

Illustration n°31 : Le réseau de la ČSA en 1938 – « Transeurope Air Express »



Source : *Letec* du 23 juin 1938, p. 104

¹³²² En effet, la configuration de la ligne évolua dans le temps. La première était Prague-ML (1925-1930), la seconde Prague-ML-KV (1931), la troisième un triangle Prague-ML-KV-Prague (1932 et 1933), la quatrième l'inversion du sens Prague-KV-ML. C'est cette inversion du sens qui rendit la desserte de la ville du milieu plus souple, mais aussi la multiplication des liaisons quotidiennes (3 pour KV et seulement 2 pour ML en 1938 p. e.) qui nous font dire que KV avait pris le dessus sur ML à partir de 1932/1933.

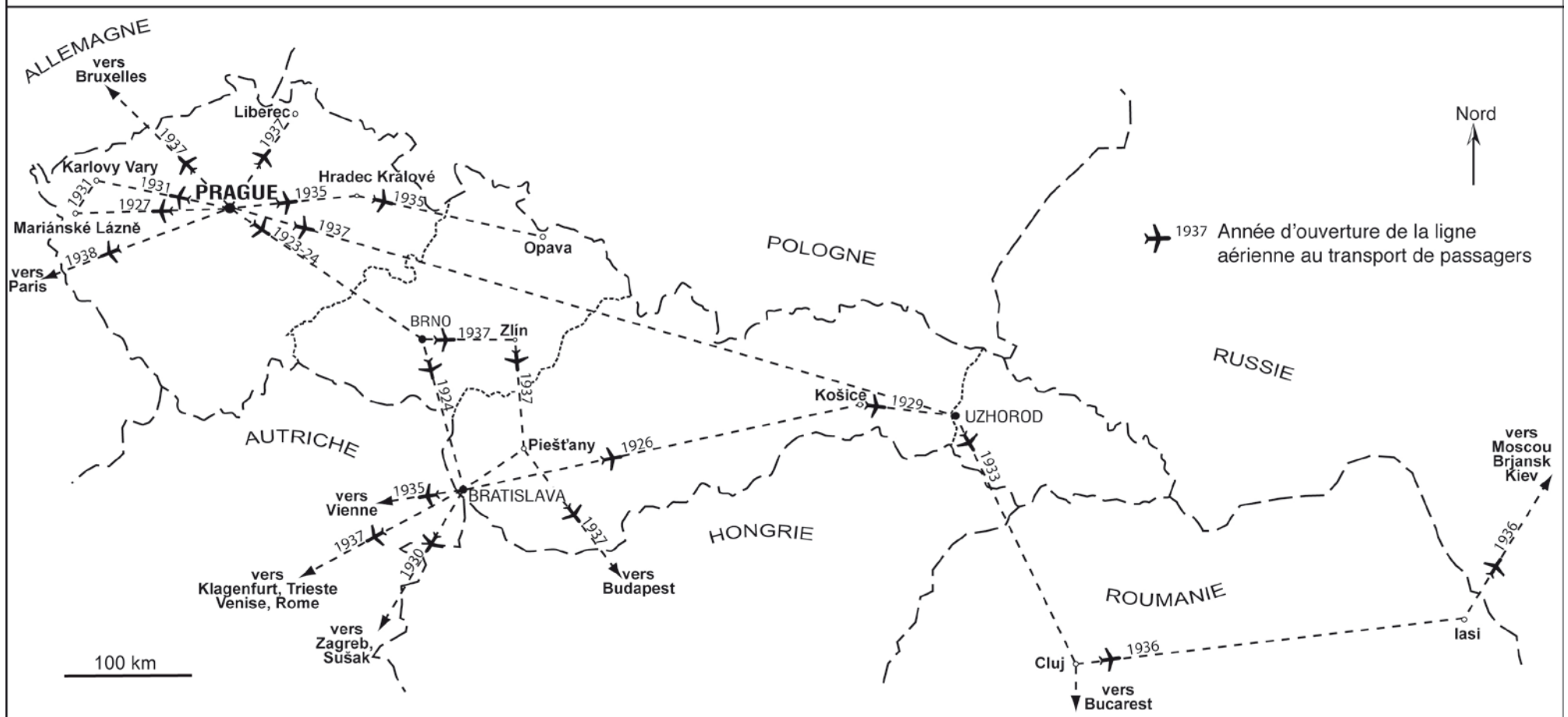
Ce développement à l'international présentée ici sous son meilleur jour comme le « Transeurope Air Express », nous devons le répéter, annonçait une confrontation avec la seconde compagnie nationale, la ČLS. Dans le contexte de la crise (de transport) après le Traité de Munich (1938), l'hypothèse de la fusion des deux compagnies fut donc quasiment obligatoirement avancée au même titre que la réorganisation de la vie des clubs et de l'administration de l'aviation civile¹³²³. L'illustration ci-dessus reflète le réseau aérien « maximal », c'est-à-dire le réseau exploité à la saison estivale. En effet, certaines lignes n'étaient ouvertes que pendant l'été (nationalement vers Karlovy Vary et Mariánské Lázně et internationalement vers l'Adriatique – Zagreb et Sušak¹³²⁴). La carte ne donne également aucun renseignement sur le degré de remplissage des appareils, très fort sur certains tronçons (p. e. Prague-Brno) et très faible sur d'autres (p. e. Bratislava-Zagreb)¹³²⁵.

¹³²³ L 10/1938, *Budoucnost našeho letectví*. L'auteur de l'article préconisait la constitution d'une société par action avec une majorité étatique.

¹³²⁴ La Yougoslavie autrefois et ses États successeurs aujourd'hui représentent traditionnellement une destination touristique de choix pour les Tchèques et les Slovaques. J. Štemberk résume les raisons de ce succès pour la période de l'entre-deux-guerres : « *The popularity of Yugoslavia among Czechoslovak tourists was besides attractive sea, policy relations and good prices of stay due to liberal approach for allocation of currency permission.* » In : Štemberk J., *Tourisme in Economy... op. cit.* p. 102. Ainsi, grâce aux dépenses des touristes tchécoslovaques, la Yougoslavie pouvait redresser un peu sa balance commerciale négative vis-à-vis de la ČSR.

¹³²⁵ Nous ne disposons malheureusement de chiffres précis que pour l'année 1932 avec les taux de remplissage suivants : Pour ČSA : pour le tronçon Prague-Mariánské Lázně 28,3% ; Prague-Karlovy Vary 36,1% ; Bratislava-Zagreb 8,1% ; Pour ČLS : pour le tronçon Prague-Halle/Leipzig 25,6% ; Halle/Leipzig-Essen 32,2% ; Essen-Rotterdam 29,1% ; Rotterdam-Amsterdam 24,1% ; Vienne-Prague-Berlin 59,2% (In : *Letecké zprávy MVP*, n° 35/1932; 54/1932). Ces chiffres sont globalement très bas, liés à la crise économique. Étant donnée l'impossibilité de comparer avec les autres années, ils n'ont qu'une valeur indicative. Ce qui nous importe ici, ce n'est pas tant le faible remplissage des appareils que l'écart qui sépare certains tronçons.

Carte n° 41 : L'évolution du réseau ČSA 1923-1938



CAO : Martine Courrèges-Blanc - UFR STC - Université Bordeaux3. D'après les données issues de : *Stat. Ročenka RČS 1928-1938* ; *Letectví* 2/1938, 4/1938 et 9/1938, *Doprava v životě republiky op. cit.*

II. La Compagnie tchécoslovaque d'aviation (Československá letecká společnost, ČLS) – le prototype d'une compagnie internationale

Illustration n°32 : Le logo et l'adresse de la compagnie¹³²⁶



La seconde compagnie tchécoslovaque de navigation aérienne reposait sur des capitaux privés (Škodovy závody, Avia, Breitfeld & Daněk, továrna Walter)¹³²⁷. Elle fut conçue, à la différence de la ČSA, dès l'origine sur une stratégie de développement ou mieux encore dans une optique internationale. Elle avait pour objectif, et plusieurs sources que nous avons croisées l'attestent, « d'intégrer la Tchéco-Slovaquie dans le réseau international des liaisons aériennes »¹³²⁸. La compagnie aurait été créée « sur l'initiative du Ministère des Travaux publics »¹³²⁹ car ČSA, en tant que compagnie publique, aurait eu « une liberté de négociation limitée avec les compagnies étrangères »¹³³⁰. Le fait d'associer le Ministère à la gouvernance de la compagnie et l'État à son capital, la dotait dès sa naissance d'une position

¹³²⁶ L'adresse et le logo insérés en illustration proviennent de l'indicateur de la compagnie de mars 1938, reproduit *infra*.

¹³²⁷ L 1/1926, P. Beneš, šéfkonstruktér tov. Avia, *K nové práci v našem letectví*.

¹³²⁸ In : *Naše křídla. Silné letectví ... op. cit.*, p. 251 (« *Byla to Česko-slovenská letecká společnost (ČLS), které byl v roce 1927 svěřen úkol včleniti Česko-Slovensko do mezinárodní sítě leteckých spojů.* »).

¹³²⁹ J. Šolín, *Československá letecká doprava... op. cit.*, ici p. 115.

¹³³⁰ *Ibid.*

politique et économique confortable, facilitant naturellement son « envol » vers le ciel européen.

Pour commencer, la compagnie reprit à son compte le projet de l'éphémère ČSLAS datant du début des années 1920, à savoir l'exploitation commerciale de la ligne Berlin-Prague-Vienne. L'idée était simple car les échanges politiques et économiques entre les deux anciennes capitales impériales Berlin et Vienne étaient toujours très riches s'appuyant depuis le milieu du 19^e siècle sur la voie ferrée traversant Prague. On pouvait donc raisonnablement espérer qu'après la stabilisation de la situation en Europe centrale et la reprise de la vie économique ordinaire, il en serait de même. Le pari de la compagnie fut donc à la fois économique et politique. Saura-t-elle attirer suffisamment de passagers pour justifier son existence sur le plan commercial¹³³¹ ? Saura-t-elle s'affirmer aux côtés du voisin allemand toujours impressionnant ? Dans tous les cas, les Tchécoslovaques surent saisir la conjoncture politique qui leur était favorable et transformer en atout l'enjeu que représentait leur pays, encadré comme une enclave géographique désormais étrangère autant pour Berlin que pour Vienne. Nous avons vu plus haut qu'ils souhaitaient depuis la négociation des Traités de paix que leur pays devienne un territoire de transit pour les autres nations européennes ce qui leur aurait permis d'associer des avantages économiques à un certain contrôle stratégique de ces « couloirs ». Le transport aérien en faisait partie et il était hors de question pour certains patriotes qui étaient en même temps des hommes d'affaires avisés de laisser le marché aéronautique international uniquement aux mains d'étrangers¹³³². Dans les débuts de l'aviation la construction d'aéroports « d'escale » était indispensable et le trajet le plus court, la ligne directe recherchée. C'est pourquoi Prague postulait pour ce rôle de « carrefour » centre-européen. Sa position idéale, pratiquement à mi-chemin entre Berlin et Vienne, en faisait une étape « naturelle » sur ce parcours. Une seconde raison devait peser dans les négociations. Chaque pays disposait en effet librement de son espace aérien et pouvait en interdire le survol ou alors obliger les compagnies à y aménager des haltes pour le desservir. Forts de ces atouts, la ČLS entra en négociations avec la *Deutsche Luft-Hansa* (DLH) et la *Österreichische Luftverkehrs AG* (Ölag) pour finalement partager en trois, sur la base de la réciprocité, les droits d'exploitation de cette ligne. Pour l'époque peut-être paradoxalement, la

¹³³¹ Ce calcul se montra pertinent car la ČLS devait transporter sur cette ligne en 1932 en moyenne 3,9 passagers par vol et atteindre un taux de remplissage pour les marchandises de 59,2% ! Un résultat exceptionnel, car sur ses autres lignes p. e. vers les Pays-Bas, le taux oscillait entre 25 et 32 %. (cf. *Letecké zprávy MVP*, n° 50/1932).

¹³³² L 1/1926, P. Beneš, šéfkonstruktér tov. Avia, *K nové práci ... op. cit.*

ČLS ne possédait dans ses débuts (création le 22 janvier 1927) pas d'avions. Les vols étaient alors entièrement opérés par DLH et Ölag.

Aidée par la réactivité de son actionnaire principal les Usines Škoda de Plzeň et la détermination d'aller vers les profits, la compagnie s'orienta naturellement vers les meilleurs axes internationaux « disponibles » sur le marché. Outre l'axe « classique » nord-sud susnommé, il s'agissait de vols à destination des ports néerlandais, Rotterdam et Amsterdam et, enfin, de l'Angleterre. La compagnie procéda par étapes qui semblaient avoir été parfaitement programmées bien que le *timing* concret était bien souvent difficilement prévisible. Comme preuve que la construction du réseau ČLS fut une labueur de longue haleine, nécessitant une stratégie claire, mais aussi beaucoup de patience, Londres ne put être atteint qu'après dix années d'exploitation et grâce à la coopération avec KLM¹³³³. Celle-ci se développa progressivement en lien avec l'implantation de ČLS aux Pays-Bas. Elle eut lieu en deux étapes, grâce d'abord à une ligne directe exploitée à 100% par ČLS, entre Prague, Mariánské Lázně, Kassel et Rotterdam (portion ouverte en grande pompe le 30 avril 1928¹³³⁴), prolongée ensuite en 1931 et en coopération avec KLM jusqu'à Amsterdam.

Dans la course à l'extension de son réseau la ČLS tenta de multiplier les liaisons internationales avec escale dans la ville thermale de Mariánské Lázně. Expérimentées dès 1928 sur l'axe Prague-Rotterdam, puis entre 1929 et 1931 d'abord vers la Bavière (Fürth/Nürnberg), puis vers Halle et Leipzig, certaines lignes furent abandonnées (comme la seconde), d'autres se soldèrent par des bilans très peu encourageants. Pourtant grâce à la conjoncture favorable, la ville, de taille moyenne, bénéficia pendant toutes ces années d'une connectivité nationale et internationale *via* les airs exceptionnelle ! Nous nous souvenons des premiers vols réalisés pour le compte d'AERO en 1925/1926. L'année 1927 signifiait non seulement le prise en main de la liaison Prague-Mariánské Lázně par ČSA, mais aussi un important programme d'investissement dans l'aéroport de la ville. En effet, la commune dépensa en six mois presque un million de couronnes pour la construction d'un hangar et,

¹³³³ Une première tentative de rallier Londres remonte à 1923 lorsque les plus hautes instances tchécoslovaques et anglaises souhaitaient établir un vol direct. Malheureusement l'accord entre les deux pays fut suspendu à cause de la situation de blocage due à l'interdiction du survol de l'Allemagne. Cf. L 1/1925, Ing. Zdenko Janák, *Letecké linie a letecká politika* ou encore L 10/1928 *Civilní letectví*.

¹³³⁴ L 5/1928, V. König, *Zahájení letecké trati Praha-Rotterdam*. C'est le reportage du vol inaugural réalisé le 30 avril 1928. Il s'agit « d'une première ligne internationale purement tchécoslovaque » (« *první rýze čsl. zahraniční trati letecké* »).

surtout, d'une piste d'atterrissage goudronnée, présentée comme une « première en Europe » de cette qualité. « La piste fut réalisée sur le modèle de l'entreprise d'aviation Ford à Detroit. Longue de 250 m, large au début de 8 m et à la fin de 22 m pour que l'avion puisse supporter des vents latéraux ... elle permet un décollage rapide et sûr ... »¹³³⁵ La municipalité semblait avoir fait feu de tout bois en matière d'aviation : « La ville de Mariánské Lázně fait partie de ces villes à qui appartient la primauté d'avoir compris l'importance du transport aérien. Elle fait toute sorte d'efforts pour soutenir la construction de l'aéroport ou encore l'organisation du service aéronautique... »¹³³⁶ Et le maire dr. Turba n'hésita pas à monter à bord de l'avion de la ČLS qui effectuait le vol inaugural entre Prague et Rotterdam le 30 avril 1928 afin de faire la promotion de sa ville aux Pays-Bas.

La Suisse devint une autre destination ambitieuse. La compagnie se lança, également en 1931, dans la coopération avec Swissair pour une ligne reliant Prague à Munich, Zurich et Bâle. Dans le contexte de crise économique, ces deux tentatives de nouvelles percées internationales représentaient cependant des échecs commerciaux et la compagnie dut réduire ses ambitions, même au niveau de l'exploitation de ses lignes « traditionnelles », à savoir Berlin-Prague-Vienne et Prague-Amsterdam. En effet, leur exploitation fut provisoirement suspendue en pleine crise économique internationale à l'automne 1933 pour des raisons de coûts. Le service reprit en revanche normalement dès 1935.

¹³³⁵ L 7/1927, *Rozjezd pro letouny v Mar. Lázních* (« Nové letiště v ML, které bylo za součinnosti obce vybudováno za necelého půl roku na pozemcích, najatých na šest let nákladem asi 900 000 Kč, bylo opatřeno po zplánování a výstavbě velkého hangaru také startovní drahou, první toho druhu v Evropě. Dráha byla zřízena podle vzoru Fordových leteckých závodů v Detroitu. Dráha umožňující letounům rychlý a bezpečný start, vyžádala si nákladu asi 100 000 Kč ... dlouhá 250 m a široká na začátku 8m, ke konci 22 m, aby letoun za bočního větru mohl se sesunouti na téže ploše, vytvořené z makadamu na povrchu dehtovaném. Stroje, které budou chtít dráhy použití, musí být ovšem opatřeny lžícovou ostruhou, aby dráha nebyla rozrývána. Podle zkušeností, získaných v ML mají být pak podobné dráhy zřízeny na ostatních civilních letištích, zejména na menších. »).

¹³³⁶ L 5/1928, V. König, *Zahájení letecké trati Praha-Rotterdam* (« Město Mariánské Lázně samo je jedním z oněch měst, kterému především patří prvenství, že pochopilo význam letecké dopravy. Všechně se snaží podporovati jak výstavbu letiště, tak organisovati dopravní letecké služby... »).

1. La ČLS, l'équation fructueuse entre capital privé et innovation technologique

Du point de vue technologique et organisationnel, la ČLS fut nettement la plus innovante des deux compagnies tchécoslovaques. Le choix du *nec plus ultra* technologique fut opéré dès le début et suivit la compagnie tout au long de son histoire. À titre d'exemple, elle avait introduit la première, en 1928 et deux années plus tôt que ČSA, la nouvelle génération d'avions de lignes pour 8 passagers – les Fokker F-VIIa – très appréciés auprès d'autres compagnies européennes de transport civil¹³³⁷. L'avance technologique de la ČLS se confirma ensuite au moins à deux reprises : La compagnie fut la première (toujours avec deux années d'avance sur ČSA) à introduire en 1931 à bord de *tous* ses appareils la navigation radio qui permettait à ses équipages une navigation sécurisée dans des conditions de mauvaise visibilité (de nuit, en hiver, par mauvaise météo)¹³³⁸ ; puis à investir à la veille de la Seconde Guerre mondiale comme l'une des premières compagnies européennes, dans l'achat des Douglas DC2 et DC3 américains construits pour respectivement 14 et 21 passagers et cinq membres de l'équipage. Sur ces appareils on compta désormais comme faisant partie intégrante de l'équipage les hôtesses de l'air, métier parfaitement nouveau qui devait contribuer grandement par la suite à la renommée du transport aérien en général. Grâce à ces améliorations du matériel volant et aux services offerts avant, pendant et après le vol, la compagnie emboîta le pas aux plus grandes compagnies européennes et mondiales de ce temps, dont la néerlandaise KLM qui devint compagnie associée à partir de 1935 pour la ligne Amsterdam-Rotterdam-Prague¹³³⁹. Le partage de la ligne Amsterdam-Prague entre les deux compagnies avait également permis d'approfondir et d'ancrer les relations politiques et commerciales entre les deux pays. La cérémonie d'inauguration eut lieu simultanément dans les deux villes capitales dans la 1^{ère} semaine d'avril 1935 avec des représentants officiels des

¹³³⁷ Cf. Rajlich et Sehnal, *op. cit.*, p. 95.

¹³³⁸ Le personnel navigant commençait à être formé aux technologies de la « navigation à l'aveugle » à l'étranger dès 1929. Ses pilotes « ... étaient parmi les premiers en Europe à maîtriser le vol dans les nuages et l'atterrissage avec une mauvaise visibilité ». (« ... byli mezi prvními v Evropě, kteří ovládali létání v mracích a přistávání za špatné viditelnosti. »). In : *Naše křídla. Silné letectví... op. cit.* p. 252.

¹³³⁹ Cette association inaugurée officiellement le 1er avril 1935 permettait d'étendre le service à l'année, car, auparavant la ligne Prague-Pays Bas subissait une fermeture annuelle durant la période hivernale. Cf. L 4/1935, *Čsl.-holandská spolupráce na poli letecké dopravy*.

ministères, des conseils municipaux et des compagnies. L'enjeu de la ligne fut non seulement le partage des bénéfices des contacts bilatéraux entre les deux compagnies, mais aussi sur la base du principe gagnant/gagnant la connexion de la ČSR avec l'Angleterre pour le côté tchécoslovaque et la création d'un aéroport d'accueil pour KLM sur le parcours Pays-Bas – Colonies pour le côté néerlandais. Le 15 juin suivant (1935) un premier avion de la KLM atterrissait à Bratislava, la capitale slovaque, sur son parcours de 15 000 kilomètres. En effet, des considérations stratégiques avaient fait préférer Bratislava à Prague, trop proche du hub allemand (pour le courrier, les marchandises et les passagers) à destination de l'Asie et premier arrêt sur le trajet transcontinental, Leipzig¹³⁴⁰. L'atterrissage de KLM à Bratislava contribua grandement à la promotion de l'aéroport slovaque au statut d'aéroport « international ». La ligne hollandaise vint s'ajouter à la désormais classique Bratislava-Adriatique et la nouvelle Piešťany-Bratislava-Vienne.

Dans ses choix opérationnels, politiques et économiques, la compagnie fut mue par trois principes complémentaires, bien que hiérarchisés : d'offrir « à ses clients la plus grande régularité et le plus grand confort de transport, mais avant tout la sécurité absolue. »¹³⁴¹ Et pour y parvenir, elle opta pour l'investissement dans la meilleure technologie disponible sur le marché aéronautique mondial.

2. La croissance du réseau ČLS et les résultats d'exploitation

Nous commençons ce paragraphe par le constat de la difficulté d'accéder à des statistiques homogènes et détaillées. Sur ce point la ČLS fut bien plus difficile à cerner que la ČSA. Dans les sources que nous avons exploitées, la compagnie ne communiqua aucun tableau statistique complet ce pourquoi la seule série de chiffres couvrant l'ensemble de la période provient de *l'Annuaire statistique de la Tchécoslovaquie (Statistická ročenka/příručka RČS)*. Ces tableaux présentent deux inconvénients majeurs : d'une part leur

¹³⁴⁰ L 6/1935, *Holandané přistávají v Bratislavě na linii Amsterdam-Batávie*. La ligne fonctionnait sur la base d'un vol hebdomadaire aller et retour. Après des négociations difficiles, la ČSR obtint un atterrissage tous les quinze jours, le second se faisant à Budapest.

¹³⁴¹ In : *Naše křídla. Silné letectví...*, op. cit., p. 251 (« *Svým zákazníkům co největší pravidelnost a pohodlí dopravy, avšak v první řadě naprostou bezpečnost.* »).

contenu change en partie au cours de la période (il n'y a par exemple pas de données disponibles pour les marchandises avant 1934 ; entre 1927 et 1930 les chiffres concernant la ligne exploitée en commun avec la Ölag et la DLH ne sont pas différenciés par compagnie) et d'autre part ils ne concernent que l'aéroport de Prague. Certes, la ČLS utilisait Prague comme son principal aéroport, mais elle exploitait aussi une ligne qui ne transitait pas par Prague : Mariánské Lázně-Karlovy Vary-Chemnitz-Leipzig (en service entre 1932 et 1934) et qui se raccordait à Leipzig sur la ligne ČLS Prague - Pays-Bas. Pour cette ligne donc, toutes les données manquent ce qui diminue pour les années 1932-1934 légèrement les résultats d'exploitation.

De plus, ces chiffres ne comportent pas de statistiques passagers/marchandises transportés entre les autres escales de la compagnie. Ces chiffres ne peuvent donc avoir pour nous qu'une valeur indicative. Ainsi par exemple, on peut lire pour l'année 1928 pour l'aéroport de Prague 307 passagers transportés par ČLS alors que le nombre total de passagers de cette année aurait été 2 676 ; pour 1933 ces chiffres auraient été respectivement 2 293 pour Prague et 6 198 pour l'ensemble du réseau. Enfin, pour l'année 1937 la compagnie aurait transporté sur l'ensemble de son réseau 13 462 personnes alors que Prague avait accueilli l'année précédente « seulement » 5 956 passagers¹³⁴².

Nous présentons ci-après un tableau et un graphique. Le tableau reproduit fidèlement en les regroupant toutes les données disponibles pour la compagnie de quatre annuaires statistiques. Le graphique en revanche, pour avoir une représentation plus lisible sur l'ensemble de la période, reprend les données fidèlement pour les années 1931-1936, mais se base pour la période 1927-1930 sur un calcul approximatif. En effet, les statistiques ne faisaient pas de distinction pendant les 4 premières années entre les trois compagnies qui exploitaient en commun (« en pool ») la ligne principale de la ČLS, Berlin-Prague-Vienne. On peut cependant « oser » diviser le chiffre par trois sans commettre à notre sens une erreur trop importante et attribuer le résultat ainsi obtenu à la ČLS.

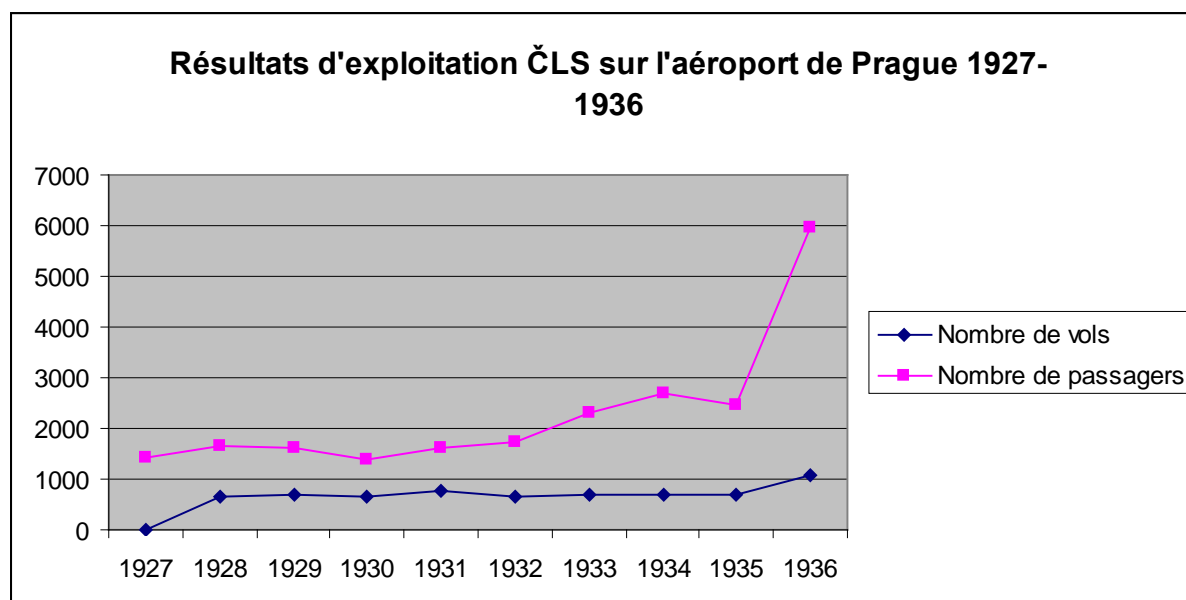
¹³⁴² Nous utilisons ici obligatoirement le conditionnel. Ces chiffres reposent certes sur un tableau publié dans *Naše křídla. Silné letectví... op. cit.* p. 254, mais le décalage qui existe notamment pour l'année 1928 nous fait douter de leur fiabilité. Il est cependant essentiel de souligner le fait que la compagnie devait avoir une importante clientèle internationale, extra-Tchécoslovaque.

Tableau n°48 : Résultats d'exploitation de la ČLS sur l'aéroport de Prague 1927-1936

Année	Nombre de vols		Equipage		Nombre de passagers		Poids de marchandises kg
	Seule	En pool	Seule	En pool	Seule	En pool	Seule
1927	0	894			0	4 277	
1928	297	1 095			307	4 068	
1929	359	1 054			394	3 677	
1930	299	1 082			251	3 374	
1931	785		802		1 608		
1932	664		1 390		1 744		
1933	675		1 365		2 293		
1934	696				2 689		103 082
1935	698				2 445		92 656
1936	1 087				5 956		182 382
Total	5560	4125	3 557		17687	15 396	378 120

Sources : *Stat. Ročenka RČS 1932 p. 185, 1934 p. 118, 1935 p. 115, 1938 p. 130*

Graphique n°19 : Les résultats d'exploitation de la ČLS sur l'aéroport de Prague entre 1927 et 1936



On observe une relative stabilité du nombre de vols pendant la longue période 1928-1935, puis une brusque augmentation (+ 50%) en 1936. Du point de vue du rendement

commercial, cette augmentation reflète un succès comme le démontrent les chiffres des passagers plus que doublés (+144%) et ceux des marchandises presque doublés (+97%) entre 1935 et 1936. Cette évolution spectaculaire était due à la fois à la nouvelle configuration de la ligne Prague-Amsterdam, à l'introduction de nouveaux appareils (les Douglas DC2) et à l'intensification de l'utilisation de l'avion en général. Pendant l'été 1936 la compagnie avait atteint sur cette ligne, de même que sur sa ligne Berlin-Prague-Vienne les 100% de taux de remplissage¹³⁴³. Elle avait par ailleurs pratiqué pour la première fois des prix réduits de 15 à 25% en lien avec une nouvelle procédure de pré-réservation et des tarifs aller/retour ce qui « l'approchait de la seconde classe des trains express internationaux. »¹³⁴⁴. La raison principale cependant semble avoir été la nouvelle configuration de la ligne. En effet, à partir de 1936 Prague ne fut plus son terminus, mais seulement une étape du vol vers trois autres capitales européennes majeures – Londres en amont et Vienne, puis Budapest en aval de la ligne. Cette configuration connue sous l'appellation commerciale « L'Expresse du Danube » (*Dunajský Express*) représentait donc un gain incontestable pour la ČLS qui avait enfin atteint Londres, mais aussi et surtout pour la KLM qui accéda *via* Prague à de nouvelles destinations en Europe centrale. Ce fut aussi un double « signe » pour l'aéroport de Prague. D'une part son trafic augmentait – un signe positif donc qui renforçait son statut de « carrefour » dans le centre de l'Europe. D'autre part, en revanche, un signe d'avertissement, car cette augmentation était due au raccordement de Londres, Vienne et Budapest, autrement dit, ce n'était pas le trafic tchécoslovaque qui nourrissait son dynamisme, mais bien celui des étrangers. À partir de ce constat, il devenait impératif de rendre ce trafic captif, le risque étant bien entendu à moyen terme qu'avec l'amélioration de la technologie, Prague serait évitée au profit de vols long courrier directs – dans notre cas Vienne-Amsterdam/Londres ou Budapest-Amsterdam/Londres, comme cela avait déjà été le cas dans le passé pour la ligne directe Berlin-Vienne. Le tableau suivant montre par ailleurs clairement que l'évolution générale de la configuration des lignes ČLS allait bien dans le sens du rallongement des parcours.

¹³⁴³ Ces taux étaient exceptionnels. La moyenne de la compagnie tournait autour des 60% ce qui l'avait néanmoins hissée, en 1931, au premier rang européen! Cf. L 2/1931, *Zprávy ČLS*. Le bref article donne le contenu des deux premiers numéros des « Informations de la ČLS ». D'après le deuxième numéro, les lignes de la ČLS seraient « les plus fréquentées en Europe, avec un taux de remplissage de 58,5% ».

¹³⁴⁴ L 8/1936, *Vynikající úspěchy naší letecké dopravy*. La mise en place de cette procédure était possible grâce à l'augmentation de la capacité et du confort des appareils.

Tableau n°49 : Les lignes ČLS 1927-1937

Ligne	Période d'exploitation	
Berlin-Prague-Vienne	1927-1936	En pool avec Ölag et DLH, puis avec KLM
Prague-Mariánské Lázně-Rotterdam	1928, 1929	Seule
Prague-Leipzig-Rotterdam	1930	Seule
Prague-Munich-Zurich-Bâle	1931	En pool avec Swissair
Mariánské Lázně-Leipzig	1931	Seule
Mariánské Lázně-Karlovy Vary-Chemnitz-Leipzig	1932, 1933, 1934	En pool avec DLH
Prague-Leipzig-Essen-Mülheim-Rotterdam-Amsterdam	1931, 1932, 1933	Seule
Prague-Leipzig-Rotterdam-Amsterdam	1934 et 1936	Seule
Prague-Munich-Zurich-Genève-Marseille	1935, 1936	Seule
Prague-Leipzig-Rotterdam-Amsterdam	1935	En pool avec KLM
Londres-Amsterdam-Prague-Vienne-Budapest	1936	En pool avec KLM
(Prague-)Vienne-Budapest	1937	En pool avec KLM

Sources : *Stat. Ročenka RČS* 1932 p. 185, 1934 p. 117 et 1938 p. 129; *Doprava v životě republiky, op. cit.*, p. 6.

On voit bien en effet que les « petits » aéroports nationaux – Mariánské Lázně et Karlovy Vary ou étrangers – Essen, voire Leipzig – furent délaissés¹³⁴⁵ à partir de 1935/1936 au profit de grands centres que l'on appellerait ultérieurement « hubs ». Prague collectait désormais le trafic national pour sa redistribution en correspondances. Pour la ČLS le temps n'était plus à la multiplication des lignes d'importance régionale, mais plutôt à la rationalisation du service et à l'exploration de nouvelles destinations toujours plus lointaines. Le dernier exemple en date, fut celui de la ligne Prague-Suisse-Marseille, connue sous son appellation commerciale « Riviera Air Express ». Elle poursuivait deux buts : d'abord elle reprenait en partie l'ancienne ligne exploitée pendant un an en 1931 en pool avec Swissair garantissant une liaison directe avec deux grandes villes suisses dont Genève, le siège de la

¹³⁴⁵ L'abandon des atterrissages fut anticipé dans les négociations avec l'Allemagne (1931). La ČSR avait obtenu deux possibilités de survol de l'Allemagne sans atterrissage en échange des survols sans atterrissage sur son territoire pour les lignes Berlin-Vienne et Breslau-Vienne, exploitées par la DLH. Cf. L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě*.

Société des Nations. Entre 1932 et 1935, le passager tchécoslovaque à destination de la Suisse devait passer par Leipzig avec une « perte de temps » considérable¹³⁴⁶. Puis, elle raccordait Marseille au réseau tchécoslovaque international. Ce choix n'était en rien dû au hasard. Certes la Côte d'Azur avait ses attraits pour les touristes tchécoslovaques, mais ce furent surtout les connexions espagnoles (Barcelone, Palma de Mallorca, Madrid) et intercontinentales disponibles à Marseille qui étaient recherchées : le Congo belge rallié par la SABENA ou l'Afrique « française » ralliée par les compagnies françaises ou encore l'Amérique latine et le service rapide de l'aéropostale permettant l'envoi de courrier et de colis en quatre ou cinq jours entre Prague et Buenos Aires ou Santiago de Chili. « Les connexions avantageuses avec des pays lointains grâce à la ligne Prague-Marseille sont très importantes pour notre commerce et notre industrie, surtout pour l'exportation de nos produits. C'est avant tout l'industrie de Jablonec qui est très intéressée pour exporter ses produits en Espagne, en Afrique et en Amérique du sud. La nouvelle connexion rapide peut lui rendre d'excellents services car elle assure en quelques jours le transport d'offres commerciales, d'échantillons et de commandes de produits finis ... »¹³⁴⁷

Les deux compagnies nationales s'engagèrent l'une après l'autre dans la voie de la conquête internationale. Leurs rapports jusqu'alors harmonieux et cordiaux devaient forcément devenir plus tendus à partir de cette période. En effet, ČSA conservait son monopole national et devenait au passage le fournisseur de clients pour les correspondances internationales de la ČLS (et des autres compagnies étrangères). En plus de cette position nationale assurée, la politique de la ČSA s'orientait toujours davantage vers des destinations étrangères, réduisant petit à petit la marge de progression de la ČLS. On pourrait avancer l'hypothèse que si la guerre n'avait pas interrompu l'évolution de la situation, un conflit aurait inévitablement éclaté entre les deux compagnies amenant l'État tchécoslovaque à se positionner de façon plus explicite.

¹³⁴⁶ L 5/1935, *Zahájení letecké trati Praha-Marseille*. La notion de la « perte de temps » commence à vraiment peser dans les arguments commerciaux comme le montre cet article tout à fait anodin et dans l'ensemble purement informatif. Le temps s'accélère ! Voir aussi L 5/1936, *Zahájení trati Praha-Marseille* Il s'agissait d'une ligne saisonnière avril-octobre, le tarif annoncé pour 1936 pour Prague-Marseille : 1 330 Kč et pour Prague-Madrid (par correspondance) : 2 240 Kč.

¹³⁴⁷ Ibid. (« *Výhodná spojení s dalekými zeměmi tratí Praha-Marseille jsou velmi důležitá pro náš obchod a průmysl, zejména pro export našeho zboží. Je to zejména průmysl jablonecký, který má velký zájem o export svého zboží do Španělska, Afriky a Jižní Ameriky. Tomuto průmyslu může nové expresní spojení prokázati výborné služby neboť zajišťuje v několika málo dnech dopravu vzorků, nabídek i zásilek...* »).

En attendant, la ČLS poursuivait son développement sur trois axes géographiques stratégiques :

- la « valeur sûre », la ligne historique Berlin-Prague-Vienne¹³⁴⁸ ;
- la seconde « valeur sûre » la liaison Pays-Bas-Prague-Vienne/Budapest renforcée par une collaboration avec KLM à partir de 1935, confortée en 1936 par la prolongation vers Londres (entraînant une augmentation du trafic de l'ordre de 50%)¹³⁴⁹ et avec *North Eastern Airways Ltd.* pour la prolongation de la ligne d'Amsterdam vers sept autres villes anglaises à partir de 1938¹³⁵⁰ ;
- la nouvelle percée vers l'outre-mer, grâce à la ligne Prague-Suisse-Marseille.

La compagnie n'était pas tout à fait libre dans ses choix. Nous avons vu que la « coopération » avec KLM par exemple fit l'objet de négociations entre les États, car la Tchécoslovaquie voulait à tout prix se raccorder sur la ligne asiatique de la KLM (Amsterdam-Batavia), mais ne put l'obtenir qu'en échange de concessions importantes, notamment : le service gratuit sur l'aéroport de Bratislava, le versement de subventions de fonctionnement et, justement, la création du pool KLM/ČLS pour l'exploitation de la ligne Pays-Bas – Prague. Ces concessions furent néanmoins présentées comme une victoire (difficile) de la diplomatie tchécoslovaque. Dans le bilan présenté à la presse, il ne transparaissait rien sur l'éventuelle perte économique de la ČLS¹³⁵¹.

¹³⁴⁸ Cette ligne était sans doute la plus fréquentée en Europe centrale. En 1937 la ČLS y avait acheminé 2 814 passagers auxquels s'ajoutent 2 117 passagers transportés sur la même ligne par la DLH et 3 076 passagers transportés par l'ÖLA.G. Cf. L 2/1938 *Statistika letecké dopravy v Československu v roce 1937*.

¹³⁴⁹ L 8/1936, *Vynikající úspěchy naší letecké dopravy*; Malgré la concurrence d'*Imperial Airways* qui ouvrit en 1935 une ligne entre Londres et Prague, le pool KLM/ČLS obtint d'excellents résultats sur sa ligne Londres-Amsterdam-Prague. La progression des résultats commerciaux au premier trimestre entre 1935 (sans Londres) et 1936 (avec Londres) le prouve : +54,1% de passagers, +4% de bagages et de marchandises, +4% de courrier, mais surtout +94,8% de distances parcourues par les passagers, ce qui équivaut à des rallongements de parcours et donc d'augmentation à la fois des remplissages des appareils et de la rentabilité des vols.

¹³⁵⁰ *Letec* 1938 p. 114.

¹³⁵¹ L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě*.

Tableau n°50 : Le réseau ČLS en 1934 - distances kilométriques des escales

Ligne	Distance en km
Prague-Vienne	279
Prague-Dresde	129
Dresde-Berlin	184
M. Lázně-K. Vary	32
K. Vary-Chemnitz	69
Chemnitz-Halle/Leipzig	83
Prague-Halle/Leipzig	220
Halle/Leipzig- Essen/Mülheim	409
Essen/Mülheim-Rotterdam	198
Rotterdam-Amsterdam	66
Total	1669

Source : *Letecké zprávy MVP* n° 119/1934.

La longueur du réseau aérien de la ČLS était donc, selon cette source, en 1934 de 1 669 km. Il s'accrut ensuite pour atteindre 2 921 km en 1936 et 3 212 km l'année suivante¹³⁵². On peut considérer l'année 1937 comme celle de sa plus grande extension, étant donné que le Traité de Munich avait totalement perturbé le fonctionnement « normal » des transports, dont celui de l'aviation.

¹³⁵² L 2/1938 *Statistika letecké dopravy v Československu v roce 1937*.

Illustration n°33 : Indicateur d'horaires ČLS (ouvert), mars 1938



Source : <http://www.timetableimages.com/timages/complete/cls38/cls38-01.jpg>

En lien avec la croissance du réseau de la compagnie, voici son indicateur qui reproduit sur sa couverture le tout récent fleuron de sa flotte d'avions, un Douglas DC 3 et sur la 4^e de couverture l'intérieur de la cabine « pour 21 passagers ». On peut y lire la publicité pour la ligne « Riviera Air Express », c'est-à-dire la ligne Prague-Marseille qui amènerait le passager en 5 heures pour « passer de magnifiques vacances sur la plus belle côte du monde ».

III. Les alliances internationales et le partage de l'espace aérien européen

Bien que notre travail soit centré sur les réseaux de transport *tchécoslovaques*, nous devons nous éloigner ici d'une définition géographique trop restreinte et souligner une caractéristique particulière de la navigation aérienne, sa trans-nationalité. Nous avons vu que

l'une et l'autre des compagnies tchécoslovaques adopta tôt ou tard, « naturellement » une stratégie de développement international. En effet, l'évolution technologique amena avec l'aviation une nouvelle étape dans la perception et la conquête des espaces, le transport *rapide* sur de *longues* distances. En combinant ces deux qualités – la vitesse et le franchissement de distances importantes – l'aviation devint au cours de quelques décennies un acteur essentiel du développement économique du monde « civilisé ».

Même si l'importance de l'aviation fut perçue très rapidement, son développement devait franchir des étapes similaires aux autres modes de transports, avec ses goulots d'étranglement technologiques, économiques, sociaux et politiques. L'ouverture et la fermeture des lignes internationales par exemple faisait parfois sous couvert de « négociations diplomatiques » l'objet de véritables marchandages. Souvent, les gouvernements négociaient des lignes ou des lieux d'atterrissages obligatoires non pas absolument nécessaires dans l'immédiat, mais pouvant servir de monnaie d'échange lors de négociations futures. Les exemples furent nombreux. Prenons celui, très significatif rencontré entre 1924-1926 dans le contexte des négociations sur l'entrée de l'Allemagne dans la Convention de 1919 et sur les « neuf points de servitudes imposés à la construction aéronautique allemande »¹³⁵³, révélés par le général Mittelhauser dans une note secrète adressée au Ministre de la Guerre français le 14 janvier 1925¹³⁵⁴. Dans la note, le général rendit compte de la « conférence interministérielle » à laquelle il fut convié en tant que chef de la Mission militaire française en Tchécoslovaquie. L'objet principal de la réunion concernait les négociations entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie sur l'ouverture et le maintien de lignes internationales impliquant le survol du territoire de l'un ou de l'autre pays. La note rendit compte de la configuration diplomatique internationale compliquée dans laquelle la ČSR fut doublement handicapée : Elle se trouva d'une part tenue à l'écart par ses alliés français et anglais lors de négociations avec l'Allemagne. En attendant le résultat des négociations, le pays resta naturellement passif négligeant trop longtemps de se positionner à son tour et fut sur le point de perdre une partie de sa « monnaie d'échange » (à savoir la valeur d'un trajet le plus court entre Berlin et Vienne). D'autre part, la situation de blocage dans le ciel de l'Europe centrale poussa les autres protagonistes à chercher des solutions alternatives, à savoir dans le cas de l'Allemagne de privilégier le contournement de la Bohême via l'aéroport en construction à Nürnberg/Fürth, et dans le cas de l'Angleterre, la délocalisation vers la Pologne des escales de

¹³⁵³ Ces « neuf points » faisaient partie des « contraintes » du Traité de Versailles.

¹³⁵⁴ « Le général Mittelhauser à Monsieur le Ministre de la Guerre... », *op. cit.*

sa ligne de Londres aux Indes. La démarche des alliés fut alors vivement critiquée et le ministre des affaires étrangères Beneš se résolut à coordonner désormais en personne le dossier de l'harmonisation interministérielle des questions de l'aviation pour mieux peser dans les négociations internationales.

Un autre exemple pourrait être trouvé dans les rapports entre la CINA et la Société des Nations qui était, théoriquement, chargée par convention de sa surveillance. Les progrès technologiques de l'aviation avaient régulièrement entraîné l'accroissement de la taille des appareils qui, au début des années 1930 avaient atteint des dimensions déjà impressionnantes. Etant donné que la transformation d'avions civils en bombardiers était courante, car le bombardier en tant que type spécifique d'avion militaire n'existait pas encore, il y eut dans la société une prise de conscience grandissante du danger d'une militarisation « déguisée » de certains pays, en premier lieu de l'Allemagne qui se trouvait encore sous le coup de l'interdit émanant des Traités de Paix de posséder une armée aérienne. La Société des Nations devint dans ce contexte un forum pour les débats sur la réduction de l'armement, voire sur le désarmement, qui visait entre autre l'arme aérienne et abordait inévitablement le problème des gros porteurs civils. Une série de propositions et de contrepropositions visait durant la session de la Commission pour le désarmement de février 1932 à remodeler l'équilibre international. D'un côté la France souhaitait maintenir sa suprématie aérienne tout en s'abritant derrière une proposition d'internationalisation du trafic aérien. Ses représentants souhaitaient en effet limiter le transport des compagnies privées à une certaine taille d'avions au-delà de laquelle, le transport de passagers serait confié à la Société des Nations qui ferait alors figure d'une super entreprise supranationale. Cette proposition aurait entraîné par ricochet l'internationalisation de tous les grands aéroports annulant au passage tous les traités bilatéraux basés sur la réciprocité. L'Allemagne et l'Italie de l'autre côté faisaient acte de diversion en s'attaquant au contrôle du transport transocéanique exercé par quelques puissances européennes¹³⁵⁵. Disons entre parenthèses qu'en marge de ces débats apparut l'efficacité de la récente pratique des « pools », associations de compagnies aériennes, auxquels participaient activement les deux compagnies tchécoslovaques¹³⁵⁶.

¹³⁵⁵ Voir l'article de N. V. Bystrov, *Zmezinárodně letecké dopravy* In : L 7/1932.

¹³⁵⁶ Les « dessous » de la pratique des pools mériteraient une étude approfondie, car il s'agissait d'une pratique courante et obscure à la fois : « *Information on routes operated as pools is widely scattered, in part because airlines were reluctant to publicize this information. Interwar political scientist Laurence C. Tombs commented in International Organization in European Air Transport (New York : Columbia University Press 1936) that 'not*

Enfin un troisième exemple : celui du traité bilatéral conclu en 1927 entre la ČSR et l'Autriche¹³⁵⁷. La Tchécoslovaquie cherchait, en mobilisant tous les modes de transport, à renforcer ses accès aux mers et aux océans¹³⁵⁸. L'aviation devait y apporter sa contribution et le survol, avec ou sans escale, de l'Autriche en direction de l'Adriatique faisait partie des priorités stratégiques. Ainsi, dans le traité précité, la ČSR négocia-t-elle pour soi deux lignes : Trieste-Graz-Vienne-Prague et Zagreb-Graz-Bratislava en échange de trois lignes autrichiennes : Berlin-Prague-Vienne, Cracovie-Brno-Vienne et Lwow-Košice-Vienne. L'atterrissage à Graz « qui ne présentait pour nous aucun intérêt »¹³⁵⁹ faisait donc partie de ces atterrissages obligatoires et put être supprimé en 1931 en échange de l'autorisation du survol direct du territoire tchécoslovaque de la ligne Vienne-Berlin.

Nous venons de voir que le destin de la ČLS était dès sa création intimement lié à l'espace aérien européen. Elle avait pris une avance certaine sur la ČSA dans la conclusion d'accords de coopération et de partage des marchés. Cette avance lui resta acquise de sorte que la compagnie devint la représentante officielle pour la Tchécoslovaquie de trois compagnies étrangères : *Deutsche Lufthansa*, *Österreichische Luftverkehrs AG* et *Imperial*

*even a list of the existing pools has been published by governments, by the International Air Traffic Association, or by the individual companies which are parties to the pools' (p. 35). Also, airlines preferred not to reveal the precise content of pooling arrangements when the Communications and Transit Organization of the League of Nations requested such information in 1933... » In : E. Kranakis, *European Civil Aviation... op. cit.* note 42, p. 323.*

¹³⁵⁷ Le traité fut promulgué le 11 octobre 1928 comme loi n° 170/1928 : « *Vertrag zwischen der Tschechoslowakischen und der Republik Österreich über den Luftverkehr* ».

¹³⁵⁸ En 1936, la Tchécoslovaquie pouvait se prévaloir d'un accès via les airs à huit villes portuaires européennes : Sušak, Dubrovnik et Split en Yougoslavie, Trieste en Italie (tous l'Adriatique), Galace en Roumanie (Mer Noire), Marseille (Mer Méditerranée), Amsterdam et Hambourg (Mer du Nord). Ce bilan fut présenté in : L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě*. On peut lire également dans L 4/1936, *Letecká linie do Sušaku a Dubrovníku* : « Nous n'avons pas de mer, c'est pourquoi nous cherchons à y accéder par les airs. Nous nous efforçons d'accéder à tous les ports maritimes qui possèdent une importance pour notre commerce et nos exportations. Cette volonté est clairement perceptible dans nos négociations dans les traités aéronautiques internationaux. » (« *Nemáme moře a proto k němu hledáme cestu vzduchem. Snažíme se dostat do všech mořských přístavů, které mají význam pro náš obchod a vývoz. V našich mezinárodních jednáních o letecké dohody se tato snaha jasně projevuje.* »).

¹³⁵⁹ L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě*.

*Airways LTD*¹³⁶⁰. La crise économique toucha profondément la tendance à l'expansion de la ČLS à la différence de sa consœur « publique », ČSA. En effet, et exactement à l'opposé de la ČLS, au plus profond de la crise, la ČSA ne cessa d'étendre son réseau, dépassant le cadre national à partir de 1930 suite à l'ouverture de la liaison vers la Yougoslavie. Cette expansion fut-elle projetée dès l'origine ou, au contraire, fut-elle le résultat d'un opportunisme économique ? Les propos de l'ex-ministre Srba feraient pencher la balance vers cette seconde hypothèse¹³⁶¹. On ne peut en revanche qu'observer que la phase « nationale » de la compagnie servait à tous points de vue (technique, organisationnel, commercial) en quelque sorte au rodage de son service, préparant l'expansion internationale ultérieure, pendant laquelle une démarche parfaitement professionnelle était indispensable. Après la Yougoslavie, la compagnie continua à étoffer son réseau vers l'est et le sud-est européen, laissé jusqu'alors « vacants ». Les zones d'intérêt furent ainsi dans un premier temps relativement bien délimitées entre les deux compagnies. Dans cette conquête des marchés, la Roumanie, comme la Yougoslavie auparavant, devint une cible relativement « facile » pour la ČSA à cause de deux facteurs, tous deux étant le reflet des rapports politiques et socio-économiques qui gouvernaient la « Petite Entente » : l'écart technologique qui séparait les trois pays et favorisait l'exportation du savoir-faire et des produits industriels tchécoslovaques¹³⁶² et les relations « amicales » sur le plan de la coopération militaire et stratégique. N'oublions pas la proximité géographique relative, la Roumanie ayant alors une frontière commune avec la ČSR. Tout cela permettait à la compagnie tchécoslovaque d'imposer assez facilement sa présence sur le marché roumain de l'aviation civile. Ainsi, à partir de 1933, les avions de la ČSA pénétrèrent-ils sur le marché roumain. En retour, lorsque le développement organisationnel le lui permit la compagnie nationale roumaine SARTA/LARES obtint le droit

¹³⁶⁰ Que la coopération ne fut pas sans difficultés peut être illustrée à l'exemple de la ligne Londres-Prague-Vienne-Budapest ouverte « subitement et sans concertation » par *Imperial Airways* en 1935 juste au moment où ČLS s'appropriait à son tour de prolonger sa ligne Prague-Amsterdam jusqu'à Londres ! (Cf. L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě, op. cit.*)

¹³⁶¹ L 12/1933, Srba (« *Když v roce 1923 jako tehdejší ministr veř. Prací, jsem se ocitl před konkrétním řešením otázky zavedení pravidelné letecké dopravy v ČSR, jednalo se o dvě možnosti. Podnik soukromý za větší nebo menší účasti státu nebo podnik čistě státní. Podle analogie drah, rozhodl jsem se pro Českoslovenké Státní Aerolinie, neboť důvody jak politické, tak strategické žádaly a žádají, aby podnik takového významu byl úplně v rukou státu a využit v zájmu republiky v řadě nejpřednější. O dopravě zahraniční se tehdy ještě neuvažovalo* ».)

¹³⁶² La Roumanie achetait également des avions, surtout de tourisme. Ces acquisitions étaient le pendant commercial des achats par la Tchécoslovaquie des produits de la terre roumains.

de pénétrer sur le marché tchécoslovaque en exploitant une ligne alternative : Bucarest-Cluj-Užhorod-Piešťany-Prague. A compter de 1936 le tracé direct Prague-Bucarest fut exploité par les deux compagnies en pool¹³⁶³. Les relations amicales entre les deux pays, concrétisées sur le plan diplomatique et militaire par la Petite Entente, avaient une importance capitale pour la ČSR, car l'aéroport de Cluj devait lui servir comme étape dans le développement de son réseau vers la Russie. En effet, les relations tendues avec la Pologne retardèrent la convention de survol direct à destination de la Russie. Aussi, la première ligne russe tchécoslovaque passait-elle par le « détour » – du point de vue géographique – de Cluj la roumaine.

Cette ligne reflétait des ambitions dépassant le cadre de l'aviation seule. Le rapprochement avec la Russie et l'*Aéroflot* ouvrant l'accès direct à Moscou suivit la logique du rapprochement politique entre les deux pays, dans le contexte du doute diplomatique tchécoslovaque sur la fiabilité de ses alliés occidentaux. Le « rêve » qui datait d'après Pavel Sviták de 1922 lorsque l'Aéroclub tchécoslovaque aurait étudié la possibilité de fonder une compagnie d'aviation dont le but aurait été de rallier la Russie¹³⁶⁴, devint réalité le 1^{er} septembre 1936 lorsqu'après une année de vols d'essai, la ČSR fut raccordée au réseau russe via Užhorod, Cluj, Iasi, Kiev, Brjansk et Moscou¹³⁶⁵. La ČSR finit par mener à bien seule ce projet qui, pourtant, était dans l'air depuis 1933 au moins, lorsque la France envisageait l'ouverture d'une ligne Paris-Moscou avec atterrissage à Prague¹³⁶⁶. A l'instar de la

¹³⁶³ Par opposition au précédent, il s'agissait du tracé le plus court, limitant le nombre d'atterrissages à Cluj en Roumanie et Užhorod en Tchécoslovaquie. La ligne portait alors le titre de « l'Express roumain ». Les horaires des vols facilitaient les correspondances vers les autres villes tchécoslovaques. En 1936, les vols étaient organisés sur la base d'un service quotidien (hors dimanche) opérés au même tarif (950 Kč pour l'aller simple) et aux mêmes horaires un jour/deux par ČSA et un jour/deux par SARTA. Cf. L 5/1936, *Praha-Bukurešť letadlem ČSA, Zahájení „rumunského expresu“*.

¹³⁶⁴ Cf. Sviták P., *Seriál pohledů do historie řízení letevého provozu*, díl 1.-25. (*Série de regards sur l'histoire de la gestion du trafic aérien*), Série d'articles publiée on-line : <http://www.rlp.cz> (« Dne 1. srpna 1922 projednával Československý aeroklub na návrh Svazu čs. pilotů zřízení komise pro založení československé dopravní společnosti pro vzdušné spojení Praha – Kyjev. Projekt však zůstal nerealizován. »).

¹³⁶⁵ La ligne faisait partie des plus longues lignes commerciales européennes avec plus de 5 000 km aller/retour. Cf. L 8/1936, *Praha-Moskva skutečností*.

¹³⁶⁶ Cf. L 12/1933, *Paříž-Praha-Moskva?* (« Ve franc. zahr. výboru ministr letectví Cot mluvil rovněž o možnosti brzkého leteckého spojení mezi Paříží a Moskvou přes Prahu. Je to vlastně hlavní myšlenka naší letecko-dopravní politiky toto spojení západu s východem a celá naše budoucnost dálkové vzduchoplavby visí na zdárném vyřešení této otázky. »).

coopération avec Aéroflot, la ČSA conclut des accords avec la belge *Sabena* pour ouvrir une ligne vers Bruxelles en avril 1936 et avec *Alla Littoria* ce qui lui permit d'atteindre Rome en mai 1938. La ČSA devint pour la Tchécoslovaquie la représentante officielle de ces compagnies. Les glissements progressifs d'une compagnie limitée au marché national vers une compagnie qui disposait d'un réseau international tout à fait intéressant montrent bien un volontarisme politique incarné par un Ministère des Travaux publics tout acquis à la cause, appuyé par une démarche commerciale cohérente. L'expansion de la ČSA s'inscrivait à partir de 1933/34 dans une dynamique de reprise économique conjuguée à un premier palier de maturité technologique atteint dans l'aviation civile. C'est en effet grâce à la nouvelle génération d'avions de lignes (les Airspeed « Envoy » britanniques, les Savoie Marchetti italiens, les Douglas américains) plus commodes et plus spacieux (jusqu'à une vingtaine de passagers et quatre membres d'équipage) que le voyage par la voie aérienne devint à la fois plus agréable et plus sûr. L'aviation civile passait d'ailleurs progressivement d'un domaine réservé à quelques rares privilégiés et/ou excentriques à un mode de transport plus ordinaire, sans être tout à fait banal pour autant.

Le tableau de la dimension internationale de l'aviation tchécoslovaque, définitivement acquise au bout seulement d'une quinzaine d'années d'existence, fut complété par *Air France*. La présence française sur le territoire tchécoslovaque remontait, comme nous le savons désormais, aux débuts de l'aviation militaire et civile du pays et de l'Europe ! Ceci explique comment à partir de la CFRNA¹³⁶⁷, puis de la CIDNA, Air France put devenir la seule compagnie étrangère à pouvoir réclamer un droit de « domicile » à l'aéroport de Prague ce qui se refléta également dans certaines représentations graphiques du transport aérien « tchécoslovaque » (cf. p. e. la carte présentée en conclusion *infra*). La coopération avec la France avait revêtu plusieurs formes. D'une participation au capital de la compagnie originelle au début des années 1920, elle passa par des subventions régulières (2000 francs pour chaque vol aller/retour entre Paris et Prague au début des années 1920), la mise à disposition d'installations terrestres à Prague et l'embauche de personnel tchécoslovaque jusqu'à la création d'un pool partiel entre AF et ČSA à partir de 1938 (pour le tronçon Paris-Prague). Si la coopération franco-tchécoslovaque avait été appelée de tous les vœux en 1918,

¹³⁶⁷L 2/1924, Ing. Rudolf Vojtišek, obch. ředitel Francouzsko-Rumunské vzduchoplanecké společnosti v Praze, *Poznámky k obchodní vzduchoplavbě*.

et fixée par un accord bilatéral le 25 mai 1925¹³⁶⁸, vingt ans plus tard la situation était différente. Les rapports équilibrés sur la base du donnant/donnant firent pencher la balance nettement en faveur de la France depuis la création en 1933 d'Air France. Par conséquent, certaines voix argumentaient désormais dans un contexte économique européen tout à fait différent contre le maintien de la situation privilégiée dont la compagnie française avait hérité¹³⁶⁹.

Il y eut ainsi la création progressive de deux camps : d'un côté la ČSA avec ses partenaires Aéroflot, LARES, Sabena, Air France, Malert, Aeropot, Alla Littoria¹³⁷⁰ et de l'autre ČLS avec les siens : Deutsche Lufthansa, Ölag, KLM, Imperial Airways.

Malgré cette polarisation du marché aérien tchécoslovaque et européen, il semble y avoir eu une entente relative entre les deux compagnies. Pendant longtemps, les rapports entre elles étaient même sous le signe d'une forte complémentarité qui toucha jusqu'au personnel dirigeant, étant donné que le premier directeur de la ČLS major Karel Hupner¹³⁷¹ fut l'ancien premier directeur de la ČSA. Comme nous avons vu *supra*, la ČSA se concentrait au départ sur le trafic national (la compagnie n'ouvrit sa première ligne internationale qu'en 1930), la ČLS avait pour mission « d'élargir » le réseau national en évolution permanente en le raccordant à celui du reste de l'Europe et du monde¹³⁷². Dans cette configuration l'État tchécoslovaque jouait sur deux fronts : le monopole national de sa propre compagnie d'un côté et le soutien à la politique commerciale internationale active de la compagnie privée de

¹³⁶⁸ Cet accord avait justement pour objet de définir l'implication de l'État tchécoslovaque dans la compagnie restructurée (naissance de la CIDNA au 1^{er} janvier 1925), la hauteur des subventions, l'utilisation du matériel volant de fabrication tchécoslovaque, l'emploi de pilotes et autre personnel navigant et de personnel au sol de nationalité tchécoslovaque. Le principe retenu voulait que les subventions tchécoslovaques doivent proportionnellement servir à l'achat du matériel de fabrication tchécoslovaque.

¹³⁶⁹ Cf. l'article de Dr. Jaroslav Richter, *Státní zájmy v letecké dopravě*, In : *Hospodářská politika* du 26 octobre 1935.

¹³⁷⁰ Voir par exemple la présentation synthétique par la ČSA de ses compagnies partenaires in : L 11/1937, *Zprávy ČSA*.

¹³⁷¹ Dans le petit monde aéronautique tchécoslovaque, Hupner quitta donc des services militaires où il occupait le poste de commandant de la Première escadre de l'armée de l'air tchécoslovaque, en tchèque: *Letecký pluk č. 1*. (on pourrait également traduire par « 1^{er} régiment de l'armée de l'air ») au profit des services civils, d'abord à la ČSA entre 1923 et 1927, puis à la ČLS jusqu'à la disparition de fait de la compagnie en 1939.

¹³⁷² *Naše křídla. Silné letectví...*, *op. cit.*, p. 62.

l'autre. Il disposait alors d'outils nécessaires pour prendre ses marques et pour justifier sur le forum international son ambition dans le ciel européen. Cette politique s'inscrivait encore une fois – et les efforts similaires pour les autres modes de transport en attestent – dans la ligne maîtresse de la recherche de visibilité à l'international et de construction d'une économie autonome, basée sur les industries exportatrices. Cette situation était cependant inévitablement appelée à évoluer. En effet, après quelques années de bouillonnement et la création de nombreuses compagnies de transport aérien en Europe et dans le reste du monde, le temps de recentrage autour de quelques grandes compagnies nationales arriva, conséquence à la fois de la crise économique et des changements politiques avec la montée en puissance des régimes totalitaires. Découlant de cette situation le débat en Tchécoslovaquie amenait la question du bienfondé de la coexistence dans un petit pays de deux compagnies aériennes, la première étatique et la seconde subventionnée par l'État. Plusieurs *scenarii* furent alors envisagés : soit le maintien de la situation, soit la nationalisation de la ČLS au profit de la ČSA¹³⁷³, soit la transformation de la ČSA en société par actions, puis la fusion des deux compagnies avec une participation au capital, voire une majorité de l'État¹³⁷⁴. Alors que ces rumeurs circulaient dans la presse depuis 1935 au moins le *statu-quo* ne devait pas vraiment évoluer avant la disparition de la Tchécoslovaquie en mars 1939.

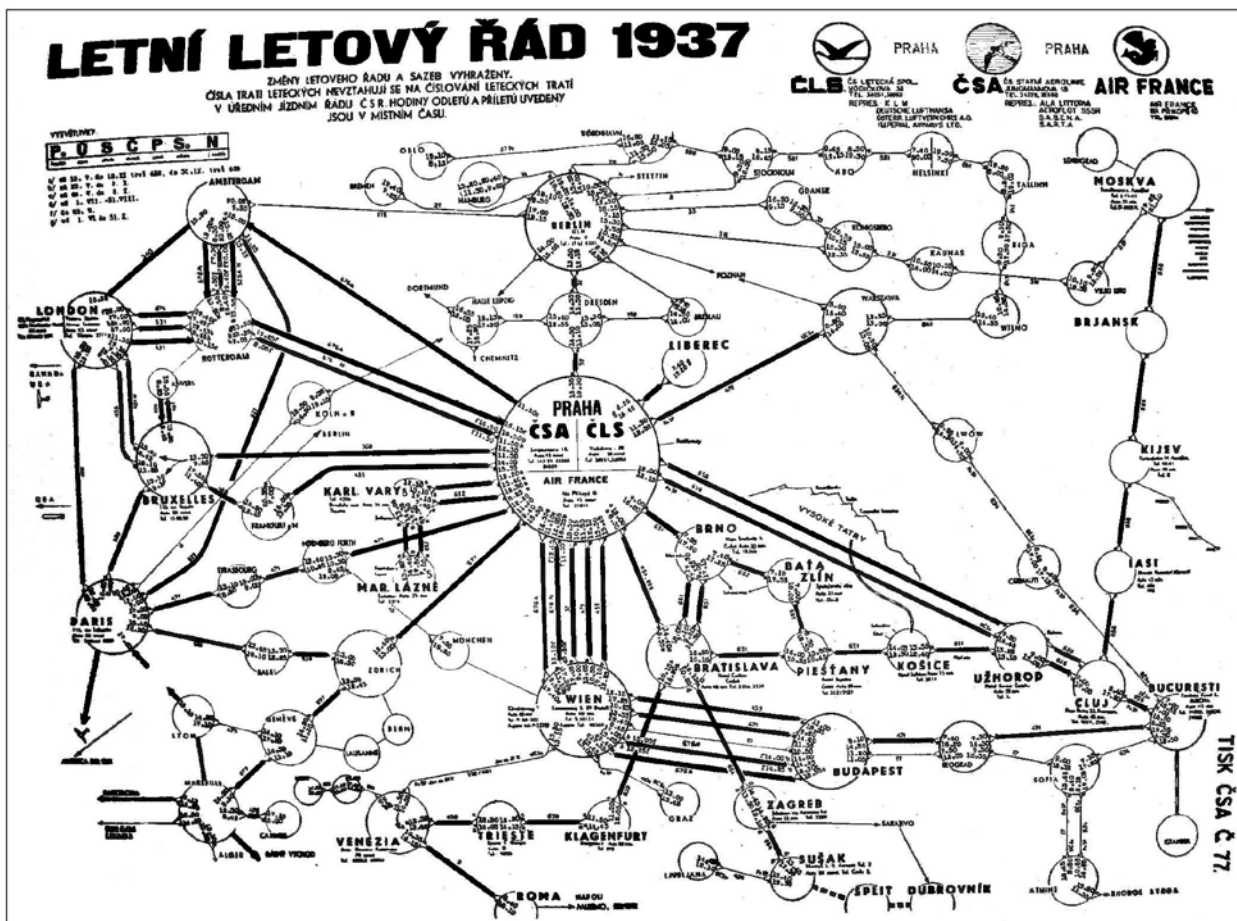
¹³⁷³ Dr. Jaroslav Richter, *Státní zájmy... op. cit.*

¹³⁷⁴ L 10/1938, *Budoucnost našeho letectví.*

Conclusion

Dans ce chapitre nous avons dressé le portrait des deux compagnies commerciales de l'aviation civile tchécoslovaque. Les deux compagnies ont leur histoire propre et peuvent faire l'objet d'études séparées. Il paraît cependant plus pertinent de les réunir dans un seul travail et il serait même envisageable de les approcher de façon synthétique par des points et des biais communs. En effet, dans la perception du public et dans le discours politique et journalistique, les deux compagnies ne faisaient qu'une, « l'aviation civile tchécoslovaque ». L'attention du public allait dans un premier temps naturellement à la compagnie historique, la plus ancienne – bien que de quatre ans seulement – la *Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État*, la ČSA. Très vite cependant, l'arrivée de la seconde, ČLS, plus moderne, plus dynamique, car, par la force des choses, plus ambitieuse, attira les feux des projecteurs. Enfin, tout au long des années 1930, dans un contexte économique et politique instable, les deux compagnies évoluaient de façon parallèle, méritant chacune à leur tour grâce aux opérations commerciales bien menées ou des performances économiques ou techniques remarquables des éloges dans la presse et les discours politiques.

Au bout du compte, notre étude ne constate à aucun moment de cette coexistence des tensions palpables entre les deux compagnies. Plus complémentaires que concurrentes, elles évoluaient en respectant une répartition des aires d'influence résultant de la convergence de leurs intérêts propres et des marges de manœuvre dont elles disposaient dans un domaine d'activité socio-économique très encadré politiquement sur le plan national et international. Le résultat de cette cohabitation qui apporta à la renommée de la navigation aérienne tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres ses lettres de noblesse ne peut être mieux représenté que par une carte de réseau que voici :



Source : L 5-6/1937, *Letní letový řád 1937*.

Cette carte synthétique nous montre le réseau aérien tchécoslovaque constitué par l'addition des réseaux des deux compagnies nationales ČSA et ČLS au moment de sa plus grande extension dans l'entre-deux-guerres. En effet, la carte conjugue la période estivale qui, malgré la pratique de vol tout au long de l'année depuis le début des années 1930, demeure malgré tout la saison la plus dynamique en matière de navigation aérienne, aux effets de *boom* de l'après-crise économique qui firent de 1937 l'année la plus accomplie de la période de notre étude. La carte tient aussi compte de la ligne « historique » d'Air France Paris-Prague considérée en quelque sorte comme faisant partie de l'héritage national tchécoslovaque. La carte montre enfin la bonne insertion du pays dans le réseau aérien européen avec des vols directs dans une quarantaine de villes européennes. L'ancrage fort du réseau est cependant clairement constitué par les trois villes de l'ancien empire austro-hongrois Prague, Vienne et Budapest qui disposent d'une desserte exceptionnelle.

Pourtant, ce développement dans une atmosphère paisible ne pouvait échapper au cycle économique qui veut qu'après un temps d'expérimentation et de bouillonnement porté

par un nombre d'entreprises plus ou moins important (ici en l'occurrence seulement deux), il y ait un mouvement de concentration par l'intermédiaire de fusions volontaires ou imposées. Plusieurs fois évoquée, l'hypothèse de fusion de ČSA et ČLS qui trouva dans le contexte de l'après-Munich une motivation renforcée, ne fut pourtant pas réalisée, laissant au cours de l'histoire d'imposer la disparition des deux compagnies, de fait dès l'occupation du pays le 15 mars 1939 et *de iure* le 1^{er} juillet 1941 avec le transfert de tous leurs biens à la *Deutsche Lufthansa A. G.* Cette disparition eut un caractère provisoire pour la ČSA rappelée à la vie après la guerre, mais fut définitive pour la ČLS¹³⁷⁵.

¹³⁷⁵ Sur la base de la proposition du 31 juillet 1945 du Ministère des transports qui avait en charge l'ensemble des transports après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement tchécoslovaque publia le 14 octobre de la même année un décret sur l'organisation de l'aviation civile. Ce décret confia l'ensemble de l'aviation civile à la compagnie ČSA. La seconde compagnie, ČLS, continua d'exister *de iure* jusqu'en 1948 et la nationalisation de toutes les entreprises de transport. Auparavant le reste de ses fondements matériels fut transféré au 1er janvier 1946 au capital de l'entreprise Škoda (déjà nationalisée) selon le décret du Ministre de l'Industrie du 24 octobre 1946 n° I, partie 211 ex 1946 (*vyhláška ministra průmyslu ze dne 24. října 1946, Úř. list I., částka 211 ex 1946*). Ajoutons pour anecdote que la Slovaquie autonome avait créé pendant la guerre sa propre compagnie de navigation aérienne – *Slovenská letecká spoločnosť* – avec la participation financière de l'État slovaque (51%), mais aussi de l'entreprise Bat'a (25%), la banque Tatrabanka (10%) et une série de villes Piešťany 1%, Prešov 2%, B. Bystricu 2%, Sp. Novou Ves 2% a Zvolen 2%). Elle fut également définitivement dissoute par la loi de la nationalisation en 1948. Cf. http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_08.htm (accédé le 12 septembre 2011).

Chapitre Trois : Les infrastructures du transport aérien

Introduction.

Comme dans les autres parties de notre thèse, nous distinguons dans celle dédiée au transport aérien les réseaux-infrastructures des Réseaux-entreprises (compagnies). La partie la plus ancienne, la plus importante et la plus visible des infrastructures du transport aérien, ce sont les aéroports. Dans l'entre-deux-guerres, nous nous situons au début de l'histoire de l'aviation, à un moment où les appareils avaient relativement peu d'exigences à propos d'aménagements terrestres nécessaires à leur décollage et leur atterrissage. Cela était vrai en particulier pour les années 1920. À cette époque, pratiquement n'importe quelle prairie plate, voire un champ – même labouré¹³⁷⁶ – pouvait servir sinon d'un aéroport provisoire du moins de piste d'atterrissage d'urgence ou improvisée. L'armée de l'air s'exerçait par exemple au cours des années 1920 à construire des aéroports de campagne pleinement improvisés au cours de ses manœuvres. Ce type d'aéroport sert aujourd'hui encore à des clubs d'aviation équipés d'avions de tourisme légers ou de planeurs. La situation évolua considérablement au cours des années 1930 lorsqu'arrivèrent sur le marché de l'aviation civile les trimoteurs Savoie-Marchetti, la série des fameux Douglas DC américains et autres « gros porteurs ». Tous les aéroports civils importants durent alors revoir de tout en tout leurs équipements et, surtout, investir obligatoirement dans des pistes d'atterrissage plus longues et plus solides. Cette évolution technologique eut des conséquences importantes sur les politiques nationales en matière d'aménagement de territoire, de la hiérarchisation et de la répartition des aéroports. En effet, les budgets consacrés à l'aviation faisaient partie des arbitrages qui, selon les États et leurs priorités, favorisèrent ou réduisèrent le potentiel de développement de ce mode de transport en général et créèrent la disproportion si bien connue des historiens économistes entre les sites équipés et bien desservis et les autres... Le pouvoir politique tchécoslovaque,

¹³⁷⁶ Voir à ce propos l'incroyable anecdote rapporté par Rajlich et Sehnal à propos du pilote militaire Jaroslav Doktor qui avait réussi en une année seulement trois atterrissages d'urgence dont justement un dans un champ labouré. Cf. : Rajlich, Sehnal, *Vzduch je naše moře...*, op. cit., p. 113-114.

après avoir joué un temps avec l'idée d'équiper d'aéroports, aux frais de l'État, même les villes petites et moyennes, dut se résoudre lui aussi à concentrer ses dépenses sur deux ou trois aéroports labellisés « internationaux »¹³⁷⁷.

Si l'on voulait traiter à fond la problématique des infrastructures du transport aérien, il aurait cependant fallu élargir nos considérations. Comme le suggère l'origine des mots « aéroport » ou « aéro-gare » en faisant allusion en français comme dans d'autres langues dont le tchèque à d'autres types de transport, les installations terrestres servant de départ et d'arrivée pour les appareils volants ne constituèrent qu'un chaînon d'un système technique bien plus vaste. À la différence cependant de tous les autres modes de transport, cette autre partie du réseau d'infrastructures aériennes possédait la caractéristique suivante : un degré plus ou moins important d'immatérialité. En effet, bien qu'il soit possible, souhaitable, voire, depuis quelque temps déjà dans le contexte de la surcharge de l'espace aérien, nécessaire de tracer des lignes sur une carte pour « illustrer » la trajectoire d'un vol d'avion et déterminer des couloirs de navigation aérienne, il n'y a pas, objectivement parlant, deux trajets qui soient absolument identiques. Ceci est vrai aujourd'hui et l'était bien plus encore au début de l'ère de l'aviation où le pilote naviguait « à vue » plus ou moins selon son expérience, la qualité de ses cartes, sa connaissance du terrain et les conditions météorologiques. Cet aspect « immatériel » des réseaux aériens revêt donc une importance capitale dans le service quotidien des compagnies et le vécu des pilotes, du personnel navigant et des passagers. Il explique bien des choses quant aux incertitudes et aux dangers de l'aviation, et il accorde *a posteriori* à cette époque un air « nostalgique » si typique pour toute ère de pionniers. Malheureusement, l'exploration des aspects sociologiques, voire imaginaires qui y sont liés, dépasse l'ambition de notre travail. Nous resterons donc prisonniers des représentations plus ou moins linéaires, plus ou moins justes, illustrant les trajectoires accomplies par les hommes et leurs appareils. Le terme « schémas » serait alors aux côtés de « cartes » utilisé tout à fait à propos.

Mais ce n'est pas tout. D'autres éléments parfaitement matériels que l'on peut pleinement intégrer au domaine des infrastructures permirent le développement de l'aviation. Leur existence échappe en revanche facilement à l'observation d'un non initié. Il s'agit d'équipements terrestres très divers utiles au repérage *diurne* – comme ces inscriptions en lettres bétonnées de plusieurs mètres de longueur réalisées à des endroits précis (y compris

¹³⁷⁷ Cf. pour cela l'article du ministre J. Dostálek, *Doprava silniční, vodní a letecká*, In : *České slovo, Doprava v životě republiky...*, *op. cit.*, p. 4.

dans ou à proximité immédiate des aéroports), ou encore *nocturne* – comme des chaînes lumineuses, des spots ou « phares » construits à des intervalles réguliers le long des parcours les plus fréquentés. Après ces premiers éléments d'orientation d'autres équipements et installations apparurent rapidement poussés par les progrès de la technologie aussi bien à bord des avions qu'au sol. Il était question des guidages radio et de la construction des stations météorologiques permettant grâce à leurs apports respectifs à la fois la sécurisation du transport aérien et sa massification¹³⁷⁸. Le développement des usages du téléphone, dont la transmission d'informations était plus rapide et plus précise que celle du télégraphe, vint apporter sa pierre à l'édifice aéronautique moderne. Grâce à toute une série d'avancées, il fut alors possible aux compagnies d'offrir dès le début des années 1930 des services de vols nocturnes, permettant notamment l'accélération notable des voyages sur de longues distances, et la diminution de la contrainte du mauvais temps qui rendait le service aérien aléatoire au cours de l'année et en limitait notamment la période d'activité (pause hivernale)¹³⁷⁹. En ce qui concerne la météorologie, mais ce n'est qu'une hypothèse, le service rendu fut réciproque. C'est aussi sur la demande de l'aviation que des instruments spécifiques purent être développés et d'autres perfectionnés et globalement de nouvelles « lettres de noblesse » pour cette discipline scientifique gagnées. Aujourd'hui encore, on considère les bulletins météo délivrés par les stations aéroportuaires locales comme les plus fiables pour prévoir l'évolution du temps pour une région donnée. On peut observer cela en Tchécoslovaquie dans les toutes premières années après la Grande Guerre qui virent toute une science météorologique se constituer en étroite collaboration avec l'aviation militaire et civile.

Bien qu'il eût été possible de mener des investigations dans les différentes directions que nous venons d'esquisser en introduction à ce chapitre, il nous a paru nécessaire de concentrer notre travail de recherche aux seules infrastructures aéroportuaires. Ce choix se justifie autant par le souci de cohérence avec les autres chapitres de la thèse (par exemple nous n'avons étudié ni les panneaux de circulation, ni les systèmes d'aiguillage ferroviaire) que par le temps qu'il nous était possible de consacrer à ce sujet. Il est vrai aussi que certains

¹³⁷⁸ Un historique détaillé du déploiement en ČSR des équipements en radio guidage et goniométrie est donné in : Sviták P., *Seriál pohledů...*, *op. cit.*

¹³⁷⁹ Toute une série d'équipements ingénieux vit le jour avec l'arrivée de la génération des premiers « gros » porteurs, capables de transporter une vingtaine de passagers. D'abord pour le confort du voyageur : meilleure gestion du chauffage et de l'aération, dégivrage des vitres, installation de liseuses personnelles, de fauteuils réglables, insonorisation des cabines, services en vol (journaux, restauration, informations touristiques) et, bien entendu pour sa sécurité : systématisation des commandes multiples ; automatisation des commandes ; guidage radio ; amélioration de la prévision météo ; dégivrage des ailes ; etc.

équipements n'eurent qu'une apparition éphémère. Et si d'autres (comme les antennes et les émetteurs radio) devinrent définitivement des éléments constitutifs du nouveau système technique, ils le firent bien souvent dans une dimension déjà supranationale impliquant des considérations qui, pour le moment, échappent à notre étude¹³⁸⁰.

Nous allons traiter dans ce troisième chapitre de la troisième et dernière partie de la thèse de trois grands types d'aéroports qui s'individualisèrent « naturellement » du fait du jeu complexe de facteurs géographiques, politiques, économiques et sociaux. En premier lieu le modèle en son genre, l'aéroport « international » de la capitale tchécoslovaque. La place de Prague au niveau national et international, la richesse des échanges et l'exemplarité des réalisations de ses infrastructures le justifient amplement. Ensuite, un second groupe d'aéroports que nous avons qualifié d'escalas « administratives » sera représenté par Brno, aujourd'hui la seconde ville de la République tchèque. Enfin, un troisième paragraphe présentera quelques exemples hétéroclites, certains atypiques et d'autres plus banals, afin de contribuer à mieux faire ressortir les diverses trajectoires aéroportuaires du pays.

I. Les aéroports de Prague – prestige et modernité pour la capitale et base du réseau aéroportuaire national et international¹³⁸¹

Comment commencer l'histoire des aéroports tchécoslovaques sans ceux de la capitale ? Il y aurait pourtant eu une autre manière de procéder, chronologique, qui aurait placé en premier lieu le premier véritable aéroport sur le territoire tchécoslovaque, Cheb. Il s'agissait d'un aéroport militaire, rapidement déclassé au profit de nouveaux aéroports (militaires et civils) construits à des endroits stratégiquement bien plus intéressants.

¹³⁸⁰ Nous souhaitons citer à ce propos l'expérience du navigateur de la compagnie ČLS Leo Hřebačka qui avait transporté le 22 octobre 1938 le président de la république Beneš dans son second exil sur un vol « secret » de Prague à Rotterdam. Pendant ce vol, il dut, survolant l'Allemagne à destination d'Angleterre, à deux reprises nouer un contact radio avec des stations allemandes ne sachant pas si ces contacts allaient servir à recevoir des indications sur la météo locale ou à l'envoi d'une escadrille de *Messerschmidt* pour les attaquer (histoire rapportée par Rajlich et Sehnal In : *Vzduch je naše moře ...*, op. cit., p. 170).

¹³⁸¹ Voir un tableau récapitulatif des principaux aéroports tchécoslovaques en fin de chapitre.

L'histoire *des* aéroports de Prague – et l'usage du pluriel est bien voulu – nous replace, dans un premier temps tout au moins, également sur le terrain militaire. En effet, l'histoire de l'aviation tchécoslovaque commença à Prague dans des conditions matérielles d'une grande précarité des premières semaines de l'indépendance. Aucun aéroport n'existait alors dans la nouvelle capitale du pays. Il fut décidé d'utiliser une prairie d'environ 60x200 mètres dans le quartier de Strašnice comme aéroport provisoire, disponible immédiatement. D'après Adam Jist le choix de ce terrain serait dû non pas à des considérations stratégiques, mais plutôt à la proximité immédiate d'avec les appartements du chargé de l'organisation de l'aviation militaire Kostrba et du ministre de la Défense Kľofáč¹³⁸².

Quant au choix de l'emplacement, la situation évolua rapidement en faveur d'un autre faubourg de Prague, Kbely. Sur le fond cependant une donnée resta inchangée, à savoir que l'aviation civile dut, jusqu'en 1937, partager ce premier véritable aéroport pragois avec l'armée. De plus, elle y était l'invitée, car l'antériorité de l'occupation du site de Kbely au nord-est de Prague revient indiscutablement à l'armée de l'air. Ce site avait en effet été « pressenti » dès le printemps 1918 pour devenir un aéroport pour l'armée de l'air austro-hongroise et retenu dès l'automne 1918 comme le siège de la première escadre¹³⁸³ de l'armée de l'air tchécoslovaque, encore en constitution.

D'après Dudáček, le développement prometteur de l'aviation civile semblait rapidement menacer la présence militaire sur le site de Kbely, malgré son antériorité¹³⁸⁴. Cette appréciation nous paraît exagérée, car l'armée de l'air, également en pleine expansion, justifiait pleinement sa présence dans la capitale et aucun autre site ne se prêtait, à valeur égale, à l'aménagement d'un (autre) aéroport militaire. De plus, l'étendue du site (103 ha) autorisait – pour quelques années du moins – la coexistence « paisible » des deux usages auxquels vint s'adjoindre par la suite également l'usage privé, des clubs et des quelques rares particuliers possédant un avion. Il était en revanche devenu indispensable de délimiter clairement l'espace afin de garantir à chacun une base stable pour son développement futur. La question fut alors réglée dans la décision du Conseil des ministres du 17 février 1921¹³⁸⁵.

¹³⁸² In : *Naše křídla. Silné letectví...*, *op. cit.*, p. 54.

¹³⁸³ Première escadre de l'armée de l'air tchécoslovaque, en tchèque: *Letecký pluk č. 1*. On pourrait également traduire par « 1^{er} régiment de l'armée de l'air ».

¹³⁸⁴ In : Dudáček, *Dopravní letiště ...*, *op. cit.*, p. 26.

¹³⁸⁵ *Ibid.*, voir l'acte du Conseil des ministres n° 805.780/55 du 17 février 1921.

Le chantier de la partie civile de l'aéroport fut inauguré au printemps 1920. Kbely devait servir de « base technique de la compagnie franco-roumaine »¹³⁸⁶. Les travaux furent financés sur le budget du Ministère des Travaux publics qui chapeautait depuis 1922 l'ensemble de l'aviation civile. Les premiers employés, le directeur de l'aéroport Ing. B. Trnka et Ing. V. Vlasák, furent nommés dès l'automne 1919.

Le transport civil régulier fut inauguré par la compagnie le 15 octobre 1920 sur la ligne Paris-Strasbourg-Prague. Grâce à l'existence de cette ligne, Kbely devint un aéroport majeur au centre de l'Europe. Ce rôle fut symbolisé par une cérémonie officielle au cours de laquelle on inaugura le 12 novembre 1922 simultanément à Paris, Prague, Varsovie, Budapest, Bucarest et Istanbul le même monument, une colonne en pierre (cf. la photo ci-après)¹³⁸⁷. Ce fut l'occasion d'inaugurer dans toutes ces villes l'ère politique nouvelle, celle de l'alliance avec la France. On célébra ainsi dans tous ces États non seulement la présence française, mais aussi le contrôle français de l'espace aérien centre-européen¹³⁸⁸. A Kbely,

¹³⁸⁶ Ibid. p. 25. La *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* CFRNA fut fondée le 23 avril 1920 à Paris. Son nom fut changé en *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* CIDNA avant son intégration à *Air France* en 1933. La compagnie obtint la concession pour l'exploitation de ses lignes Paris-Prague-Varsovie et Paris-Prague-Budapest le 26 novembre 1921 (décret du Ministère du Commerce n° 38.242/21).

¹³⁸⁷ Cette colonne ou obélisque existe encore aujourd'hui au moins à deux endroits : à Prague à l'aéroport de Ruzyně (cf. la photo) et en Roumanie où il a été solennellement déplacé en 2005 devant l'aéroport international de Bucarest-Baneasa : « Il y a un peu plus d'un an, j'ai organisé pour l'Association des descendants des pionniers de la franco-roumaine CIDNA une manifestation pour commémorer le 85^e anniversaire de la création de la compagnie (le 23 avril 1920). Je fais un bref rappel sur la compagnie. Cette compagnie a eu le premier vol transcontinental dans le monde, le premier vol de nuit dans le monde entre Strasbourg et Paris, le premier vol international de nuit avec des passagers entre Belgrade et Bucarest. Le 30 avril 2005, j'ai organisé une manifestation "Aurel Vlaicu" – ex aéroport Baneasa, où j'ai fait déplacer le monument franco-roumain qui n'était pas mis en valeur – maintenant il se trouve devant l'aéroport mentionné ci-dessus. On a inauguré une plaque pour commémorer les pionniers... ». Cf. l'interview avec M. Jean-Yves Conrad, in : http://www.francophonie-roumanie-2006.info/interv_jeanyves_conrad.htm (accédé le 30 octobre 2011).

¹³⁸⁸ Rappelons à ce sujet que l'Allemagne perdit suite aux Traités de Paix la possibilité d'avoir de l'aviation militaire et civile. Elle fut obligée de vendre ses stocks d'avions dont certains (Albatros, Brandenburg) furent achetés par la Tchécoslovaquie, puis furent imités par son industrie aéronautique naissante (p. e. Aero A1, Letov Š10, etc.). Grâce à un concours de circonstances favorables et des lacunes dans le droit aéronautique international, l'Allemagne réussit en 1925 à débloquer la situation pour se voir autoriser la reconstruction de l'aviation civile, l'embargo sur l'aviation militaire cependant fut maintenu par la communauté internationale jusqu'à la *Machtergreifung*.

l'acte fut honoré par la présence du général Mittelhauser, le chef des forces françaises en Tchécoslovaquie¹³⁸⁹.

Illustration n°34 : Le mémorial de l'ouverture de la ligne aérienne Paris-Prague-Vienne-Budapest-Bucarest-Istanbul (à Prague-Ruzyně, sur la place à gauche de l'entrée de l'aéroport historique, aujourd'hui terminal du fret aérien)



Photo : Pavel Sviták, In : Sviták P., *Seriál pohledů do historie řízení leteckého provozu*, díl 1.-25. (*Série de regards dans l'histoire de la gestion du trafic aérien*), Série d'articles publiée on-line : <http://www.rlp.cz>

Du point de vue des Tchécoslovaques, l'histoire de l'aviation ne pouvait pas mieux commencer. Ils réalisaient leur rêve de faire de Prague un carrefour important (car de Prague la ligne se divisait en deux branches d'une part vers Varsovie et d'autre part vers Bucarest) au sein d'un réseau aérien naissant conçu d'emblée dans une logique supra-nationale. Nous avons déjà évoqué la force non seulement symbolique de la phrase qui était en même temps un programme : « Prague-le centre de l'Europe » : « Mais ce n'est pas tout. Prague, la capitale de la République Tchéco-Slovaque, est le centre naturel de l'Europe. Prague est prédestinée à

¹³⁸⁹ Cf. L 11/1922, *Různé zprávy* : *Slavnostní odhalení pamětního kamene na st. letišti „Praha“ u Kbel.*

devenir le centre des lignes aériennes de l'Europe. Aujourd'hui Prague est la station de la première ligne trans-européenne ; les lignes nouvelles déjà projetées ne pourront pas ne pas utiliser l'aérodrome moderne de Prague ; construit par le gouvernement tchéco-slovaque. »¹³⁹⁰

Il faut dire que pour réaliser cet objectif, les autorités avaient pris des bonnes décisions au bon moment. Nous avons vu que l'emplacement de Kbely avait été désigné rapidement pour accueillir le futur aéroport. Ensuite, l'argent nécessaire fut débloqué et pour la construction de la partie militaire, et pour celle de la partie civile. En définitive, l'aéroport fut tout à fait opérationnel dès l'automne 1920 et ne cessa de perfectionner ses équipements par la suite.

Après la CFRNA, Kbely devint également l'aéroport de base de la *Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État ČSA*¹³⁹¹, fondée en 1923 « sur le modèle de la Compagnie des chemins de fer tchécoslovaques [ČSD], avec l'objectif de transporter des passagers, des marchandises et du courrier, d'abord sur les lignes intérieures, puis également sur les lignes internationales »¹³⁹².

L'aéroport pragois devint donc dès le début des années 1920 la pièce maîtresse dans le réseau aéroportuaire à la fois national et international.

Tableau n°51 : Transport de l'aéroport Prague-Kbely 1924-1928

Année	Nombre de vols	Nombre de passagers
1924	1 607	1 047
1925	1 696	1 587
1926	1 868	2 279
1927	4 537	10 108
1928	5 054	12 269

Sources : Pour les années 1924-1926, *Stat. Příručka RČS*, 1928, p. 218, pour les années 1927-1928, *Stat. Příručka RČS*, 1932, p. 185.

Comme nous pouvons le voir sur les chiffres ci-dessus, la croissance du trafic à Kbely obligea les autorités à envisager tôt la solution d'extension de l'espace réservé aux activités

¹³⁹⁰ In : L 1/1921, *Introduction* [en français dans le texte]. Cf. aussi L 1/1925, A. Hartman, *Nutnost propagace letectví*; L 6/1925, Ing. Z. Janák, *Dohoda čsl.-franc. o letectví*; L 9/1925, J. Brož, *Letecká turistika*.

¹³⁹¹ La « Station » Prague comprenait également les ateliers principaux de la compagnie sous la direction (en 1933) de l'ing. Kubíček qui occupait en parallèle le poste du responsable du parc d'aéronefs de la ČSA. (In : L 12/1933, p. 356).

¹³⁹² In : Dudáček, *Dopravní letiště ..., op. cit.*, p. 50.

civiles. Dans un premier temps, on envisagea une extension de l'aéroport à Kbely même en construisant un nouvel aéroport adossé sur un côté à l'ancien le long d'un axe routier existant. Cette solution fut envisagée dès 1923/1924, des projets furent dessinés et des maquettes construites¹³⁹³. L'aviation militaire aurait donc été physiquement séparée de l'aviation civile tout en bénéficiant de certains avantages de proximité liés notamment aux infrastructures de desserte et de fonctionnement. Il faut souligner pour anecdote que le projet trouva l'ardent soutien de *l'Automobile club tchécoslovaque*¹³⁹⁴, car l'ensemble du complexe aéroportuaire devait être entouré d'une piste pour des courses automobiles. La tribune construite en vue de spectacles aériens aurait donc également été utilisée pour les courses auto... Ce projet ne fut pas réalisé. On opta en revanche pour une solution bien plus radicale qui consistait à rechercher un nouvel espace aux alentours de Prague pour la construction d'un nouvel aéroport réservé au trafic civil. Là encore, il faut souligner à la fois la clairvoyance et, surtout, la détermination des autorités à réaliser le projet d'agrandissement de l'aéroport civil de Prague. La majeure partie de la mise en œuvre du projet se situa en effet au moment de la conjoncture économique défavorable qui lui ôtait les deux éléments indispensables à sa réalisation, à savoir la justification économique objective « statistique » (le trafic stagnait en effet entre 1929 et 1932, cf. tableau détaillé *infra*) et la disponibilité des ressources financières.

Le choix se porta alors sur des terrains situés sur le cadastre d'un village à proximité immédiate de Prague : Ruzyně. Le choix de cet emplacement d'une superficie de 108 ha fut fait dès 1929. Le gouvernement accepta la proposition de la commission chargée par le MTP de l'étude des différentes options le 24 mars 1929. Les terrains furent achetés l'année même et l'interdiction de construire dans les localités voisines immédiatement proclamée. Mais la crise ralentit par la suite le rythme d'avancement du projet, de sorte qu'un concours public d'architecture pour la construction et l'aménagement de l'aéroport ne fut ouvert qu'en juillet 1931. Le projet retrouva une nouvelle dynamique lorsqu'en 1933 il fut proclamé « prioritaire » par le gouvernement. Il était alors possible d'allouer à la construction de l'aéroport des sommes importantes issues de *l'Emprunt du travail* que nous avons déjà rencontré à l'occasion de certains travaux d'infrastructures routières. En réalité, le chantier du second aéroport pragois devint le projet phare de la capitale au croisement d'intérêts économiques et sociaux. En effet, l'attribution des sommes nécessaires dépendait selon le

¹³⁹³ L 6/1924, *Úprava kbelského letiště*.

¹³⁹⁴ Le club comptait parmi ses membres plusieurs adeptes de l'aviation, parmi les plus importants le rédacteur Heinz. Les intérêts des deux modes de transports « modernes » s'y retrouvaient.

cahier des charges de la Loi sur *l'Emprunt du travail*, du recours massif à la main d'œuvre des chômeurs de la capitale tout en interdisant le recours à toute forme de mécanisation. Le bilan fut impressionnant. Il y aurait eu selon nos sources 570 000 mètres cubes de terre déplacés manuellement en onze mois entre 1933 et 1934¹³⁹⁵. Le chantier qui occupait *in situ* en moyenne 323 personnes pendant quatre ans, se termina le 1^{er} mars 1937 de sorte que l'aéroport put s'ouvrir officiellement au transport civil le 5 avril suivant.

¹³⁹⁵ Cf. Dudáček, *Dopravní letiště... op. cit.* p. 108, *Styl* 1937/1938, ročník XXI, p. 131.

L'aéroport tel qu'il est présenté ici avait déjà connu une première extension des 108 ha initiaux vers une superficie d'environ 300 ha. On voit notamment qu'une partie des pistes d'atterrissage en projet était ici représentée en pointillés. La nouvelle configuration explique aussi pourquoi l'aérogare, le bâtiment principal accueillant les voyageurs, se trouvait relativement éloigné des pistes ce qui était à l'époque encore rare car on évitait dans la mesure du possible le « taxi » des avions. L'architecte Jeníček considérait en effet que la meilleure place pour l'aérogare aurait été celle des ateliers pour les tests des moteurs. Dans la classification des aéroports proposée par Urbain Cassan¹³⁹⁷ à l'occasion du 2^e Congrès des *Transports aériens*, cet agrandissement constituait pour Prague/Ruzyně la promotion de la catégorie des « aéroports de commerce » vers celle des « grands aéroports ».

Une figure ministérielle serait à relier plus particulièrement au développement de l'aviation civile tchécoslovaque en général et à celle de la construction de l'aéroport de Ruzyně en particulier. Il s'agit du ministre Jan Dostálék dont le nom a déjà été évoqué dans le contexte des infrastructures routières. Il avait marqué le Ministère des Travaux publics de sa personnalité, car il était resté chef de ce ressort du 7 décembre 1929 au 14 février 1934, puis à nouveau, du 4 juin 1935 au 22 septembre 1938, soit en tout huit années. Cette période correspondait aux deux temps forts de la construction de Prague-Ruzyně à savoir la prise de décision en faveur du chantier d'une part et son achèvement et l'ouverture au public d'autre part. On le vit souvent en personne sur le chantier et la presse fut élogieuse à son égard¹³⁹⁸. Il

¹³⁹⁷ Urbain Cassan fut un architecte polytechnicien français (1890-1979). Après des études à l'École supérieure des beaux-arts et à l'École polytechnique (promotion 1911), il commença sa carrière à la *Compagnie des chemins de fer du Nord*. Il participa à la reconstruction du réseau après la Première Guerre mondiale avec l'ingénieur en chef Raoul Dautry. Celui-ci en fit son conseiller lors de son passage au Ministère de l'Armement en 1939. En 1944, le même Dautry le nomma directeur général de la construction au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Il fut architecte-conseil pour EDF entre 1946 et 1955 et fut nommé architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux en 1953. Il fut élu à l'Académie des beaux-arts en 1965 en remplacement de Paul Tournon. Il présida l'ordre des architectes. Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Urbain_Cassan (accédé le 5 octobre 2012).

¹³⁹⁸ Cf. par exemple le magazine d'architecture *Styl* 1937/1938, ročník XXI, pp. 126 (« *Stavba byla započata a v I. etapě ukončena za ministra veřejných prací Ing. Jana Dostálka, jehož velké energii obzvlášť jest děkovati, že byly včas opatřeny dostatečné finanční prostředky pro toto významné technické dílo.* ») ou encore le magazine *Letectví* L 5-6/1937, *Praha střed Evropy?* (« ... náš vzduch může býti naším mořem ... ale jen za předpokladu, že rozvoj čs letecké dopravy bude zárlivě střežen vládou a že bezprostřední péče o ní bude svěřena mužům zrna

faut dire que les chiffres de l'utilisation de l'avion à Kbely au cours des années de crise économique lui donnaient raison de poursuivre « à pas de charge » le chantier de Ruzyně.

Tableau n°52 : Transport de l'aéroport de Kbely 1929-1937 (l'année 1929 = l'année de référence)

Année	Nombre de vols		Transport de passagers		Transport de courrier		Transport de bagages et marchandises	
		%	Passagers	%	En tonnes	%	En tonnes	%
1929	5 638	100	11 345	100	25	100	682	100
1930	5 447	97	12 382	109	43	172	758	111
1931	5 228	94	11 166	98	36	144	657	96
1932	4 754	85	11 484	101	24	96	523	77
1933	4 896	87	14 448	128	29	116	722	106
1934	4 450	79	15 022	132	25	100	700	103
1935	5 036	89	20 150	178	50	200	832	122
1936	6 524	116	33 000	290	75	300	950	140
1937	7 197	128	39 850	350	90	360	1 098	161

Source : *Styl 1937/1938*, ročník XXI, p. 128

Le tableau montre bien en effet, que si par rapport à 1929 le nombre de vols avait diminué entre 1930 et 1935, celui du transport de passagers, de courrier et de marchandises avait à peine marqué le pas. Ceci prouve indirectement une nette progression dans le ratio de remplissage des avions et/ou le perfectionnement des appareils¹³⁹⁹. Un autre facteur vient compléter la palette des avancées de l'aviation à cette époque, à savoir la multiplication des destinations en Europe joignables en vol direct à partir de Prague. De neuf lignes en 1934, on passa à vingt à la veille du transfert des activités civiles vers Ruzyně en 1937. La majorité de ces lignes (80% environ) desservait des destinations à l'étranger. On peut en conclure que l'aviation s'extrait par le biais de la connexion économique *immédiate* avec l'étranger de la

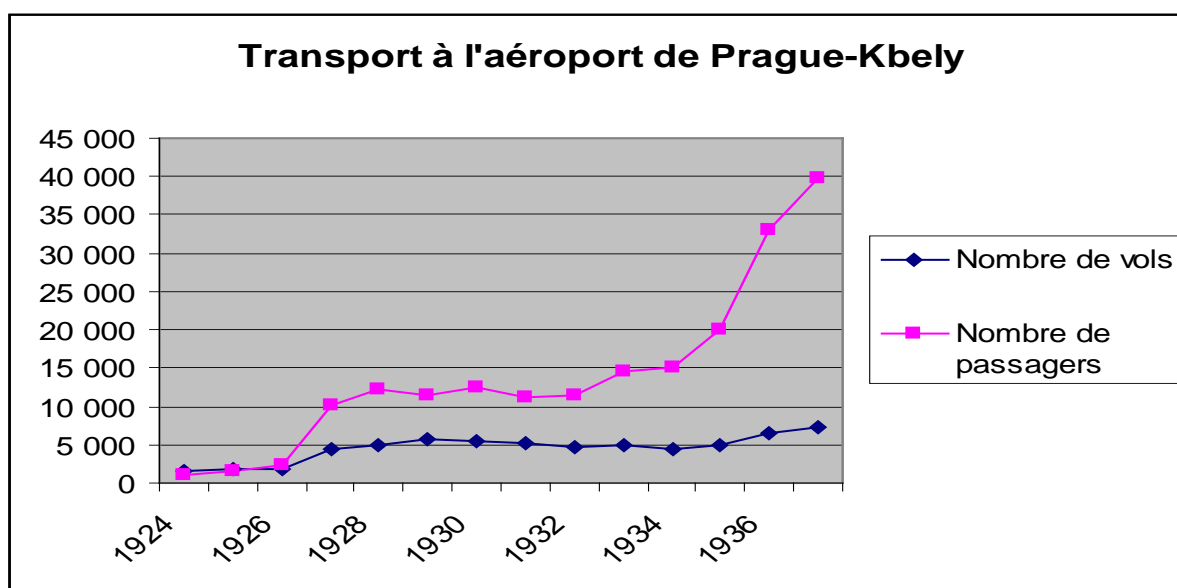
dnešního ministra veřejných prací, mužům, kteří letectví chápou, o své lásce k němu nemluví, ale pro ně pracují. »).

¹³⁹⁹ Les années 1935-1938 virent l'arrivée sur le marché de la nouvelle génération d'appareils tels les Airspeed « Envoy » pour 6 passagers, les Douglas DC-2 pour 14 passagers, Savoie-Marchetti SM-73 pour 17 passagers. Tous ces appareils servirent sur les lignes tchécoslovaques.

lourdeur de l'économie nationale luttant encore en 1935 contre les effets néfastes de la crise pour bénéficier de la reprise économique des pays voisins, antérieure à celle de la Tchécoslovaquie. Le caractère transnational de l'aviation n'en est que mieux souligné.

Après avoir consacré quelques réflexions à la place de l'aviation civile au moment de la crise économique, voici un graphique qui retrace à partir de données statistiques la totalité de l'histoire de l'aviation civile à Prague-Kbely (1924-1936), puis à Prague-Ruzyně (1937)¹⁴⁰⁰.

Graphique n° 20 : Le transport à l'aéroport de Prague-Kbely



Plusieurs autres commentaires s'ajoutent à ceux concernant la période de la crise économique : Aux débuts de l'aviation civile à Prague (entre 1923 et 1926), il y avait pratiquement autant de vols que de passagers, autrement dit, la moyenne par vol ne dépassait guère UN passager. Ce fut la période de « rodage » pour l'aviation civile autant sur le plan technique (les appareils ne contenaient pas plus de deux places pour passagers, leur conception devait être perfectionnée) que commercial (il fallait d'abord faire ses preuves, promouvoir l'aviation et disposer en nombre suffisant de la clientèle aisée). Les choses changèrent brusquement en 1927, l'année à partir de laquelle et pour sept ans, l'aviation atteignit un premier palier de croissance, un régime de croisière qui commença à compter autant sur le plan commercial pour les compagnies que sur le plan économique pour l'État. Ce

¹⁴⁰⁰ Sources : Pour les années 1924-1926, *Stat. Příručka RČS*, 1928, p. 218, pour les années 1927-1928, *Stat. Příručka RČS*, 1932, p. 185 et pour les années 1929-1937 *Styl 1937/1938*, *op. cit.*, p. 128.

changement de rythme s'explique en partie du moins par l'arrivée du « triptyque » de compagnies internationales Lufthansa-Ölag-ČLS avec leur ligne Berlin-Prague-Vienne. Le « décollage » définitif s'opéra enfin en 1935, l'année de la sortie de crise économique mondiale soulignée par le début d'une croissance presque exponentielle du trafic aérien. À partir de 1935, de nouvelles compagnies¹⁴⁰¹ firent escale à Prague et les autres s'ouvrirent à de nouvelles destinations¹⁴⁰². Bien entendu, on peut sans trop de risques émettre l'hypothèse que ce « décollage » aurait commencé quelques années plus tôt sans la dépression et aurait perduré après 1938 sans les effets de la guerre...

En 1937, comme en témoigne le tableau ci-dessous, le réseau de l'aéroport de Prague toutes compagnies confondues semble après des années de développement de l'aviation nationale enfin justifier l'expression « Prague – le centre de l'Europe » et « L'air, c'est notre mer. »

¹⁴⁰¹ Ainsi p. e. Imperial Airways Ltd. ouvrit en 1936 la ligne Londres-Cologne-Prague-Vienne-Budapest ; le tandem KLM/ČLS les lignes Amsterdam-Prague-Vienne-Budapest et Munich-Prague-Vratislav (Breslau).

¹⁴⁰² Ainsi p. e. en 1936 ČSA ouvrit la ligne Piešťany (ville thermale slovaque)-Bratislava-Vienne et la ligne Prague-Hradec Králové ; ČLS la ligne Prague-Munich-Zurich-Genève-Marseille.

Tableau n°53 : Un aperçu complet des destinations en vol direct au départ de Prague en 1937

Z Prahy do	číslo tratí	odlet	přilet	Z Prahy do	číslo tratí	odlet	přilet
Abo	32/8/581	10.30	19.15	London	676a/240	11.30	16.55
Amsterdam	676a	11.30	15.00	London	471/476	12.20	19.30
Amsterdam	676	18.50	23.00	London	455	14.00	19.50
Anvers	508/501a	12.30	15.55	London	676/521	18.50	24.00
Anvers	455/510a	14.00	18.35	Malmö	32/7/569	10.30	16.20
Basel	677/539	9.40	13.30	Mar. Lázně	652	12.20	13.20
Beograd	471	11.50	16.20	Mar. Lázně	652	16.30	17.50
Berlin	32	10.30	12.15	Marseille	677	9.40	16.20
Bratislava	659	8.35	9.55	Mülheim	455/99	14.00	18.35
Bratislava	651	16.20	18.05	Milano	659/346	8.35	17.05
Breslau	32/156	10.30	14.00	Moskva	658	00.00	00.00
Brno	651	16.20	17.20	Norderner	32/14/125	10.30	19.30
Bruzelles	508	12.30	15.30	Nürnberg	471	12.20	13.30
Bruzelles	455	14.00	17.55	Oslo	32/7/127	10.30	19.10
Bucuresti	471	11.50	19.35	Paris	508/509	12.30	16.40
Bucuresti	656	12.15	18.50	Paris	471	12.20	17.00
Budapest	471	11.50	14.40	Piešťany	659/651	8.35	10.35
Budapest	676	12.05	14.25	Piešťany	651/662	16.20	18.35
Budapest	455	15.50	18.35	Poznaň	32/13	10.30	15.00
Budapest	676a	16.35	18.55	Reval	32/33	10.30	16.10
Cannes	677/678	9.40	19.15	Riga	32/33	10.30	14.15
Cluj	656	12.15	17.05	Roma	659/9	8.35	18.10
Dortmund	455/99	14.00	18.10	Rotterdam	676a/525a	11.30	15.55
Dresden	32	10.30	11.10	Rotterdam	676	18.50	22.25
Düsseldorf	455/55	14.00	18.15	Stockholm	32/8	10.30	16.30
Essen	455/99	14.00	18.35	Strasbourg	471	12.20	15.00
Frankfurt a. M.	455	14.00	16.00	Sušak	659/654	8.35	12.55
Genève	677	9.40	14.20	Trieste	659	8.35	12.20
Göteborg	32/7/127	10.30	17.30	Užhorod	656	12.15	14.45
Hamburg	32/14	10.30	15.20	Venezia	659	8.35	12.55
Helsinki	32/8/581	10.30	20.20	Warszawa	472	12.50	16.00
Karlovy Vary	652	12.20	12.50	Wien	471	11.50	13.50
Karlovy Vary	652	16.30	17.15	Wien	676	12.05	13.10
Klagenfurt	659	8.35	11.30	Wien	32	15.50	17.05
Kobenhavn	32/7	10.30	15.50	Wien	455	15.50	17.10
Köln	455/36	14.00	18.10	Wien	676a	16.35	17.40
Košice	659/651	8.35	12.30	Zagreb	659/654	8.35	11.50
Langeoog	32/14/125	10.30	19.10	Zlín	651/662	16.20	17.55
London	508/501	12.30	17.10	Zürich	677	9.40	12.40

Légende : 1^{ère} colonne – n° de la ligne ; 2^{nde} colonne – heure de départ de Prague ; 3^e colonne – heure d'arrivée à destination

Source : L 5-6/1937, *Praha střed Evropy?*

Le tableau montre que Prague était reliée quotidiennement par avion en vol direct à huit villes tchécoslovaques et à quarante-neuf villes européennes. Les destinations les mieux desservies étaient Vienne et Londres avec 5 liaisons quotidiennes, suivies de près par Budapest avec 4. Après la période faste des années 1920, Paris commença à perdre de l'importance avec seulement 2 liaisons quotidiennes et Strasbourg, l'escale traditionnelle de la CIDNA disparut presque de la carte des connexions tchécoslovaques avec une seule liaison directe. La réduction relative de la part française dans le transport aéronautique au départ et à destination de la ČSR eut pour l'origine le retour des réalités économiques entraînant le pays toujours plus dans le sillage des échanges commerciaux avec ses voisins immédiats, l'Allemagne et l'Autriche (respectivement 13 et 5 connexions quotidiennes). Soulignons cependant l'intense trafic vers les Pays-Bas et l'Angleterre¹⁴⁰³ au nord-ouest et la percée, puis la mise en place durable des relations avec la Russie à l'est. En France hormis la capitale Paris, seule la côte méditerranéenne demeurait bien représentée (Nice, Marseille) en sachant que Marseille était une escale-carrefour importante sur la route de l'Orient et de la péninsule ibérique et que la Côte d'Azur¹⁴⁰⁴ représentait une destination touristique de choix pour les Tchécoslovaques. Ces nombreuses liaisons internationales, toutes compagnies confondues, montrent l'excellente insertion de Prague dans le réseau aérien européen. Dans leur étude consacrée justement au développement du réseau européen de transport aérien depuis les années 1920, M. Dierikx et P. Lyth confirment la très bonne place de Prague dans les années 1930 plaçant la ville en cinquième position européenne après Paris, Londres, Vienne et Amsterdam au niveau du « service direct », c'est-à-dire par rapport à la desserte directe d'un échantillon de 36 villes européennes¹⁴⁰⁵. À ce stade de développement du réseau aérien européen, Prague et Budapest *ex-aequo* devançaient Berlin, Bruxelles, Munich ou Zurich.

¹⁴⁰³ En plus du trafic commercial, l'Angleterre arrivait en 1935 également en première place au titre du nombre d'avions privés étrangers atterrissant à Prague : 37 appareils sur 128 ; suivie par l'Allemagne 30, la France 27, et l'Autriche 19. Cf. L 1/1936, *Československá letiště v roce 1935*.

¹⁴⁰⁴ La ligne Prague-Marseille portant dans l'indicateur de la compagnie ČLS de 1938 (reproduit en illustration *supra*) le nom poétique « Riviera Air Express » promettait d'emmener le touriste tchécoslovaque (mais aussi russe grâce à la liaison Prague-Moscou par ČSA !) en 5 heures seulement pour « passer de magnifiques vacances sur la plus belle côte du monde ».

¹⁴⁰⁵ M. L. Dierikx et P. J. Lyth, *Le développement du réseau européen de transport aérien, 1920-1970 : un modèle explicatif*, in : Merger M., Carreras A., Guintini A., dirs., *Les réseaux européens transnationaux*, op. cit., pp. 133-158.

L'histoire des aéroports de Prague était une « *success story* » jusqu'aux jours sombres du démembrement de la république et de son occupation¹⁴⁰⁶. Dans tous les documents que nous avons pu consulter, il n'y eut pas de fausse note, pas de critique formulée à leur égard. Les projets, les lieux choisis, la rapidité et la qualité des travaux et des infrastructures firent l'unanimité dans l'opinion publique. Ruzyně en particulier, était à l'époque, sans doute à juste titre au vu des critiques internationales positives, considéré comme un aéroport ultra-moderne qui servit par la suite de modèles à des réalisations étrangères. Aujourd'hui, le site remodelé et agrandi sert encore d'aéroport international à la République tchèque¹⁴⁰⁷.

II. Brno/Černovice – d'une escale nationale « administrative » vers un carrefour international ?

Un premier réseau d'aéroports tchécoslovaque fut esquissé très rapidement dans un contexte d'urgence militaire. En effet, l'aviation militaire, bien que balbutiante, vint en aide aux forces armées terrestres qui, dans les premiers mois de l'indépendance, devaient faire face sur les frontières sud-slovaques et nord-moraves encore floues à l'escalade de la violence. Miloslav John décrit dans son article « Naissance de l'aviation tchécoslovaque 1918-1920 » cette première « aventure » de l'armée de l'air. L'état-major adopta rapidement le concept stratégique incluant une couverture régulière du territoire en aéroports militaires, éloignés le plus possible des frontières du pays, tout en assurant la capacité d'intervenir rapidement sur n'importe quel point du territoire national¹⁴⁰⁸.

Bien que l'aviation civile ait adopté une autre logique, ses infrastructures furent néanmoins « intégrées » dans une vision stratégique de la défense globale du territoire.

¹⁴⁰⁶ Le gâchis fut alors formidable. La *Luftwaffe* occupa le 15 mars 1939 sans coup férir l'ensemble des aéroports tchèques dont Ruzyně l'un des plus modernes en Europe, flambant neuf, comme d'ailleurs les sept Douglas DC-2 et DC-3 achetés entre 1936 et 1938 par la ČLS...

¹⁴⁰⁷ La partie ancienne de l'aéroport dont il est question dans ce travail sert aujourd'hui au fret en tant que « Terminal Sud » (*Terminál Jih*) ce qui, pour anecdote, cause toujours des problèmes aux touristes qui ne savent, de façon classique, quand descendre de la navette...

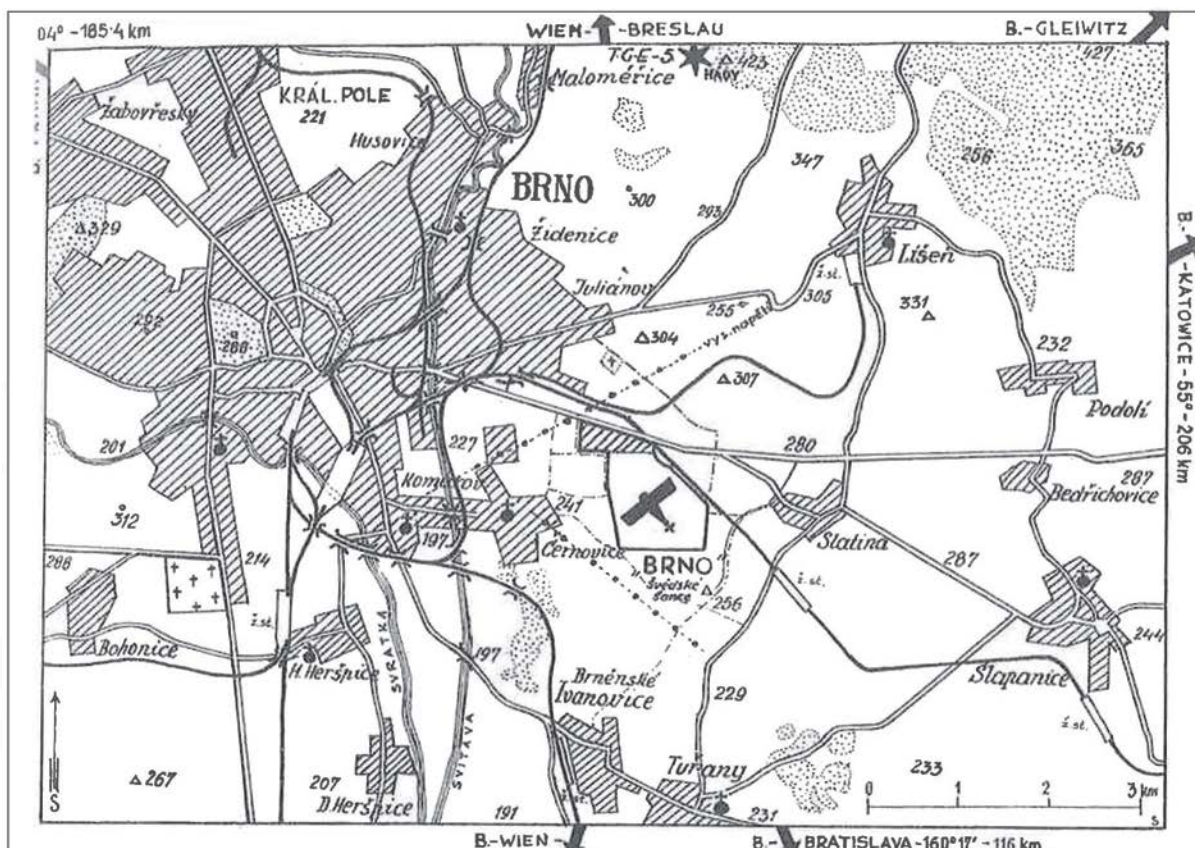
¹⁴⁰⁸ Il s'agissait de Cheb, mais aussi et surtout de Velké Kunčice-Moravská Ostrava (utilisé dans les opérations contre les Polonais), Olomouc, Piešťany, ou encore de l'école de l'armée de l'air construite à Prostějov à partir de 1924.

Certains aéroports servirent, comme nous l'avons vu à propos de Kbely, conjointement à l'aviation militaire et civile¹⁴⁰⁹. En plus des impératifs militaires, les logiques qui s'imposaient dans la conception d'un réseau d'aéroports civils furent à la fois d'ordre politique et économique. Ce furent donc naturellement les plus grands centres urbains et avant tout les capitales des « pays » qui eurent le privilège de se doter rapidement d'infrastructures aéroportuaires afin de constituer, après Prague, les autres maillons essentiels du réseau tchécoslovaque. C'est d'ailleurs dans ce sens que nous pouvons parler d'escalas « administratives » de ce premier « réseau » aérien, encore seulement linéaire. Le premier tracé fut tout trouvé – il fallait relier Prague à Brno (capitale morave), à Bratislava (capitale slovaque) et à Užhorod (capitale de la Russie subcarpatique). Un second réseau émergea cependant très rapidement. Ce fut celui des villes thermales, dont trois purent se féliciter d'adjoindre l'avion aux modes de transport par lesquels on pouvait s'y rendre : Karlovy Vary et Mariánské Lázně en Bohême et Piešťany en Slovaquie. Nous avons déjà évoqué la place tout à fait exceptionnelle sur le plan de l'aviation de Mariánské Lázně et de Karlovy Vary, devenues escales internationales, dans le chapitre consacré aux compagnies d'aviation. Nous n'allons pas y revenir ici malgré le fait que du point de vue de la fréquentation ces deux villes occupaient régulièrement les 4^e et 5^e places dans la hiérarchie des aéroports tchécoslovaques en ce qui concerne le transport de passagers et ceci malgré le caractère très saisonnier de leur raccordement au réseau aérien qui se limitait en fait à trois mois et demi de la saison climatique, généralement du début juin à la mi-septembre. De part leur importance, les chiffres de fréquentation de leurs aéroports figuraient par ailleurs logiquement dans toutes les statistiques officielles du Ministère des Travaux publics.

Après Prague, nous allons donc focaliser notre attention sur un exemple de ce que nous avons qualifié « d'escalas administratives », l'aéroport de Brno.

¹⁴⁰⁹ Cf. le tableau récapitulatif de tous les aéroports tchécoslovaques de l'entre-deux-guerres placé en Annexe. Le tableau précise notamment quel usage – privé/public, civil-militaire – était fait des différents aéroports.

Carte n°44 : Situation de l'aéroport de Brno/Černovice en 1933



Source : *Letecké zprávy MVP* 1933

L'aéroport Brno/Černovice était un aéroport civil, mais utilisé en même temps par l'aviation militaire. Son histoire commença en 1923 lorsque le Ministère des Travaux publics se mit à la recherche d'un emplacement susceptible d'accueillir un aéroport à proximité de la ville capitale de la Moravie. L'histoire des vols commerciaux ne commença cependant qu'en 1926, plus précisément le 25 mai lorsque l'aéroport reçut le vol De Havilland, immatriculé L-BAHE, avec à son bord quatre premiers passagers¹⁴¹⁰. Černovice était alors une bourgade située à 7 km du centre-ville de Brno et aujourd'hui incorporée dans son périmètre urbain. La proximité géographique relative avec le centre-ville était un avantage important d'autant plus que la desserte de l'aéroport était assurée par plusieurs moyens de transport. En effet, l'offre de transport pour s'y rendre était pléthorique : Černovice se trouvait sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer reconverte en tramway suburbain dont le terminus était situé à seulement 10 minutes de marche ce qui facilitait l'accès non seulement des passagers, mais aussi des badauds et transformait la visite des abords de l'aéroport en excursion du dimanche.

¹⁴¹⁰ Il s'agit de la version officielle, publiée sur le site de l'aéroport de Brno dans sa rubrique *Historie letišť v Brně* (Histoire des aéroports à Brno). Cf. <http://www.airport-brno.cz/index.php?id=41&lang=cs> (accédé le 20 août 2012).

Une gare de chemin de fer se trouvait d'ailleurs à 3 km et la gare principale de Brno à 4 km de distance. L'aéroport était bien entendu desservi par la route, la liaison principale étant assurée par les autobus de ČSA, mais aussi par une ligne de bus urbain avec une fréquence de desserte de 30 minutes en journée¹⁴¹¹.

La situation immobilière de l'aéroport était cependant complexe mettant peu de temps après son ouverture en 1926 le choix de Černovice en cause. En effet, l'espace était relativement limité et la situation de partage de propriété entre la piste d'atterrissage d'une part, aux mains de plusieurs particuliers auxquels il fallait payer un loyer, et les installations fixes d'autre part, construites sur les terrains étatiques par le Ministère des Travaux publics, n'était pas faite pour simplifier la gestion dans le long terme. Il semblerait cependant que dans un premier temps la situation ne fut pas perçue comme gênante, car dans ses recommandations aux personnes désirant construire un aéroport privé, le Ministère préconisait soit l'achat, soit simplement la location des terrains¹⁴¹². Ce serait donc surtout à cause du manque de place qu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'administration du pays morave lançait une enquête pour la construction d'un nouvel aéroport situé à quelques kilomètres plus au sud-est sur le cadastre de Tuřany¹⁴¹³.

Illustration n°36 : Une vue sur l'aéroport civil d'État « Brno » en 1926



Source : *Zprávy VST* č. 17/1926, *Letecká výstava v Brně*

¹⁴¹¹ *Letiště Brno*, In : *Letecké zprávy Ministerstva veřejných prací*, 1933 n°3.

¹⁴¹² cf. « *Směrnice pro vyhledávání letišť pro bezmotorové lety* », in : *Letecké zprávy Ministerstva veřejných prací* č. 39/1932.

¹⁴¹³ Tuřany est l'actuel aéroport international de Brno (cf. <http://www.airport-brno.cz>, accédé le 21 août 2012). L'ancien aéroport disparut définitivement le 30 septembre 2001, transformé en une vaste zone industrielle et commerciale.

Entre 1926 et 1935 l'aéroport de Brno connut une belle progression sur le plan des équipements et de la fréquentation. En effet, l'équipement de l'aéroport le plaçait en seconde meilleure position au niveau national comptant deux hangars, un terminal, des garages, des maisons d'habitation et plusieurs bâtiments annexes. Brno composait d'ailleurs avec Prague et Bratislava l'axe expérimental pour tous les équipements lourds dont celui permettant la navigation aérienne nocturne qui représentait le franchissement d'un palier technologique important. Cet équipement comprenant l'éclairage des aéroports, des phares de direction et une liaison téléphonique dédiée¹⁴¹⁴ fut installé en 1930-1931¹⁴¹⁵. L'ensemble de l'axe Prague-Brno-Bratislava long de 302 km bénéficiait par ailleurs de l'installation de 18 phares (environ un tous les 17 km) renforçant la sécurité des vols de nuit¹⁴¹⁶.

L'aéroport de Brno jouait également un rôle essentiel dans la sécurité aéronautique diurne en étant aux côtés de Prague le second point relais centralisant les observations météorologiques des 48 stations disséminées sur l'ensemble du territoire tchécoslovaque¹⁴¹⁷. Ces informations reçues plusieurs fois par jour par voies téléphonique et télégraphique étaient ensuite relayées sur la totalité des aéroports nationaux, publics et privés. Brno et Prague étaient sur ce point sur un pied d'égalité, permettant le croisement des données et diminuant ainsi les risques liés aux pannes techniques. Brno figurait également parmi les six sites nationaux équipés du service de goniométrie, permettant d'entrer en liaison radio avec les appareils en plein vol, renseigner les pilotes sur la situation météo et, au besoin, les guider vers le lieu d'atterrissage (y compris lors d'une visibilité réduite).

¹⁴¹⁴ In : Zprávy MVP n° 45 (« Pro provozní styk letiště Praha s letišti Brno a Bratislava slouží zvláštní vlastní linka v telefonním kabelu. ... »). Une deuxième ligne téléphonique dédiée, mise en service à l'automne 1932 raccordait l'aéroport de Prague à Nuremberg et au reste du réseau allemand à partir de cette ville (Cf. L 1/1933, *Československá letiště v r. 1932*).

¹⁴¹⁵ In : Zprávy MVP 1932 č. 38. *Čsl. noční letecké trati*. (« V ČSR jsou dvě letecké trati organisované pro noční létání a to Praha-Brno-Bratislava a čsl. úsek trati Praha-Paříž (Praha-Přimda). Prvá trať měří 302 km, druhá 145 km. Obě trati a osvětlení letišť Praha, Brno, Bratislava bylo zřízeno v letech 1930/31. ... »).

¹⁴¹⁶ D'après une information orale, recueillie auprès d'un agent lors de notre visite du musée de la navigation aérienne tchèque (<http://www.vhu.cz/cs/stranka/letecke-muzeum>) un de ces phares serait encore debout à une vingtaine de kilomètres de Prague.

¹⁴¹⁷ In : Zprávy MVP č. II/8/1933, *Čsl. letecké služby* (« Pro zvýšení bezpečnosti letecké dopravy byla zřízena letecká služba povětrnostní, která je řízena státním ústavem meteorologickým podle mezinárodních norem a podle směrnic MVP. Na význačných místech státního území je zřízeno 48 leteckých povětrnostních hlídek, které podávají telefonicky a telegraficky několikrát denně do Brna a Prahy povětrnostní zprávy. Odtud se telefonicky a radiotelegraficky odesílají na veškerá letiště... »).

Sur le plan de la fréquentation, Brno pouvait se prévaloir d'avoir été chronologiquement le second aéroport du pays à partir duquel on pouvait quitter le territoire national. En effet, il était après Prague le second « aéroport de douanes » (*celní letiště*) en sachant qu'en 1930 encore, il y avait seulement trois de ces aéroports en Tchécoslovaquie¹⁴¹⁸.

Dans les années 1927-1930 le trafic aérien augmenta à Brno de façon considérable. La ville était reliée non seulement aux capitales tchécoslovaques administratives (Prague, Bratislava, Užhorod), de même qu'à d'autres villes se trouvant sur ces lignes (Košice, Piešťany), mais commença à servir de tremplin vers des liaisons internationales soit exploitées par la compagnie tchécoslovaque ČSA vers le sud (Zagreb, Sarajevo), soit par des compagnies étrangères dans le cadre des accords internationaux sur la base de réciprocité comme peut en témoigner la ligne Katowice-Brno-Vienne respectivement Varsovie-Cracovie-Brno-Vienne exploitée par la compagnie polonaise publique *Polskie Linje Lotnicze Lot*, abrégée « LOT » (fondée en 1928). Brno devait constituer la seule escale sur le territoire tchécoslovaque de la compagnie sur sa route vers Vienne.

La ligne polonaise reposait sur une convention bilatérale tchéco-polonaise sur l'aviation signée le 15 avril 1926 et publiée sous forme de loi tchécoslovaque le 23 juillet 1927 (loi n° 139/1927). Suite à cette convention, le Ministère des Travaux publics avait octroyé le 8 février 1930 une concession à la compagnie polonaise sous le numéro 26b 271/9-6452 ai 1930 pour une durée égale à celle de la validité de la convention tchéco-polonaise. La convention accordait le droit de survol du territoire tchécoslovaque avec un atterrissage à Brno, au moins trois fois par semaines dans chaque sens (soit un vol sur deux). En échange, la ČSR avait obtenu le droit de survoler la Pologne en direction de la Russie, projet qui ne fut réalisé pour des raisons financières, techniques et organisationnelles que bien plus tard. Entre temps (en décembre 1929), la Pologne, qui vivait des tensions importantes avec la Russie, dénonça la convention « ne pouvant donner l'accord pour notre ligne pour la Russie avant de régler elle-même les relations aéronautiques avec la Russie »¹⁴¹⁹. La convention arriva donc à son terme le 31 décembre 1931 après quoi la ČSR autorisa unilatéralement et sans aucune contrepartie le survol de son territoire à la compagnie polonaise LOT d'année en année, jusqu'en 1935 (accord finalement dénoncé par le MTP le 3 mai et les vols cessèrent le 1^{er} juin

¹⁴¹⁸ Zprávy VST č. 22/1930, *Přehled celních letišť* (stav červenec 1930). La Tchécoslovaquie possédait trois de ces aéroports : Prague-Kbely ; Brno-Černovice et Mariánské Lázně-Skláře (« *Letecká úmluva z 13. října 1919 ustanovuje, že letadla mohou do ciziny odlétávati jen z „celních letišť“ a naopak, že letadla přicházející z ciziny, mohou přistávati jen na těchto letištích ...* »).

¹⁴¹⁹ L 3/1934, *Obtíže při zřizování mezinár. leteckých linií*.

suivant)¹⁴²⁰. Les relations avec la Pologne n'étaient pas faciles. Dans la revue *Letectví* parurent en 1933 trois articles qui démontrent à quel point il était lent et difficile de renouer de bonnes relations après l'intermède critique de la lutte pour la région du Těšínsko en 1918. Quand on connaît l'attachement des Tchécoslovaques au concept de « Prague – centre de l'Europe », il est d'autant plus surprenant de lire dans ces articles soulignant la (nouvelle) bonne entente entre les deux pays de longs développements d'une part sur la très bonne situation géographique en Europe de la Pologne qui se prêterait pour l'accueil des lignes de transit internationales (d'où aurait automatiquement découlé une situation de concurrence avec la ČSR) et d'autre part sur les lignes de transport polonaises allant partout dans le monde sauf celle atterrissant à Brno... Il semble pourtant qu'une réelle amitié s'était développée au niveau des aéroclubs et de l'aviation sportive, alors que la coopération sur le plan du transport de passagers restait à construire¹⁴²¹. Les échanges amicaux et sportifs furent notamment très fréquents entre les Polonais et le club morave, basé à Brno, faisant de cet aéroport, grâce sûrement aux contacts noués par la fréquentation de LOT, une base privée « polonaise » en Tchécoslovaquie.

La situation de l'aéroport se dégrada pourtant considérablement du fait de la crise économique à partir de 1931/1932. Il perdit alors progressivement toutes ses liaisons internationales et retomba définitivement à la troisième place derrière Bratislava en ce qui concernait le transport de personnes sur le plan national¹⁴²².

¹⁴²⁰ Cf. *Zprávy MVP* č. 17/1932, *Smlouvy v civilním letectví republiky Československé*, *Zprávy MVP* č. 63/1935, *Seznam koncesí leteckých podniků*, L 6/1936, *Čsl. v mezinárodní letecké dopravě* et L 5-6/1937, Ing. dr. tech. h. c. V. Roubík, *Naše letecké smlouvy*.

¹⁴²¹ Cf. L 3/1933, *Letecké sblížení polsko-českosl.*; *Polska, země letectví*; et *Letecká doprava v Polsku*.

¹⁴²² Autres informations également sur *Historie letišť v Brně* In : <http://www.airport-brno.cz/index.php?id=41&lang=cs> (« V letech 1927 - 1930 se zvyšuje význam letecké dopravy do jihomoravské metropole. Brno má spojení s Prahou, Bratislavou, Košicemi, Zlínem, Piešťanami, Užhorodem, Kluží, Bukureští, Sarajevem a Záhřebem. Po důsledcích hospodářské krize, která se začíná projevovat od roku 1931, dochází v r.1935 ke zrušení zahraničních linek z politických důvodů a brněnské letiště, jehož provoz byl po Praze vždy největší, upadá na významu a ustupuje až na třetí místo za Bratislavu. V r. 1938 přichází okupace, která ukončila první etapu letecké dopravy v Brně. »)

Tableau n°54 : Le récapitulatif des lignes régulières publiques à Brno entre 1931 et 1936

Tronçon de ligne (Compagnie)	Nombre de vols dans les deux sens					
	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Brno-Prague (ČSA)	887	919	869	828	761	779
Brno-Bratislava (ČSA)	871	912	850	812	758	779
Brno-Košice (ČSA)	-	-	-	100	-	-
Brno-Katovice (LOT)	291	291				
Brno-Cracovie (LOT)			295	255	53	0
Brno-Vienne (LOT)	292	296	295	254	53	0

Source : *Statistická ročenka RČS* 1934 (p. 117), 1935 (p. 115), 1938 (p. 129)

III. Les aéroports « secondaires »

Nous évoquerons sous couvert de ce terme générique plusieurs exemples de réalisations d'infrastructures aéroportuaires de moindre importance sur le plan du transport aérien au sens économique strict, mais d'une importance certaine au titre de logiques diverses, de développement social local ou tout simplement de dynamique locale liée à la propagation de l'aviation. Après une longue période de maturation technologique d'une part, mais aussi d'enrichissement de la population d'autre part, rendant l'accès à la technologie plus aisé, l'aviation commença à se populariser au point que le Ministère des Travaux publics publia en 1932 dans une note les grandes lignes directrices à adopter par toute personne physique ou morale souhaitant se doter d'un aéroport : « De nombreuses villes manifestent ce dernier temps l'intérêt pour la construction d'un aéroport. ... Étant donné que les intéressés demandent à quelles conditions techniques un aéroport doit répondre, nous publions ci-après des « Directives »¹⁴²³ valables pour les aéroports de secours, mais correspondant bien même aux petits aéroports dédiés au sport, au tourisme et au transport par « aérotaxi ». Il est

¹⁴²³ Ces « Directives » furent initialement publiées dans l'édit ministériel n° 14-101/32-20.899 ai 1930 du 19 mai 1930.

cependant rappelé que l'autorisation accordée pour la réalisation d'un aéroport ne signifie nullement que l'État y ouvrirait un jour une ligne régulière. »¹⁴²⁴

On y lit non seulement l'ouverture du ministère vers des projets de réalisation d'aéroport, voire d'une certaine bienveillance à l'égard des instigateurs, mais aussi une mise en garde contre sans doute une certaine naïveté qui pourrait faire germer l'espoir de voir l'État et la compagnie nationale ČSA raccorder toute ville moyenne, voire petite, au réseau aérien national. Cette mise en garde annonça-t-elle la fin du mythe d'un aéroport pour tous ? Sans doute pas encore comme peuvent en témoigner les exemples et l'initiative suivants.

1. Bat'a et les « 417 aéroports de commerce pour la république »

417 n'est pas un chiffre magique, mais le nombre des « cercles » (départements) administratifs de la ČSR. Le projet parmi tant d'autres de notre infatigable industriel correspondait de fait à la construction d'un aéroport « de commerce » dans chaque « cercle »¹⁴²⁵. Pionnière du modernisme, l'entreprise Bat'a fut à la pointe de l'innovation technologique dans de très nombreux domaines¹⁴²⁶. L'aviation en faisait partie. En effet, appliqué au domaine des transports, son adage « La journée a 86 400 secondes. »¹⁴²⁷ signifiant à la fois que c'est beaucoup pour faire beaucoup de choses, mais aussi peu et que chaque seconde compte, l'industriel se tourna presque naturellement vers l'aviation pour économiser du temps¹⁴²⁸. Nous proposons de s'appuyer dans ce paragraphe sur l'idée de Bat'a

¹⁴²⁴ *Letecké zprávy Ministerstva veřejných prací 1932, n° 13 du 3 août 1932 Zřízení letišť (« V poslední době se objevuje u četných měst zájem o zřízení letišť. Ke zřízení letišť/letecké provozovny/ je podle zákona ze dne 8. července 1925 o letectví, č. 172 Sb. zák. a nař. potřeba úředního povolení min. veř. prací, které rozhoduje v dohodě s min. financí jde-li o zřízení letišť v pohraničním pásmu, nebo letišť celních. Uvedený zákon obsahuje podrobnosti o řízení povolovacím. Poněvadž se interese dotazují, jakým technickým leteckým podmínkám má letišť vyhovovati, uveřejňují se v dalším „Směrnice“ platné pro pomocná letišť, vyhovující však dobře i pro menší letišť, která budou sloužiti sportu, turistice a dopravě aerotaxametrové. Připomíná se ovšem, že udělení povolení ke zřízení letišť neznamená nikterak, že by stát pak vedl tam pravidelnou leteckou linii. »)*

¹⁴²⁵ Il s'agit cette fois-ci de Jan Antonín Baťa, le continueur de la « Bat'a-Story » depuis 1932. Son idée des 417 aéroports commerciaux fut présentée au public en 1937 dans l'ouvrage *Budování státu...*, *op. cit.*

¹⁴²⁶ Nous avons pu développer certains aspects de la politique de transport de l'entreprise Bat'a dans une communication intitulée *Bat'a et les transports – usager, exploitant, concepteur et critique...*, *op. cit.*

¹⁴²⁷ *Naše křídla. Silné letectví...*, *op. cit.*, p. 273.

¹⁴²⁸ Baťa n'était pas seul entrepreneur tchécoslovaque à investir directement dans l'aviation. Jeníček cite outre Baťa trois autres entreprises tchécoslovaques qui possédaient leur propre parc d'avion : Vítkovické hutní, Walter et Rolný (In : Ing. arch. Mirko Jeníček, *Letišť v regulačních a zastavovacích plánech našich měst* (sous-titre en

de réaliser pour et par la république un vaste projet d'équipements aéroportuaires, pour évoquer son propre équipement en infrastructures, en matériel volant et les usages qu'il en fit. Ce paragraphe consacré à l'aviation de Bat'a complètera utilement les autres passages de ce travail dans lequel cet entrepreneur est évoqué.

Malgré certaines déceptions quant aux possibilités des transports modernes, Bat'a croyait dur comme fer au progrès comme peut en témoigner l'anecdote de la construction du premier cinéma à Zlín¹⁴²⁹. Lorsqu'en 1930 l'équipe d'architectes dirigée par F. L. Gahura reçut de Bat'a la commande d'un cinéma pour la ville, plusieurs projets étaient étudiés. De retour de son voyage d'été à Paris, le « chef » fit aussitôt appeler Gahura et lui parla en ces termes (assis dans son salon en train de se faire raser, d'où le ton « saccadé » de son discours) : « J'ai été à Paris. – Il y a là-bas un cinéma magnifique. – Gaumont. – J'y ai été avec Toma. – Toma me dit : « Papa, ça c'est un cinéma pour Zlín. » - Je lui réponds : « Toma, ça c'est un cinéma pour Paris ». – Vous allez y aller (il me désigna du doigt). – Préparez votre voyage. – Vous prendrez la route. – Non, l'avion. – Par exemple avec la ligne d'État¹⁴³⁰. – Vous allez aller à la représentation de ce soir et revenez demain après-midi ! » Gahura ne prit pas le « chef » au sérieux et lorsque ce dernier le croisa à nouveau un peu plus tard dans la journée, il le tança et l'exhorta à faire aussitôt ses bagages et à partir pour Paris, par avion, accompagné d'un ingénieur du bâtiment. Quatre jours plus tard, au retour du voyage, ils se feront tancer à nouveau, cette fois-ci parce que le voyage avait duré trop longtemps malgré le vol, retardé pour cause de brouillard. Bat'a leur fit alors payer de leur poche la différence du prix entre le billet d'avion et celui du chemin de fer avec lequel le voyage aurait duré également quatre jours...

En 1930, l'aviation avait fait de très gros progrès à Zlín qui en était déjà à son deuxième aéroport, déplacé pour des raisons de manque d'espace à quelques kilomètres à Otrokovice/Bat'ov. En effet, toujours à la pointe du progrès, même en matière de transport, Bat'a avait investi dans la « construction » d'un premier aéroport et l'achat d'un premier

français : *Les aéroports dans les plans d'aménagement*), Čsl. grafická Unie a. s., Praha, 1938, 109 p., p. 17) et d'autres noms de personnes physiques ou morales et de leurs aéroports sont cités dans *Letecké zprávy MVP* n° 120/1933 et 9/1935.

¹⁴²⁹ L. Hornáková, *Vzpomínky architekta Františka L. Gahury na Tomáše Bat'u*, In: *Tomáš Baťa, Doba a společnost*, Sborník příspěvků ze stejnojmenné zlínské konference, pořádané ve dnech 30. listopadu – 1. prosince 2006, Viribus Unitis, 2007, p. 128.

¹⁴³⁰ Bat'a pensait à la ligne de la compagnie tchécoslovaque ČSA qui desservait en vol régulier Paris.

avion dès 1924, après avoir consulté le pilote de chasse tchécoslovaque J. Brouček sur les progrès effectués par l'aviation pendant et après la guerre (voir l'illustration *infra*). Les propos de ce dernier se révélant rassurants, Bat'a l'employa sur le champ et en fit le premier pilote de l'entreprise.

Il s'ensuivit une première période de l'aviation aux couleurs de la marque Bat'a que le site internet consacré à son histoire qualifie de « pionnière ». C'était encore une époque d'une utilisation de l'avion sporadique et risquée, réservée uniquement à une petite élite de dirigeants, en premier lieu le « chef ». Pour lui, l'aviation était déjà une passion, un investissement certes couteux à court terme, mais sans doute, et il en était persuadé, rentable à plus long terme. Les effets de marketing que l'usage de l'aviation déclenchèrent pour la firme dans tout le pays furent par ailleurs indéniables. Au départ des petits vols publicitaires à l'occasion des fêtes régionales¹⁴³¹, puis des vols ponctuels pour effectuer des déplacements rapides entre Zlín et d'autres villes tchécoslovaques, les usages de l'avion comme mode de transport devinrent enfin, en un laps de temps très court, de véritables périples internationaux parfaitement intégrés dans la stratégie commerciale de l'entreprise.

Illustration n°37 : Le *premier* avion de l'entreprise sur le *premier* aéroport de Zlin vers 1924



Source : <http://batastory.net/milniky/1925> (accédé le 21 août 2012)

De ces temps « pionniers » dont l'image la plus parlante est peut-être ce vieux biplan Albatros datant des joutes aéronautiques de la Grande Guerre pris en photo sur le premier

¹⁴³¹ La dimension publicitaire ne disparut jamais du catalogue d'effets recherchés comme en témoigne l'achat, en 1934, d'un « auto-giro », l'unique exemplaire d'hélicoptère présent sur le territoire tchécoslovaque dans l'entre-deux-guerres, utilisé exclusivement à cette fin.

aéroport de Zlín, un carré de pelouse de 40 000 m² seulement, l'aviation aux couleurs Bat'a passa très vite, en quatre années seulement, aux dimensions plus importantes, à la fois sur le plan du matériel volant (l'achat d'un Junkers F.13, puis d'un Fokker F.VIIIb/3m en 1928) et des infrastructures correspondant en 1928 à la construction d'un second aéroport dans la vallée de la Morava à Otrokovice/Bat'ov.

L'année 1931 constitua à notre avis un jalon symbolique dans la conception de l'aviation de l'entreprise. Cette année-là Bat'a sollicita auprès des pouvoirs publics l'obtention d'une concession pour pouvoir transformer son département d'aviation en entreprise autonome dont l'objet serait le transport aéronautique. Cette demande ne put aboutir car le ministère l'avait assorti de l'obligation de transformer au préalable l'aéroport privé d'Otrokovice en aéroport public. Si cependant elle avait abouti, Bat'a se serait d'un coup mû en opérateur de réseau aéronautique. Reste à savoir s'il avait vraiment l'intention d'aller au-delà de voyages ponctuels, rythmés davantage par des besoins internes à l'entreprise que par la volonté de créer des lignes de passagers régulières. On peut supposer néanmoins qu'il aurait certainement tenté sa chance quitte à abandonner l'affaire quelques mois ou années plus tard lorsque celle-ci ne se serait pas montrée rentable. Ce fut selon ce schéma qu'il agit en effet dans d'autres domaines, notamment dans le transport maritime.

Pour l'entreprise l'année 1931 fut une année remarquable à plus d'un titre. Alors que la Tchécoslovaquie s'enfonçait progressivement dans un marasme économique n'épargnant point la navigation aérienne, Tomáš Bat'a junior passa avec succès son brevet de pilote à Hatfield, en Angleterre et le « chef » partit entouré de plusieurs managers pour le grand voyage par avion en Inde. « Ce ne sera pas un voyage agréable, mais je dois voler. Le monde connaît une situation économique exceptionnelle – qui doit être résolue par des moyens exceptionnels. Il faut montrer le chemin et donner l'exemple. »¹⁴³² Etait-ce dû au contexte économique dans lequel Bat'a se montra doublement plus entreprenant ou alors tout simplement à l'absence d'autres sujets d'actualité, le voyage de Bat'a en Inde éveilla un grand intérêt auprès du public tchécoslovaque et fut largement commenté dans la presse : « Le vol de Bat'a par l'Egypte et la Perse en Inde fut suivi avec attention chez nous et à l'étranger. Le chef de l'une des plus grandes entreprises exportatrices dans le monde entreprit ce lointain

¹⁴³² In : *Naše křídla. Silné letectví...*, op. cit., p. 274 (« *Nebude to příjemná cesta, ale musím letět. Ve světě je výjimečná hospodářská situace – je třeba ji řešit výjimečnými prostředky. Je třeba ukázat směr a dávat příklad.* »).

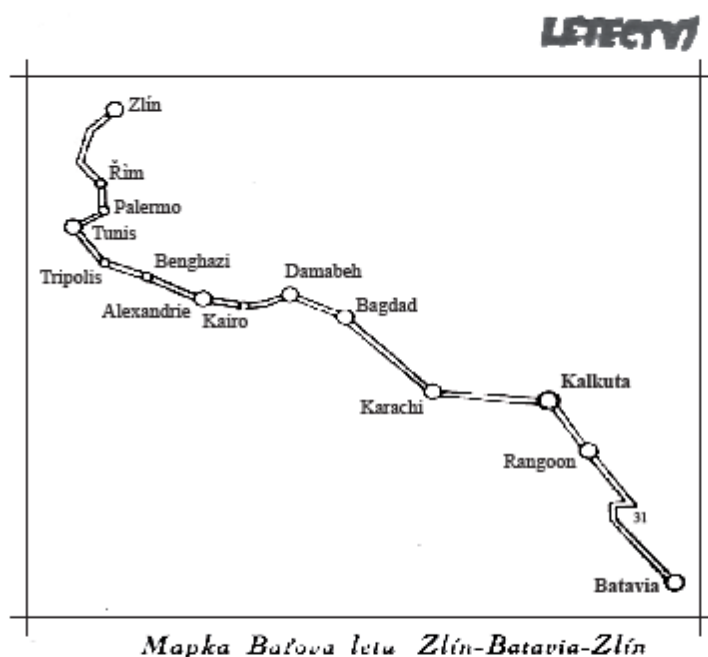
voyage par avion afin d'explorer personnellement de nouveaux marchés en Orient pour les produits de son entreprise. »¹⁴³³

Le voyage fut long de 32 577 km et amena un équipage nombreux de Zlín en Tchécoslovaquie jusqu'en Inde sur un Fokker entre le 10 décembre 1931 et le 14 février 1932¹⁴³⁴. L'itinéraire (voir carte *infra*) suivait le parcours des compagnies aériennes KLM et *Imperial Airways* qui reliaient respectivement Amsterdam et Londres aux colonies hollandaises et anglaises. Ce choix s'imposait pour des raisons logistiques évidentes, à savoir la possibilité d'utiliser les infrastructures et les services au sol des compagnies. Bat'a choisit après hésitation un pilote anglais, Neville Stack, secondé par le premier pilote tchèque de l'entreprise, J. Brouček. Ce choix, motivé par l'expérience de l'Anglais dans les vols de long cours, semble pourtant avoir été une source de tensions mettant en péril le succès du voyage¹⁴³⁵.

¹⁴³³ In : *Obzor národohospodářský* citation non datée par <http://egyptologie.ff.cuni.cz/pdf/bata-kolem%20sveta.pdf> (« *Batův let přes Egypt a Persii do Indie vzbudil právem pozornost u nás i v cizině. Šéf jednoho z největších exportních podniků na světě podnikl dalekou cestu letadlem, aby prozkoumal osobně nové odbytové možnosti na dalekém Východě pro výrobky svého závodu.* »). Le magazine *Letectví* (Aviation) lui consacra aussitôt un article élogieux : « L'aviation au service de l'entrepreneur et du commerçant » (*Letectví ve službách podnikatele a obchodníka* In: L 1/1932). L'article résume ce « plus long voyage d'affaires » au monde (11 000 km) plein de dangers. A son retour le 31 janvier 1932, Bat'a fut nommé membre d'honneur de l'Aéroklub de la Bohême occidentale à Plzeň.

¹⁴³⁴ Sur les détails du voyage, voir T. Baťa, *O svém letu do Indie*, Zlín, 1932 et *Letecké oddělení firmy Baťa I.*, In : *Pilot Magazine* 4/2001.

¹⁴³⁵ Cf. l'article « *V letadle nad pouští* » de T. Baťa, publié dans *Naše křídla. Silné letectví...*, op. cit., p. 276.



Source : *Baťův let Zlín-Batavia-Zlín, Letectví ve službách podnikatele a obchodníka*, In : *Letectví L 1/1932* (carte originale retouchée)

Le potentiel de l'aviation était reconnu par les Bat'a depuis le début de son ère. Il représentait à l'époque la pointe du progrès, le front technologique « ultime », avec de surcroît le pari sur la réussite technologique et commerciale, non sans danger pour la vie de ses employés, voire la sienne propre. Tomáš Bat'a et son premier et meilleur pilote Brouček en firent les frais dans l'accident d'avion qui leur coûta la vie le 12 juillet 1932 au décollage de leur propre aéroport¹⁴³⁶.

La catastrophe fut aussi subite que terrible. Du point de vue économique, elle aurait pu signifier la faillite de l'entreprise construite par et autour de Tomáš Bat'a ou, du moins, l'arrêt brutal de l'investissement dans ce mode de transport porteur d'avenir. Le successeur, J. A. Bat'a ne renonça pas à l'aviation pour autant. Tout au contraire, il continua à élargir la flotte d'appareils, à moderniser l'aéroport d'Otrokovice en l'élargissant et le rééquipant encore selon les projets de son défunt parent : la surface totale passa à 600x800 mètres, plusieurs nouveaux hangars et d'autres bâtiments furent construits, l'école de pilotage réorganisée. Le nouveau chef poursuivit par ailleurs la tradition des grands voyages commerciaux. Ainsi, en

¹⁴³⁶ Bat'a n'en était pas à son premier « essai » : accident de voiture conduite par Jan Hoza en octobre 1911 dans lequel il faillit mourir ; celui du train qu'il manqua de peu le 23 septembre 1925 (Voir la photo du train accidenté dans l'article de Hana Kuslova, *Žádný podnik...*, In : *Doba a společnost, op. cit.*, p. 93), enfin celui d'avion le 12 juillet 1932 piloté par Jindřich Brouček qui lui fut fatal.

1937 (du 6 janvier au 1^{er} mai), il réalisa le premier véritable voyage autour du monde, décrit dans son livre *Autour du monde pour le commerce (Za obchodem kolem světa)*¹⁴³⁷. Dans la plus pure tradition Bat'a, il ne s'agissait jamais de faire des voyages pour le plaisir, ni même des voyages mêlant le travail au plaisir. Les récits des passagers, de différents employés de la firme, témoignent pour chaque voyage en avion d'un planning extrêmement serré, voire chronométré, avec des rendez-vous d'affaires dans chaque lieu d'atterrissage. Souvent, seul le pilote et, à un moindre degré, le mécanicien, eurent l'occasion de visiter « en touristes » les villes de leur séjour, à condition que celui-ci se prolonge au-delà de quelques heures¹⁴³⁸...

Ainsi et pour le bien de l'entreprise, Bat'a sut par une démarche volontariste et déterminée s'approprier et rendre quotidien l'usage d'un outil des plus modernes et encore des plus rares. En dehors des quelques grands voyages intercontinentaux, largement médiatisés, les statistiques de l'entreprise le confirment. Selon ces chiffres, les pilotes de Bat'a auraient volé en 1934 340 000 km, en 1935 322 000, en 1936 492 000 et en 1937 564 000¹⁴³⁹. C'est sans doute à ce niveau-là que se situe son génie innovant.

Le jeune Bat'a souhaitait comme déjà son prédécesseur l'application de certains principes commerciaux à l'échelle du pays, leur intégration à la politique économique du gouvernement. Il avait notamment tracé plusieurs projets de grands travaux d'infrastructures que nous avons évoqués auparavant (autoroute, canaux de navigation) et y ajouta celui des « 417 aéroports de commerce » en 1937. Il reprit l'idée et l'argumentaire en 1939 dans sa contribution à l'ouvrage de vulgarisation aéronautique, une sorte de bible du parfait aspirant à une carrière dans les airs intitulé *Nos ailes. Une aviation puissante, notre avenir*¹⁴⁴⁰. Cet

¹⁴³⁷ J. A. Baťa, *Za obchodem kolem světa*, Zlín 1937. Jan Antonín Baťa fit fréquemment l'usage d'avion et devint en 1938 Président d'honneur de la *Ligue d'Aviation de Masaryk (MLL)*. Cf. *Letec/1938* p. 72.

¹⁴³⁸ Voir pour cela par exemple le récit du pilote Forejtík à l'occasion du voyage au Captown du 1^{er} mai au 30 juin 1934 In : E. Forejtík, *Letadlem ze Zlína do Kapského města*, Praha 1936.

¹⁴³⁹ J. Kojecký, *Vývoj zlínského letectví*, In: *Naše křídla. Silné letectví... op. cit.* p. 274. L'auteur de l'article indique par ailleurs qu'il était suffisant pour des vols nationaux ou européens d'annoncer par téléphone seulement quelques minutes en avance le besoin de faire préparer un avion, en gros, le temps de se rendre à l'aéroport. Il ne précise cependant pas à quel niveau hiérarchique au sein de l'entreprise cette facilité se référerait. Le fait est que 5 000 employés auraient, selon cette source, régulièrement eu recours à l'avion pour se déplacer. En 1939, l'entreprise avait à sa disposition une flotte de 45 avions dont 15 avions prévus pour le transport de passagers d'une capacité totale de 70 places.

¹⁴⁴⁰ J. A. Baťa, *Hospodářský význam letectví* In : *Naše křídla. Silné letectví naše budoucnost*, Vydáno ve prospěch akce pro výcvik nových letců za spolupráce Masarykovy letecké ligy, Nakladatelství Vl. Orel, Praha, 1939, 371 p., *op. cit.* p.280 L'article reprenait en réalité le chapitre consacré à l'aviation dans l'ouvrage de J. A. Baťa de 1937 : *Budujeme stát pro 40 milionů....., op. cit.*, p. 111-114.

article confirmait la volonté de l'industriel d'agir en prosélyte à la base car l'ouvrage s'adressait principalement à la jeunesse, foyer de recrutement de l'éditeur, la Ligue d'aviation de Masaryk. Il montrait en retour le poids de l'entreprise dans l'opinion publique par l'espace qui lui y était réservé (en tout cinq articles sur 11 pages). Selon ce projet, chaque « cercle » (c'est-à-dire unité administrative du niveau d'un département français) devait être équipé d'un aéroport, d'où le chiffre impressionnant avancé par Bat'a. Conscient de l'ampleur de la tâche, il proposa de procéder par tranche et publia une première carte de 80 aéroports/villes prioritaires que nous reproduisons ci-après :

Carte n°46 : Le plan de J. A. Bat'a pour la réalisation d'un « réseau d'aviation commerciale »



Source : J. A. Bat'a, *Budujme stát pro 40 milionů....*, op. cit., p. 114 (carte originale retouchée).

Présentées au public sous la forme d'un programme en huit points, ces réalisations devaient s'appuyer sur un plan national, voire une législation spécifique. Bat'a savait cependant que les moyens du Ministère des Travaux publics étaient limités et encourageait les collectivités territoriales, les municipalités urbaines en premier lieu à littéralement « investir » dans l'avenir en réalisant leurs propres aéroports. En reprenant le vocabulaire d'aujourd'hui, dans un partenariat public-privé, les capitaux publics devaient alors être complétés par des capitaux municipaux et privés (des clubs, des entreprises locales, des sponsors particuliers).

Bat'a ne sortait pas ses idées d'un chapeau de magicien. Il existait en ČSR de 1938 plusieurs exemples d'aéroports financés totalement ou en grande partie par des municipalités. Parmi les plus réussis citons celui de Mariánské Lázně qui fut inauguré en 1927 et dont la

piste d'atterrissage fut équipée dès cette date d'un revêtement goudronné selon le standard de l'usine aéronautique Ford à Detroit. La piste longue de 250 mètres, était sous l'observation attentive du MTP car elle devait servir d'équipement standard aux autres petits aéroports de province en cours de planification¹⁴⁴¹. Cet aéroport était de manière précoce intégré au réseau national des ČSA, puis au réseau international de la ČLS. De manière générale les villes thermales comme nous l'avons vu déjà dans la partie dédiée au transport routier se trouvaient grâce à leur clientèle aisée sur le front pionnier de l'innovation. Nous allons voir toutefois à l'exemple d'un autre aéroport de province que tous les projets de réalisation d'infrastructures aéroportuaires ne furent pas couronnés de succès. L'exemple de České Budějovice/Planá que nous traitons dans le paragraphe suivant montrera notamment que la manne économique projetée par certains et seulement espérée par d'autres n'avaient rien d'une évidence et que la présence d'un aéroport sans un arrière-pays économiquement dynamique ne pouvait pas à elle seule créer de nouvelles richesses.

2. Un aéroport de province – České Budějovice/Planá

Le projet de voir la capitale politique et économique de la Bohême du sud, České Budějovice, dotée d'un aéroport pour s'intégrer au réseau aéroportuaire national, faisait partie des rêves non seulement des passionnés de l'aviation réunis depuis 1923 dans un aéroclub régional, mais aussi de l'association économique régionaliste dont nous avons déjà parlé dans ce travail, *Národohospodářský Sbor Jihočeský*, NSJ. Il faut dire en revanche dès ces propos introductifs que l'aviation jouait un rôle largement secondaire dans le programme de cette association d'hommes politiques et d'économistes qui se concentraient en priorité sur la promotion des transports traditionnels – rail, route et voie d'eau – comme peuvent en témoigner leurs publications¹⁴⁴². Il n'est pas moins vrai que ses membres, des patriotes

¹⁴⁴¹ L 7/1927, *Rozjezd pro letouny v Mar. Lázních* (« Podle zkušeností, získaných v Mariánských Lázních mají býti pak podobné dráhy zřízeny na ostatních civilních letištích, zejména na menších. »).

¹⁴⁴² Le NSJ avait publié deux travaux synthétiques que nous avons cités auparavant (Stocký J., Dr., *Jižní Čechy, Kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav...*, op. cit. et Stocký J., Dr., *Jižní Čechy v krajové práci...*, op. cit.) et qui consacraient deux courts articles à l'aviation, soit trois pages seulement sur un total de 346 pages dédiées aux transports, aux infrastructures et aux autres questions économiques essentielles. Dans leurs articles synthétiques, lorsque les auteurs firent mention de l'aviation, ce fut seulement en marge, de sorte que le lecteur ne peut

régionalistes dévoués, se voulaient résolument modernes et usaient de leurs compétences et réseaux relationnels pour mettre tout en œuvre afin de sortir la Bohême du sud de son marasme économique relatif, dû essentiellement au caractère rural de la région. Ils espéraient donc logiquement que la motorisation et de la société allait pouvoir aider à combler le retard en équipements de transport – ferroviaire et fluvial – et ouvrir une nouvelle ère économique pour la région. L’aviation entraînait donc au titre de sa nouveauté et de l’espoir qu’elle éveillait tout aussi naturellement en ligne de compte des projets de désenclavement. Deux projets articulés autour de deux logiques différentes virent le jour dans ce sillage :

Le premier concernait la création d’un aéroport régional principal, situé à (proximité de) České Budějovice, qui deviendrait une étape pour des vols internationaux nord-sud, en provenance de Prague et à destination de l’Autriche (Linz, Salzbourg), de la Yougoslavie ou de l’Italie, et nationaux sur le tracé « ouest-est » de la « transversale du sud » Plzeň-České Budějovice-Brno¹⁴⁴³.

Le second se basait sur la faiblesse du réseau de transport de cette région à dominante rurale et voulait que toutes les villes moyennes, relativement éloignées les unes des autres, se dotassent d’aéroports reliés entre eux par un service rapide d’aérotaxis. Ce projet ne fut pas unique en Tchécoslovaquie, il faisait au contraire référence à l’idée et projet de dépôt de concession « d’aérotaxis » envisagé en Moravie par l’industriel Bat’a¹⁴⁴⁴.

Quel que fût le projet envisagé, la première étape passait par la construction d’aéroport(s), à commencer par celui de la capitale régionale. Comme l’indique Ing. Jan Kohoutek, président de la section locale de l’*Aeroklub RČS*, dans sa brève contribution intitulée « Aéroport », « l’aviation intéressait la Bohême du sud dès la période de l’avant-guerre »¹⁴⁴⁵, car la capitale régionale avait pu recevoir à deux reprises en 1910 et en 1911 des vols d’exhibition des deux grands pionniers d’aviation tchécoslovaques Kašpar et Čihák. L’enthousiasme fut ensuite entretenu dans un petit *Aeroklub* régional fondé en 1923

s’empêcher de penser qu’ils le firent uniquement pour montrer qu’ils prenaient en compte tous les transports de façon exhaustive.

¹⁴⁴³ L 7/1930 (« Jižní Čechy činí již delší dobu pokusy o připojení na leteckou dopravu. Jedná se o zřízení letiště v Č. B., kteroužto myšlenku MVP podporuje a vyjednává již s městskou radou českobud. o zapojštění potřebného pozemku pro letiště. Je v programu využití tohoto letiště nejen pro spojení Prahy s Č.B., ale později i pro jižní transversalu Plzeň-Č. B.-Brno, což by mělo pro český jih nedozírný význam, neboť by byl připojen nejen na domácí vnitřní letecko-dopravní systém, nýbrž i na mezinárodní evropské linie. »).

¹⁴⁴⁴ J. Marek, *Účast Jižních Čech v letectví...*, op. cit., p. 52.

¹⁴⁴⁵ Ing. Jan Kohoutek, *Letiště*, In: *Jižní Čechy, kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav, Program regionální práce*, NSJ, Č. Budějovice, 1937, 173 p., p. 36.

(*Jihočeský Aeroklub Č. Budějovice*), sans disposer pour autant d'aéroport pour y pratiquer de l'aviation. Son activité principale fut alors l'organisation d'exposés, de débats et d'actions de promotion de l'aviation. Après cette première période que l'on pourrait considérer comme « préparatoire » ou de « sensibilisation de la population », les choses commencèrent à prendre une autre allure à partir de 1929 et l'arrivée à la tête du club du général Stanislav Čeček. Il occupa ce poste peu de temps certes, car il mourut le 29 mai 1930, mais suffisamment afin de donner l'impulsion nécessaire pour faire aboutir l'étape la plus délicate, à savoir la recherche d'un terrain approprié pour la réalisation de l'aéroport. En effet, commandant de la 5^e division de fantassins stationnée à Č. Budějovice, Čeček avait été aussi l'une des figures essentielles de la scène aéronautique nationale. Il fut notamment l'un des fondateurs du « Fonds de Masaryk pour l'Aviation » (MLF), son président, puis vice-président de la MLL et enfin membre d'honneur de l'*Aeroklub RČS* qui publia en son honneur dans *Letectví* n° L 5/1930 un post-mortem. En 1937, le club de Budějovice décida en souvenir de lui de baptiser par son nom le grand hangar du nouvel aéroport.

La recherche d'un espace adéquat s'avéra longue et compliquée. Des emplacements dans pas moins de six communes voisines de la ville furent étudiés avant que le choix ne se porte en 1930 sur celle de Planá. Une fois l'accord de principe obtenu, et la demande transmise au ministère, celui-ci publia officiellement son avis favorable sur la construction d'un nouvel aéroport civil le 22 novembre 1930. La crise économique devait ensuite peser sur la célérité des travaux. Pendant la crise, on y employa jusqu'à 80 chômeurs, transformant ici comme ailleurs les grands travaux publics en un moyen de reconstruction économique du pays¹⁴⁴⁶. Cette main d'œuvre peu qualifiée pesait cependant sur la vitesse, la qualité des travaux et sur le budget de sorte que l'ouverture de l'aéroport au public ne put se faire que par tranches entre 1934 et 1937 et finalement grâce au concours d'entreprises de travaux publics. Chaque nouvelle tranche fut cependant l'occasion pour la fête où l'aviation fut mise à l'honneur et l'engouement populaire ne se démentit jamais comme en témoigne les articles de journaux. D'ailleurs, La population civile et les communes rurales de la Bohême du sud furent nombreuses à contribuer financièrement, souvent par de toutes petites sommes, à la réalisation des travaux et à l'achat de matériel.

Le club d'aviation de la Bohême du sud (*Jihočeský Aeroklub Č. Budějovice*) organisa par exemple une grande Journée d'aviation en 1934 (les travaux d'aplanissement furent à

¹⁴⁴⁶ L 1/1933, *Letiště v Českých Budějovicích*.

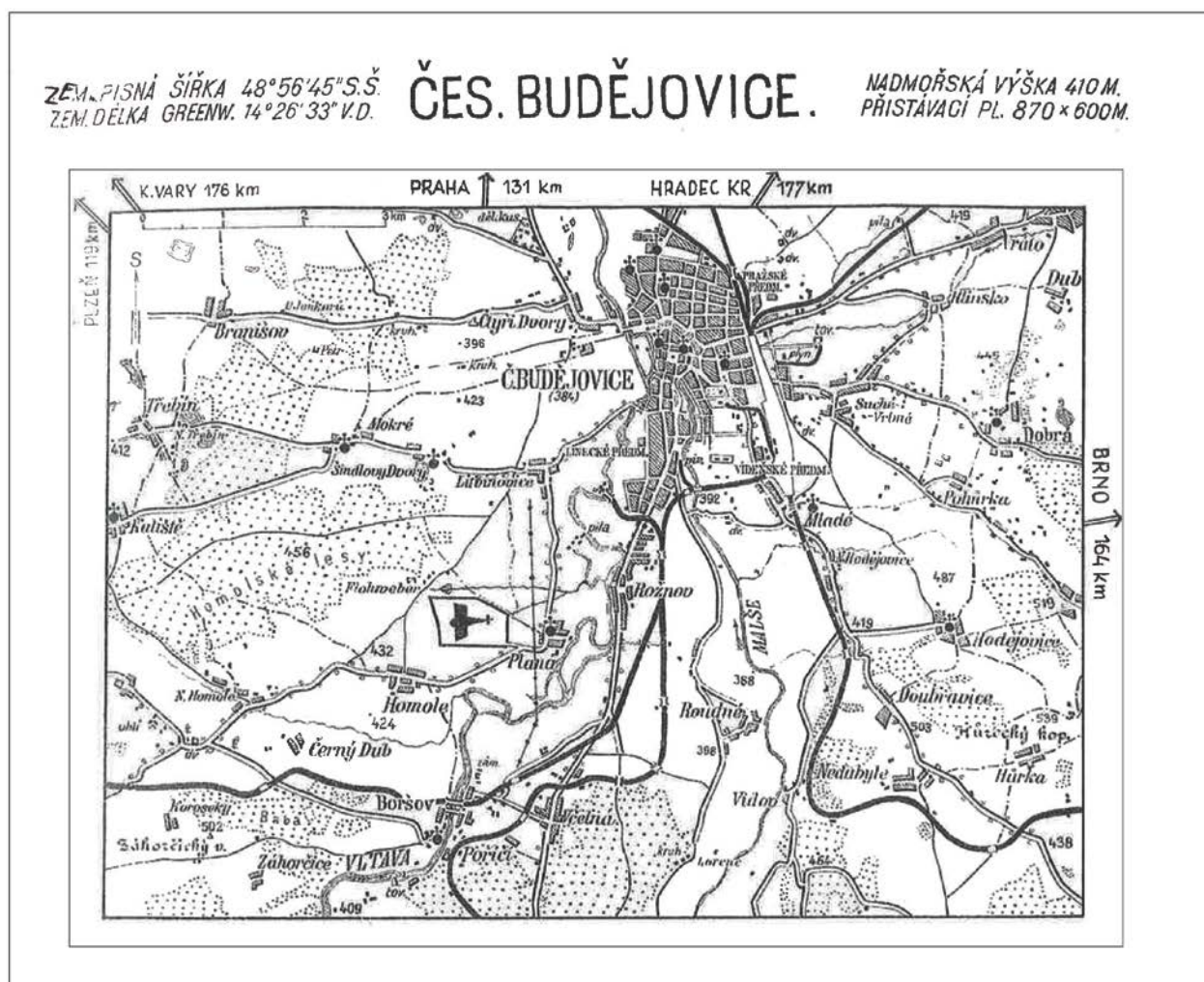
peine terminés), une inauguration officielle d'un grand hangar et l'ouverture de l'école de pilotage en 1935¹⁴⁴⁷. L'ouverture officielle de l'aéroport au public eut lieu le 27 juin 1937 en présence du ministre des Travaux publics qui était arrivé de Prague sur un vol officiel de la ČSA. Ce fut donc à la compagnie nationale d'inaugurer la carrière commerciale de l'aéroport. Auparavant déjà, les protagonistes locaux étaient entrés à plusieurs reprises en pourparlers avec la compagnie, de même qu'avec la ČLS pour sonder les possibilités de l'ouverture d'une ligne commerciale qui passerait par là. Outre la piste ČSR-Autriche-Italie, son alternative vers la Yougoslavie fut étudiée¹⁴⁴⁸. Toutes les tentatives d'obtenir la transformation de l'aéroport en un « aéroport de douane », soit en un aéroport frontalier, afin de pouvoir accueillir des vols internationaux, restèrent cependant vaines. Le premier et pour quelque temps l'unique aéroport de la Bohême du sud, resta dans un premier temps limité à l'usage des clubs locaux (MLL et l'aéroclub) et des intérêts privés. Très vite cependant après son achèvement, son usage fut élargi aux intérêts militaires, dans le contexte de la tension internationale des années 1937-1938. L'aéroport devint à usage mixte à partir de la domiciliation d'un groupe d'avions de reconnaissance et de bombardement légers au printemps 1938 et d'un groupe d'avions de gendarmerie. Ces derniers surveillaient depuis 1935 les régions frontalières de la république, régulièrement cibles d'agressions concertées par le pouvoir nazi.

Pendant l'occupation, l'aéroport servit à l'armée allemande comme base d'entraînement, puis fut repris après la guerre, et une brève période d'exploitation civile, par l'armée tchécoslovaque qui le transforma en base de réparation et d'entretien de ses appareils. Il fut alors fermé à l'usage civil jusqu'en 2005, date du départ définitif de l'armée et de la création de la société par actions « Aéroport de České Budějovice S. A. ». Aujourd'hui (2011), la nouvelle société exploitante espère créer à České Budějovice un hub régional pour les vols charters internationaux¹⁴⁴⁹.

¹⁴⁴⁷ L 5/1935, *Letecká slavnost v Č. Budějovicích*.

¹⁴⁴⁸ L 8/1934, *Letecká linie Praha-Sušak přes Budějovice?* (« Jižní metropole Čech, ČB, pilně budují městské letiště, které v brzké době bude dokončeno. Je to především zásluha Jihočeského Aeroklubu, ČB se snaží, aby po dokončení tohoto vzdušného přístaviště byly připojeny na síť dopr. let. tratí. Vyjednává se proto úsilovně s ČSA a s ČLS. Uvažuje se zejména o tom, aby na letišti v ČB přistával letadla ČSA na trati Praha-Sušak. »).

¹⁴⁴⁹ Pour plus d'informations et l'état actuel de la société, se reporter sur ses pages web : <http://www.airport-cb.cz>



Source : *Letecké zprávy MVP* č. 9/1935

L'aéroport était situé à 5,1 km du centre-ville de České Budějovice sur le cadastre du village Planá. Ses terrains s'étendaient sur 50,86 ha (833x600 m environ). À l'origine, les terrains furent acquis par la ville qui les mit à la disposition du Ministère des Travaux publics qui finança et entreprit la majorité des travaux par la suite. Il y eut en complément d'autres financements nationaux (Ministère de la Défense) ou locaux (une banque, une collecte publique, une entreprise du bâtiment, une brasserie) comme l'illustre la photo ci-après¹⁴⁵⁰.

¹⁴⁵⁰ Cf. L'article sur l'histoire de l'aéroport sur le site de la société qui l'exploite aujourd'hui. (« *Finanční prostředky byly shromážděny cestou sbírky, kdy Českobudějovická spořitelna přispěla částkou 20 000 Kč, obdobnou částku přislíbilo Ministerstvo veřejných prací a Ministerstvo národní obrany, firma bratří Petrášů dodala zdarma 2 000 cihel a podobně.* »).

Illustration n°38 : Le hangar de la Ligue d'aviation de Masaryk (MLL), section České Budějovice, sponsorisé par la brasserie *Budvar*. Sur la porte à gauche était inscrite la phrase suivante : « Avant ou après le vol, *Budvar* rafraîchit. »



Source : Le site officiel de l'aéroport : <http://www.airport-cb.cz/cz/page/25/historie-letiste-v-ceskych-budejovicich.html?detail=32> (accédé le 15 février 2012)

3. Les aéroports de secours – un luxe nécessaire ?

L'idée initiale du projet voulait qu'un aéroport de secours soit construit tous les 15 à 20 km seulement¹⁴⁵¹ et équipé de tout le matériel de base pour permettre des réparations d'urgence et l'approvisionnement de carburants. Il était question encore en 1927 de la construction d'un réseau de 50 aéroports de secours, disséminés sur l'ensemble du territoire national¹⁴⁵². Au final, cinq aéroports « d'aide » (Příbrav, Břeclav, Zbraslavice, Křižanov) ou

¹⁴⁵¹ Cf. L 7-8/1924, *Úspěchy čsl. st. Aerolinie, op. cit.*

¹⁴⁵² L 9/1927, *Nouzová letiště u nás*, (« Podle zpráv denního tisku připravuje MVP projekt zřízení většího počtu nouzových letišť, na nichž by letadla v případě náhlé poruchy mohla bezpečně přistávaní a menší defekty opravovat. Tohoto opatření vyžaduje u nás stále stoupající letecká d. a MVP zahájilo proto jednání za účelem získání vhodných ploch. Letiště mají podle dosavadních plánů být umístěna ve směrech všech leteckých linií v určitých vzdálenostech. Prozatím počítá se prý se zřízením asi 50 nouzových letišť, jichž počet bude postupně

« de secours » (Malacky) étaient en service en 1935 et sur la ligne Prague-Brno-Bratislava¹⁴⁵³. Notons cependant cette nuance linguistique : la différence entre un aéroport « d'aide » (*pomocné letiště*) et un aéroport « de secours » (*nouzové letiště*) était que le premier était public et le second non-public. Ici, on l'occurrence, Malacky était un aéroport militaire où un atterrissage d'urgence des avions ČSA sur le tronçon Brno-Bratislava était toléré. Les deux types d'aéroport servaient en revanche à sécuriser le transport aéronautique sur les grands axes. Leur équipement standard minimaliste comprenait une route d'accès, une piste en bon état avec le « cercle d'atterrissage » et une inscription au sol qui permettait au pilote de l'identifier. Les installations étaient gardées en permanence par un gardien qui vivait sur place. Il veillait sur un dépôt de carburants, sur un petit atelier mécanique, sur un local météorologique et sur un garage avec un véhicule de reconnaissance nocturne (équipé d'un gros projecteur mobile).

Le projet de réalisation d'un si vaste réseau d'aéroports « de secours » peut paraître incongrue dans la mesure où la régularité et la sécurité des vols s'approchait rapidement des 100%. Il semble donc naturel que le projet initial se trouva rapidement, en une dizaine d'années seulement, réduit au cinq aéroports précités. Il est vrai aussi que les progrès dans la fiabilité du matériel volant et la densification du réseau d'aéroports « ordinaires » rendaient le projet initial caduc. Bien que le ration coût de construction et d'entretien par rapport à l'utilisation réelle fût du fait des rares pannes et atterrissages d'urgence extrêmement lourd pour les finances publiques, il est certain que la construction de ces aéroports avait contribué considérablement non seulement à la sécurisation physique du trafic sur les grandes lignes, mais aussi, et nous serions tenté de dire surtout, à la sécurisation psychologique de ce nouveau mode de transport aux yeux du public et dans la conscience des décideurs.

stále zvěšován. Záležitost se nyní v MVP projednává, takže pravděpodobně na podzim bude možno přistoupiti na základě vyžádaných informací o vhodných pozemcích ke konkrétnímu řešení. »).

¹⁴⁵³ Cf. *Letecké zprávy MVP* n° 9/1935.

4. L'émergence de « l'aéroport idéal »

Bat'a annonça le concept, l'architecte Jeníček y consacra un traité complet¹⁴⁵⁴. Les deux se basèrent sur l'expérience internationale, mais aussi et surtout sur celle de la construction de l'aéroport de Prague/Ruzyně achevé en 1937 et considéré sur le plan européen comme l'un des meilleurs aéroports de son temps.

Jeníček prôna dans son ouvrage paru en 1938 l'impératif d'intégrer presque d'urgence et de façon systématique dans la planification urbaine et dans les plans de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale la construction d'aéroports¹⁴⁵⁵. En effet, les aéroports, au même titre que les autres types d'infrastructures, imposaient aux aménageurs des contraintes qu'il s'agissait d'anticiper d'autant plus que certaines étaient spécifiques et particulièrement lourdes : la forme rectangulaire et l'étendue vaste, l'absence d'obstacles à proximité immédiate, le danger potentiel pour les populations environnantes... Jeníček s'inspira dans son étude des grandes réalisations étrangères en premier lieu des aéroports américains, anglais et français. Dans ses remerciements il écrivit d'ailleurs en français (et en français uniquement) : « Je tiens à remercier Monsieur Martinot-Lagarde Inspecteur Général du Ministère de l'Air de la République Française, Mr. Jean Prunet Directeur de la Section scientifique et technique de l'Institut Français et spécialement Mr. Urbain Cassan qui au cours de mon séjour dans son cabinet à Paris a mis à ma disposition et m'a permis d'étudier les plans de ses œuvres. Il m'a donné des conseils lorsque je préparais ce livre et m'a permis de publier ses dessins. »¹⁴⁵⁶

Le but de l'ouvrage fut annoncé dès l'introduction : « Traiter d'une manière accessible à tout le monde de tous les facteurs et travaux liés à la recherche de terrains et à la planification d'aéroports afin d'éclaircir la nécessité et l'importance du lancement des travaux

¹⁴⁵⁴ Ing. arch. Mirko Jeníček, *Letiště v regulačních a zastavovacích plánech našich měst* (sous-titre en français : *Les aéroports dans les plans d'aménagement*), Čsl. grafická Unie a. s., Praha, 1938, 109 p.

¹⁴⁵⁵ Son traité s'insérait en réalité dans un mouvement plus vaste, celui de l'apparition même du concept d'aménagement du territoire, urbain (local) en premier lieu, mais aussi régional et national. Comme l'indique l'architecte, le gouvernement et le parlement y consacraient du temps dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle loi sur l'assainissement et l'urbanisme (*Ibid.* p. 11).

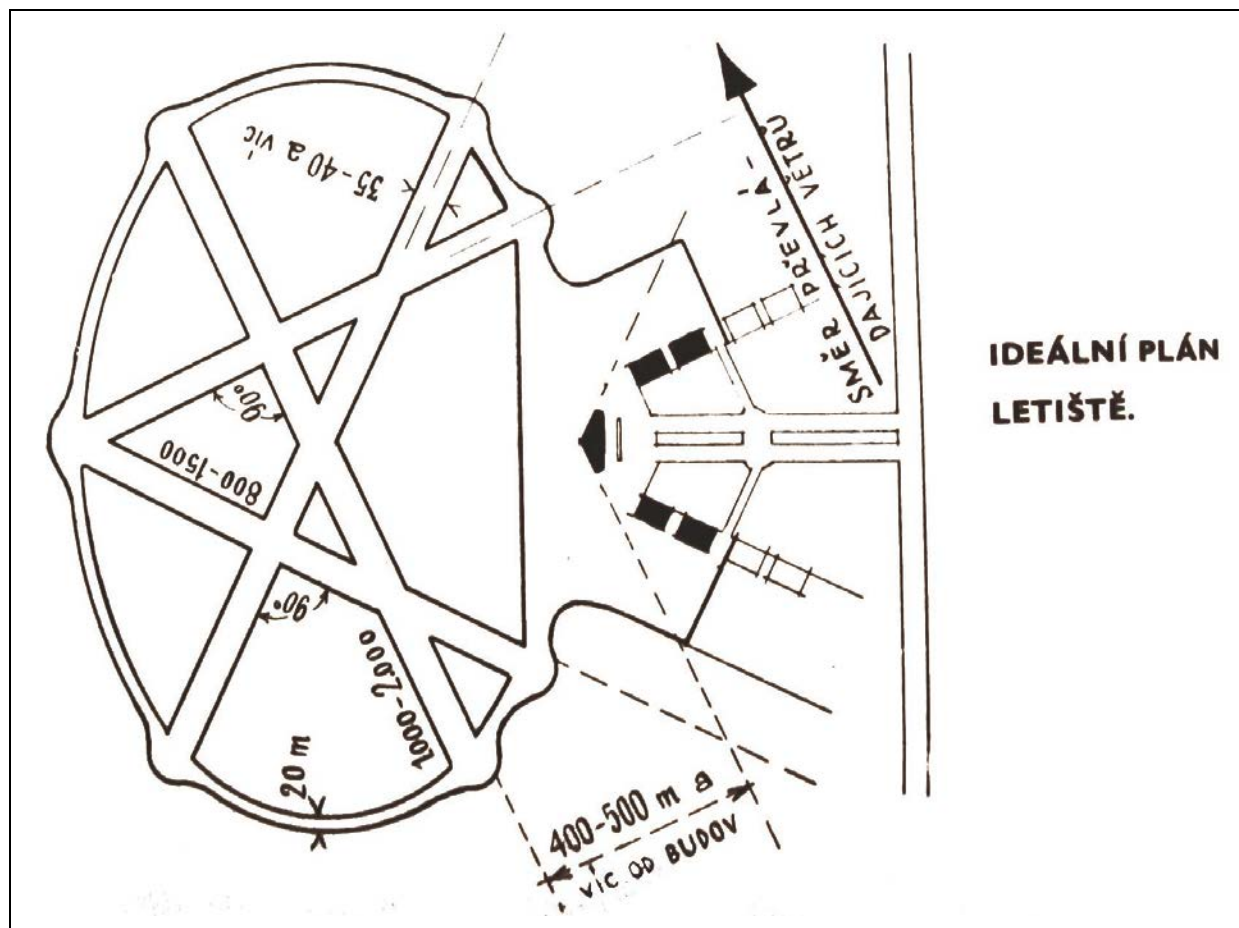
¹⁴⁵⁶ *Ibid.* p. 7.

préparatoires pour la construction d'aéroports dans nos villes en parallèle avec les travaux d'assainissement... »¹⁴⁵⁷

L'ouvrage fut un vaste plaidoyer en faveur de l'aviation pour laquelle, après seulement une vingtaine d'année d'existence, le goulot d'étranglement n'était plus constitué par des appareils volants, mais par des infrastructures aéroportuaires qui devaient les accueillir. L'architecte fit sien l'adage des pilotes américains : « *You can't fly safely unless you can land safely.* »¹⁴⁵⁸ Et pour préparer son pays aux promesses d'avenir de l'aviation il se rangea derrière Bat'a pour réclamer à son tour un aéroport dans chaque « cercle », soit 417 aéroports pour le pays. Il dessina par ailleurs les plans d'un aéroport idéal que nous présentons à titre d'illustration ci-après.

¹⁴⁵⁷ Ibid p. 12 (« *Probrat všechny faktory a práce spojené s vyhledáním terénů a plánováním letišť, způsobem každému přístupným, a tím objasnit nutnost a důležitost zahájení přípravných prací stavby letišť v našich městech souběžně s přípravou jejich regulací...* »).

¹⁴⁵⁸ Ibid p. 11 et 56



Source : Ing. arch. Mirko Jeníček, *Letiště v regulačních a zastavovacích plánech našich měst* (sous-titre en français : *Les aéroports dans les plans d'aménagement*), Čsl. grafická Unie a. s., Praha, 1938, 109 p., p. 44.

Cet aéroport « idéal » aussi utopique qu'il fût selon les dires mêmes de l'architecte, s'approcha néanmoins du moins dans les grandes lignes de celui de Prague/Ruzyně (cf. l'illustration *supra*).

Conclusion

On ne peut pas globalement nier une certaine baisse dans le transport de l'aviation civile liée à la crise, mais rien de comparable ni en durée, ni en ampleur avec ce que connaissent les chemins de fer. Le tableau ci-après montre la répartition du trafic entre les

différents aéroports publics à la veille de la Seconde Guerre mondiale, soit au moment de la plus forte activité.

Tableau n°55 : Trafic sur les aéroports tchécoslovaques publics en 1937

Aéroport	Arrivées et départs	Voyageurs	Courrier En kg	Marchandises et bagages En kg	Charge totale En kg	Charge moyenne par vol En kg	Régularité
Prague	7 197	39 850	89 743	1 098 184	4 375 927	608	94,3
Brno	1 333	6 383	1 439	107 931	620 030	464	98,3
Bratislava	1 442	6 283	1 148	75 395	579 183	402	99,6
Piešťany	824	2 856	317	28 897	237 694	313	96,1
Košice	520	1 631	275	18 758	149 513	288	98,4
Užhorod	937	2 343	8 277	54 032	249 749	267	-
Mariánské Lázně	434	1 168	539	11 578	105 557	243	90
Liberec	208	332	275	3 375	30 210	145	92
Karlovy Vary	924	3 600	2 137	67 764	357 901	387	95
Zlín	557	2 229	464	27 763	206 547	371	96,3

Source : L 2/1938 *Statistika letecké dopravy v Československu v roce 1937, op. cit., p. 80.*

Nous avons surligné quelques chiffres intéressants. Tout d'abord, globalement la prédominance de Prague sur tous les autres aéroports tchécoslovaques. Prague était effectivement devenu sinon le « centre de l'Europe aérienne », du moins le seul véritable aéroport international du pays, digne de ce titre. Nous avons relevé cependant quelques autres particularités du réseau aéroportuaire tchécoslovaque qui méritent d'être soulignées :

- La relativement faible position de l'aéroport de Bratislava – on aurait pu s'attendre à mieux pour la capitale du pays slovaque.
- La forte proportion du courrier acheminé *via* les airs à Užhorod la capitale régionale de la Russie subcarpatique qui s'explique sans doute par la distance qui la séparait de Prague et la lenteur des autres moyens de transport. Cela montre d'ailleurs qu'à la veille de la guerre, le service de l'aéropostale commençait à entrer dans les mœurs de la population et qu'il y avait une accélération de la vie politique et celle des affaires.

On relève logiquement le même chiffre élevé pour les villes thermales, en particulier pour Karlovy Vary.

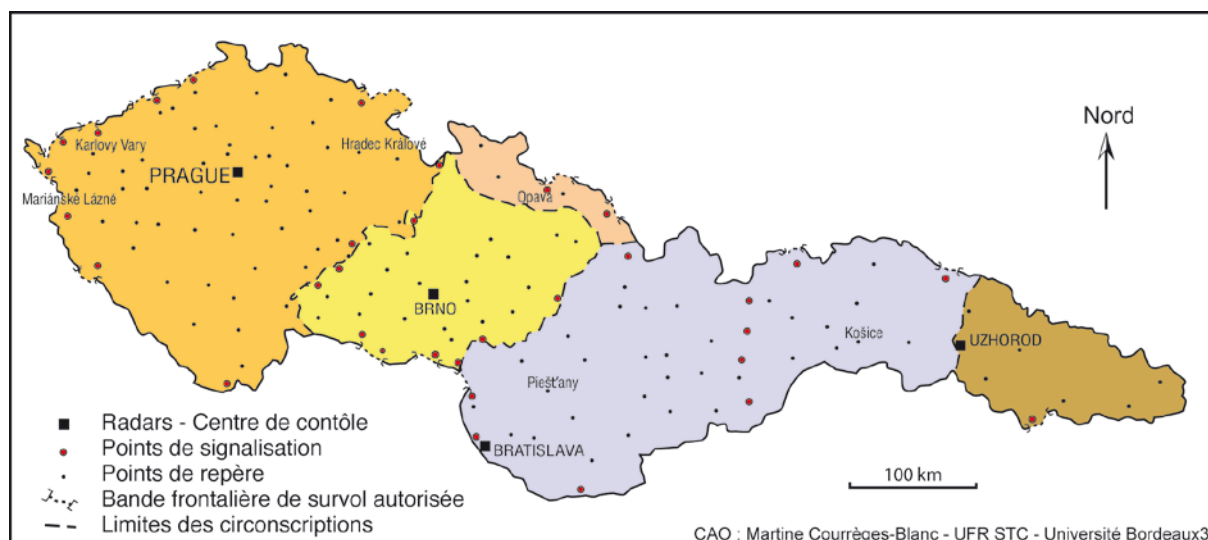
- Enfin l'usage de l'avion se banalise à destination de Karlovy Vary, la première ville thermale qui supplante largement ses concurrentes Piešťany et Mariánské Lázně. Il y eut tout de même 5 624 passagers transportés à destination de ces trois villes.

La construction d'aéroports publics civils suivait en ČSR la demande. Nous arrivons même à conclure que le pays ajustait de façon presque spectaculaire les dépenses dans les infrastructures aéroportuaires aux besoins de son aviation. Cela permit d'investir massivement dans la ligne intérieure principale Prague-Brno-Bratislava afin de l'équiper aux meilleurs standards internationaux. Le même constat peut être formulé à l'égard de Prague/Kbely, puis de Prague/Ruzyně les plus beaux aéroports internationaux du pays. En effet, l'intégration de la ČSR au réseau aéronautique européen ne nécessitait pas davantage et cela se confirme encore aujourd'hui.

Conclusion de la Troisième Partie

Il apparaît clairement qu'au cours de l'entre-deux-guerres déjà et peu d'années après l'apparition de l'aviation la ČSR devint un pays trop petit pour représenter un champ de déploiement suffisant à ce nouveau mode de transport. La couverture de son territoire en infrastructures supports de l'aviation, en premier lieu aéroports, mais aussi tous les autres équipements au sol permettant la continuité et la sécurité de la navigation aérienne, peut être qualifiée de maximale (cf. carte ci-après).

Carte n°48 : Points de repères et de signalisation pour le service radio-électrique aéronautique en 1934. La carte comprend les zones de passages de frontières.



Source : *Signalizační a opěrné body pro radioelektrickou službu leteckou*, supplément à *Letecké zprávy MVP* n° 32/1934.

Un territoire national de taille trop réduite posait également à d'autres pays de sérieux problèmes quant au développement de leur aviation. D'ordre réglementaire d'abord car tous les traités internationaux (de transport en particulier) étaient basés sur le principe de réciprocité ; d'ordre géopolitique ensuite, car l'Europe centrale était après la Grande Guerre fragmentée en de petits pays, tous dans le besoin d'attirer sur leurs territoires respectifs les flux de transports internationaux ; d'ordre technico-industriel enfin, car le développement de l'aviation ne pouvait pas se faire sans le soutien d'une industrie nationale puissante en savoir-faire et en capital. À la différence des autres modes de transport à ce stade de développement

technologique et dans le contexte géopolitique d'une Europe fragmentée, les qualités inhérentes de ce mode de transport plaçaient l'aviation d'emblée dans une perspective de développement transnationale. Il fallait donc se battre en permanence pour prouver l'attractivité de son territoire et s'en servir de monnaie d'échange au plus vite, car le ciel européen commençait dès les années 1930 à atteindre une certaine saturation en nombre de liaisons et de compagnies implantées¹⁴⁵⁹. La situation géographique de Prague, dont la centralité fut tant vantée par les slogans publicitaires pouvait s'avérer handicapante dès lors que d'autres centres urbains autant ou plus peuplés émergèrent dans une relative proximité sur la carte aérienne de l'Europe. En effet, la Tchécoslovaquie et sa capitale ne disposaient pas *a priori* d'atouts naturels suffisants pour prétendre durablement à une position prééminente sur la carte européenne de l'aviation civile. Sa démographie et la richesse de sa population notamment ne fournissaient pas une base économique suffisante pour alimenter un essor supérieur à la moyenne¹⁴⁶⁰. Ces facteurs furent cependant contrebalancés au cours de l'entre-deux-guerres par la précocité du développement de l'aviation tchécoslovaque grâce à une volonté politique forte et consensuelle en faveur de l'aviation à l'intérieur et à un dynamisme diplomatique à l'extérieur. Ce consensus était partagé par tous les partis politiques au pouvoir et par une opinion publique totalement acquise à la cause de l'aviation.

La participation tchécoslovaque précoce et active aux institutions internationales organisatrices de l'aviation (IATA) et son dynamisme politique, entrepreneurial et industriel permirent finalement au pays de s'affirmer positivement sur la scène internationale et de rayonner largement au-delà de ses frontières, grâce notamment à Prague et son aéroport international qui incarnait en 1937 le sommet de la modernité, ainsi qu'à ses deux compagnies d'aviation ČLS et ČSA. Malgré les voix critiques et l'inquiétude récurrente des dirigeants tchécoslovaques pour « leurs » compagnies, le constat de leur bonne couverture du territoire national et, au-delà, de leur bonne implantation européenne reflétait bien leur vitalité et la capacité du pays à relever les défis économiques et technologique posés par l'aviation et à

¹⁴⁵⁹ La saturation du ciel européen et la faible organisation du trafic aérien en Europe est souligné par certains chercheurs (cf. E. Kranakis, *European Civil Aviation in an Era of Hegemonic Nationalism : Infrastructure, Air Mobility, and European Identity Formation, 1919-1933*, in : Badenoch A., Fickers A., *Materializing Europe... op. cit.* pp. 290-322). Cette situation avait débouché sur le besoin récurrent des compagnies d'aviation de reposer économiquement sur des subventions de leurs gouvernements.

¹⁴⁶⁰ Voir la liste des six indicateurs retenus par M. Dirikx et P. Lyth dans leur analyse du potentiel de développement du réseau aérien européen, in : M. L. Dierikx et P. J. Lyth, *Le développement du réseau... op. cit.* pp. 138.

participer de manière tout à fait digne par rapport à la taille et à la population de la Tchécoslovaquie au développement de ce nouveau mode de transport dans le monde.

Notre analyse du cas de l'aviation tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres confirme l'affirmation que « *On balance, civil aviation in this period functioned primarily as a tool to support and consolidate nation-state power.* »¹⁴⁶¹ L'aviation s'inscrivait pleinement dans la politique des transports nationale en complétant la palette des outils développés par les pouvoirs publics. Elle suivait le schéma bien éprouvé par ailleurs – propriété publique des infrastructures, monopole de l'aviation intérieure et participation au capital d'une (voire de deux) compagnie(s) internationale(s).

¹⁴⁶¹ E. Kranakis, *European Civil Aviation...*, *op. cit.*, p. 292.

Conclusion générale

Nous avons souhaité placer notre thèse dans la perspective d'une approche multimodale afin de mettre en lumière la contribution des différents modes de transports à la construction de l'État tchécoslovaque sur le plan économique et, par effet de résonance, politique. Il aurait peut-être été possible d'aller encore plus loin et aborder la problématique des transports tchécoslovaques de l'entre-deux-guerres sous l'angle de l'intermodalité. Cette approche aurait eu le mérite de s'inscrire profondément dans des courants de la recherche contemporaine internationale, à la fois renouvelée et ambitieuse. Patrick Vieux n'avait-il pas souligné que « l'Intermodalité, c'est une réflexion qui dépasse le monde des transports, intéresse l'ensemble des acteurs de la société civile (la dimension internationale, la « vision du monde » du moment, l'écologie, l'économie) »¹⁴⁶² ? Cependant, le monde de l'entre-deux-guerres n'a pas encore subi les profondes transformations économiques et sociales survenues après le Second Conflit mondial et hâtées par lui. C'était un monde en transition où les limitations chronologiques retenues pour notre travail et, plus largement par les études en histoire, possèdent un sens plus que rhétorique. Par conséquent, mais aussi parce que notre recherche ne pouvait pas s'appuyer sur un corpus académique déjà étoffé – trop rares sont à ce jour les travaux sur les différents aspects de l'histoire des transports tchécoslovaques – le cadre d'analyse devait encore être celui de l'État national, où le mode de pensée dominant était encore largement monomodal. Cela était encore plus valable pour les « pays neufs », issus de l'éclatement des empires en Europe centrale et orientale. De surcroît, la réflexion sur la coopération des transports entre eux, car il n'était pas encore question de l'intermodalité, ne peut être fructueuse que si ces divers modes de transport avaient atteint un certain degré de maturité technologique et organisationnelle. Nous avons d'ailleurs pu mettre en lumière le chemin parcouru au cours de la période étudiée par le transport routier et par l'aviation. Des convergences cependant existaient sous des formes diverses parfois bien antérieures à la période chronologique qui nous intéressait, car là, où il y a des points de contact entre deux aires d'attraction de deux modes de transport (p. e. zone de montagne pour le transport terrestre même rudimentaire – son piémont avec sa gare de chemin de fer), la coopération

¹⁴⁶² Conférence COST *Towards a European Intermodal Transport Network : Lessons from History*, 13-15 juin 2005, Paris.

s'installe naturellement. Dans ces cas, parfois nombreux, on ne peut cependant pas toujours parler d'une intermodalité construite, planifiée ou organisée. La problématique de la coordination intermodale gagne en tout cas en pertinence à partir du moment où ses protagonistes utilisent – pour ainsi dire – les mêmes armes, sont donc de niveau de performance et de service rendu à peu près équivalents. À partir de ce moment-là, l'intervention des pouvoirs publics intervient naturellement pour plusieurs raisons¹⁴⁶³. C'est d'abord le besoin de défendre les intérêts des entreprises publiques de transports. Nous ne sommes pas en terrain vierge, l'entre-deux-guerres correspondait même à l'échelle mondiale, au début du déclin des chemins de fer. Les ČSD et le transport routier des Postes apparaissaient au législateur comme des biens nationaux à protéger au nom du respect envers le capital financier et social investi dans le long terme et au nom de la sauvegarde des emplois dans ces secteurs. C'est ensuite la nécessité de coordonner lorsqu'un certain seuil de complexité technique, économique, organisationnelle est dépassé, une structuration normative cohérente doit se mettre en place au risque de dérapages techniques, économiques ou sociaux (apparition d'une multitude de modèles incompatibles ou avec des coûts d'entretien élevés, nombre d'actifs en augmentation avec des risques professionnels croissants, nuisances diverses, concurrence sauvage d'avec les acteurs de transport plus anciens...). C'est enfin le besoin rationnel d'organiser dans l'objectif d'améliorer la performance de l'ensemble de la sphère des transports, au bénéfice de l'économie, dans le sens du service public. C'est donc une politique « ordinaire » d'aménagement de réseaux dans un but de rationaliser les coûts, appelée à prendre une place dominante en période de crise comme celle que le monde industriel avait connue dans les années 1930. Pour toutes ces raisons, la période étudiée représente une richesse exceptionnelle.

L'entre-deux-guerres marqua l'accélération du processus « de substitution technologique radicale » dans le domaine des transports collectifs et individuels comme le note F. Caron dans son ouvrage synthétique *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*¹⁴⁶⁴ : « Substitution de produits d'abord : du transport aérien au transport maritime et ferroviaire pour les voyages à longue distance, du transport routier au transport ferroviaire

¹⁴⁶³ Sur la coordination des transports le rôle de l'Etat en tant que *system builder* cf. Vleuten, E. v. d., Kaijser A. ed., *Networking Europe...*, *op. cit.*, p. 62, où l'Etat apparaît comme générateur et arbitre de conflits entre systèmes/réseaux (sur le plan économique et social) ; où il tolère des rééquilibres naturels (par le jeu de compétition) ou, au contraire, intervient artificiellement pour donner des orientations à leur développement. En ce qui concerne la France, nous rappelons la thèse de N. Neiertz, *La Coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, *op. cit.*

¹⁴⁶⁴ Caron F., *Les deux révolutions industrielles ...*, *op. cit.*, p. 263.

pour les voyageurs aussi bien que pour les marchandises. Substitution de procédés ensuite : du moteur diesel au moteur à vapeur dans le transport maritime ; de la traction électrique ou diesel à la traction à vapeur dans les chemins de fer. Substitution de matériaux enfin, étroitement associées aux précédentes. » Les modes de transport émergents, routier et aériens, présentent sans surprise de nombreux points communs.

L'échelle de réflexion nationale d'abord, mais internationale aussitôt après, devient particulièrement utile et pertinente puisque l'État agit par définition sur l'ensemble de son territoire mais s'engage en même temps pour des longues durées dans des conventions et traités internationaux. Pour ne parler que des chemins de fer, la ČSR considérait par exemple les compagnies étrangères (DRG, PKP) comme concurrentes que l'on pouvait et devait combattre dans la mesure du possible par deux moyens : en attirant sur le territoire tchécoslovaque un maximum de trafic de transit et en transférant une partie du trafic ferroviaire intérieur destiné à l'exportation sur la voie d'eau et les compagnies de navigation nationales. L'embryon de la politique de coordination des transports ferroviaire et fluvial ne recherchait donc pas seulement de proposer à la clientèle le meilleur tarif et encore moins le transport le plus rapide ou le plus direct, mais surtout un monopole national de transport qui pouvait dans le cadre de l'ordre politique instauré par les Traités de paix s'étendre au-delà des frontières grâce aux accords internationaux sur les voies de communication (voies d'eau, chemins de fer, survol des territoires étrangers). La perspective internationale ne fait pourtant pas partie des points forts de notre analyse ou plutôt elle n'est pas également répartie sur l'ensemble des modes étudiés. En effet, si pour l'aviation et même pour le transport fluvial cette dimension fait en quelque sorte partie des données élémentaires, fondatrices, cela est bien moins vrai pour le transport routier où des voyages ou des livraisons dépassant les frontières de l'Etat étaient encore l'apanage d'une petite minorité et de ce fait économiquement et socialement négligeables. Approfondir l'analyse des échanges internationaux et construire une problématique comparative afin de mieux rendre compte des spécificités tchécoslovaques, mais aussi afin de constater des « banalités » inscrivant le pays dans une dynamique européenne commune, constitue un axe stimulant pour des recherches à venir. Dans ce contexte par exemple, une étude précise de l'implication – que nous supposons très active – des représentants tchécoslovaques dans les nombreuses institutions internationales serait très utile.

La construction d'un réseau de transport viable et efficace constituait l'un des plus grands enjeux de la politique socio-économique de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-

guerres. Cela fut la condition *sine qua non* de la survie sur la scène politique européenne de la jeune république.

Cependant, il n'y eut pas qu'un seul réseau. Au contraire, bien qu'un monopole public sur le ferroviaire put être installé en l'espace de cinq années seulement, chaque mode de transport possédait ses logiques propres liées aux contraintes géographiques, à sa genèse historique, aux performances techniques du moment, à sa structure organisationnelle, à l'encadrement législatif et politique. D'où la difficulté intrinsèquement structurelle de les accorder entre eux. D'ailleurs l'opinion publique s'était montrée à plusieurs reprises hostile à un monopole de transport public, dont les contours se dessinaient pourtant insidieusement avec l'emprise progressive du Ministère des Chemins de fer sur le transport routier. Un excès d'interventionnisme étatique avec une tendance au dirigisme et au socialisme semblait alors franchir le Rubicon et devenait contreproductif dans la mesure où il allait à l'encontre d'une conception démocratique des masses des petits entrepreneurs et même des intérêts de l'Etat notamment dans le domaine de la Défense nationale.

Nous avons essayé au cours de ce travail d'esquisser les principales lignes de la conception de ces réseaux, de leur fonctionnement, de leur développement pour finalement se demander si leurs concepteurs et leurs opérateurs pouvaient être satisfaits de leur travail. Notre analyse historique peut répondre par l'affirmative car le pays avait su défendre sa place au sein d'une Europe des Nations renouvelée, notamment en surmontant une grave crise économique de dimension mondiale, voire en résistant avec succès politiquement et diplomatiquement pendant plusieurs années à la pression de l'Allemagne hitlérienne. Pourtant, il y eut aussi des impasses et des échecs ressentis durement au moment justement de l'affaiblissement de la démocratie et du repli des Nations sur elles-mêmes à la veille du Second Conflit mondial. De ce fait, posons-nous la question qui ouvre sur d'autres perspectives de recherche : À la fin de la période étudiée la ČSR était-elle sortie unifiée ou, au contraire, fragmentée du point de vue de ses réseaux de transport ? Qu'en était-il des organisations et des entreprises qui étaient ses principaux acteurs opérants ?

Rappelons-nous ici la notion évoquée en introduction à cette thèse de doctorat concernant l'origine du terme « réseau ». Il était alors question d'un « ensemble des choses abstraites emprisonnant peu à peu l'individu ». Cette définition s'applique *a fortiori* à un pays démocratique avec un pouvoir central affirmé qui, soit mené par une idéologie égalitaire, soit poussée par la pression de sa population, tente d'appliquer un principe d'équité d'un accès pour tous à des équipements et des services – souvent définis comme « publics » par

l'implacable logique républicaine¹⁴⁶⁵ - quitte à se prendre au piège d'un réglementarisme autoritaire et étouffant. La politique d'aménagement de territoire qui en découlait se mit comme objectif utopique d'irriguer l'ensemble du pays dans l'espoir que ses effets structurants apporteraient un niveau de service quasiment identique pour tous¹⁴⁶⁶. De plus, cet objectif était nourri en Tchécoslovaquie par la rupture que le nouveau régime souhaitait marquer ostensiblement par rapport au passé austro-hongrois, associé autant au déni identitaire et politique des peuples tchèque et slovaque qu'à l'exploitation économique de leurs ressources. Le redéploiement intensif du réseau ferré, pour l'homogénéiser et pour accroître son maillage, ainsi que les gros investissements accordés au transport fluvial, en furent la conséquence, n'apportant pas toujours les solutions les plus pertinentes du point de vue économique.

Sur le plan organisationnel la montagne devait accoucher d'une souris. En effet, les plans réformateurs initiaux qui visaient comme objectif pour la cartographie ministérielle de la nouvelle république la fondation d'un grand Ministère des Transports avortèrent immédiatement de sorte que le pays avait non seulement reproduit en ce qui concerne les transports la répartition ministérielle austro-hongroise, mais l'avait même aggravé en surchargeant le Ministère des Travaux publics de nouveaux dossiers autant organisationnels que techniques (routes, voies d'eau, aviation). Au final, pas moins de six ministères possédaient dans leurs agendas des éléments essentiels liés au domaine des transports. Critiqué très rapidement pour ce découpage ministériel, l'Etat n'eut cependant pas le courage d'y opérer une réforme majeure. La seule modification marginale résulta en 1932 du transfert

¹⁴⁶⁵ En France voir pour cela les conséquences du « plan Freycinet » dans le dernier quart du 19^e siècle consistant en une politique massive d'investissement dans les infrastructures de transport (chemins de fer, ports, voies d'eau) dans le but notamment d'équiper tout chef-lieu de canton d'un accès au réseau ferré. Cette politique égalitaire subissant une forte pression électoraliste présidait en France dès 1789 au découpage en départements selon la proposition visant à permettre d'accéder de tous les points d'un département à son chef-lieu en moins d'une journée de voyage. Sur le « plan Freycinet » cf. notamment la synthèse de Caron F., *Histoire des chemins de fer en France*, t. I, *op. cit.*, pp. 475-495.

¹⁴⁶⁶ Pour la critique sur l'emploi du terme « effets structurants », voir Jean-Marc Offner in : Offner J-M., *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, 14 p., publication électronique sur http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/Les_effets_structurants_du_transport.pdf: « Au-delà d'un regrettable laxisme méthodologique et d'une imagination conceptuelle défailante, c'est essentiellement à l'emploi stratégique de la rhétorique de l'effet structurant - véritable mythe politique - qu'il faut attribuer le succès d'un pseudoconcept, sans substance mais partiellement opératoire. », ici p. 4.

des activités routières depuis le Ministère des Postes et Télécommunication vers le Ministère des Chemins de fer¹⁴⁶⁷.

Une mention particulière doit être faite ici au sujet du Ministère de la Défense. Lorsque le sénateur Klofáč, président de la *Commission de la défense nationale* du Sénat (*branný výbor senátu*) s'interrogea en janvier 1936 dans le cadre de l'enquête du quotidien *České Slovo* sur les causes de la faiblesse du motorisme tchécoslovaque, il n'omit pas de rappeler les conséquences de ce constat sur la capacité du pays à se défendre d'une éventuelle agression : « Je n'arrive pas à comprendre qu'il n'y a eu personne au Ministère de la Défense pour ramener à la raison tous ceux qui, pour des raisons égoïstes, étouffaient notre motorisme sans se rendre compte qu'ils détruisaient l'armée et par conséquent l'État. »¹⁴⁶⁸ Les choses semblèrent changer avec l'arrivée d'un nouveau ministre de la Défense en juin 1935, František Machník¹⁴⁶⁹. Cet homme politique du Parti agraire (REP), d'origine provinciale (Bohême du sud) était en réalité un pédagogue et promoteur de l'agriculture moderne. En bon patriote, il se passionnait cependant depuis les années 1920 pour les sports et l'éducation des masses préparant à la défense nationale (équitation, tir). Il conjugait alors sa passion et son métier en accédant à diverses fonctions dans les organisations civiles et paramilitaires (Fédération nationale du tir, Institut des sciences militaires). Son long engagement politique – il était député du Parti agraire depuis 1925 – le porta finalement à la plus haute fonction dans sa carrière en tant que ministre de la Défense le 4 juin 1935. Il apporta avec lui un bon mélange de jeunesse et de maturité, d'expérience et de dynamisme (il avait 49 ans) nécessaires à diriger ce ministère dans la période la plus troublée de l'entre-deux-guerres. Il mena à bien la dernière ligne droite des préparatifs de l'armée tchécoslovaque à ce qui semblait être inévitable, l'affrontement armé avec l'Allemagne. Sa politique consistait en un mélange entre la construction des points de défense fixes aux frontières et l'accroissement de la mobilité de l'armée en ciblant les nouvelles technologies, l'aviation et les véhicules à moteur. Ce fut donc aussi sa détermination en faveur d'une relance du motorisme qui avait contribué à desserrer l'étau « tout-ferroviaire » qui étranglait le pays depuis un certain temps. Comme le prouve sa brève déclaration pour le journal *České Slovo*, il considérait comme priorité de faire en sorte que « toute la nation, et en particulier les leaders politiques, se

¹⁴⁶⁷ Sur l'éclatement des compétences dans le domaine automobile cf. notamment l'article d'Ing. Z. Janák, *Rozhledy*, In : A 7/1928.

¹⁴⁶⁸ L'enquête du ČS, *Doprava v životě republiky...*, *op. cit.*

¹⁴⁶⁹ František Machník (1886-1967). Une brève biographie se trouve dans l'encyclopédie *Kdo byl kdo v našich dějinách ve 20. století*, Libri, Praha, 1998, p. 422.

rendent compte de l'importance du transport motorisé pour le développement économique de l'État et qu'ils se persuadent que son développement est une condition inévitable pour la défense du pays.»¹⁴⁷⁰ Même s'il proposa ensuite quelques mesures concrètes, son action semblait se situer avant tout sur le plan de la sensibilisation de toute la société aux enjeux liés à la relance urgente du motorisme.

Au Parlement la prise de conscience se fit jour dans les débats de la Commission parlementaire de la défense nationale dirigée par le député J. David. Elle vota en décembre 1935 une résolution qui attira l'attention des parlementaires sur la gravité de l'effondrement du motorisme et ses conséquences sur la défense nationale. La commission proposa alors à l'exemple d'autres pays des mesures d'urgence pour relancer le motorisme : la défiscalisation de certains types de véhicules aptes au service des armées (autobus, camions, grosses cylindrées) ; amélioration des infrastructures ; popularisation du motorisme avec éducation obligatoire de la jeunesse à la conduite des véhicules à moteur...

Au bout du compte cependant, notre analyse critique qui conclut sinon à l'immobilisme de la ligne politique en faveur des chemins de fer du moins à sa forte persistance ne se veut nullement un jugement sévère car, à l'échelle de l'histoire, une période de vingt ans, aussi riche et dynamique fût-elle, ne représente pas grand-chose et ne peut, en définitive, être considérée que comme une période de transition. En effet, à la sortie de la Seconde Guerre mondiale, la nouvelle Tchécoslovaquie opéra une restructuration complète de l'organisation de ses transports en créant, certes dans un contexte très différent lié à la mise en place d'une économie planifiée, un Ministère des Transports.

La « politique des transports »

Lorsque l'ingénieur Ibl écrit en 1929 sur « La théorie de la politique des transports à la lumière de la situation réelle »¹⁴⁷¹, il n'omit pas d'attirer l'attention du lecteur sur les transformations opérées dans le domaine des transports depuis une trentaine d'années. Il souligna en particulier l'absence inquiétante d'une politique de transport digne de ce nom. En effet, les ouvrages théoriques auxquels il faisait référence dataient déjà ou présentaient des conclusions qui ne correspondaient plus aux réalités du terrain. Ce fut justement pour remettre à jour les pratiques anciennes par rapport « à la situation réelle » dans le but de redessiner les

¹⁴⁷⁰ L'enquête du ČS, *op. cit.*

¹⁴⁷¹ Ibl V., *Teorie dopravní politiky ve světle skutečné situace*, Ve schůzi České národohospodářské společnosti dne 25. listopadu 1929 (Collection des conférences de la Société), vydáno jejím nákladem, Praha, 1930, 22 p.

contours d'une politique de transport à venir qu'il se livra à l'exercice de conférencier et de publiciste sur ce sujet. Nous avons déjà fait connaissance de V. Ibl, conseiller au Ministère des Chemins de fer, à l'occasion de ses nombreuses interventions dans les débats autour de l'organisation des transports routiers publics et privés. L'ouvrage auquel nous faisons référence ici, préparait, sans entrer dans le vif du sujet, le terrain à la réorganisation de l'ensemble des transports tchécoslovaques.

Ibl y souligna d'abord l'extraordinaire évolution des moyens de transport des récentes années qui avait entraîné une amélioration de l'offre aussi bien en largeur par « l'insertion de nouveaux moyens de transport dans la palette des moyens existant » qu'en profondeur « par l'amélioration des performances techniques » des différents modes. Il effleura ensuite les insuffisances de la réglementation, notamment en ce qui concernait la pratique des concessions ferroviaires, automobiles ou aériennes. Il considérait que tous les modes de transport devaient suivre les mêmes grands principes de fonctionnement, disposer d'une base commune sur laquelle une politique moderne pourrait se construire. Le flou qui régnait alors annonçait déjà la crise des transports qui marqua les années 1930-1935 en suivant *grosso modo* la (mauvaise) conjoncture économique. En définissant d'emblée la « politique des transports » comme une affaire d'État¹⁴⁷², Ibl n'omit pas de rappeler les incohérences de certaines lois, comme celle de 1922 dite « sur les entreprises publiques »¹⁴⁷³ qui était censée inciter les entreprises publiques « qui n'exercent pas principalement des activités administratives » à appliquer les principes de la gestion commerciale dans tous leurs actes. Il adressa au passage une piqure sévère à l'adresse de l'un des auteurs de la loi, le défunt ministre Rašín « à qui on ne peut malheureusement pas demander les raisons profondes » de son élaboration¹⁴⁷⁴. Il se réjouit en revanche de l'annonce que la *Fondation Rašín* avait l'intention d'organiser une enquête au sujet des résultats de l'application de cette loi¹⁴⁷⁵. Pour conclure, Ibl ne proposa pas de remède universel à la crise des transports, bien qu'il s'accorda à dire avec Saxe que « Si l'on concentre les moyens de transports d'un pays dans les mains de

¹⁴⁷² La politique des transports définie comme la « réflexion sur les conséquences et les moyens de toute sorte d'interventionnisme étatique dans l'exercice des entreprises de transports » (*Úvahy o dosahu a působu jakéhokoli veřejného zasahování do činnosti podniků dopravních*). Ibid.

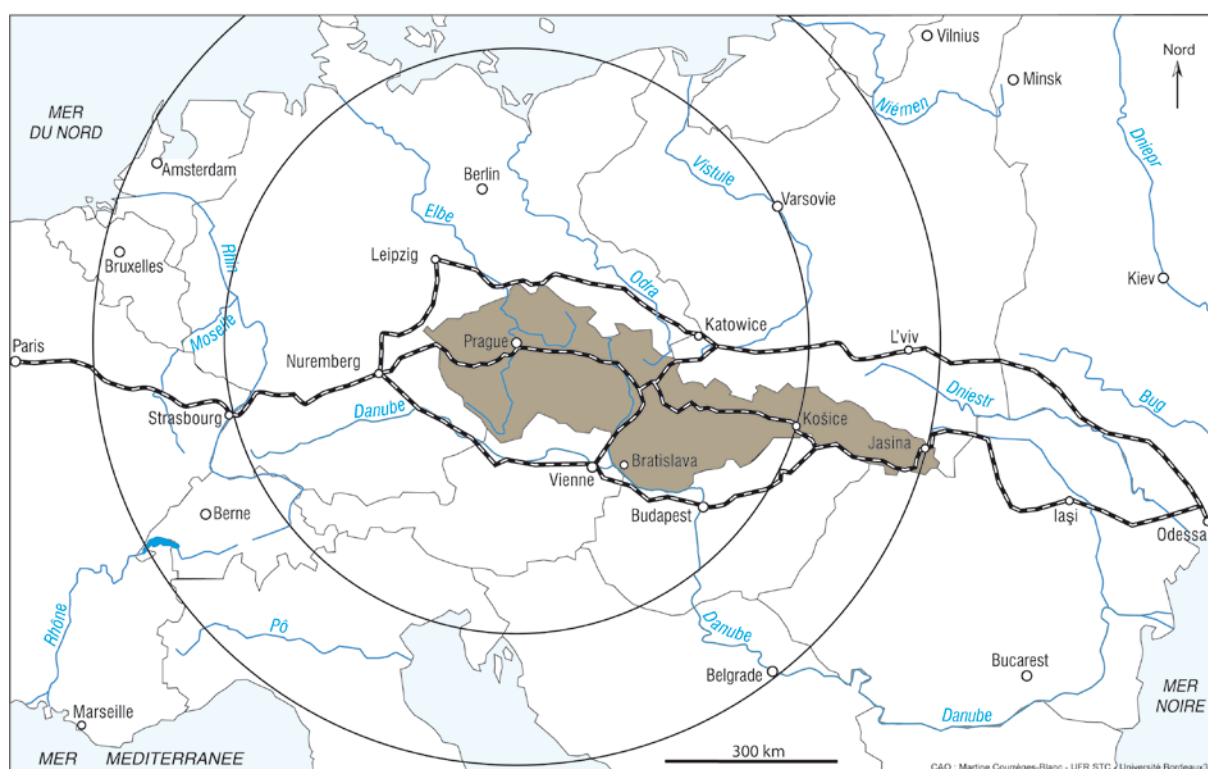
¹⁴⁷³ Loi n° 404/1922 (*o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní*), *op. cit.*

¹⁴⁷⁴ Ibl V., *Teorie dopravní politiky...* *op. cit.* p. 7.

¹⁴⁷⁵ Enquête sur le thème : « À quel point l'application du principe de la transformation des entreprises publiques de transport en entreprises commerciales a-t-elle portée ses fruits ? » (*Soutěž na téma : « Jak dalece se ověřilo v přítomných poměrech provedení zásady zobchodnění stát. podniků zejména v oboru veřejné dopravy. »*)

l'État, il devient possible d'atteindre une parfaite organisation de leurs fonctions, de sorte à garantir ... l'intérêt général optimal. »¹⁴⁷⁶ La raison principale pour laquelle il plaidait en faveur d'un rôle dominant de l'État en tant qu'organisateur de la sphère des transports en général et du domaine des chemins de fer en particulier, reposait sur « la forme et la latitude géographique de notre république et [pour] d'autres raisons très sérieuses »¹⁴⁷⁷. Cette courte citation résume en quelque sorte tous les enjeux de la politique de transports et aurait pu servir de point de départ de notre travail. Ibl fit ici l'allusion au rôle unificateur sur le plan territorial, économique, social et politique dans une perspective à la fois nationale, mais aussi européenne, joué par les transports en général et en premier lieu par les chemins de fer depuis la création de la Tchécoslovaquie (cf. la carte ci-après).

Carte n°49 : La ligne de chemin de fer tchécoslovaque central et distance Paris-Prague-Jasina-Odessa



Source : D'après : TO 1926/č. 8, *Ústřední železniční trať Československá a jiné otázky nových železnic*, přednesl v SIA dne 18. března 1924 Ing. Dr. Jos. Koněřza, p. 209.

¹⁴⁷⁶ Ibl V., *Teorie dopravní politiky ...*, op. cit., p. 14 (« *Soustředí-li se dopravní prostředky určité země v rukách státu, lze tím dospěti dokonalé organizace jejich funkce, tak aby se provozem jejich prostředků docílilo co nejvyššího prospěchu k obecnému dobru.* »). Ibl cite Saxe, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*, 1918, Volume I, *Allgemeine Verkehrslehre*, p. 124.

¹⁴⁷⁷ Ibid. p. 15.

Le déséquilibre en faveur des chemins de fer persista jusqu'au Traité de Munich. Ainsi, par exemple le supplément du journal *Právo Lidu* du 12 décembre 1937 était consacré au bilan des vingt années de transports tchécoslovaques¹⁴⁷⁸. Il contenait treize articles majeurs sur tous les modes de transport avec néanmoins un net centre de gravité en direction des chemins de fer (cinq articles). Les « paroles d'introduction » appartenaient également au Ministre des Chemins de fer et vice-Premier ministre Rudolf Bechyně qui occupait ce poste stratégique et éminemment politique depuis cinq ans et qui avait l'occasion de suivre pendant cette période « le sacrifice et la performance des cheminots »¹⁴⁷⁹ pour sortir de la crise économique qui coïncidait avec une crise d'identité de la corporation. Bien que Bechyně ait promis de consacrer son article à « une réflexion d'ordre général », il développa principalement les mérites des chemins de fer dans la construction de l'État. Lorsqu'il évoqua en fin de compte des « doutes sur l'avenir des chemins de fer » qui avaient émergé dans l'opinion publique pendant les années de crise, ce fut pour mieux mettre en avant les mérites de ceux qui « étant une composante de la population de la république représentent, grâce à leur discipline et leur cohésion un acteur important dans la vie de l'État. » Il termina en disant qu'il « souhaite que le développement prometteur actuel des chemins de fer rajeunis se poursuive pour le bien de la compagnie ferroviaire elle-même, pour le bien de ceux qui y travaillent, pour le bien du public à qui nos services sont destinés, et pour le bien de la république. »¹⁴⁸⁰ Oubliés les autres modes de transports, oubliée la crise du secteur ferroviaire et les réformes partielles et insuffisantes menées par à-coups depuis une dizaine d'années.

L'article intitulé « Que signifie le transport dans la vie de la république »¹⁴⁸¹ créa l'équation « transport = chemins de fer ». Il fut écrit par le rédacteur du journal Dr. Ing. Karel Kříž. Il évoqua certes dans ses réflexions sur l'importance des transports pour la marche de la société et le progrès économique et social les progrès effectués dans le domaine de l'électricité et du moteur à l'explosion, mais sans jamais nommer l'automobile : « Malgré tout le développement du transport terrestre et aérien, qui reposa sur l'invention du moteur à explosion, le chemin de fer reste pour une période incommensurable la base des transports. » Il se livra ensuite à l'évaluation des services rendus à la société par les chemins de fer : Employeur direct d'environ 140 000 personnes, ayant environ 100 000 retraités, veuves et

¹⁴⁷⁸ *Doprava v životě republiky ..., op. cit.*

¹⁴⁷⁹ *Slovo úvodem*, R. Bechyně náměstek předsedy vlády a ministr železnic, Ibid.

¹⁴⁸⁰ Ibid.

¹⁴⁸¹ *Co znamená doprava v životě republiky*, Dr. Ing. Karel Kříž, rédacteur du journal, Ibid.

orphelins issus de ses rangs, faisant travailler des fournisseurs et des sous-traitant, la compagnie nationale « donne du pain à plus d'un million d'habitants de la république »¹⁴⁸². Il s'agit de chiffres qui impressionnaient et que personne ne pouvait contester. Par sa taille le « mastodonte » des ČSD pesait durablement sur l'économie nationale et de ce fait sur la politique... Placé en seconde position, l'article du rédacteur du journal à l'origine de l'initiative du supplément, confirmait sa tendance « pro-ferroviaire ».

La troisième contribution, celle du Ministre des Travaux publics Ing. Jan Dostálek semblait la plus équilibrée. Ce ministère gérait en effet trois domaines des transports, les routes (d'État), les voies d'eau et l'aviation civile. L'article était aussi le plus long. Il accordait la même place à chaque domaine des transports bien qu'avec une limite car le ministère ne s'occupait en ce qui concerne le transport routier que des *infrastructures* et non pas du roulage. Mais le coût des infrastructures et de leur entretien constituait un enjeu majeur dans l'argumentaire du débat qui opposait les défenseurs des intérêts routiers et ferroviaires. Étant donné que l'ensemble des hommes politiques et des économistes s'accordaient sur la nécessité de rénover le réseau routier, le MTP avait beau jeu et réussit grâce au Fonds routier de 1927 à mobiliser des capitaux importants, nécessaires à la réalisation de cet objectif. Sur le plan de la concurrence des modes, le ministre adopta par ailleurs une attitude conciliante très politicienne : « Je ne partage pas l'avis [de la lutte inévitable entre le rail et la route]. ... Il ne faut pas parler de la compétition ... mais travailler pour que [les deux modes] se complètent et se soutiennent afin d'augmenter le bien-être de tous les habitants et dans l'intérêt de la défense de notre territoire. »

En ce qui concernait les investissements dans les trois volets de transport à la charge du MTP le ministre paraissait assez serein pour les routes et les voies d'eau. Il exprimait par contre à deux reprises ses préoccupations quant à l'insuffisance du budget consacré à l'aviation civile. Il indiqua clairement qu'avec « ces moyens budgétaires il est impossible de maintenir notre aviation au niveau international. » Déjà que l'industrie nationale avait décroché dans la course à l'innovation dans le domaine de l'aéronautique au point que le MTP avait dû recourir à l'achat systématique d'avions de fabrication étrangère, le pays était désormais menacé de perdre certaines lignes internationales importantes faute d'équipements aéroportuaires modernes capables d'accueillir des avions de plus en plus lourds et rapides¹⁴⁸³. Ce

¹⁴⁸² Ibid. Dans son calcul Kříž se base sur le principe qu'un « établissement industriel de 20 000 ouvriers nourrit dix fois plus d'employés d'autres entreprises et des agriculteurs ».

¹⁴⁸³ Le ministre indiqua l'accroissement des poids de 3 à 5 tonnes dans les années 1920 à 10 à 20 tonnes à la fin des années 1930. Les vitesses des avions seraient passées à la même période de 150-180 km/h à 300 km/h.

changement de ton reflétait-il une certaine négligence du gouvernement ? Un certain délaissement de l'aviation (civile) qui comptait pendant longtemps parmi les points d'honneur du pays ? Le ministre exprima ainsi publiquement une crainte qui l'habitait alors que les deux compagnies tchécoslovaques d'aviation (ČSA et ČSL) présentaient de très bons résultats commerciaux. Leurs lignes s'allongeaient, le nombre de voyageurs augmentait et pourtant, il semblerait en effet que du point de vue des investissements, la ČSR était à la traîne dans une concurrence internationale qui se resserrait et ce malgré le fait que Prague était sur le point d'inaugurer son troisième aéroport, parmi les plus modernes au monde. Dans ce mode de transport à la pointe technologique où, quelques années auparavant « certaines questions pouvaient être réglées en une année, voire davantage, il ne reste aujourd'hui que le délai de quelques semaines pour régler des questions d'actualité. » Le ministre fit ainsi nettement la distinction entre l'aviation et les autres modes de transport. Peut-être craignait-il que l'aviation tchécoslovaque ne devienne une victime collatérale du conflit rail/route qui préoccupait tant les esprits des contemporains ?

La position sans doute la plus équilibrée fut fournie au lecteur dans la quatrième contribution, celle du troisième et dernier ministre concerné directement par les transports, du Ministre du Commerce, J. Najman. Il se basait dans son évaluation de l'importance des modes de transport sur les chiffres reflétant le poids de marchandises transportées sur les différents réseaux en 1936. Ainsi, le chemin de fer occupait-il la première place avec 44,5 M de tonnes transportés à l'intérieur du pays et 6,5 Mt à l'international ; les chiffres respectifs pour la voie d'eau étaient 1,03 Mt et 2 Mt et pour le transport routier (basé sur des estimations en l'absence de statistiques à proprement parler) 4 Mt à l'intérieur et une quantité négligeable à l'exportation. Le ministre qui avait lui-même été chargé du ressort ferroviaire à la fin des années 1920 estimait par conséquent que l'automobile ne pouvait être considérée comme une menace au transport ferroviaire. Il déplorait par ailleurs en faisant allusion aux lois « anti-automobiles » de 1932 et 1935 que « la crise économique des dernières années avait fait que des mesures légales et administratives concernant la réglementation du transport automobile avaient fait paraître l'automobile comme l'ennemie des chemins de fer. » Il se réjouit en revanche d'un changement d'attitude récent qui aurait permis, grâce notamment au travail de la *Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global* une recherche « objective » du rôle à jouer par tel ou tel mode dans l'esprit de coopérer plutôt que de se combattre¹⁴⁸⁴.

¹⁴⁸⁴ La recherche tchécoslovaque d'un « plan de transport global » rejoint totalement la réflexion menée à ce sujet en France à la même époque où le rôle de l'État, entre régulateur et entrepreneur, était bien souvent tout

Son franc-parler était à la fois mesuré et incisif. Il n'omit pas de mentionner les faiblesses du système de transport tchécoslovaque, l'absence d'une cohésion tarifaire ferroviaire, les lacunes physiques dans les réseaux routier et ferroviaire, le sous-investissement dans le domaine des voies d'eau, l'absence d'une flotte maritime sous pavillon national et la surtaxation du transport aérien. Ces critiques étaient autant de pistes de réflexion et d'amélioration de la politique de transport à venir. La contribution de Najman nous semble être à la fois la plus générale, la plus concise et la plus constructive du dossier. Le ministre était mort dans l'exercice de ses fonctions une semaine avant la publication de sa contribution, considérée par conséquent comme l'une de ses dernières sinon la dernière publication.

La manière dont la problématique des transports fut traitée par les trois grands ministres les plus concernés par ces questions au moment de faire le bilan des vingt années de la république nous donne un aperçu sur la politique du gouvernement du moment et à venir. Elle confirma le poids économique et social des chemins de fer qui avaient depuis le vote des lois n° 198/1932 et 77/1935 acquis un rempart supplémentaire dans la lutte concurrentielle avec le transport routier. À l'abri dans ce bouclier protecteur, le Ministère des Chemins de fer put en corrélation avec la reprise conjoncturelle relancer la compagnie nationale, retrouver un excédent financier et par là-même consolider sa position de leader incontestable sur la scène des transports tchécoslovaques. Contre toute attente, l'édifice ainsi construit, s'effondra comme un château de cartes un certain 29 septembre 1938...

Le boom ferroviaire tchécoslovaque apparut pendant la première décennie de l'entre-deux-guerres avec l'harmonisation du réseau par le biais de nationalisations et de gros travaux d'infrastructures et d'équipements fut de courte durée à l'échelle même de l'histoire contemporaine. Il était en réalité artificiel et dû uniquement à l'évolution géopolitique de l'Europe centrale. Il était à contre-courant de l'évolution dans les autres pays industriels. En

aussi paradoxal : « À la fois propriétaire d'infrastructures et gestionnaire d'entreprises de transports, l'État n'a pas cessé en France au XXe siècle d'être écartelé entre la recherche d'une politique globale des transports au nom de l'intérêt général et la défense des intérêts particuliers des entreprises dont il avait la charge. Cette ambiguïté fondamentale du rôle de l'État dans la régulation des concurrences intermodales, qui confrontent depuis l'entre-deux-guerres le chemin de fer, l'automobile, la batellerie motorisée et l'aviation, a constamment biaisé les débats théoriques et les choix politiques dans ce domaine. » N. Neiertz, *L'État et les chemins de fer face à la concurrence ...*, *op. cit.*, ici p. 67. Pour approfondir le thème de la coordination des transports en France, voir la thèse du même auteur : Neiertz N., *La Coordination des transports ...*, *op. cit.* L'auteur y distingue cinq types de coordination : réglementaire, fiscale, tarifaire, des investissements et technique.

effet, dans la majeure partie du pays le réseau ferré avait déjà atteint sa maturité et les quelques kilomètres de lignes nouvelles construits dans les années 1920 n'allaient pas contredire ce constat. Néanmoins, les effets sur l'économie de ce réseau certes « mature » mais en même temps fortement sous perfusion du Trésor n'en étaient pas des moindres car l'effet du « momentum » cher à T. Hughes jouait alors pleinement son rôle¹⁴⁸⁵. *A contrario*, les réseaux routiers et aériens présentaient une caractéristique similaire – ils étaient au début d'une ère nouvelle. Pour le premier, il s'agissait de reprendre et de moderniser totalement le réseau existant, l'adapter au nouveau véhicule automobile, donc, en réalité, le repenser entièrement et, pour le second, le tracer sur le terrain totalement vierge. Or, on s'aperçoit dans l'histoire des techniques que toute nouveauté, après avoir été suffisamment éprouvée pour mériter d'être adoptée massivement par la société, peut bénéficier d'une dynamique importante grâce à la convergence de nombreux intérêts particuliers comme cela avait été le cas pour la marche victorieuse de l'automobile et, sur une échelle de grandeur différente, de l'avion. Les deux, symboles de la liberté pour l'homme, constituèrent dans le domaine des transports la matérialisation d'une nouvelle étape de l'évolution de l'Humanité. Celle-ci était passée d'un raisonnement par groupes (tribus, peuples), par le raisonnement par familles, voire individus où, justement, l'entre-deux-guerres correspondait aux débuts de cette individuation, pour arriver aujourd'hui à se projeter de l'autre côté de la réalité, vers l'immatériel et le virtuel, en espérant un avenir transcendantal.

Les inégalités régionales.

Est-il possible d'utiliser dans notre cas le concept de *networked society* utilisé par Vleuten à propos des Pays-Bas pour mettre en valeur à la fois ce qui était typique pour beaucoup de pays (européens) comme l'effort à travers des réseaux vers le *nation-state building*¹⁴⁸⁶ ? Ou, au contraire, notre étude révèle-t-elle une éventuelle originalité du cas tchèque par rapport à ses voisins ? En effet, le pays était d'emblée confronté avec l'enjeu de surmonter le bipolarisme national Pays tchèques d'un côté, Slovaquie et Russie subcarpatique de l'autre. D'abord historique, mais aussi culturel et géographique, il devint

¹⁴⁸⁵ « *I define networked system momentum as the inertia of a mass in motion... As systems become larger and more complex, they become less shaped by, and more the shaper of, their context of environment.* » In : T. Hughes, *Afterword*, in : *L'électricité en réseau, Networks of Power... op. cit.* pp. 173-176, ici p. 176.

¹⁴⁸⁶ In : Vleuten, E. v. d., *In Search of the Networked Nation: Transforming Technology, Society and Nature in the Netherlands during the Twentieth Century*, *European Review of History – Revue européenne d'Histoire*, Vol. 10, N° 1, 2003 pp. 59-78, p. 59.

dans un contexte d'affaiblissement démocratique une source de clivages et de fractures comme en témoigna au cours du 20^e siècle la double sécession de la Slovaquie¹⁴⁸⁷. Peut-on partiellement imputer cet échec (vu de la perspective des Pères fondateurs de la ČSR) aux manquements sur le plan de la politique des réseaux de transports comme cela ressortait régulièrement des voix critiques des contemporains ? Un constat est certain, malgré la détermination des législateurs et les dépenses publiques considérables dans les infrastructures et les compagnies tous transports confondus, un sentiment d'inachevé, voire d'incohérence continuait à peser sur le débat public. Les différences régionales, bien qu'amenuisées, demeuraient évidentes.

Rappelons que la problématique des inégalités régionales nécessite dans notre cas de distinguer deux échelles de grandeur, premièrement entre les « pays », en réalité à l'échelle européenne de grandes régions, et deuxièmement entre les sous-parties de ces « pays » considérées par les Tchécoslovaques comme « régions ». En 1918, au commencement de la république, il y avait un constat général auquel tout le monde consentait : la Tchécoslovaquie était un territoire hétérogène sur les plans historique, géographique, culturel, linguistique, politique et économique. Les Pères fondateurs se voulaient néanmoins rassurants et tentaient d'opérer une harmonisation générale à travers la construction d'un État cohérent à la fois politiquement et économiquement, sur les bases de la démocratie et de l'économie du marché¹⁴⁸⁸. Dans ce projet de société, logiquement, les transports devaient jouer un rôle clé.

¹⁴⁸⁷ La radicalisation sur les deux franges du spectre politique au cours de l'entre-deux-guerres accompagnée de la fragilisation du centre est bien connue des historiens. Elle avait d'ailleurs permis la prise de pouvoir d'Hitler en Allemagne alors que le NSDAP était minoritaire. En ČSR cette radicalisation toucha avant tout les partis politiques slovaques et germaniques. Aux élections législatives de 1935 la part des partis « extrémistes » (communistes et nationalistes) était respectivement pour les partis tchèques 30%, les partis slovaques 57% et les partis germaniques 84%. Cf. Olivová V., *Dějiny první republiky (Histoire de la Première république)*, Karolinum, Praha, 2000, 355 p., pp. 334-335.

¹⁴⁸⁸ Notre hypothèse initiale selon laquelle les tensions entre les différents « pays » auraient émergé seulement à partir de la Grande crise économique des années 1930 s'avéra fautive. En effet, nous avons relevé des remarques sur l'inégalité des traitements des différents « pays » dès 1923, puis tout le long de l'entre-deux-guerres. Voir p. e. In : Zpr. VST n° 21/1923, Ing. Fr. Bayer, vrch. stav. rada, MVP, *Silniční stavby prováděné k členění nezaměstnanosti* (« K vyvarování jakéhokoli nedorozumění, které by mohlo vzniknouti doměnkou, že Slovensko a Podk. Rus byly při subvencování staveb silničních opomíjeny, budiž konstatováno, že v dotčených zemích spočívalo těžiště silniční stavební akce MVP hlavně v provádění staveb státních silnic a to v takovém rozsahu, že vynaložený peníz daleko převyšuje sumu, která byla k stejnému účelu věnována v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.... »). Citons à titre d'exemple les préoccupations de quelques députés : pour la Moravie les craintes formulées p. e. à l'occasion de la Réunion parlementaire n° 087/1930 par le député Kučera, pour la Slovaquie à

Malgré cette volonté maintes fois réaffirmée, des voix s'élevaient tout au long de l'entre-deux-guerres pour dénoncer les inégalités dues non seulement à l'histoire (ce qui était admis et accepté), mais aussi « aux injustices » de traitement. Les inégalités régionales s'inséraient aussi dans un contexte nationaliste. Il était alors courant que les Allemands de Bohême se plaignent de contribuer lourdement financièrement au Fonds routier (parce que les régions allemandes du nord de la Bohême étaient très motorisées), mais recevaient peu en retour en termes de rénovation routière. D'ailleurs, « l'étranger ne remarque pas le passage de la frontière tchécoslovaque aux organes financiers ou aux poteaux frontaliers, mais aux fortes secousses du véhicule. »¹⁴⁸⁹ De plus, ils avançaient l'argument touristique et représentatif. Il s'agissait en effet de régions frontalières donc les premières à être traversées par le motoriste étranger. De caractère montagnard et pittoresque elles abritaient des sites naturels touristiques attractifs (les villes thermales bohêmes les plus connues s'y trouvaient). Enfin, de langue et culture à dominante allemande, elles entretenaient des rapports socio-économiques privilégiés avec les communautés allemandes de l'empire.

Dans les documents que nous avons dépouillés, certaines personnes s'étaient plus particulièrement distinguées comme défenseurs d'intérêts régionaux. Ainsi, p. e. dans la revue *Silniční obzor*, revue par définition régionaliste, car émanant des « pays » (par opposition au *Věstník veřejné služby technické* qui était l'organe ministériel), chaque « pays » avait son porte-parole. Ce fait n'est pas, à notre avis, voulu, même si chaque « pays » possédait son représentant officiel au Conseil de rédaction de la revue. Il était plutôt dû à une évolution naturelle du magazine dans lequel certaines personnes contribuaient plus que d'autres de sorte qu'à la longue, ces figures ressortaient de la masse (toute relative) des auteurs d'articles et peuvent être identifiées comme auteurs « régionalistes ». Il s'agissait en particulier de Křivanec pour la Slovaquie, qui, malgré ses origines tchèques, publiait trois quarts de ses articles en slovaque, de Trojan et de Valina pour la Bohême, de Závodník pour la Moravie-

l'occasion de la même réunion par le député Suroviak dont les prises de paroles patriotiques émaillèrent les réunions, mais aussi du député Nečas (réunion 115/1931), Protuš (réunion 070/1936), pour la Russie subcarpatique du député Kossey (réunion 155/1938), etc.

¹⁴⁸⁹ Député Krumpe, In : session parl. n° 115/1931 (« Při této příležitosti nemohu si odepríti, abych jmenovitě nyní, kdy se zahajují větší silniční stavby, nepoukázal, jak se zanedbává naše severočeské území. Tabulka o výtěžku daně z motorových vozidel ukazuje, že relativně největší část těchto vozidel jest zdaněna v severních Čechách od Aše až k Trutnovu. A přece právě my na hranicích trpíme zvlášť silniční mizerii, která jest tím více nápadná, poněvadž cizinec nezpozoruje přechodu na československé území snad na finančních orgánech nebo na pohraničních sloupech, nýbrž na velkých otřesech vozu přejíždějícího na naše silnice. »)

Silésie. Cette spécialisation régionale de chacun de ces auteurs possède une certaine logique dans la mesure où chacun d'eux travaillait à l'échelle du « pays » dont il était l'employé. Ils n'étaient donc pas des théoriciens, mais au contraire, des hommes de terrains, ingénieurs de travaux publics, qui, à travers les publications de l'organe qui leur était le plus accessible, faisaient connaître auprès des collègues les problèmes quotidiens qu'ils rencontraient, tout en espérant que l'écho de leurs voix résonnera jusqu'aux instances politiques suprêmes (le Ministère des Travaux publics et le Parlement). Ils ne se privaient pas, d'ailleurs, lorsqu'ils étaient sollicités, de porter la bonne parole dans d'autres lieux, à travers p. e. des conférences publics (cf. les conférences de Valina) ou des articles dans les quotidiens ou d'autres revues.

Malgré les disparités régionales, le discours politique dominant tendait vers l'uniformisation en prônant l'égalité républicaine et le nivellement des différences. Ce discours fut d'ailleurs suivi d'actes et nous défendons dans notre thèse l'idée d'un surinvestissement dans les territoires slovaque et subcarpatique plutôt que d'un sous-investissement¹⁴⁹⁰. En tout cas, les réseaux de transports jouaient dans le contexte de redynamisation des territoires un rôle clé, même si, sur le plan politique global, ils n'étaient pas toujours mis en avant. Les exemples sont nombreux. A l'instar des chemins de fer auparavant, on considérait le réseau routier, avec l'accroissement de la motorisation, de plus en plus comme un outil d'un « rapprochement » entre les différentes parties de la république ou, du moins, de désenclavement¹⁴⁹¹. Ce vœu trouva son paroxysme lorsqu'on l'intégra en

¹⁴⁹⁰ Cf. p. e. Zpr. VST 18/1924, *Kus technické práce na Slovensku a v Podk. Rusi* (Z inspekční cesty ministra veř. prací). Ce long reportage (19 pages) de G. Hermann qui décrit le voyage « d'inspection » du ministre des Travaux publics en Slovaquie, donne un bel aperçu de ce qui a déjà été fait dans les régions orientales de la république. C'était énorme compte tenu des délais de réalisation : ponts, routes, centrales électriques, logements, écoles, bâtiments administratifs, etc. Ce voyage fut aussi l'occasion pour l'élite du MTP de se retrouver et de célébrer les résultats du travail accompli.

¹⁴⁹¹ Cf. p. e. le débat parlementaire 115/1932 (« *Dále je třeba, aby bylo Slovensku a Podk. Rusi umožněno mimo řádnou podporu finanční podzvihnout nestátní silnice na úroveň silnic zemí historických, jak toho vyžadují potřeby obou těchto zemí i celostátní zájem; není pochyby, že předpokladem sblížení Slovenska a Podk. Rusi se západem republiky je právě řádné vybudování komunikačních prostředků, zvláště silnic. Dosavadní dotace nestátních silnic slovenských a podkarpatských jsou k tomu účelu nepostačující.* »).

D'ailleurs l'ingénieur Nyklíček défendait dès 1921 un réseau public cohérent et intermodal train/bus couvrant l'ensemble du territoire (Cf. Nyklíček, *Státní doprava automobilová*, In : Zpr. VST n° 9/1921). Les déséquilibres ouest-est de densité du maillage de ce réseau étaient dus à la différence de la densité d'habitants. Il s'avère également qu'à l'ouest on ouvrait beaucoup de lignes de bus alors qu'à l'est, on construisait « en dur » les lignes ferroviaires. Le « dynamisme » automobile de la partie ouest du territoire était dû à des raisons économiques

tant qu'objectif prioritaire dans l'argumentaire en faveur de l'autoroute tchécoslovaque à partir des années 1934/1935.

Dans son ouvrage sur les causes et les conséquences de la Grande Dépression en ČSR, Milan Sekanina note la tendance centralisatrice de l'Etat, parfois au profit des pays tchèques : « Cette politique [économique] était de surcroît centralisatrice, c'est-à-dire qu'elle était déterminée par la représentation tchèque à Prague, elle s'inspirait de la situation en Bohême et ne respectait que peu les besoins des autres parties de la république. »¹⁴⁹² Ce point de vue un peu radical reflète néanmoins l'ambiguïté de la situation politique et économique qui avait nourri les tendances extrémistes dans le pays (en Slovaquie, en Russie subcarpatique, dans les Sudètes) et causa comme nous l'avons vu plus d'une polémique sur la tribune politique. Les inégalités de fait, dues aux facteurs complexes et durables, étaient objectivement ineffaçables malgré la bonne volonté régulièrement réaffirmée du pouvoir central, en seulement vingt ans de l'existence de l'État. Ceci ne doit pas cacher des abus, des négligences, des attitudes parfois peu « fraternelles » adoptées par certains Tchèques envoyés en mission dans d'autres parties de la république pour aider à leur développement. Les effets de l'action à la fois du gouvernement et de ses agents dépendaient autant de l'état d'esprit dans lequel se trouvaient ceux-ci que de l'accueil qui leur fut réservé sur leurs lieux de travail. La situation complexe proscrit d'emblée tout jugement hâtif, toute généralisation historique inévitablement abusive. Il s'agit plutôt de faire la lumière au cas par cas de chaque domaine d'action en suivant l'ensemble de la cascade hiérarchique depuis les couloirs du parlement, les conseils du gouvernement, les cabinets et les structures ministériels jusqu'aux agents exécutifs sur le terrain.

Enfin, nous pouvons quitter le cadre régional et national pour ouvrir de nouvelles pistes de recherche en nous projetant à l'échelle européenne. On pourrait s'interroger si, comment et à quel degré la politique de transport tchécoslovaque avait apporté sa contribution à la création d'un réseau européen de transport ? Cette excursion transnationale conclusive se place tout particulièrement dans le sillage de travaux récents et actuels très bien résumés par

situées autant au niveau de la demande et celle de l'offre. En effet, des populations plus riches purent plus facilement acquérir le véhicule à moteur (autobus) et payer le voyage.

¹⁴⁹² Sekanina M., *Kdy nám bylo nejhůře? Hospod. krize 30. let 20. století v ČSR a některá její východiska*, Libri, Praha, 2004, 144 p.; p. 65. L'ouvrage ouvre d'ailleurs d'autres perspectives d'analyse intéressantes notamment : la tendance à l'époque à privilégier les trusts, à monopoliser la vie économique par un Etat omniprésent (d'où la main mise sur les transports), le rôle des « ministères économiques », etc.

le titre de l'ouvrage « *Materializing Europe, Transnational Infrastructures and the Project of Europe* »¹⁴⁹³. La Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres ne présentait pas une situation exceptionnelle. Elle se plaçait plutôt dans un groupe de pays nouveaux, centre et est européens, qui partageaient des données et des problématiques similaires sans être tout à fait identiques du fait des caractéristiques géographiques et/ou économiques et politiques variées. Cependant, dans une analyse qui place l'Europe comme échelle de mesure, la création de ce groupe de pays peut paraître pertinente.

Revenons donc à notre interrogation du départ qui consistait à examiner à quel degré la ČSR avait une politique de transport dont les effets matériels ou organisationnels imprimaient déjà sur le paysage et les esprits de la population une marque européenne.

Il faut d'emblée affirmer que les pays tchèques notamment, du fait de leur situation déjà ancienne de pays limitrophes, constituaient naturellement des espaces de passage dans lesquels se « creusèrent » au fil du temps des chemins, de futurs couloirs de transit international. Empruntant des voies naturelles dans les brèches montagneuses, ces chemins terrestres et ces voies navigables furent ensuite doublés de routes, puis de voies de chemins de fer. L'exemple extrême est constitué sans doute dans la Bohême du nord par la vallée de l'Elbe, durablement la principale, parfois même l'unique voie de passage à grande échelle de la Bohême vers l'Allemagne du Nord. Les réseaux de transport modernes se construisirent au fil du 19^e siècle et jusqu'à la Grande Guerre dans le vaste ensemble géographique de l'Empire austro-hongrois. De ce fait et du fait aussi d'un volume d'échanges internationaux relativement faible – l'Empire vivait beaucoup en « autarcie » hormis pour certaines matières premières – le réseau ferroviaire et routier prirent une forme morphologique « impériale », l'Empire se substituant à une échelle plus réduite à l'Europe. Après son éclatement et l'apparition de nombreuses frontières nouvelles, la forme du réseau ferré apparut comme inadéquate, car soudain trop « internationale ». Il y eut donc naturellement un repli sur soi, la priorité absolue de la politique des transports étant l'harmonisation et la cohérence intérieures, en premier lieu celle du réseau ferré. C'est vers ce réseau pour le remodelage duquel les dépenses devaient être élevées et programmées sur de nombreuses années que la politique se tourna en premier chef. Malgré cela, le souhait politique et économique était de faire de la ČSR un pays de transit ce qui semblait pertinent en particulier pour les échanges nord-sud du fait de la position longitudinale du pays. Dans cette optique l'État pariait sur un couloir ferroviaire situé en Moravie empruntant le réseau de l'ancienne compagnie impériale KFNB qui reliait Vienne aux bassins miniers silésiens et à la Galicie, maintenant polonaise. Ce

¹⁴⁹³ Badenoch A., Fickers A. ed., *Materializing Europe...*, *op. cit.*

couloir était censé raccourcir également les échanges entre l'Allemagne et l'Autriche, mais il s'avéra largement illusoire en période de lutte tarifaire entre les compagnies des chemins de fer.

La perspective était différente en matière du transport fluvial. Même si la position des fleuves restait inchangée après la guerre, le fait qu'ils se situaient en bordure du pays et se déversaient dans les mers les prédestinaient *a priori* à jouer un rôle d'intégration internationale du pays et ce d'autant plus que la ČSR participait aux Commissions internationales régissant les statuts de ces cours d'eau eux-aussi, grâce aux décisions des Traités de paix, internationalisés. Les différentes compagnies tchécoslovaques exerçant leurs activités économiques sur ces fleuves vivaient d'ailleurs en partie grâce aux commandes des pays étrangers et acheminaient des marchandises en territoires étrangers. C'étaient déjà des opérateurs de transport sur un marché (en partie) libéralisé et accessible à tous, indépendamment des appartenances nationales.

Le cas des infrastructures routières est un peu différent. En effet, le réseau tel qu'il existait avant la Grande Guerre, était totalement inadapté aux besoins nouveaux, ceux du véhicule à moteur. Par conséquent, le réseau était complètement à (re) construire, sa gestion et son financement à repenser. Tous les travaux de l'entre-deux-guerres restèrent dominés par une perspective nationale, voire, très souvent, régionale ou locale. Le transport routier était marqué du sceau de la proximité, dans les années 1920 pour des raisons technologiques et par la suite pour des raisons idéologiques, car l'État prit partie de la défense des chemins de fer et étouffait artificiellement le développement de l'automobilisme. L'exception de l'autoroute confirma la règle car, si le projet était né dès le début des années 1920, son début de réalisation ne devint effectif qu'à l'extrême fin de l'entre-deux-guerres dans un contexte très différent. La perspective européenne ne saurait donc être évoquée pour le réseau routier tchécoslovaque qu'en lien avec le projet de l'autoroute, *in fine* non abouti. Les seuls travaux entrepris le furent par l'occupant allemand, dans le corridor morave, uniquement pour les besoins du Troisième Reich. À cet exemple, on peut voir cependant à quel point, dans une considération plus globale, dans laquelle l'Empire allemand, comme autrefois l'Empire austro-hongrois, représentait une échelle géopolitique supérieure et jouait le rôle d'une petite Europe (*Mittleuropa*), un espace laissé « blanc » représenté par la ČSR, devenait inacceptable dans la vision des aménageurs.

Enfin, l'aviation occupa une position à part, puisque – et toutes les analyses confortèrent ce point de vue (du moins en ce qui concerne l'Europe) – du fait de ses qualités intrinsèques elle était considérée et conçue d'emblée dans une perspective internationale. D'ailleurs, les tentatives tchécoslovaques de créer un réseau aérien intérieur se heurtèrent

immédiatement aux limites imposées à la fois par la petite taille du pays et par ses capacités/besoins économiques, rendant simplement illusoire la rentabilité de ce mode de transport si celui-ci devait reposer sur les ressources des citoyens tchécoslovaque seuls. L'aviation se développait d'autant plus avantageusement dans une perspective européenne dessinant, dans le ciel tchécoslovaque, un carrefour entre deux couloirs aériens, le premier allant de l'ouest (Paris, Strasbourg) vers l'est (Varsovie, Moscou) et le second du nord (Berlin) vers le sud-est (Vienne, Budapest). À l'échelle du pays, l'aviation pouvait alors à juste titre être considérée comme le premier et le plus important outil d'intégration transnationale et ce à double niveau – par la configuration du réseau dont Prague devint un hub international important accueillant une série de compagnies européennes et par l'insertion en particulier de la Compagnie tchécoslovaque ČLS dans une coopération économique internationale dans le cadre de pools inter-compagnies, préfiguration de consortiums contemporains.

Bien que la ČSR défendit dans toutes les négociations et dans toutes les institutions dont elle faisait partie avant tout ses propres intérêts, elle participait à la définition des normes et des standards lesquels engageaient par la suite le pays et représentaient de fait des étapes préliminaires à son intégration européenne. On avance généralement dans l'analyse des systèmes techniques transnationaux deux hypothèses opposées, soit que ces systèmes techniques (ici les modes de transport) servaient de support de la construction de l'État-Nation par rapport à ses voisins, soit qu'au contraire, ils facilitaient son intégration dans un ensemble supranational, plus vaste¹⁴⁹⁴. L'analyse du cas tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres nous fait avancer une troisième hypothèse. Non pas une voie médiane entre les deux premières, mais plutôt une convergence des deux. D'après nous, la ČSR était obligée de s'appuyer sur l'ensemble de ses transports pour créer entre ses différentes parties géographiques des liens physiques et économiques qui leur manquaient cruellement en 1918. Les transports, en premier lieu les chemins de fer, mais aussi, au plus haut niveau de l'État, l'aviation, étaient donc dotés d'une mission non seulement économique, mais surtout politico-administrative et, au-delà, en créant de nouveaux « traits d'union » dans le paysage et dans les esprits, d'une mission symbolique. Cette mission intérieure primitive était cependant doublée

¹⁴⁹⁴ « *Modern transportation technologies have conflicting political potentials : regarded as tools of nation-building, they are also depicted as engines of transnational integration, weakening national control over borders and identities. How these opposing potentials play out depends on national geographies, regulatory structures, and political, technological and economic criteria.* » E. Kranakis, *European Civil Aviation in an Era of Hegemonic Nationalism: Infrastructure, Air Mobility, and European Identity Formation, 1919-1933*, in : Badenoch A., Fickers A. ed., *Materializing Europe...*, op. cit. p. 290.

d'une mission extérieure car sa réussite déterminait la survie économique et politique de l'État. Ce dernier ne pouvait plus comme dans le passé austro-hongrois fonctionner en autarcie par rapport au reste de l'Europe et du monde. L'industrie et l'agriculture du pays avaient besoin de matières premières d'origines plus ou moins lointaines et des marchés extérieurs pour continuer à se développer, voire parfois tout simplement pour survivre. Par conséquent, la Tchécoslovaquie cherchait par tous les moyens à s'insérer dans des réseaux de transport internationaux en souhaitant notamment jouer au cœur de l'Europe le rôle d'un pays de transit, au service des échanges des pays voisins¹⁴⁹⁵. En lien avec la problématique de « transit » nous renvoyons à la carte « La ligne de chemin de fer tchécoslovaque central » ci-dessus qui permet d'illustrer l'obligation de rapprocher les régions de l'ouest et de l'est du pays et de visualiser la distance qui séparait la capitale tchécoslovaque des territoires qu'elle commandait. De même, la carte reflète le rêve tchécoslovaque d'attirer sur son territoire les flux de transit et le challenge de devenir effectivement ce carrefour européen.

La participation de la Tchécoslovaquie à de nombreuses conférences internationales permit son intégration non seulement aux réseaux de transport européens, mais aussi au tissu international politique dépassant pour certains traités et certaines conférences l'échelle européenne. Ce mouvement n'était pas le fruit du hasard, mais au contraire, le résultat d'une politique volontaire. L'exemple en fut donné en premier lieu par le ministre des Affaires étrangères, E. Beneš dans les sphères relevant davantage de la diplomatie classique, relayé par la suite par l'ensemble des acteurs politiques et économiques du pays. La Tchécoslovaquie avait mis tout en œuvre afin de s'intégrer dans les réseaux internationaux déclinés dans des formes et à des échelles diverses, toujours dans l'objectif de fond d'être portée par la communauté internationale que l'on pourrait même considérer comme « co-auteur » de la genèse de l'État.

¹⁴⁹⁵ Sur la question de fond si la ČSR est un pays de transit et comment elle se situe par rapport aux voisins, voir le débat d'époque : *J sme transitní zemí?* HP 51-52/1928, *Můžeme býti transitní zemí,* HP 51-52/1928.

Sources et Bibliographie

Remarque introductive : Les traductions de tous les titres de documents tchèques et slovaques (entre parenthèses) ont été réalisées par nos soins.

I. Fonds d'archives et sources imprimées

1. Archives centrales nationales/*Státní ústřední archiv (SÚA) à Prague*

Fonds du Ministère des Affaires étrangères (*Výstřižkový archiv MZV-VA 1918-1939*), cartons n° 1864-1881.

Les fonds des cinq ministères concernés par les transports – Ministère des Chemins de fer, Ministère des Postes et des télécommunication jusqu'en 1932, l'année d'incorporation de ses services de transport au Ministère des Chemins de fer; Ministère des Travaux publics, Ministère du Commerce et de l'industrie, Ministère de l'Intérieur.

Journaux quotidiens :

- en langue tchèque: *České Slovo* (Orgán čsl. strany socialistické), *Národní Listy*, *Polední List*, *Večer* (Rolnický tisk), *Právo Lidu* (Orgán čsl. strany dělnické), *Venkov* (Orgán České strany agrární), *Národní Střed. Reforma*. (Deník čsl. živnostensko-obchodnické strany středostavovské), *Rudé právo*, *Slovenská politika*, *Večerní Čas*, *Tribuna*, *Národní osvobození*, *Národní politika*
- en langue allemande : *Prager Presse*, *Völkischer Beobachter* (Herausgeber A. Hitler, NSDAP)

Doprava v životě republiky (*Les transports dans la vie de la république*), zvláštní příloha *Práva lidu* 12. prosince 1937 (Un supplément spécial du journal *Právo lidu* du 12 décembre 1937), SÚA, Praha, MZV-VA, c. 951/1874

L'Avenir économique des nouveaux États de l'Europe centrale, dossier extrait du journal Le Correspondant du 25 février 1919, MZV-VA, c. 1868

Hines D. Walker, *Rapport relatif à la navigation sur le Danube*, Genève, 1925.

2. Bibliothèque du Musée technique national/*Národní technické museum* (NTM) et Bibliothèque nationale de la République tchèque/*Národní knihovna České republiky* (NKČR)

Revue spécialisées :

Ces revues abordent tous les aspects des transports. Elles souffrent parfois du handicap de la partialité (mono)modale, en mettant en avant, pour défendre leur pré carré, des thèmes génériques considérés souvent comme des panacées comme celui du « désenclavement » des territoires, du « progrès » ou de la « modernité ».

- *Auto*, Oficiální orgán Autoklubu RČS a klubů sdružených, (L'organe officiel du Club Automobile de la République tchécoslovaque), magazine à parution mensuelle ;
- *AutokluB*, *Noviny pro automobilisty a motocyklisty* (Autoclub, Journal pour automobilistes et motocyclistes), hebdomadaire, parution tous les jeudis entre 1932-1936 ;
- *Die Strasse* (Revue autrichienne « La route ») ;
- *Doprava* (Les Transports), puis sous le nom *Auto-Moto Doprava* (Auto-Moto Transports) parution mensuelle entre 1926-1932 ;
- *Doprava a hospodářství* (Transports et économie), parution mensuelle entre 1937-1938. La revue était l'organe officiel de l'Association économique de l'Elbe et de la Vltava à Prague (*Labsko-vltavský sbor národohospodářský v Praze*), de l'Union tchécoslovaque des assureurs de transporteurs à Prague (*Československý svaz dopravních pojišťovatelů v Praze*) et de l'Association des tarifeurs tchécoslovaques à Prague (*Spolek tariférů RČS v Praze*). Sa tutelle indirecte était également le Ministère du Commerce et de l'Industrie car le ministre présidait l'Association économique de l'Elbe et de la Vltava et gérait le portefeuille du transport fluvial. Dans la revue, on trouve donc naturellement beaucoup d'article sur le transport fluvial dont certains signés par le ministre ou par des conseillers ministériels.
- *Hospodářská politika* (La Politique économique) ;
- *Letec* (L'aviateur), oficiální orgán Masarykovy letecké Ligy (L'organe officiel de la Ligue d'aviation de Masaryk), parution mensuelle 1925-1938 ;

- *Letectví, illustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport*, oficiální orgán Čsl. aviatického klubu v Praze (přejmenován na Aeroklub RČS), (*L'aviation, magazine illustré pour la technique, le transport et le sport, l'organe officiel du Club tchécoslovaque de l'aviation à Prague*), parution mensuelle 1921-1952 ;
- *Obzor národohospodářský*, časopis věnovaný otázkám národohospodářským a sociálněpolitickým. Orgán jednoty ku povzbuzení průmyslu v Čechách. S podporou České Akademie Věd a Umění. Řídí Frant. Hodáč, Nakladatelství Otto a spol., Praha (*L'horizon socio-économique, magazine consacré aux questions socio-économiques et socio-politiques, L'organe de l'Union pour l'encouragement de l'industrie en Bohême. Avec le soutien de l'Académie des Sciences et des Arts*) ;
- *Silniční obzor*, Úřední věstník pro všeobecné otázky komunikační vydává Zemský správní výbor v Čechách, Zemský výbor na Moravě a Zemská správní komise ve Slezsku, měsíčník, Praha, (*L'horizon routier, journal administratif sur toutes les questions des communications publié par les Conseils administratifs de la Bohême, Moravie et Silésie, mensuel édité à Prague, parution entre 1922 et 1938*) ;
- *Styl*, 1937/1938, ročník XXI (*Style, un magazine d'architecture et des arts*) ;
- *Technický obzor, Ústřední časopis spolku čs. inženýrů a architektů*, (*L'Horizon technique, le magazine de la Société d'ingénieurs tchécoslovaques*), bi-mensuel, parution tous les 10 et 25 du mois avec le supplément *Věstník SIA* ;
- *Věstník pro železnice a plavbu*, Se stálou přílohou uveřejnění v tarifních a přepravních věcech, Redakcí a vydáním Ministerstva železnic RČS (*Bulletin pour les chemins de fer et la navigation avec un supplément permanent des publications officielles dans les affaires tarifaires et de transport, édité par le Ministère des Chemins de fer, parution 1919-1939*) ;
- *Zprávy veřejné služby technické*, Úřední věstník vydávaný MVP za součinnosti MŽ a technických odborů ministerstev ČSR, (*Les rapports des services techniques publics, bi-mensuel parution le 1^{er} et le 15 de chaque mois, est un organe officiel du Ministère des Travaux publics avec des contributions du Ministère des Chemins de fer et des sections techniques des autres ministères de la ČSR*) ;
- *Železniční revue*, list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví (*La revue des chemins de fer, revue consacrée aux questions des transports publics, mais en réalité consacré très majoritairement aux chemins de fer ; parution mensuelle 1918-1938*).

3. **Site internet du Ministère de l'Intérieur** (www.mvcr.cz) pour les recherches concernant premièrement les débats parlementaires (transcription des notes sténographiques), deuxièmement les requêtes, les injonctions et les mémorandums des députés ou des sénateurs

(sous forme d'imprimés diffusés lors des réunions parlementaires), troisièmement les débats au sein du Conseil du gouvernement (transcriptions sténographiques).

4. Autres :

- Mission militaire française auprès de la République tchécoslovaque, Cabinet du général, Le général Mittelhauser à Monsieur le Ministre de la Guerre, Rapport secret, 14 janvier 1925, 5 p. (Série des Unions Internationales, Nantes).

II. Sources imprimés et statistiques

De façon générale on peut dire que les sources imprimées possèdent trois aspects pour lesquels, séparément ou simultanément, elles représentent un intérêt particulier pour la recherche. Premièrement, ces sources apportent une information directe sur le contexte (économique, politique ou social) dans lequel les événements historiques s'étaient déroulés. Deuxièmement, elles donnent en général dans leur subjectivité un reflet de la pensée de leur temps. C'est donc une aide précieuse pour comprendre la logique contemporaine liée à la problématique étudiée afin d'entrer plus en profondeur dans l'analyse des faits. Troisièmement, ces sources peuvent contenir de façon directe ou indirecte des informations pratiques (d'ordre technique par exemple) facilitant le travail du chercheur.

Relevons en particulier l'importance de la publication *Deset let Āeskoslovenské republiky (Dix ans de la République tchécoslovaque)* parue à Prague en 1928. Cet ouvrage volumineux, présenté en trois tomes, publié à l'occasion du 10^e anniversaire de la république retrace dans des chapitres classés par domaines de compétence des différents ministères, l'ensemble de l'action sociale et économique accomplie durant la décennie. Malgré les apparences et le ton il ne s'agit nullement d'un ouvrage objectif, car le bilan de chaque ministère était rédigé par les agents de ce dernier. Il n'est pas moins vrai que l'ouvrage représente une source précieuse de premier ordre car il retrace dans la durée l'ensemble de l'action ministérielle tout en précisant les perspectives pour l'avenir. De plus, il s'attarde parfois sur des explications des détails techniques de certains procédés « modernes » permettant ainsi au lecteur de s'approprier rapidement les concepts utilisés et les technologies mises en œuvre. À l'occasion du 20^e anniversaire de la république (en 1938), un ouvrage similaire était en préparation. Sa publication fut d'abord suspendue pour cause de la dislocation de la république, puis définitivement annulée par l'occupation et la guerre.

Atlas republiky československé (Atlas de la République tchécoslovaque), publié par l'Académie des Arts et des Sciences tchèque, Orbis, Praha, 1935, 442 cartes sur 54 feuilles doubles grand format.

Autokary JAS – propagační spis: „*Cestujte autokary JAS do Jižních Čech*“, Praha, 1932, 32 p. (Il s'agit d'une brochure publicitaire d'une compagnie de transport par autobus « Voyagez par l'autocar de la JAS dans la Bohême du sud »).

Baťa J. A., *Budování státu (La construction de l'État)*, Tisk, Zlín, 1937, 161 p.

Baťa, J. A., Dr. h. c., *Budujme stát pro 40 000 000 lidí (Construisons l'État pour 40 000 000 habitants)*, II. Rožšířené vydání (Seconde édition, élargie), Zlín, Nakladatelství Tisk, 1938, 191 p.

Baťa J. A., Ing. Míša K., *Silniční otázky a jejich uskutečnění, Dálková silnice Brno-Žilina (Les questions routières et leurs réalisations, La route à longue distance Brno-Žilina)*, Čs. silniční společnost Praha I, Praha, 1938, 23 p.

Beneš, Ivo, *Dálková dopravní síť Československé republiky a československlá jižní automobilová dráha (Le réseau tchécoslovaque de transport à longue distance et l'autoroute du sud)*, in: Jihočeská technická práce. Sborník SIA 1938, České Budějovice 1938.

Československá vlastivěda, díl VI. „Práce“, kapitola 5. „Doprava“, vyšlo pod protektorátem Masarykovy Akademie Práce, Sfinx, Praha, 1930, pp. 409-510, Reprint du chapitre 5 intitulé « Transports » de l'ouvrage Encyclopédie tchécoslovaque, par Institut Jana Pernera, Praha, 2001, 159 p.

Die tschechoslowakischen Denkschriften für die Friedenskonferenz von Paris, 1919/1920; übersetzt und mit einer Einleitung herausgegeben von H. Raschhofer, C. Heymanns Verlag, Berlin, 1937, 331 p.

Deset let Československé republiky (Dix ans de la République tchécoslovaque), volumes I-III, Praha, 1928.

Doprava v životě republiky (Les transports dans la vie de la république), za redakce dr. ing. Karla Kříže vydalo svým nákladem jako zvláštní přílohu k číslu ze dne 27. prosince 1937 a jako samostatnou knižní publikaci *Právo Lidu*.

Dosoudil, E., *Dopravní zeměpis pro žel. střední školy (La géographie des transports pour les écoles prof. des chemins de fer)*, Nakl. Vsetečka, Praha, 1930, 320 p.

Dušek R., Ing., *Jak z krise a nezaměstnanosti? Hospodářský plán, Quo vadis ČSR? Quo vadis Evropo? (Comment sortir de la crise et du chômage)*, Praha, Grégr a syn, 1934, 38 p.

Dvorský V., *K otázce vodních drah uvnitř Československé republiky (La question des voies d'eau dans la République tchécoslovaque)*, SbČSZ 32, 1926.

Fiala, C., *Význam a vliv dopravy, Úvod do studia dopravnictví (Le sens et l'influence des transports, introduction à l'étude des transports)*, Vydavat. družstva při Spolku č. úředníků žel. v Praze, Praha, 1921, 71 p.

Fiala C., *Železnice v Republice československé. Historie a vývoj v zemích československých (Les chemins de fer en Tchécoslovaquie, Histoire et développement)*, Jiskry populární knihovna sv. 7, Praha, 1932.

Fuxa J., *Poměr dopravy železniční k dopravě automobilové v jednání kongresu mezinárodní obchodní komory a v nejnovějším zákonodárství německém a francouzském (Les rapports du transport ferroviaire et transport automobile dans les négociations du congrès de la chambre de commerce internationale et dans la plus récente législation allemande et française)*, Odborná knihovna AKRČs sv. 8, Praha, 1935, 12 p.

Gegenwartsfragen der mitteleuropäischen Binnenschifffahrt. Verhandlungen des 1. Mitteleuropäischen Binnenschifffahrtstages Stuttgart 15.-17. Mai 1930, Verbandsschriften des Mitteleuropäischen Binnenschifffahrtsverbandes, Berlin III/ Folge, Bd/1 Berlin, 1930.

Gruber J., *K dějinám říční plavby a průplavních projektů v Čechách (Contribution à l'histoire de la navigation intérieure et des canaux en Bohême)*, in : *Obzor národohospodářský*, n° 6, 1901

Gruber J., *Dopravní politika (La politique des transports)*, Autorisované vydání spolu právníků, „Všehrd“, Praha, 1924, 178 p.

Hloušek A., Ing., (Vrchní odb. rada. v MVP), *O nejnaléhavějších úkolech našeho silničního hospodářství, (Sur les devoirs les plus urgents de notre économie routière)*, 6. svazek odborné knihovny AKRČS, Praha, 1935, 16 p.

Hloušek A., Ing., *Plánovitá úprava hlavních mezinárodních tepen s hlediska budoucích potřeb nárohhospodářských a automobilismu, (L'aménagement planifié des grands axes routiers internationaux par rapport aux besoins du motorisme et de l'économie à venir)*, 1. svazek odb. knihovny Čsl. silniční spol., Praha, 1936, 14 p.

Hloušek A., Ing., *Problém automobilových dálkových silnic, (Le problème des routes automobiles à longue distance)*, Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 31, roč. XIX, Praha, 1937, 14 p.

Hloušek A., Ing., *První desetiletí silničního fondu. Výsledky zlepšení vozovek státních silnic, (La première décennie du Fonds routier. Les résultats de l'amélioration des routes d'État)*, Zvláštní otisk z čas. *Zprávy veř. služby technické*, č. 19, roč. XX, Praha 1938, 62 p.

Hodáč F., *Hospodářství nového Česko-Slovenska (L'économie de la nouvelle Tchéco-Slovaquie)*, exposé, Česká spol. národohospodářská, Praha, 1938, 23 p.

Hospodářská politika čs. průmyslu v letech 1918-1928 (La politique économique de l'industrie tchécoslovaque dans les années 1918-1928), Ústřední svaz čs. průmyslníků v roce 1927, Praha.

Houška V., *Železnice v Československé republice (Les chemins de fer dans la République tchécoslovaque)*, In : *Sborník českolovenké dopravy 1922*, Praha, 1922.

Ibl V., *Některé věcné podklady pro posuzování problému našich drah (Quelques faits pour servir à l'évaluation du problème de nos chemins de fer)*, Ve schůzi České národohospodářské společnosti dne 12. prosince 1927 (Collection des conférences de la Société), jejím nákladem, Praha, 1928, 18 p.

Ibl V., *Teorie dopravní politiky ve světle skutečné situace (La théorie de la politique des transports à la lumière de la réalité)*, Ve schůzi České národohospodářské společnosti dne 25. listopadu 1929 (Collection des conférences de la Société), vydáno jejím nákladem, Praha, 1930, 22 p.

Ibl V., *Všeobecně užitečná úprava poměru autodopravy k dopravě železniční (L'aménagement dans l'intérêt général du rapport du transport automobile au transport ferroviaire)*, Rozprava konaná dne 7. prosince 1931, Refer. JUDr. Alois Vondráček, Ing. R. Neumann, JUDr. Jar. Kratochvíl. Résumé Ing. Vlad. Ibl (Collection des conférences de la Société), Praha, 1932, 22 p.

Jahresbericht des Elbevereins Aussig für das Jahr 1930-1938, Aussig.

Jeništa O. Ing., *Motorový provoz čsl. státních drah (La traction à moteur des ČSD)*, In: *Automobil a železnice*, Soubor přednášek z cyklu o dálkové pozemní dopravě pořádané Spolkem čsl. inženýrů, Praha, 1938, pp.71-78

Jeniček M. Ing. arch., *Letiště v regulačních a zastavovacích plánech našich měst (sous-titre en français : Les aéroports dans les plans d'aménagement [urbain])*, Čsl. grafická Unie a. s., Praha, 1938, 109 p.

Jihočeská technická práce (Les réalisations techniques en Bohême du sud), Vydal odbor Spolku čsl. inženýrů v Č. Budějovicích u příležitosti 18. sjezdu Čsl. inženýrů konaného ve 20. roce ČSR v Č. Budějovicích, České Budějovice, 1938.

Karvaš I., *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku (L'unification des conditions de production dans les pays tchèques et en Slovaquie)*, Praha, 1933.

Koller P. Ing., *Dopravní krise a postavení železnic (La crise des transports et la position des chemins de fer)*, přednáška ve schůzi České spol. národohospodářské (Collection des conférences de la Société), dne 30. října 1933, Praha, 1933, 19 p.

Kozák K. Ing., *Zkušenosti z autodopravy (L'expérience du transport automobile)*, In: *Automobil a železnice*, Soubor přednášek z cyklu o dálkové pozemní dopravě pořádané Spolkem čsl. inženýrů, Praha, 1938, pp. 31-34.

Kretschmer G., *Železnice v Republice československé. Stavba a udržování (Les chemins de fer dans la République tchécoslovaque, Construction et entretien)*, Praha, 1932.

Křivanec Karel JUDr. Ing., *Organisace silniční služby dopravní (L'organisation du service de transport routier)*, Přednáška ve Spolku čs. inženýrů, Praha, 1. II. 1935, 38 p.

Langer J., *Vodní cesty v mocnářství rakousko-uherském (Des voies d'eau dans la monarchie austro-hongroise)*, Zvláštní otisk z 3. sešitu Zpráv Spolku architektů a inženýrů v Království Českém z r. 1901, Praha 1901.

Letecké zprávy Ministerstva veřejných prací (Les nouvelles de l'aviation du Ministère des Travaux publics), 4 volumes, 1932-1935, Praha, 1933-1936.

Lectví a naše budoucnost (L'aviation et notre avenir), Masarykova letecká liga, Praha, Garmond, 1926, 15 p.

Lustig A., Jezdinský J., *Od dřevěného kola k automobilu (Depuis la roue en bois jusqu'a l'automobile)*, I. Dějiny dopravy, Praha, 1937.

Megová V. Dr., *Hůla, technický myslitel, inženýr a podnikatel (Hůla le penseur-technicien, l'ingénieur et l'entrepreneur)*, Praha, 1936/1937, 56 p.

Mendl B., *Hospodářský vývoj Evropy (Le développement économique de l'Europe)*, Praha, 1931.

Mitteleuropäische Wasserstrassenpolitik. Referate und Beschlüsse der Mitteleuropäischen Wersserstrassenkonferenz. Budapest, 11.-13. Mai 1929; Wien-Leipzig 1929.

Naše křídla. Silné letectví naše budoucnost (Nos ailes. Une aviation forte, notre avenir), Vydáno ve prospěch akce pro výcvik nových letců za spolupráce Masarykovy letecké ligy, Nakladatelství Vl. Orel, Praha, 1939, 371 p.

Nowak R., *Der künstliche Staat. Ostprobleme der Tschecho-Slowakei*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg-Berlin, 1938, 324 p.

Ottův slovník naučný Nové doby, Dodatky k Velikému Ottovu slovníku naučnému (Dictionnaire Otta, Compléments), nakl. J. Otto, Praha, 1931, Díl první Svazek druhý, pp. 1220-1236; 1932, Díl druhý Svazek první, pp. 210-218.

Plavební ročenky 1923-1937 (Les annuaires de la navigation).

Preiss J., *O vývoji a úkolech československého průmyslu (Sur le développement et les tâches de l'industrie tchécoslovaque)*, Praha, 1928.

První slovanský silniční kongres v Praze (Le premier congrès routier slave à Prague), Praha, Československá silniční společnost, 1935, 37 p.

Přepavní statistika čsl. státních drah za rok 1933-1935 (Statistiques de transport de la Compagnie des chemins de fer d'État), Praha, 1935-1936.

Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920-1939 (Annuaire des chemins de fer privés et d'État de la République tchécoslovaque), parution annuelle 1920-1939, Praha, 1921-1940.

Roubík F., *Silnice v Čechách a jejich vývoj (Les routes en Bohême et leur développement)*, Praha, 1938.

Rypl V., *Z dějin naší vzduchoplavby (De l'histoire de notre aviation)*, Česká beletrie, Praha, 1927, 239 p.

Sbírka zákonů a nařízení státu československého (Recueil des lois et des règlements de l'État tchécoslovaque), Ročníky 1918-1939, Státní tiskárna, Praha.

Statistická příručka rep. čsl. 1920-1934, ensuite renommé en *Statistická ročenka RČS (1935-1938)*. (*Recueils statistiques de la république tchécoslovaque*).

C'est la source principale des séries de données statistiques cohérentes disponibles pour le travail de l'historien sur la période de l'entre-deux-guerres tchécoslovaque. L'organe étatique chargé du recueil et de la publication des statistiques (*Státní úřad statistický, SÚS*) fut créé dès 1919 par la loi n° 49/1919, sa première publication ne vit le jour, cependant, qu'en juin

1920 à cause d'un grand nombre de difficultés matérielles (manque de papier et de lieux de stockage appropriés), législatives et administratives (les frontières tchécoslovaques n'étaient pas encore fixées, les hiérarchies et les responsabilités des différentes administrations pas définies, l'accès aux sources slovaques et subcarpatiques très difficile, etc.). La série reprend par une première publication plus complète en 1925, cette fois-ci avec les données calculées pour le territoire tchécoslovaque « complet ». Ensuite le travail de l'institut s'accélère et ses publications se densifient. Le troisième numéro sort en 1928, le quatrième en 1932, puis tous les ans jusqu'en 1938 où les publications sont interrompues par les événements politiques européens. La série est complétée par un numéro sorti en 1941 sous le Protectorat Bohême et Moravie (cf. *infra*, *Statistisches Jahrbuch...*) qui publie en même temps les dernières données qui étaient disponibles pour la Tchécoslovaquie avant l'occupation.

Statistika československých drah za rok 1937. Statistiques des chemins de fer tchécoslovaques, année 1937. Statistics of the Czechoslovak Railways for the year 1937, Praha, 1938.

Statistique internationale des Chemins de fer, années 1929-1937, Paris, 1930-1938.

Statistisches Jahrbuch für das Protektorat Böhmen und Mähren, hrsg. Statistisches Zentralamt, Prag, 1941. Ce recueil de données statistiques prolonge la série d'annuaires statistiques tchécoslovaques. En effet, en automne 1938, l'édition du 10^e volume de l'annuaire était presque prête pour l'impression lorsque les événements politiques retardèrent, puis, pour des raisons de secret militaire, repoussèrent à une date ultérieure, sa publication. L'administration allemande qui contrôlait à partir du 15 mars 1939 la vie politique de la Tchécoslovaquie disloquée, continua néanmoins, après une période de transition, à récolter des données statistiques pour ses besoins propres, puis en publia certaines, avec du recul sur l'autorisation du *Reichsprotektor*. Cette publication allemande restée seule en son genre malgré les vœux exprimés par son éditeur¹⁴⁹⁶, complète la série tchécoslovaque antérieure, car

¹⁴⁹⁶ « « Ein Jahrtausend lang gehörten zum Lebensraum des deutschen Volkes die böhmisch-mährischen Länder », heisst es in dem Erlass des Führers und Reichskanzlers über das Protektorat Böhmen und Mähren vom 16. März 1939 Slg. Nr. 75 vom J. 1939. Möge auch dieses Statistische Jahrbuch an der Schwelle der kommenden Jahrhunderte auf seine Weise beitragen zur festen Einmauerung der Länder Böhmen und Mähren in das Grossdeutsche Reich. » Dr. Albin Oberschall, In: *Stat. Jahrbuch*, p. VII

elle ajoute aux données statistiques du *Protectorat* les dernières données disponibles, et restées non publiées, de la Tchécoslovaquie.

Stejskal V. Ing., *Nové pražské dopravní letiště u Ruzyně (Le nouvel aéroport de Prague près de Ruzyně)*, In: *Styl*, Prague, 1937/1938, pp. 126-132.

Stocký J., Dr., *Dopravní plán (Le plan des transports)*, Předneseno na debatním večeru Republikánského Autoklubu v Praze dne 20. 11. 1935, 20 p.

Stocký J., Dr., *Jižní Čechy, Kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav (La Bohême du Sud, le développement culturel, économique et social)*, Vydáno Národohospodářským sborem jihočeským u příležitosti návštěvy Jižních Čech panem prezidentem republiky Dr. E. Benešem v květnu 1937, Praha, 1937, 174 p.

Stocký J., Dr., *Jižní Čechy v krajské práci (La Bohême du Sud dans le travail régional)*, Národohospodářský sbor jihočeský, Praha, 1939, 172 p.

Šmilauer A., *Konstrukce nákladního tarifu československých státních drah (L'élaboration du tarif de marchandises auprès des chemins de fer d'État tchécoslovaque)*, (Zvláštní otisk z 5. dílu sborníku Podnikohospodářský archiv), Praha, 1936.

Švarc H. Dr. Ing., *I. Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajských (La première conférence nationale des associations économiques régionales)*, Supplément de SO 5/1935, 23 p.

Taschenjahrbuch für Kraftfahrer der Tschechoslowakei, 10. Jahrgang (1937), 173 p. et 11. Jahrgang (1938), 184 p., Herausgegeben für den *Hauptverband Dt. Kraftfahrvereine in der Tschechoslowakischen Republik* vom Verlag der Zeitschrift *Deutscher Motor der Tschechoslowakei*, Karlsbad.

Valina K., Ing. Dr. techn., *Výstavba našich dálkových silnic (La construction de nos routes à longues distances)*, Čsl. silniční společnost, Praha, 1937, 11 p.

Valina K., *Rozvoj silnic v Čechách (L'essor des routes en Bohême)*, Technický obzor, 28, 1920.

Vaněček J., Ing., *Vývoj labské plavby v posledních 20 letech (Le développement du transport sur l'Elbe au cours des 20 dernières années)*, Zvláštní otisk „Věstníku pro vodní hospodářství“ č. 1-2, ročník XV., J. Otta & Růžička, Pardubice, 1936, 40 p.

Výroční zpráva podniku Čsl. státní dráhy za rok 1928-1937 (Rapport annuel de l'entreprise des ČSD), Praha, 1929-1938.

Ziegler O., *Schiene oder Strasse? Das moderne Verkehrsproblem in Deutschland, den wichtigsten europäischen Staaten und den USA*, Prag, 1934.

Zpráva o činnosti, Komise pro sdělení všeobecného dopravního plánu RČS (Le rapport d'activité de la Commission pour l'élaboration du plan général des transports), Praha, 1938.

III. Bibliographie thématique (monographies et articles de revues)

La bibliographie réunit des publications qui ont influencé la rédaction de notre thèse. Elle n'est aucunement exhaustive. Bien que notre travail n'ait pas recherché une dimension comparative internationale, il s'adosse néanmoins avant tout aux acquis de l'historiographie française. L'un de ses objectifs a été naturellement la présentation au public francophone de l'état actuel des publications disponibles en langue tchèque, mais aussi en d'autres langues (surtout allemande) traitant de l'aire géographique tchécoslovaque.

Nous avons tenté une classification thématique forcément imparfaite à cause de recoupages partiels. Cette présentation possède néanmoins l'avantage de montrer immédiatement les écarts dans le degré d'attention consacré par les historiens aux différents modes de transport.

1. Atlas géographiques

Atlas ČSFR (atlas géographique de la République fédérale tchèque et slovaque), Praha, GKP, 1984, 48 p.

Atlas republiky československé (Atlas de la République tchécoslovaque), Orbis, Praha, 1935, édition bilingue franco-tchèque, 55 cartes, 37 pages de texte.

Autoatlas Česká republika (L'atlas routier de la République tchèque), édition 2005.

dtv-Atlas zur Weltgeschichte (tome II), München, dtv, 1989, 342 p.

Grosser Historischer Weltatlas (tome III, *Neuzeit*), München, Bayerischer Schulbuchverlag, 1981, 110 p.

Atlas českých dějin (Atlas de l'histoire tchèque), (tome II), Prague, Kartografie Praha, 2003, 84 p.

2. Histoire générale (politique et économique) de la Tchécoslovaquie

Baťa T. J., Sinclairová S., *Švec pro celý svět (Le cordonnier pour le monde entier)*, Melantrich, Praha, 1991, 247 p.

Tomáš Baťa, *Doba a společnost, Sborník příspěvků ze stejnojmenné zlínské konference, pořádané ve dnech 30. listopadu-1. prosince 2006 (Tomáš Baťa, Son temps et sa société, Un recueil d'actes du colloque organisé à Zlín du 30 novembre au 1^{er} décembre 2006)*, Viribus Unitis, 2008.

Bérenger J., *L'Autriche-Hongrie, 1815-1918*, Paris, Colin, 1998, 193 p.

Belina P. (dir.), *Histoire des pays tchèques*, Paris, Seuil, 1995, 513 p.

Beneš E., *Německo a Československo (L'Allemagne et la Tchécoslovaquie)*, Masarykův Ústav AVČR, Praha, 2005, 250 p.

Buchvaldek M., *Dějiny Československa v datech (L'Histoire de la Tchécoslovaquie en dates)*, Praha, Svoboda, 1968, 362 p.

Churaň M., *Kdo byl kdo v našich dějinách ve 20. století (Qui était qui dans notre histoire au 20^e siècle)*, Praha, Libri, 1998 (2^e édition en deux volumes), volume I 467 p., volume II 482 p.

Dvořák J., *Vývoj hospodářství jihočeského regionu v meziválečné době 1918-1939 (Z pohledu Národohospodářského sboru jihočeského) (Le développement économique de la région de la Bohême du sud durant l'entre-deux-guerres 1918-1939, du point de vue de l'Union économique de la Bohême du sud)*, Disertační práce, Universita Karlova v Praze, 2002, 672 p.

Fejtö F., *Requiem pour un empire défunt*, Mayenne, 1989, 437 p.

Harna J., Deyl Z., Lacina V., *Sborník k dějinám 19. a 20. století. (Recueil pour l'histoire du 19^e et du 20^e siècles) Tome 7 : Materiály k politickým, hospodářským a sociálním dějinám Československa v letech 1918-1928 (Matériaux pour l'histoire politique, économique et sociale de la Tchécoslovaquie dans les années 1918-1928) ; Tome 8 : Materiály k politickým, hospodářským a sociálním dějinám Československa v letech 1929-1939 (Matériaux pour l'histoire politique, économique et sociale de la Tchécoslovaquie dans les années 1929-1939)*, Praha, ČSAV, 1982, 354 p.

Haslinger P., *Nation und Territorium im tschechischen politischen Diskurs 1880-1938*, Collegium Carolinum Bd. 117, Munich, 2010, 531 p.

Henning F-W., *Die Regionen des ehemaligen Habsburgerreichs und ihre heutigen Wirtschaftsbeziehungen. 19. Wissenschaftliches Symposium der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e.V., Frankfurt a. M., 1998, 162 p.*

Horejsek J., *Spojení Československa s pobaltskými přístavy v letech 1919-1938 (La connexion de la Tchécoslovaquie aux ports de la Baltique)*, In : *Slezký sborník 1/1994*, pp. 40-47.

Janák J., Hledíková Z., Dobeš J., *Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost (L'histoire de l'administration des pays tchèques)*, Lidové Noviny, Praha, 2005 (2. vydání), 568 p.

Kárník Z., *České země v éře První republiky: 1918-1938 (Les pays tchèques pendant la Première république)*, 3 tomes, tome I: *Vznik, budování a zlatá léta republiky 1918-1929 (La naissance, la construction et les années d'or de la république 1918-1929)*, Praha, Libri, 2000, 571 p.; tome II: *Československo a české země v krizi a ohrožení 1930-1935 (La Tchécoslovaquie et les pays tchèques en crise et sous la menace 1930-1935)*, Praha, Libri,

- 2002, 577 p., tome III : *O přežití a o život 1936-1938 (Lutte pour la survie 1936-1938)*, Praha, Libri, 2003, 803 p.
- Kárník Z., *K novověkým sociálním dějinám českých zemí III.: Od války k válce 1914 – 1939 (Nouvelle histoire des pays tchèques III : D'une guerre à l'autre)*, Karolinum, Praha, 1998, 133 p.
- Klimek A., *Boj o hrad (La lutte pour le Château/Hrad)*, vol. 1 *Hrad a pětka (Premier volume: le Château et les Cinq)*, Panevropa, Praha, 1996, 432 p., vol. 2: *Kdo po Masarykovi? (Second volume: Qui après Masaryk?)*, Panevropa, Praha, 1998, 591 p.
- Kvaček Robert, Aleš Chalupa, Miloš Heyduk, *Československý rok 1938*, Panorama, Praha, 1938, 303 p.
- Kubů E., Barth B., Faltus J., Křen J., (éditeurs) *Konkurence i partnerství. Německé a československé hospodářství v letech 1918-1945 (Concurrence et partenariat. L'économie tchécoslovaque et allemande dans les années 1918-1945)*, Karolinum, Praha, 1999, 302 p.
- Kubů E., Pátek J., *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami (Le mythe et la réalité du développement économique de la Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres)*, Praha, 2000, 439 p.
- Lacina V., *Alois Rašín*, Mladá Fronta, Praha, 1992, 50 p.
- Lacina V., *Formování čsl. ekonomiky 1918-23 (La Formation de l'économie tchécoslovaque)*, Praha, Academia, 1990, 249 p.
- Lacina V., *Velká hospodářská krize v Československu 1929-1934 (La Grande crise économique en Tchécoslovaquie)*, Praha, 1984, 135 p.
- Lacina V., *Zlatá léta československého hospodářství 1918-1929 (Les années d'or de l'économie tchécoslovaque)*, Praha, Historický ústav AV, 2000, 254 p.

Lacina V., Hájek J., *Kdy nám bylo nejlépe? Od hospodářské dezintegrace k integraci střední Evropy (Quand a-t-on vécu le mieux? De la désintégration économique vers l'intégration de l'Europe centrale)*, Praha, Libri, 2002, 184 p.

Lacina V., Slezák L., *Hospodářská politika v ekonomickém vývoji první ČSR (La politique économique dans la première CSR)*, Praha, Historický ústav AV, 1994, 155 p.

Le Breton J.-M., *L'Europe centrale et orientale de 1912 à 1990*, Paris, Nathan, 1994, 304 p.

Lexique historique de l'Europe danubienne, Paris, Colin, 1976, 255 p.

Marès A., *Histoire des Tchèques et des Slovaques*, Perrin, 2005, 485 p.

Michel B., *La chute de l'empire Austro-Hongrois*, Paris, Laffont, 1991, 322 p.

Olivová V., *Dějiny první republiky (Histoire de la Première république)*, Karolinum, Praha, 2000, 355 p.

Olivová V., *Manipulace s dějinami První republiky (Manipulation avec l'histoire de la Première république)*, ESB, Praha, 3^e édition, 2001, 54 p.

Olšovský R., *Přehled hospodářského vývoje Československa 1918-1945 (Un aperçu du développement économique de la Tchécoslovaquie)*, 2. vydání, Praha, 1963.

Olšovský R., *Světový obchod a Československo 1918-1938 (Le commerce mondial et la Tchécoslovaquie)*, Praha, 1961.

Peroutka Ferdinand, *Budování státu (La construction de l'État)*, Lidové Noviny, Prague, 1991, 4 volumes, 1851 p.

Politický systém a státní politika v prvních letech existence Československé republiky (1918-1923) (Le système politique et la politique nationale dans les premières années de l'existence de la République tchécoslovaque), Praha, Historický ústav ČSAV, 1990, 345 p.

Průcha V., *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992 (Histoire économique et sociale de la Tchécoslovaquie 1918-1992)*, I. Díl: období 1918-1945, Brno, Doplněk, 2004, 578 p.

Provazník Vladimír, *Ústřední svaz československých průmyslníků, Vznik a činnost nejvýznamější podnikatelské organizace první republiky do konce roku 1929 (L'Union centrale des industriels tchécoslovaques, La naissance et les activités de l'association d'entrepreneurs la plus importante de la Première république, jusqu'en 1929)*, Diplomová práce, školitel Dr. E. Kubů CSc., Praha, 1996, 118 p.

Průcha V., *Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20. Století (L'histoire économique de la Tchécoslovaquie aux 19e et 20e siècles)*, Praha, 1974.

Půlpán K., *Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990 (Une esquisse de l'histoire économique tchécoslovaque jusqu'en 1990)*, 2 tomes, Praha, Karolinum, 1993, 578 p.

Roubík F., *Z českých hospodářských dějin. Přehled vývoje českého průmyslu, obchodu, měny a dopravy (De l'histoire économique tchèque. Un aperçu du développement de l'industrie, du commerce, de la monnaie et des transports)*, Praha, 1948, 146 p.

Říha O., *Hospodářský a sociálně politický vývoj Československa 1790-1945 (Le développement économique et social de la Tchécoslovaquie)*, 2. vydání, Praha, 1949, 139 p.

Sekanina M., *Kdy nám bylo nejhůře? Hospod. krize 30. let 20. století v ČSR a některá její východiska (Quand a-t-on vécu le pire? La crise économique des années 30 du 20e siècle en ČSR)*, Libri, Praha, 2004, 144 p.

Sládek Z., *Malá dohoda 1919-1938. Její hospodářské, politické a vojenské komponenty (La petite Entente, 1919-1938)*, Karolinum, Praha, 2000, 297 p.

Soubigou A., *Tomas Masaryk*, Fayard, 2002, 450 p.

Soubigou A., Marès A., M-E. Ducreux, *Tomas G. Masaryk - Un intellectuel européen en politique (1850-1937)*, Institut d'études slaves, Paris, 2007, 247 p.

Teichová A. (sous la dir.), *Der Markt in Mitteleuropa der Zwischenkriegszeit: Der Kapital-Waren- und Arbeitsmarkt*, Praha, 1997, 455 p.

Teichová A., *Kleinstaat im Spannungsfeld der Großmächte: Wirtschaft und Politik in Mittel- und Südosteuropa in der Zwischenkriegszeit*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien, 1988, 215 p.

Teichová A., *Mezinárodní kapitál a Československo v letech 1918-1938 (Le capital international et la Tchécoslovaquie)*, Praha, Karolinum, 1994, 279 p.

Teichová A., Matis H. (dir.), *Österreich und die Tchechoslowakei: 1918-1938, Die wirtschaftliche Neuordnung in Zentraleuropa in der Zwischenkriegszeit*, Böhlau, Wien, Köln, Weimar, 1996, 419 p.

Teichová A., *Wirtschaftsgeschichte der Tschechoslowakei 1918-1980*, Wien-Köln-Graz, Böhlau, 1988, 143 p.

Urban O., *Petite histoire des pays tchèques*, Institut d'études slaves, Paris, 1996, 143 p.

Valchářová V., Beran L. (dir.), *Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy (Les constructions techniques et l'architecture industrielle de Prague)*, VCPD, Prague, 2005, 280 p., publié également en anglais sous le titre *Industrial Prague, technical buildings and industrial architecture in Prague, A guide*, Czech Technical University in Prague, Prague, 2006, 287 p.

Zeman Z., *La fin des Habsbourg, l'effondrement de l'Empire austro-hongrois*, Editions Rencontre Lausanne, 1971, 127 p.

3. Histoire des transports

a) Les transports en général, approche tchèque

Československo ve střeoevropském dopravním vývoji (La Tchécoslovaquie dans le développement des transport en Europe centrale), Rozpravy NTM 41, Praha, 1970, 109 p.

Fojtík P., Prošek F., *Václavské náměstí: Historie dopravy (La place Venceslas : L'histoire des transports)*, Praha, Společnost městské dopravy, 1991, 64 p.

Hlavačka M., *Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce (Histoire des transports dans les pays tchèques pendant la révolution industrielle)*, Academia, Praha, 1990, 179 p.

Hons J., *Dějiny dopravy na území ČSSR (L'histoire des transports sur le territoire de la ČSSR)*, Bratislava, 1975, 310 p.

Hons J., *Doprava jako nedílný celek (Les transports, un tout inséparable)*, předneseno v Masarykově Akademii práce 09.04. 1946, zvláštní otisk z časopisu Veřejná doprava, roč. 2 č. 4.

Hons J., *Progresivní a retardační prvky v rozvoji dopravy na území ČSSR se zvláštním zřetelem na dopravu železniční (Les facteurs innovateurs et retardateurs dans le développement des transports sur le territoire de la ČSSR)*, In : *Z dějin československé dopravy (De l'histoire des transports tchécoslovaques)*, Rozpravy NTM 37, Praha, 1969, pp. 12-21.

Jakubec I., *Československé vztahy z hlediska dopravní infrastruktury 1948-1967 (les rapports tchéco-slovaques du point de vue des infrastructures)*, Česko-Slovenská historická ročenka, 1998, pp. 189-195.

Jakubec I., *Dopravní problematika v německo-československých vztazích ve dvacátých letech (La problématique des transports dans les relations germano-tchèques dans les années vingt)*, In : BARTH B., *Konkurence i partnerství. Německé a československé hospodářství v letech 1918-1945 (Concurrence et partenariat. Les économies allemande et tchécoslovaque dans les années 1918-1945)*, Praha, 1997, pp. 55-71.

Jakubec I., *Dopravní infrastruktura České republiky v souvislosti s připravovaným vstupem do EU – historické zamyšlení (L'infrastructure des transports de la République tchèque en rapport avec la préparation de son entrée en EU)*, Ekonomická revue, Ročník III, č. 1, 2000, pp. 69-78.

Jakubec I., *Problematika československo-rakouských dopravních vztahů po první světové válce (La problématique des relations austro-tchèques après la Première Guerre mondiale)*, In : *Československo a střední Evropa v meziválečném období (La Tchécoslovaquie et l'Europe centrale dans l'entre-deux-guerres)*, AUC, Praha, 1996, pp. 193-210.

Jakubec I., *Transformace dopravy jako součást transformace hospodářství ve střední Evropě po první světové válce na příkladu Československa, Rakouska a Německa (La transformation des transports comme une partie de la transformation de l'économie en Europe centrale après la Première Guerre mondiale à l'exemple de la Tchécoslovaquie, de l'Autriche et de l'Allemagne)*, Ekonomická revue, Ročník II, č. 2, 1999, pp. 34-47.

Jakubec I., *Úvahy o dopravně-politických otázkách česko-slovenských vztahů 1918-1938 (Réflexions sur la politique des transports tchéco-slovaques)*, In : *Sborník vojenské akademie v Brně věnovaný mezinárodní konferenci Češi a Slováci a východní Evropa ve 20. století, Mimořádné číslo, Brno, décembre 1994*, pp. 243-249.

Losos L., *Dějiny městské dopravy (L'histoire des transports urbains)*, Praha, Albatros, 1983, 296 p.

Petr S., *Vývoj mezinárodní a vnitrostátní dopravy na našem území po roce 1918 (Le développement des transports nationaux et internationaux sur notre territoire après 1918)*, In : *Československo ve středoevropském dopravním vývoji, Rozpravy NTM 41, Praha, 1970*, pp. 33-40.

Psota F., *Nepříznivé stránky technického vývoje dopravy v Československu a jejich dlouhodobé důsledky (Les aspects négatifs du développement technique des transports en Tchécoslovaquie et leurs conséquences à long terme)*, In : *Z dějin československé dopravy, Rozpravy NTM 37, Praha, 1969*, pp. 3-11.

Ringes V., *Stezkou dějin naší dopravy (Sur le sentier de l'histoire de nos transports)*, Praha, 1958.

Z dějin československé dopravy (De l'histoire des transports tchécoslovaques), Rozpravy NTM 37, Praha, 1969.

b) L'histoire des chemins de fer

Bek J. Ing., *Atlas lokomotiv, II. Elektrická a motorová trakce (Atlas des locomotives, t. 2, Traction électrique et à moteur)*, NADAS, Praha, 1971, 124 p.

Feierabend K., *Železnice ve XX. století (Les chemins de fer au XXe siècle)*, In : *Dvacáté století co dalo lidstvu. Výsledky práce lidstva XX. věku*, Praha, 1932, cinq volumes.

Heinersdorff R., *Die privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie (1828-1918)*, Wien, Molden, 1975, 219 p.

Hlavačka M. PhDr. a další (ouvrage collectif), *Železnice Čech, Moravy a Slezska (Chemins de fer de la Bohême, de la Moravie et de la Silésie)*, NN, Praha, 1995, 151 p.

Hons J., *Čtení o Severní dráze Ferdinandově (Des histoires sur le Chemin de fer du Nord de l'empereur Ferdinand)*, Praha, Nadas, 1990, 263 p.

Jakubec I., *ČSD za první republiky: třicátá léta (La compagnie ČSD pendant la Première république : les années 1930)*, Revue Železničář, Praha, 1991, (3 pages).

Jakubec I., *Vývoj československých a německých drah 1929-1937 (Le Développement des chemins de fer allemands et tchécoslovaques 1929-1937)*, Praha, Univ. Karlova, 1991, 158 p.

Jakubec I., *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918-1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období (Les chemins de fer et la navigation sur l'Elbe en Europe centrale 1918-1938)*, Praha, Karolinum, 1997, 184 p.

Jelen J., *Světové Železnice (Les chemins de fer du monde, Partie I Europe)*, Nadas, Praha, 1987, 360 p.

Kopecký D., J. Hrubý, J. Maureny, K. Sellner, P. Skála, S. Šlechta, *Železnice v Československé dopravní soustavě (Les chemins de fer dans le système des transports tchecoslovaque)*, Nadas, Praha, 1989, 141 p.

Krejčířík M., *Po stopách našich železnic (Sur les traces de nos chemins de fer)*, Nadas, Praha, 1990/91, 284 p.

Osudový vlak (Le train du destin) Sborník příspěvků stenojmenné vědecké konference k 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy (Recueil de textes à l'occasion du centenaire de l'arrivée d'un premier train à Prague), Praha: Václav Svoboda – NN, 1995, 143 p.

Pacovský J., *Lidé, vlaky, koleje (Des gens, des trains, des rails)*, Panorama, 1982, 215 p.

Pavlíček F., Soušek R., *Historie železničního vojska (L'histoire de l'armée ferroviaire)*, Pardubice, Institut Jana Pernera, 2002, 57 p.

Purgina J., *Vývoj železnic na Slovensku od roku 1837 so zretelom na Bratislavu (Le développement des chemins de fer en Slovaquie depuis 1837 par rapport à Bratislava)*, SAV, Bratislava, 1957.

Vysloužil J., *Železniční tratě (Des lignes de chemins de fer)*, Praha, Nadas, 1984, 178 p.

Z dějin železniční dopravy (De l'histoire du transport ferroviaire), Rozpravy Národního technického muzea v Praze (Recueil de conférences du Musée technique de Prague), Praha, Národní technické muzeum, 1991, 145 p.

c) L'histoire des transports sur route

Dvořák J., *Dálková síť Československé Republiky konkretizovaná čsl. Jižní automobilovou dráhou v návrhu píseckého regionalisty ing. Ivo Beneše (Le réseau à longue distance de la République tchécoslovaque à l'exemple de la proposition du régionaliste Ing. I. Beneš)*, Rozpravy NTM, sv. 175, Praha, 2002, pp. 23-30.

Krupský E., *Periody diskrepančního vývoje silnic a silniční dopravy a jeho vyrovnávání v období posledních 100 let (Les périodes de développement des routes et du transport routier au cours de 100 dernières années)*, In : *Z dějin československé dopravy*, Rozpravy NTM 37, Praha, 1969, pp. 42-51.

Krupský E., *Československo ve střeoevropské silniční síti (La Tchécoslovaquie dans le réseau routier centre-européen)*, Rozpravy NTM č. 41, Praha, 1970.

Lídl V., Janda T., *Stavby, kterým doba nepřála, Výstavba dálnic 1938-1950 na území Čech a Moravy (La construction autoroutière 1938-1950)*, II. vydání, Ředitelství silnic a dálnic, Praha, 2006, 122 p. (téléchargeable sur : www.rsd.cz).

Leiner J., *Směr rozvoje motorových vozidel (Les directions du développement des véhicules à moteur)*, In : *Železniční konference v Liblicích 2. Dopravní věda a technika. Sborník pro vědecké řešení dopravních otázek*, Praha, 1956.

Štemberk J., *Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu, a. s., Vývoj regionálního autodopravního podniku (JAS – une entreprise régionale de transport routier en Bohême du sud)*, Jihočeský Sborník Historický (JHS), n° 74, 2005, pp. 235-245.

Štemberk J., *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století, (Entreprendre dans le domaine des transports automobiles dans les pays tchèques de la première moitié du 20^e siècle)*, Diss., Prague, 2004.

Štemberk J., *Tourism in Economy of the interwar Czechoslovakia*, Prague Economic and Social History Papers, Volume 11, 2010, pp. 96-108.

Štěpán M., *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948 (Un aperçu sur l'histoire des chemins de fer tchécoslovaques 1824-1948)*, Dopravní nakladatelství, Praha, 1958, 269 p.

d) L'histoire du transport sur l'eau

Albrecht S., *Böhmen liegt am Meer. Bemühungen um den Aufbau einer eigenen tschechoslowakischen Hochseeschifffahrt in der Zwischenkriegszeit*, In : *Österreichische Osthefte*, Wien, 2004, Jahrgang 46, n°4, pp. 515-534.

Efmertová M., *Elektrifikace Československa 1918-1938 a vodní díla na Labi (L'électrification de la Tchécoslovaquie 1918-1938 et les ouvrages d'art sur l'Elbe)*, In :

- Lukáš Beran – Vladislava Valchářová (eds.), *Vodní dílo v krajině. Konference na lodi. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, Praha, 2006, pp. 84-97.*
- Horejsek J., *Oderská plavební společnost v meziválečném období (La Compagnie de navigation sur l'Odra dans l'entre-deux-guerres)*, In : Slezský sborník, 1971, N°3, pp. 253-260.
- Horejsek J., *Spojení Československa s pobaltskými přístavy v letech 1919-1938 (La liaison de la Tchécoslovaquie avec les ports de la Baltique dans les années 1919-1938)*, In : Slezský sborník, 1994, N° 1, pp. 40-47.
- Hubert M., *Paroplavba v Čechách (La navigation à vapeur en Bohême)*, Praha, Svoboda-Libertas, 1993, 118 p.
- Hubert M., *Z historie plavby na středním labi (De l'histoire de la navigation sur l'Elbe centrale)*, In : *Labsko-Vltavská plavba, Sborník k historii lodní dopravy (La navigation sur l'Elbe et la Vltava, Revue de l'histoire du transport sur l'eau)*, Spolek přátel plavby, Děčín-Praha, 2003; 19 p.
- Jakubec I., *Die Bedeutung des Elbeweges und des Hamburger Hafens für die Tschechoslowakei in den Jahren 1918-1938*, In : *Beiträge zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Luft- und Kraftfahrzeugverkehrs. Zweites Werkstattgespräch der DVWG in Köln 17.-19. Februar 1994*, Bergisch Gladbach, 1994, pp. 15-42.
- Jakubec I., *Die Oder als « tschechoslowakischer » Strom*, Prager WISOHIM, Prag, 1999, pp. 97-126.
- Jakubec I., *Odra jako « československá » řeka*, Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica, Praha, 2003, pp. 179-190.
- Jakubec I., *Via Danubiana, Význam Dunaje pro Československo v letech 1918-1938 (Via Danubiana, La signification du Danube pour la Tchécoslovaquie des années 1918-1938)*, In : Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica, Praha, 1997, pp. 219-246.

Jakubec I., *Vodocestný zákon a jeho realizace (La loi sur les voies d'eau et sa réalisation)*, in : Lukáš Beran – Vladislava Valchářová (eds.), *Vodní dílo v krajině. Konference na lodi. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, Praha, 2006, pp. 54-65.*

Jakubec I., Kubů E., *Námořní přístavy a československá ekonomika meziválečného období (Les ports maritimes et l'économie tchécoslovaque dans l'entre-deux-guerres)*, In : Slezský sborník 3 (1995), pp. 244-248.

Jakubec I., Kubů E., *Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období (Přístavní pásma, doprava po Labi a hamburský reexport) (Hambourg et son rôle dans le commerce extérieur tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres (zone portuaire, transport sur l'Elbe et reexport hambourgeois)*, in: *Hospodářské dějiny/Economic History* 20 (Praha 1992), pp. 127-166.

Košťál M., *Z dějin vltavsko-labské plavby (De l'histoire de la navigation sur l'Elbe et la Vltava)*, Děčín, 1969.

Labsko-Vltavská plavba, Sborník k historii lodní dopravy (La navigation sur l'Elbe et la Vltava, Revue de l'histoire du transport sur l'eau), Spolek přátel plavby, Děčín-Praha, 1993-2010.

Machota J., *Československo na mořích a oceánech (La Tchécoslovaquie sur les mers et les océans)*, Praha, Orbis, 1989.

Schwarzenberský plavební kanál: 200 let od založení (Le canal de flotaison des Schwarzenberk), Horní Planá, ČSVTS, 1989, 61 p.

Švarc B., *Sedmdesát pět let Československé plavby labské (Soixante-quinze ans de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe)*, Děčín, Čs. plavba labská 1997, 159 p.

e) **L'histoire du transport aérien**

Albrecht S., *Internationale Luftverkehrspolitik in der Zeit des Kalten Krieges von 1944-1965: Das Beispiel der Tschechoslowakei*, 16 p.

Dudáček L., *Dopravní letiště Prahy 1918-1946 (L'aéroport de Prague)*, Praha, MBI – M. Bílý, 2000.

Dudáček L., *55 let letiště Praha Ruzyně (55 ans de l'aéroport Prague Ruzyně)*, Praha, Česká správa letiště, 1992, 31 p.

John M., *Vznik Čs. letectva v r. 1918-1920 (Naissance de l'aviation tchécoslovaque)*, Cheb, Svět křídel, 1992, 31 p.

Rajlich J., Sehnal J., *Vzduch je naše moře : Československé letectví 1918 – 1939 (L'air, c'est notre mer : L'aviation tchécoslovaque 1918-1939)*, Naše vojsko, Praha, 1993, 188 p.

Sviták P., *Seriál pohledů do historie řízení leteckého provozu, díl 1.-25. (Regards sur l'histoire de la gestion du trafic aérien)*, une série d'articles publiée on-line : <http://www.rlp.cz>

f) Histoire des réseaux, des transports et de la mobilité, approche française

Auphan E., *Obsolescence ou renaissance des réseaux ferrés pour le transport de voyageurs en Europe occidentale? France, Grande-Bretagne, Allemagne de l'Ouest*, thèse d'État, Univ. Aix-Marseille, 1989, 1492 p.

Auphan E., *Quel avenir pour les réseaux ferrés d'Europe occidentale?*, Paris, Presses du C.N.R.S., 1991, 206 p.

Auphan E., *Réflexions sur la pertinence du concept d'intermodalité dans le transport de personnes*, Colloque COST 340, Lisbonne 24-25 mai 2002, 15 p.

Bardou JP., Fridenson P., Chanaron JJ., Laux JM., *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, 385 p.

Barjot D. (dir.), *International Cartels Revisited-Vues nouvelles sur les cartels internationaux 1880-1980*, Caen, Éditions du Lys, 1994, 384 p.

- Belot R. et Heyberger L. (dir.), *Prométhée et son double, Craintes, peurs et réserves face à la technologie*, Neuchâtel, 2010, 302 p.
- Blanchard, M., *Géographie des chemins de fer*, Chap. III pp. 63-74, Paris, Gallimard, 1942, 231 p.
- Bouneau C. et Lung Y. (dir.), *Les territoires de l'innovation, espaces de conflits*, Pessac, MSHA, 2006, 298 p.
- Bouneau C., *Entre David et Goliath, La dynamique des réseaux régionaux, Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle*, Pessac, MSHA, 2008, 557 p.
- Bouneau C., Lung Y., (dir.), *Les dynamiques des systèmes d'innovation : logiques sectorielles et espaces de l'innovation*, Pessac, MSHA, 2009, 221 p.
- Caron F., *Le résistant déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, 1985, 330 p.
- Caron F., *Les deux révolutions industrielles du 20^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 525 p.
- Caron F., *Histoire des chemins de fer en France*, t. I, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 700 p.; t. II, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005, 1029 p.
- Chadeau E., *De Blériot à Dassault : histoire de l'industrie aéronautique en France : 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, 552 p.
- Chadeau E., *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, 440 p.
- Damien MM., *Les transports fluviaux*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1997, 130 p.
- Flonneau M., Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2009, 331 p.

- Flonneau M., *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Autrement, Paris, 2008, 219 p.
- Flonneau M., *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette Littératures, Paris, 2005, 348 p.
- Garçon A.-F. (dir.), *L'Automobile. Son monde et ses réseaux*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 1998, 162 p.
- Kuisel R., *Le capitalisme et l'État en France*, Paris, Gallimard, 1984, 477 p.
- Laederich P. (dir.), *Histoire du réseau ferroviaire français*, Valignat, Editions de l'Ormet, 1996, 192 p.
- Le concept de réseau dans l'univers ferroviaire*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 2, printemps 1990, revue de l'AHICF, Paris, 1990, 282 p.
- L'électricité en réseau, Networks of Power*, n° spécial des *Annales historiques de l'électricité*, juin 2004, Victoire Editions, 188 p.
- Les chemins de fer en temps de concurrence: choix du 19^e siècle et débats actuels*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 16/17, printemps-automne 1997, revue de l'AHICF, Paris, 1997, 438 p.
- Marnot B., *La genèse du concept d'intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du 19^e siècle à 1934*, Lisbonne, Colloque COST 340, 24-25 mai 2002, 17 p.
- Merger M., Barjot D. (eds.), *Les Entreprises et Leurs Réseaux: Hommes, Capitaux, Techniques et Pouvoirs XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron.*, Paris, 1998.
- Merger M., *Les réseaux de transport terrestres en France. Bilan historiographique*, Etude présenté dans le contexte du programme de recherche européen COST 340, 2001, 14 p.

Merger M. (dir.), *Les transports terrestres en Europe continentale: (19^e – 20^e siècles)*, n°spécial d'Histoire, Economie et Société, 1992, n°1, 184 p.

Merger M., Carreras A., Guintini A. (dir.), *Les réseaux européens transnationaux, 19^e – 20^e siècles: quels enjeux?*, Nantes, Ouest Editions, 1995, 431 p.

Neiertz N., *La Coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, thèse d'histoire (nouveau régime) sous la direction de F. Caron, Université de Paris Sorbonne (Paris IV), 1995, 748 p., publiée en 1999 à Paris aux Editions de l'Imprimerie Nationale, 798 p.

Neiertz N., *Argent, politique et aviation, L'affaire de l'Aéropostale (1931-1932)*, Paris, Vingtième siècle, Revue d'histoire, n° 24, octobre-décembre 1989, pp. 29-40.

Offner J-M., Pumain D. (dir.), *Réseaux et territoires – significations croisées*, Éditions de l'Aube, 1996, 286 p.

Offner J-M., *Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique*, 14 p., publication électronique consultable sur : http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/Les_effets_structurants_du_transport.pdf

Passalacqua A., *L'Autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011, 268 p.

Passalacqua A., *La Bataille de la route*, Paris, Descartes & C^{ie}, 2010, 118 p.

Petit E., *La vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XXe siècle, 1900-1935*, Paris, Hachette, 1977, 285 p.

Renouard D., *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, Colin, 1960, 130 p.

Ribeill G., *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, 479 p.

Studený C., *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p.

Wolkowitch M., *Géographie des transports*, Paris, Colin U, 1992, 190 p.

g) Ouvrages divers, approches historiques et méthodologiques internationales

Badenoch A., *Touring between War and Peace : Symbolizing the Transcontinental Motorway 1930-1950*, 24 p., Working document n° 15, November 2005, faisant partie du TIE-project, cf. <http://www.tie-project.nl>.

Badenoch A., Fickers A. ed., *Materializing Europe, Transnational infrastructures and the Project of Europe*, Palgrave Macmillan, UK, 2010, 333 p.

Chandler Alfred D., Jr., *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Harvard University Press, Cambridge (MA.), 2002 (1977), 609 p.

Coutard O. (dir.), *The Governance of Large Technical Systems*, London/New York, Routledge, 1999.

Dienel H.-L. (ed.), *Unconnected transport networks, European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*, Campus Verlag, Frankfurt/New York, 2004, 213 p.

Dienel H.-L., Schiedt H.-U. (ed.), *Die moderne Strasse, Planung, Bau und Verkehr vom 18. zum 20. Jahrhundert*, Campus Verlag, Frankfurt/New York, 2010, 388 p.

Filarski R., *The rise and decline of transport systems, Changes in a historical context*, Rijkswaterstaat, Rotterdam, 2004, 100 p.

Fritzsche P., *A Nation of Fliers : German Aviation and the Popular Imagination*, Harvard University Press, Cambridge, 1992, 282 p.

Jackle J. A., Sculle K. A., *Motoring : The Highway Experience*, University of Georgia Press, 2008, 274 p.

Heckmann-Strohark I., *Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft*, In : Die Schweitzerische Autobahn, Buch zur Ausstellung, Hrsg. M. Heller und A. Volk, Museum für Gestaltung, Zurich, 1999, pp. 32-43.

Heckmann-Strohark I., *Die Wahrnehmung von « Landschaft » und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*, Dissertation, Fakultät Gestaltung - Studiengang Architektur - der Hochschule der Künste Berlin, November 2001, 307 p.

Hughes T., *Networks of power, Electrification in Western Society 1880-1930*, Softshell books edition 1993, The John Hopkins University Press, Baltimore, London, 1983, 474 p.

Kreuzer B., *Tempo 130, Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*, Trauner Verlag, Linz, 2005, 320 p.

Kunz A., Armstrong J. (eds.), *Inland navigation and economic development in nineteenth-century Europe*, Philipp von Zabern, Mainz, 1995, 330 p.

Launius R. D., Bednarek J. R. D. (eds.), *Reconsidering a Century of Flight*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, Paperback, 2002, 328 p.

Mauch C., Zeller T. (eds.), *The World Beyond the Windschild, Roads and Landscapes in the United States and Europe*, avec la preface de David E Nye, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2008, 283 p.

Merger M., Polino M-N. (eds.), *COST 340, Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History, A Critical Bibliography*, AHICF, Paris, 2004, 220 p.

Merki, Ch. M., *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Wien, 2002, 470 p.

Misa T. J., Schot J., *Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe*, in : *History and Technology*, volume 21, number 1, 2005, pp. 1-21.

Mom G., *Compétition and coexistence; La motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine*, in : *Le Mouvement Social* 229, n° 4, octobre 2009, pp. 13-39.

Mom G., *Roads without Rails; European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility*, in : *Technology and Culture* 46, no. 4, octobre 2005, pp. 745-772.

Mom G., *The Electric Vehicle; Technology and Expectations in the Automobile Age*. Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2004, 423 p.

Schipper F., *The Drive for Peace ? Roadplanning and the European Project during the Interbellum*, TIE working document n° 12, 2005, 16 p.

Schipper F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Dissertation, Aksant, Amsterdam, 2008, 319 p.

Schivelbusch W., *Geschichte der Eisenbahnreise : zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Munich/Vienne, Hanser, 1977; trad. fr. : *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 252 p.

Schot J., Lintsen H. et Rip A. (eds.), *Technology and the Making of The Netherlands : The Age of Contested Modernization*, Cambridge Mass, MIT Press, 2010, p.

Schot J., Lagendijk V., *Technocratic Internationalism in the Interwar Years : Building Europe on motorways and electricity networks*, in : *Journal of Modern European History* 6:2, 2008, pp. 196-217.

Schot J., *Introduction: Building Europe on transnational infrastructures*, in : *The Journal of Transport History*, 28, 2, 2007, pp. 1-5.

Urry J., *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, Londres, Routledge, 2000, 272 p. (trad. fr. *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris, Armand Colin, 2005, 252 p.

Vleuten, E. v. d., *In Search of the Networked Nation: Transforming Technology, Society and Nature in the Netherlands during the Twentieth Century*, European Review of History – Revue européenne d'Histoire, Vol. 10, N° 1, 2003 pp. 59-78.

Vleuten, E. v. d., Kaijser A. ed., *Networking Europe, Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*, 2006, 335 p.

Wohl R., *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven, Paperback, 1996, 328 p.

Wohl R., *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, Paperback, 2005, 376 p.

Zeller T., *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Francfort, New York, Deutsches Museum-Campus, 2002, 451 p.

Ce bloc, en provenance de: Research project TIE (J. Shot), Transnational Transportation and National Identification in Western Europe, 1840-1914, donne des pistes de compréhension dans le domaine des relations conception des réseaux de transport-identité nationale (pour plus de détails voir TIE Projects : <http://www.tie-project.nl/publications>, accédé le 10 juillet 2012) :

Karl W. Deutsch, *Nationalism and Social Communication: An Inquiry into the Foundations of Nationality*, John Wiley, New York, 1953; Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, London, 1991 (1983); Eric Hobsbawm, *Nations and Nationalism since 1780: Programme, Myth, Reality*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992 (1990); Ernest Gellner, *Nations and Nationalism*, Blackwell, Oxford, 2002 (1983); Ernest Gellner, *Nationalism*, Phoenix, London, 1998 (1997); Geoff Eley and Ronald Grigor Suny (eds.), *Becoming National: A Reader*, Oxford University Press, Oxford, 1996 (Introduction); David Harvey, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Basil Blackwell, Oxford, 1989; Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berg, Leamington Spa, 1986 (1977).

Annexes

Contenu :

- Annexe 1 : Liste des abréviations
- Annexe 2 : Liste des principaux partis politiques tchécoslovaques et leurs sigles
- Annexe 3 : Liste résumant les principales lois liées aux transports
- Annexe 4 : Liste des villages sans raccordement routier en Bohême en 1937
- Annexe 5 : Liste des ministres liés aux transports (MPTT, Mcdf., MTP, MICE)
- Annexe 6 : Répartition de l'agenda du Ministère des Travaux publics (1919)
- Annexe 7 : Liste des aéroports
- Annexe 8 : Liste de compagnies de chemins de fer non nationalisées (*Seznam nestátních místních drah*) en 1948 avant la loi sur la nationalisation de toutes les entreprises de transport

Annexe 1 : Liste des abréviations

AIACR :	Association Internationale d'Automobiles Clubs Reconnus
AKRČs :	Automobile Club de la République tchécoslovaque (<i>Automobil Klub Republiky Československé</i>)
CHK NSK :	Conférence économique nationale des corporations économiques régionales (<i>Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajových</i>)
CT :	Collectivités territoriales (Le terme précis serait « Collectivités autonomes ») : ce terme générique couvre les communes (urbaines et rurales), les « cercles » et les « pays ».
ČLS :	Compagnie tchécoslovaque d'aviation (<i>Československá letecká společnost</i>)
ČNS :	Parti tchécoslovaque national-socialiste (<i>Čs. strana národně socialistická</i>)
ČPSD :	Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube (<i>Československá plavební společnost dunajská</i>)
ČPSL :	Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Elbe (<i>Československá plavební společnost labská</i>)
ČPSO :	Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Odra (<i>Československá plavební společnost oderská</i>)
ČSA :	Compagnie de navigation aérienne tchécoslovaque d'État (<i>Československé státní aerolinie</i>)
ČSD :	Compagnie tchécoslovaque des chemins de fer d'État (<i>Československé státní dráhy</i>)
ČSR :	Tchécoslovaquie, République tchécoslovaque (<i>Československá republika</i>)
ČSSD :	Parti tchécoslovaque social-démocrate des travailleurs (<i>Čs. sociálně demokratická strana dělnická</i>)
Kč :	Couronne tchécoslovaque (<i>Koruna československá</i>)
KLM :	<i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</i> (La compagnie d'aviation nationale néerlandaise)
L :	Parti tchécoslovaque populaire (<i>Čs. strana lidová</i>)
LN :	<i>Lidové noviny</i> (un journal quotidien tchécoslovaque)
LOT :	<i>Polskie Linje Lotnicze</i> (La compagnie d'aviation nationale polonaise)
Mcdf. :	Ministère des Chemins de fer (<i>Ministerstvo železnic</i>)
MICE :	Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Entrepreneuriat (<i>Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností</i>)

- MPTT : Ministère des Postes et des télécommunications (*Ministerstvo pošt a telekomunikací*)
- MTP : Ministère des Travaux publics (*Ministerstvo veřejných prací*)
- ND : Parti tchécoslovaque national-démocrate (*Čs. strana národní demokracie*)
- NSJ : Groupement national-économique de la Bohême du sud (*Národohospodářský Sbor Jihočeský*)
- REP : Parti républicain du peuple agricole, dit « Parti agraire » (*Republikánská strana zemědělského a maloroľnického lidu*)
- SABENA : S. A. Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne
- Sb. z. a n. : Le Recueil des lois et des règlements de la Tchécoslovaquie (*Sbírka zákonů a nařizení RČS*)
- VŽP : Le bulletin d'information des chemins de fer et de la navigation (*Věstník pro železnice a plavbu*)
- Zpr. VST : Les Nouvelles des services techniques publics (*Zprávy veřejné služby technické*), bulletin d'information du Ministère des Travaux publics
- Ž : Parti tchécoslovaque des entrepreneurs et des commerçants, dit « Parti des commerçants » (*Čs. živnostensko-obchodnická strana středostavovská*)
- ŽR : La Revue des chemins de fer (*Železniční revue*)

Annexe 2 : Liste des principaux partis politiques tchécoslovaques

Nom tchèque	Traduction en français	Sigle utilisé
<i>Čs. sociálně demokratická strana dělnická</i>	Parti social-démocrate des travailleurs tchécoslovaques	ČSSD
<i>Čs. strana lidová</i>	P. tchécoslovaque populaire	L
<i>Čs. strana národně socialistická</i>	P. tchécoslovaque national-socialiste	ČNS
<i>Čs. strana národní demokracie</i>	P. tchécoslovaque national-démocrate	ND
<i>Republikánská strana zemědělského a malorolnického lidu</i>	P. républicain du peuple agricole (Parti agraire)	REP
<i>Čs. živnostensko-obchodnická strana středostavovská</i>	P. tchécoslovaque des entrepreneurs et des commerçants (Parti des commerçants)	Ž

Source : Olivová V., *Dějiny první republiky (Histoire de la Première république)*, Karolinum, Praha, 2000, 355 p., pp. 325-335.

Annexe 3 : Liste résumant les principales lois liées aux transports

1. Transport ferroviaire			
N° de la loi	Date	Titre	Amendements
373/1919	11 juillet 1919	Loi sur la construction des lignes locales (<i>Zákon o doplnění sítě železniční stavbou drah místních</i>)	
417/1919	15 juillet 1919	Loi sur la garantie publique auprès des compagnies de cdf. locales (<i>O vstupu čsl. státu v záruční (garanční) poměr u místních drah garantovaných státem</i>)	
78/1920	13 février 1920	Loi pour compléter le réseau des chemins de fer publics en Slovaquie (<i>Zákon o doplnění sítě státních drah na Slovensku</i>).	
235/1920	17 avril 1920	Loi sur la construction de nouvelles lignes ferroviaires aux frais de l'État et la définition du programme de construction et d'investissement pour les années 1921-1925 (<i>Zákon o stavbě nových žel. drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925</i>).	
690/1920	31 décembre 1920	Loi sur l'intégration en gestion publique d'une compagnie privée (<i>Zákon o převzetí soukromých žel. do správy státní</i>)	
54/1921	16 février 1921	Sur l'établissement du Conseil ferroviaire tchécoslovaque central et des Conseils ferroviaires des directions (<i>O zřízení Československé ústřední rady železniční a Ředitelských rad železničních</i>)	
203/1921	4 juin 1921	Sur le règlement de la circulation des chemins de fer en ČSR (<i>O dopravním řádě pro železnice v ČSR</i>)	
13/1922	12 janvier 1922	Sur le rachat de la Compagnie Rakovník-Louny (<i>O výkupu dráhy Rakovník-Louny</i>)	
234/1922	30 juin 1922	Sur le rachat de la Compagnie Ústecko-Teplické (<i>O výkupu Ústecko-Teplické dráhy státem</i>)	
124/1923	8 mars 1923	Sur le rachat de la Compagnie de Buštěhrad (<i>O nabytí Buštěhradské železnice státem</i>)	
71/1924	10 avril 1924	Sur le rachat de la Compagnie de la Vallée de Borže (<i>O výkupu místní dráhy v údolí Borže</i>)	
168/1924	26 juillet 1924	Sur le rachat de la ligne locale Holič-Hodonín	
287/1924	22 décembre 1924	Taxation des billets de trains	
13/1925	13 janvier 1925	Sur l'attribution de la concession pour exploiter une ligne locale de Polná Štoky à Polná město (<i>O udělení koncese ku provozu místní dráhy Polná Štoky-Polná město</i>)	

156/1925	15 juillet 1925	Sur la nationalisation de 48 compagnies	
158/1925	15 juillet 1925	Sur l'achat d'actions de la compagnie KBD	
45/1926	7 avril 1926	Convention conclue entre la ČSR et la Hongrie concernant le règlement du passage de trains tchécoslovaques par la partie hongroise de la voie ferré Čata-Lučenec	
201/1926	2 novembre 1926	Convention conclue entre la ČSR et le la Hongrie concernant les gares-frontières communes.	
110/1927	28 juillet 1927	Convention internationale sur le transport ferroviaire (Convention de Berne du 23 octobre 1924)	
67/1928	5 mai 1928	<i>Vertrag zwischen der Tschechosl. Republik und dem Deutschen Reiche über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch das Schweinitztal (svídnické údolí).</i>	
129/1928	4 août 1928	Sur le rachat de la Compagnie locale Votice-Sedlčany (<i>O nabytí místní dr. Votice-Sedlčany státem</i>)	
140/1928	4 septembre 1928	Convention internationale concernant le tsp. des marchandises par Chemins de fer (CIM)	
144/1929	19 octobre 1929	Traité ferroviaire entre la ČSR et l'Italie	
193/1929	31 décembre 1929	Traité ferroviaire entre la ČSR et la Pologne	
78/1930	28 mai 1930	Sur le rachat des Compagnies Zaječí-Čejč-Hodonín et Mutěnice-Kyjov	
36/1931	20 février 1931	Sur le rachat d'un tronçon de la Compagnie Zadunajská et la location d'un tronçon de la Compagnie Novohradská (<i>O nabytí úseku Zadunajské místní dráhy od stanice Bratislava-Nové Město ke st. hranici státem a o pachtu úseku Novohradské župní místní dráhy od stanice Lučenec ke st. hranici státem</i>)	
56/1931		Sur l'aménagement des rapports financiers et réglementaires entre l'État et les compagnies exploitées par les ČSD (<i>O úpravě některých právních a finančních poměrů soukromých místních drah ve státním provozu</i>)	
96/1931	11 juin 1931	Sur le rachat de la Compagnie locale Litovel-Senice (<i>O nabytí mí. dráhy Litovel-Senice státem</i>)	
97/1931	11 juin 1931	Sur le rachat de la Compagnie locale de la vallée de Gelnice (<i>O nabytí mí. dráhy v údolí Gelnice státem</i>)	
98/1931	11 juin 1931	Sur le rachat de la Compagnie locale Liberec-Jablonec-Tanvald (<i>O nabytí mí. dráhy Liberec-Jablonec-Tanvald státem</i>)	
	1er octobre 1931	La petite réforme tarifaire des cdf. (pas une loi)	

	1er novembre 1932	Unification du calcul tarifaire entre les ČSD et les lignes privées exploitées par les ČSD (pas une loi); (<i>přímé propočítávání dovozného v přepravě mezi státními a soukromými drahami ve státním provozu</i>)	
95/1935	29 avril 1935	Sur l'annulation de la Concession de la Compagnie locale Slaný-Kačice (<i>O zrušení koncese udělené pro místní dráhu ze Slaného do Kačic</i>)	
14/1936	14 janvier 1936	Sur l'annulation de la Concession de la Compagnie locale Kounice-Ivančice-Oslavany (<i>O zrušení koncese, udělené pro místní dráhu Kounice-Ivančice-Oslavany</i>)	
56/1936	14 mars 1936	Sur l'annulation de la Concession de la Compagnie locale Vojkovice-Kysibl-Kyselka (<i>O zrušení koncese, udělené pro místní dráhu Vojkovice-Kysibl-Kyselka</i>)	
73/1936	27 mars 1936	Loi sur l'achat de la Compagnie Ostravsko-Frydlantská (<i>Zákon o nabytí Ostravsko-Frydlantské dráhy státem</i>)	
80/1937	21 mai 1937	Sur l'accord de la Concession pour une Compagnie de Otrokovice/Bařova přes Vizovice do Horní Lidče avec embranchements (<i>O udělení koncese pro dráhu z Otrokovic/Bařova přes Vizovice do Horní Lidče s odbočkami</i>)	
86/1937	20 mai 1937	Sur les chemins de fer (loi ferroviaire) (<i>O drahách (železniční zákon)</i>)	167/1937, 168/1937

Autres lois importantes relevant du transport ferroviaire

64/1918	10 décembre 1918	Sur les mesures exceptionnelles et transitoires en Slovaquie (<i>O mimořádných přechodných ustanoveních na Slovensku</i>)	
12/1920	10 janvier 1920	Loi dite de "nostrification" (<i>Zákon o podnikách, které mají sídlo mimo území čsl. státu</i>)	
126/1921	18 mars 1921	Sur l'emprunt d'État pour l'investissement dans les transports (<i>O státní investiční půjčce dopravní</i>)	
404/1922		Sur la gestion d'entreprises et d'établissements qui n'ont pas majoritairement une fonction administrative (<i>O úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní</i>)	
35/1931		Sur un emprunt d'investissement d'État (<i>O státní investiční půjčce</i>):	
198/1932	23 décembre 1932	Sur le transport par véhicules à moteur (<i>O dopravě motorovými vozidly</i>)	77/1935

2. Transport fluvial et maritime

N° de la loi	Date	Titre	Amendements
66/1901		Sur la construction des voies fluviales (en Autriche et Hongrie) (<i>rakouský vodocestný zákon</i>)	
315/1920	15 avril 1920	Sur la création de l'Administration tchécoslovaque de la navigation (<i>O zřízení československého úřadu plavebního</i>)	
316/1920	15 avril 1920	Sur le drapeau et le registre des navires maritimes (<i>O vlajce a rejstříku lodí námořních</i>)	137/1922
377/1921		Sur l'organisation de l'Administration fluviale pour les régions de l'Elbe et du Danube (<i>O organisaci pořičních úřadů plavebních pro oblast Labe a Dunaje</i>)	
493/1921	21 décembre 1921	Sur la création de la Direction de la navigation tchécoslovaque publique à Bratislava (<i>O zřízení ředitelství Čsl. státní dunajské plavby v Bratislavě</i>)	94/1924
4/1922	9 janvier 1922	Ordonnance gouvernementale mettant en vigueur le Traité de commerce et de navigation entre la ČSR et l'Italie (port de Trieste) (<i>Nariadení vlády ze dne 9. ledna 1922, jímž se uvádí v prozatímní platnost obchodní a plavební smlouva se závěrečným protokolem a úmluva o výsadách a ulehčení ve prospěch československého provozu v terstském přístavu mezi republikou Československou a královstvím Italským</i>)	
188/1922	13 juin 1922	Sur la création de la ČPSD et de la ČPSL (<i>Zákon jímž se upravuje poměr čsl. státní správy ku čsl. plavebním spol. Labské a Dunajské</i>)	53/1929; 91/1938
356/1922	20 juin 1922	Convention établissant le statut définitif du Danube (<i>Úmluva stanovující definitivní Dunajský Statut</i>)	
222/1923	27 novembre 1923	Entrée en vigueur de l'Acte de navigation sur l'Elbe (après la signature de l'Acte à Dresde le 22 février 1922) (<i>Labská plavební akta</i>)	37/1924
37/1924		Convention additionnelle à l'acte de navigation de l'Elbe (Dodatečná úmluva k Labské plavební aktě)	
64/1924	7 mars 1924	Sur la création de la ČPSO	136/1928; 34/1933
94/1924	17 avril 1924	Dissolution de la Direction de la navigation tchécoslovaque publique à Bratislava (<i>Vládní nařízení ze dne 17. dubna 1924 jímž se zrušuje Ředitelství československé státní dunajské plavby v Bratislavě</i>)	
232/1924	8 octobre 1924	Autorisant le gouvernement à se porter garant de prêts accordés à la ČPSL (<i>Zmocňující vládu převzítí státní záruku za úvěr poskytnutý čsl. plavební akc. společnosti Labské</i>)	
183/1925	29 août 1925	Instauration officielle de l'Administration pour la région fluviale de l'Elbe (<i>Zahájení působnosti Pořičního plavebního úřadu pro oblast Labe se</i>	63/1930

		<i>sídlem v Praze)</i>	
136/1928	13 juillet 1928	Modification de certains aspects dans les rapports de l'État à la ČPSO (<i>Zákon kterým se mění a doplňují některá ustanovení zákona ze dne 7. března 1924 č. 64, jímž se upravuje poměr čsl. státní správy k Československé plavební akciové společnosti Oderské</i>)	
53/1929	22 mars 1929	Modification de certains aspects dans le rapport de l'Etat à la ČPSL et ČPSD (<i>Zákon kterým se mění poměr čsl. státní správy k čsl. plavebním společnostem Labské a Dunajské</i>)	
49/1931	27 mars 1931	Sur le Fonds d'État pour l'amendement des terres (<i>O státním fondu pro vodohospodářské meliorace</i>)	
50/1931	27 mars 1931	Sur le Fonds d'Etat pour l'aménagement des rivières, la construction des ports et des barrages et sur l'utilisation de l'énergie hydroélectrique (<i>O státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil</i>)	
74/1935	11 avril 1935	Sur l'exécution des accords internationaux concernant l'Elbe et le Danube (<i>O provádění mezinárodních plavebních úmluv týkajících se Dunaje a Labe</i>)	
91/1938	28 avril 1938	Sur la reprise des actions par l'État de la Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube sise à Bratislava (<i>O převzetí akcií Českosl. akciové plavební společnosti Dunajské v Bratislavě státem od zúčastněných bank</i>)	

3. Transport routier

N° de la loi	Date	Titre	Amendements
156/1919	13 mars 1919	Autorisant les travaux routiers d'urgence (<i>Zákon kterým se povoluje náklad na nouzové práce silniční</i>)	319/1919
505/1921	Décembre 1921	Adoption de la <i>Convention internationale relative à la circulation des automobiles</i> (<i>Mezinárodní smlouva o jízdě automobily</i>)	
117/1924	13 mai 1924	Mise à disposition de véhicules à des fins militaires (<i>O požadování dopravních prostředků pro účely vojenské</i>)	68/1932; 25/1936
116/1927	14 juillet 1927	Crée le Fonds d'Etat pour les routes (<i>Státní silniční fond</i>);	76/1931
85/1932	7 juin 1932	Sur l'obligation d'ajouter de l'alcool industriel à l'essence (<i>O povinném mísení lihu s pohonnými látkami</i>)	154/1935
198/1932	23 déc. 1932	Sur le transport par véhicules à moteur (<i>O dopravě motorovými vozidly</i>)	77/1935; 252/1938
252/1938	25 octobre 1938	Ordonnance « sur l'aide au motorisme (<i>VI. Nařízení o pomoci motorismu</i>) »	

372/1938	23 déc. 1938	Sur la construction d'autoroutes (<i>O stavbě dálnic, o zřízení generálního ředitelství stavby dálnic a jeho organisace</i>)	
----------	--------------	--	--

Autres lois importantes relatives au transport routier

35/1931		Sur un emprunt d'investissement d'État (<i>O státní investiční půjčce</i>)	
404/1922		Sur le principe de gestion commerciale dans les entreprises publiques (<i>o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní</i>)	

4. Transport aérien

N° de la loi	Date	Titre	Amendements
35/1924	22 février 1924	Traité sur la navigation aérienne (Convention de Paris) (<i>Úmluva o úpravě letectví</i>)	
38, 39, 40/1924	27 février 1924	Sur les zones interdites de survol/ <i>území zakázaná pro letadla</i> (en Bohême, en Moravie et en Silésie)	
67/1924	4 avril 1924	Sur les zones interdites de survol (<i>Území zakázaná pro letadla</i>) (en Slovaquie)	
127/1925	8 juillet 1925	Sur l'aviation (<i>Zákon o letectví</i>)	48/1930
170/1928	11 octobre 1928	Traité de l'aviation avec l'Autriche (signé le 15 février 1927)	
85/1929	27 juin 1929	Traité de l'aviation avec l'Allemagne (signé le 22 janvier 1927)	
	15 mai 1931	Un accord (pas de loi) sur le survol des frontières entre la Tchécoslovaquie et la Pologne	
48/1930	2 avril 1930	Sur l'aviation modifiant certains paragraphes de la loi 172/1925.	
82/1933	27 mai 1933	Traité sur la navigation aérienne avec la France (signé le 26 mai 1925 (!))	
83/1933	27 mai 1933	Traité sur la navigation aérienne avec la Roumanie (signé le 20 juin 1930)	
84/1933	27 mai 1933	Traité sur la navigation aérienne avec l'Italie (signé le 30 novembre 1932)	

Autres dates importantes relatives au transport aérien

	13 octobre 1919	Convention de Paris (Convention sur la navigation aérienne)	
	12 octobre 1929	Convention de Varsovie sur l'unification des règles de la navigation aérienne	

Annexe 4 : Liste de villages et bourgades sans liaison routière en Bohême en 1937 (*Soupis obcí a osad bez silničního spojení v Čechách v r. 1937*)

Číslo	O K R E S	Počet obcí a osad bez silnič. spojení	Nutné doplnění silniční sítě (délka v m) silnicemi		Úhrnem	Heslových přípravek	Další případné doplnění silniční sítě	Číslo	O K R E S	Počet obcí a osad bez silnič. spojení	Nutné doplnění silniční sítě (délka v m) silnicemi		Úhrnem	Heslových přípravek	Další případné doplnění silniční sítě
			okresními	obecními							okresními	obecními			
1	Aš	—	11.415	1.929	13.344	—		Převod	251	836.732-50	73.181	909.913-50	85		
2	Benetov u Prahy	30	85.174	—	85.174	—		27	Humpolec	8	19.288	10.958	30.226	4	
3	Beroun	—	6.521-50	—	6.521-50	—		28	Chab	14	33.331	—	33.331	5	
4	Billina	—	—	—	—	—		29	Chomutov	3	23.260	—	23.260	3	
5	Blatná	29	95.942	—	95.942	—		30	Chotěboř	18	44.195	—	44.195	18	
6	Bolešlav Mladá	1	35.516-80	—	35.516-80	—		31	Chrudim	6	27.014	—	27.014	8	
7	Brandýs nad Labem	—	4.525	8.391	12.916	1		32	Jablonec nad Nisou	—	7.675	16.517	24.192	—	
8	Brod Český	1	4.759	—	4.759	1		33	Jablonec Ném.	—	15.201	—	15.201	—	
9	Brod Německý	—	31.474	—	31.474	11		34	Jáchymov	8	—	45.598	45.598	9	
10	Broumov	21	32.397	—	32.397	—		35	Jičín	20	83.476	—	83.476	12	
11	Budějovice České	53	148.743	—	148.743	17		36	Jilemnice	—	26.082-85	—	26.082-85	—	
12	Bydčov Nový	—	13.607	—	13.607	—		37	Jlivoň	7	50.088	—	50.088	12	
13	Čáslav	12	35.638-10	14.800	50.438-10	9		38	Kadaň	11	26.610	—	26.610	2	
14	Děčín	9	14.014	2.900	16.914	—		39	Kamenice n. L.	4	35.671-80	—	35.671-80	13	
15	Domálice	10	136.788	—	136.788	1		40	Kaplice	24	26.491	—	26.491	—	
16	Dubá	1	31.305	15.800	47.105	—		41	Kladno	—	5.778	4.509	10.287	5	
17	Duchcov	—	—	—	—	5		42	Klatovy	48	10.100	—	10.100	22	
18	Dvůr Králové	10	20.385-90	26.524	46.909-90	11		43	Kolín	—	8.445	—	8.445	5	
19	Falknov nad Ohří	5	14.255	—	14.255	—		44	Kralovice	18	63.023	—	63.023	11	
20	Frdýlant	3	3.390	—	3.390	1		45	Kralupy nad Vltavou	—	3.652	—	3.652	3	
21	Hora Kutná	7	12.580	—	12.580	1		46	Kraslice	—	6.285-45	—	6.285-45	—	
22	Hořice	5	7.620	—	7.620	2		47	Krumlov Český	31	39.843-90	9.500	49.345-90	—	
23	Hořovice	6	9.610	2.837	12.447	2		48	Lanškroun	4	44.179-90	—	44.179-90	1	
24	Hradec Jindřichův	19	41.270	—	41.270	—		49	Lázně Mariánské	1	30.052	—	30.052	—	
25	Hradec Králové	21	22.615	—	22.615	—									
26	Hrádčké Mnichovo	8	17.187-20	—	17.187-20	—									
	Snářka	251	836.732-50	73.181	909.913-50	85				496	1.466.457-60	160.663	1.627.120-60	219	

TABULKA VI.

Číslo	O K R E S	Počet obcí a osad bez silnič. spojení	Nutné doplnění silniční sítě (délka v m) silnicemi		Úhrnem	Heslových přípravek	Další případné doplnění silniční sítě	Číslo	O K R E S	Počet obcí a osad bez silnič. spojení	Nutné doplnění silniční sítě (délka v m) silnicemi		Úhrnem	Heslových přípravek	Další případné doplnění silniční sítě
			okresními	obecními							okresními	obecními			
	Převod	496	1.466.457-60	160.663	1.627.120-60	219		Převod	851	2.393.508-61	241.252-60	2.634.761-01	368		
50	Ledeč	14	24.608	38.037	62.647	—		79	Rakovník	6	19.373	—	19.373	4	
51	Liberec	3	5.380	—	5.380	2		80	Rájecký	1	6.242-70	—	6.242-70	5	
52	Lipa Česká	8	19.267-10	—	19.267-10	7		81	Rokycany	3	19.682	—	19.682	—	
53	Litoměřice	3	50.818	2.360	53.178	—		82	Roudnice n. Labem	—	31.220	—	31.220	5	
54	Litomyšl	3	35.980	—	35.980	4		83	Ruměnský	—	—	—	—	—	
55	Loket	12	16.730	—	16.730	3		84	Rychnov n. Kněžnou	—	29.012	—	29.012	—	
56	Leany	—	26.063	5.240	31.303	4		85	Sedlčany	53	63.515-20	—	63.515-20	4	
57	Mělník	—	9.537	620	10.157	4		86	Senožany	8	28.548	—	28.548	11	
58	Město Nové	24	71.595	—	71.595	8		87	Slavoj	1	27.198	—	27.198	—	
59	Milevsko	9	46.568-70	—	46.568-70	4		88	Strakonice	48	15.065-65	—	15.065-65	14	
60	Most	—	—	—	—	—		89	Střelbo	15	26.462	—	26.462	—	
61	Mýto Vysoké	12	22.676-50	—	22.676-50	3		90	Sutice	30	88.161-70	—	88.161-70	8	
62	Náchod	9	14.883-90	—	14.883-90	3		91	Štábnov	—	7.332	—	7.332	12	
63	Nejedek	2	20.423-70	—	20.423-70	—		92	Tábor	60	186.678	—	186.678	16	
64	Nymburk	2	11.930	—	11.930	2		93	Tachov	13	45.160-80	—	45.160-80	—	
65	Paka Nová	13	34.163	—	34.163	2		94	Teplá Město	14	32.243	—	32.243	7	
66	Pardubice	8	45.127	—	45.127	15		95	Teplá Šanov	—	1.000	—	1.000	1	
67	Pelhřimov	35	75.282-50	—	75.282-50	—		96	Třeboň	7	30.267	321	30.588	3	
68	Písek	45	23.737	—	23.737	10		97	Trutnov	9	25.575	—	25.575	5	
69	Planá	21	48.014	—	48.014	8		98	Turnov	6	38.387	—	38.387	—	
70	Pízeň	4	41.780-96	3.452	45.232-96	19		99	Týn Hořavský	22	36.093	—	36.093	—	
71	Podbořany	4	2.805-60	29.117-70	31.922-30	9		100	Týn nad Vltavou	5	23.296	—	23.296	—	
72	Poděbrady	1	9.021	—	9.021	3		101	Ústí nad Labem	5	4.400	7.300	11.700	1	
73	Požárka	1	28.085-20	—	28.085-20	2		102	Varnsdorf	—	—	—	—	—	
74	Praha — Venkov	—	35.208-35	—	35.208-35	14		103	Vary Karlovy	1	600	700	1.300	—	Jedná obec bez sil. spojení jest spojena s dobrou obec, silnicí
75	Prácheň	81	130.188	—	130.188	—		104	Vrchblá	2	118.456	—	118.456	8	
76	Přelčice	13	15.676-50	—	15.676-50	6		105	Záměrk	4	83.161-30	—	83.161-30	20	
77	Příbram	24	54.045	1.760-90	55.805-90	16		106	Žatec	—	5.902	11.900	17.802	—	
78	Přísečnice	4	7.656	—	7.656	1		107	Žlutice	5	37.336	—	37.336	12	
	Snářka	851	2.393.508-61	241.252-60	2.634.761-01	368			Úhrnem	1.169	3.504.095-56	281.473-60	3.785.569-16	504	

Source : Ing. B. Jirounek, *Podpurná činnost země České v silničním hospodářství*, in : SO n°2/1937.

Annexe 5 : Liste des ministres en charge des transports

1. Ministres des Chemins de fer :

14 novembre 1918 – 8 juillet 1919 : Isidor Zahradník

8 juillet 1919 – 17 septembre 1919 : Jiří Stříbrný¹⁴⁹⁷

17 septembre – 25 mai 1920 : Emil Franke¹⁴⁹⁸ (en tant qu'administrateur)

25 mai 1920 – 15 septembre 1920 : Jiří Stříbrný

15 septembre 1920 – 29 septembre 1921 : Václav Burger (Gouvernement d'administrateurs, *úřednická vláda*)

26 septembre 1921 – 7 octobre 1922 Jan Šrámek

7 octobre 1922 – 9 décembre 1925 : Jiří Stříbrný puis Emil Franke (administrateur à partir du 3 octobre 1925, de métier bibliothécaire principal de la bibliothèque universitaire à Prague, čns)

9 décembre 1925 – 18 mars 1926 : Rudolf Bechyně¹⁴⁹⁹

18 mars 1926 – 12 octobre 1926 : Jan Říha (Gouvernement d'administrateurs, *úřednická vláda*)

12 octobre 1926 – 1 février 1929 : Josef Najman¹⁵⁰⁰ (Commerçant, Prague, Parti des Entrepreneurs)

1 février 1929 – 7 décembre 1929 : Josef Najman

7 décembre 1929 – 29 octobre 1932 Rudolf Mlčoch¹⁵⁰¹ (jusqu'au 9 avril 1932, Président de la Chambre du Commerce et de l'Industrie à Olomouc, Parti des Entrepreneurs)

9 avril 1932 – 29 septembre 1932 : Josef Hůla (fonctionnaire du Ministère)

29 septembre 1932 – 22 septembre 1938 : Rudolf Bechyně (il est sans interruption ministre des Cdf. de six gouvernements successifs)

¹⁴⁹⁷ J. Stříbrný (Parti socialiste jusqu'en 1926 puis Parti *Národní liga*, son propre parti) occupe ce poste durant la Première république pendant environ 31 mois.

¹⁴⁹⁸ E. Franke (Parti socialiste qui devient Parti national-socialiste en 1926) occupe ce poste durant la Première république pendant environ 5 mois.

¹⁴⁹⁹ R. Bechyně (Parti social-démocrate) occupe ce poste durant la Première république pendant environ 76 mois.

¹⁵⁰⁰ J. Najman (parti *Živnostenská*, son président de 1930 jusqu'à sa mort en 37) occupe ce poste durant la Première république pendant environ 38 mois

¹⁵⁰¹ R. Mlčoch (Parti de l'entrepreneuriat (*živnostenská*), son fondateur en 1908) occupe ce poste durant la Première république pendant environ 29 mois.

22 septembre 1938 – 4 octobre 1938 : Jindřich Kamenický (Gouvernement d'administrateurs/*úřednická vláda*)

4 octobre 1938 – 1 décembre 1938: général Vladimír Kajdoš (Gouvernement d'administrateurs/*úřednická vláda*)

1 décembre 1938 – 15 mars 1939 : général Alois Eliáš (en tant que Ministre des Transports)

2. Ministres des Postes et des Télécommunications :

14 novembre 1918 – 8 juillet 1919 : Jiří Stříbrný

8 juillet 1919 – 15 septembre 1920 : František Staněk (Dr., agriculteur, Morava, Parti républicain)

15 septembre 1920 – 26 septembre 1921 : Dr. Maxmilián Fatka

26 septembre 1921 – 7 octobre 1922 : Antonín Srba (journaliste et fonctionnaire, Prague, Parti tchécoslovaque social des ouvriers)

7 octobre 1922 – 18 février 1924 : Alois Tučný

18 février 1924 – 9 décembre 1925 : Dr. Emil Franke

9 décembre 1925 – 18 mars 1926 : Jan Šrámek (Professeur de théologie, Brno, Parti populaire)

19 mars 1926 – 12 octobre 1926 : Dr. Maxmilián Fatka

12 octobre 1926 – 7 décembre 1929 : Dr. František Nosek (Conseiller financier, Prague, Parti populaire)

7 décembre 1929 – 23 janvier 1936 : Dr. Emil Franke

4 juin 1935 – 22 septembre 1938 : Alois Tučný

22 septembre 1938 – 4 octobre 1938 : Karel Dunovský

4 octobre 1938 – 1 décembre 1938 : général Vladimír Kajdoš

1 décembre 1938 – 15 mars 1939 : général Alois Eliáš en tant que Ministre des Transports

3. Ministres des Travaux publics :

14 novembre 1918 – 8 juillet 1919 : František Staněk

8 juillet 1919 – 25 mai 1920 : Antonín Hampl (Président du Parti tchécoslovaque social des ouvriers, Prague)

21 septembre 1920 – 26 septembre 1921 : Dr. František Kovařík

26 septembre 1921 – 7 octobre 1922 : Alois Tučný (Secrétaire général de Čsl. obce dělnická, Prague, Parti national-socialiste, ČNS)

7 octobre 1922 – 9 décembre 1925 : Antonín Srba
9 décembre 1925 – 18 mars 1926 : Rudolf Mlčoch¹⁵⁰²
18 mars 1926 – 12 octobre 1926 : Ing. Václav Roubík¹⁵⁰³
12 octobre 1926 – 7 décembre 1929 : František Spina (Dr., Professeur d'université, Prague, Parti nsz)
7 décembre 1929 – 14 février 1934 : Jan Dostálek¹⁵⁰⁴
14 février 1934 – 4 juin 1935 : Ludwig Czech
4 juin 1935 – 22 septembre 1938 : Jan Dostálek
22 septembre 1938 – 4 octobre 1938 : général František Nosál
4 octobre 1938 – 1er décembre 1938 : général Karel Husárek
1er décembre 1938 – 15 mars 1939 : Dominik Čipera

4. Ministres de l'Industrie, du Commerce et de l'Entrepreneuriat :

14 novembre 1918 – 8 juillet 1919 : Adolf Stránský
8 juillet 1919 – 25 mai 1920 : Ferdinand Heidler
25 mai 1920 – 15 septembre 1920 : Kuneš Sonntag
15 septembre 1920 – 26 septembre 1921 : Rudolf Hotowetz (Gouvernement d'administrateurs, *úřednická vláda*)
26 septembre 1921 – 9 décembre 1925 : Ladislav Novák
9 décembre 1925 – 18 mars 1926 : Jan Dvořáček
18 mars 1926 – 28 avril 1928 : František Peroutka
12 octobre 1926 – 7 décembre 1929 : Ladislav Novák
7 décembre 1929 – 14 février 1934 : Josef Matoušek
14 février 1934 – 4 juin 1935 : Jan Dostálek
4 juin 1935 – 4 décembre 1937 : Josef Najman
4 décembre 1937 – 22 septembre 1938 : Rudolf Mlčoch
22 septembre 1938 – 4 octobre 1938 : Jan Janáček
4 octobre 1938 – 1er décembre 1938 : Imrich Karvaš
1er décembre 1938 – 15 mars 1939 : Vlastimil Šádek

¹⁵⁰² Un mot – programme politique du ministre, in : Zpr. VST n° 1/1926, *Do nového roku, k nové práci*, R. Mlčoch, ministr veř. pr.

¹⁵⁰³ Zpr. VST n° 7/1926, *Nomination du nouveau ministre*, Roubík remplace Mlčoch.

¹⁵⁰⁴ Zpr. VST n° 4/1930, *Úkoly MVP r. 1930*, Jan Dostálek

Annexe 6 : Répartition de l'agenda du Ministère des Travaux publics (1919)

ROZVRH AGEND MINISTERSTVA VEŘEJNÝCH PRACÍ.

STÁTNÍ TAJEMNÍK Ing. BOHUSLAV MÜLLER.
PRESIDIUM. Předseda: Min. rada Ing. Ant. HANÁČEK.
MIMO ODBORY:
Oddělení XIX. Živnostensko-technické záležitosti. Předseda: Min. rada Ing. Antonín SKLENÁŘ.
Oddělení uhelné. Hospodaření tuzemským a cizozemským uhlím, koksem a briketami. Předseda: Odborový rada JUDr. Ing. Josef PETERS.
Oddělení pro přiděl výrobků z miner. olejů. Nákup a rozdělení suroviny, uvolňování výroby. Technické záležitosti rafinerií, kontrola velkoobchodu a zásob. Spravuje min. rada Ing. Antonín SKLENÁŘ.
Redakce úředních časopisů. Chefredaktor: Min. rada Ing. Gustav HERMANN.

I. ODBOR.		
Stavba budov.		
Odborový předseda Ing. JINDŘICH JANOTA.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
I.	Stavba státních budov, vyjímaje školy; součinnost při stavebních záležitostech zemských káznic a polepšoven.	Min. rada Ing. Lad. TACHEČÍ.
II.	Stavba škol a státních humanitních ústavů; součinnost při stavebních záležitostech zemských, okresních, obecních a veřejných humanitních ústavů.	Min. rada Ing. Ferd. HAVLÍČEK.
III.	Výstavba měst, stavby pro účely náboženské a kulturní, bytová péče a ochrana stavitelských památek.	Min. rada Ing. Jos. KARÁSEK.
IV.	Všeobecné technické záležitosti a správa státních budov.	Min. rada Ing. J. PISKAČ.

II. ODBOR.		
Záležitosti vodohospodářské.		
Odborový předseda Ing. EMIL ZIMMLER.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
V.	Obecné záležitosti soustavného vodního hospodářství a odborná studia. Vodovody a stokování.	Stavební rada Ing. Eustach MÖLZER.
VI.	Stavba vodních cest.	Vrch. stav. rada Ing. Eduard BAZIKA.
VII.	Úprava řek a stavba nádrží.	Min. rada Ing. Jindřich SCHUMANDL.
VIII.	Využitkování vodních sil.	Vrch. stav. rada Ing. Alois DRAHORÁD.
IX.	Technická administrativa, vydávání poříčních a jiných řádů; záležitosti rozpočtu.	Min. rada Ing. Antonín RYBIČKA.
X.	Součinnost při rozhodování o vodních sporech, při vodohospodářských zákonech a nařízeních.	Vrch. stav. rada Ing. Vojtěch KOVAŘÍK.

III. ODBOR.		
Záležitosti silniční, mostní a všeob. technické.		
Odborový předseda Ing. VÁCLAV ROUBÍK.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
XI.	Stavba a udržování silnic.	Min. rada Ing. František KREJČÍ.
XII.	Stavba mostů a zvláštních konstrukcí stavitelských. Udržování mostů.	Min. rada Ing. Gustav HERMANN.
XIII.	Silniční doprava, dobrozdání a pokusnictví. Součinnost při silniční policii a zákonodárství.	Sprav. zatímne Ing. Jaroslav DITTRICH.
XIV.	Záležitosti státní stavební služby, všeobecné techn. a stavovské. Součinnost při technickém vyučování.	Stav. rada Ing. Jaroslav DITTRICH.

IV. ODBOR.		
Strojnictví a elektrotechnika.		
Odborový předseda Ing. JAN TRNOVSKÝ.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
XV.	Parní kotle a přístroje, parní stroje a motory. Topení, větrání a osvětlování. Všeobecné záležitosti strojnictví. Státní dodávky strojnictvího a elektrotechnického zařízení.	Stav. rada Ing. Adol. KOLÁČEK.
XVI.	Záležitosti cejchovníctví a středního cejchovního inspektorátu.	Vrch. st. rada Ing. Josef SVOBODA.
XVII.	Automobilismus. Vzduchoplavba. Záležitosti stavby a udržování lodí. Noríny.	Vrch. st. rada Ing. Otakar NEUDÖRFL.
XVIII.	Elektrotechnika a elektrotechnické hospodářství.	Min. rada Ing. Karel VAŇOUČEK.

V. ODBOR.		
Hornictví a hutnictví.		
Min. rada Ing. JOSEF ČÍZEK.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
XX.	Báňské řády, pojistění horníků, hornické školství, horní oprávnění, říšský geologický ústav.	Vrch. st. rada Ing. E. DURYCH.
XXI.	Zákonodárství hornické. Národohospodářská péče o hornictví, vzájemné vztahy hor a železnice. Statistika.	Min. rada Ing. Jar. ZENSER.
XXII.	Hornická policie. Ochrana minerálních pramenů. Ochrana dělnictva.	Min. rada Ing. a Judr. FISCHER.
XXIII.a)	Vrchní dozor a správa státních dolů a hutí.	Min. rada Ing. O. MAYER.
XXIII.b)	Odborná montáží služba účetní.	Vrch. úč. r. ERMIS.

VI. ODBOR.		
Zákonodárství a právní správní záležitosti.		
Odborový předseda JUDr. LADISLAV LEPÁŘ.		
ODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
XXIV.	Zákonodárství a právní záležitosti správy silnic, stavební řády, záležitosti hospodaření elektřinou, strojnictví, vzduchoplavby a automobilismu.	Min. rada Dr. Gustav SCHMAUS.
XXV.	Úprava platů stavebních stát. orgánů, otázky platové, pensijní, dary z milosti, osobní záležitosti nespadaající do jiných odděl., cejch. trestnictví, zákonodárství a právně správní zálež. civil. technick.	Min. rada Radol. KRAUS.
a)	Vodoprávní spory.	Odbor. rada Dr. Antonín MUSIL.
b)	Zákonodárství vodoprávní, organizační a právně správní zálež. vodohospodářské, řed. vodn. práva, součinnost při hospodaření elektřinou a ohledně vodních cest, při zákonných osnovách a nařiz.	Min. rada Ferdinand BOZDĚCH.
XXVI.	Práva. zálež. rázu všeobecného, veřejnos. soukromoprávního, týkající se stavby vodních cest, úpravy řek, jakož i stavby přehrad, pokud spadají do působnosti ministerstva veřej. prací.	Odbor. rada Richard MÜLLER.

ÚČTARNA (ODD. XXVIII.)		
Záležitosti účetní.		
Správce Vrchní účetní rada BOHUMIL ŠVANDA.		
PODODDĚLENÍ:		
Čís.	AGENDA	Předseda
I.	Ústředna, uhelné oddělení, vyměření pensijních požitků.	Úč. revisent Jaroslav ODEHNAL.
II.	Novostavby, stavební režie, adaptace, stavební opravy, zařízení, nákupy realit atd. Veškeré adjustace cestovního a stravovacího.	Účetní rada Josef TŮMA.
III.	Státní stavební služba, stavby silniční a mostní, stavby vodní.	Účetní rada Karel RIESMÜLLER.
IV.	Báňské úřady, strojnictví a elektrotechnika, technické zkoušebnictví, pokusnictví, cejchovní služba.	Účetní rada Antonín MASTNÝ.

Annexe 7 : Liste récapitulative des aéroports tchécoslovaques (classement par thème et par ordre chronologique)

A. Aéroports publics étatiques (gérés par le Ministère des Travaux publics)

Nom de l'aéroport	Date d'ouverture au trafic	Type (militaire/civil/mixte/de secours; public/privé)	Superficie (ha)	Distance du centre ville (km)	Desserte
Prague-Kbely	1919/1920 (partie civile)	public - mixte	103	ca. 10	route
Bratislava-Vajnory	1924	public - mixte		ca. 8	route, gare à 2km
Brno-Černovice	1926 (mai)	public - mixte		7	gare à 3km; tramway, bus
Mariánské Lázně-Chotěnov	1927	public - civil		ca. 4	route; gare à 4 km
Užhorod	1929	public - civil		ca. 5	route, gare à 5km
Piešťany					
Košice-Barča		public - mixte		3	route, gare à 3km, tramway
Karlovy Vary-Olšova Vrata	1929/1931	public	40	4	route
Hradec Králové-Rusek	1931	public - mixte	65	ca 6	route
Ostrava-Hrabůvka	1936	public	48	ca. 4	
Prague-Ruzyně	1937 (avril)	public - civil	108	ca. 12	route

B. Autres aéroports

B. 1. Vol à moteur					
Liberec-Růžodol	autorisé en 1934, ouvert en	public-civil	30	2	route
České Budějovice	autorisé en 1934, ouvert en 1937	public-civil	50	ca. 5	route
Příbrav	1933	public-"d'aide"	27	ca. 3	route
Břeclav	1932 (?)	public-"d'aide"	23	ca. 5	route
Zbraslavice	1934	public-"d'aide"			
Plzeň-Bory	1927	privé Západočeský Aeroklub v Plzni, à partir de 1937 mixte	ca. 4		
Heřmanův Městec-Klešice	1928	privé Oldřich Ferdinand Kinský			
Ostrava-Opava-Bohuslavice	1928 ou 1929	privé MLL skupina Opava			
Chýše-Žlutice	1929	privé Prokop Lažanský v Chýši			
Napajedla-Zlín-Otrokovice	1931	privé Baťa			
Čakovice u Prahy	1932	privé AVIA			
Pardubice-Popkovic	1932	privé Východočeský Aeroklub v Pardubicích			
Přestanov u Chabařovic	1932	privé Pavel Kreibich			
Dolní Kamenice	1933	privé Oldřich Ferdinand Kinský			

Letňany	1934	privé, anciennement militaire transformé en privé au profit de l'Ecole de pilotage, Prague			
Liberec	1934	public, clubs, siège de la police aérienne			route, tramway à 1 km, gare à 3 km
B. 2. Vol sans moteur					
Dolní Chříbská	1931	privé (planeurs) Arbeitsgemeinschaft für Motor und Segelflug, Ortsgruppe Kreibitztal			
Kletnice	1932	privé (planeurs) Verband Deutscher Flieger, Ortsgruppe Brünn			
Hrdlořezy u Prahy	1933	privé (planeurs) MLL ústředí v Praze			
Raná u Loun	1934	Ortsgruppe Prag des Verbandes deutscher Flieger et la MLL Louny			
Mladá Boleslav-Debře nad Jizerou	1934	MLL Mladá Boleslav			
C. Aéroports militaires "purs"					
Cheb	avant 1918	militaire	100	2,5	gare à 500m; route
Malacky		militaire-de secours pour ČSA			

Annexe 8 : Liste de compagnies de chemins de fer non nationalisées (*Seznam nestátních místních drah*) en 1948 avant la loi sur la nationalisation de toutes les entreprises de transport

	Nom (<i>Jméno</i>)	Détenteur principal du capital (<i>Držitelé základního kapitálu</i>)
1.	Studénka — Štramberk*)	Vítkovické železárny, nár. pod.
2.	Štramberk — Veřovice*)	Vítkovické železárny, nár. pod.
3.	Jilemnice — Rokytnice	Lüscher a spol., Basilej
4.	Nemotice — Koryčany	Confiscation (<i>konfiskát</i>)
5.	Báňská Bystrica — Harmanec	L'État (<i>čs. stát</i>)
6.	Bratislava — Komárno	81% l'État hongrois (<i>maďarský stát</i>)
7.	Bratislavská župná miestna žel.	L'État (<i>čs. stát</i>)
8.	Čadca — Makov	Somlyo (USA)
9.	Hronská Breznica — Levice	L'État (<i>čs. stát</i>)
10.	Humenné — Stakčín	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
11.	Kežmarok — Sp. Bělá	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
12.	Komárno — Gúta	Gregersen (Suède/švédsko) et ressortissants hongrois (<i>maď. přísl.</i>)
13.	Košice — Turňa	Ressortissants belges (<i>belgičtí příslušníci</i>)
14.	Levice — Šurany	L'État hongrois (<i>maďarský stát</i>)
15.	V údolí Levoče	L'État (<i>čs. stát</i>) et Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
16.	Lučenec — Halič	L'État (<i>čs. stát</i>)
17.	Lučenecká miest. želez.	L'État (<i>čs. stát</i>)
18.	V údolí Muráňa	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
19.	Nitra — Zbehy — Radošina	L'État (<i>čs. stát</i>)
20.	V údolí Oravy	L'État (<i>čs. stát</i>)
21.	Piešťany — Vrbové	L'État (<i>čs. stát</i>)
22.	Podbrezová — Tisovec	L'Etat (<i>čs. stát</i>)

23.	V údolí Popradu	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
24.	Prešov — Bardejov	L'État (<i>čs. stát</i>)
25.	Rim. Sobota— Poltár	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
26.	Ružomberok — Korytnica	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
27.	Slovenská západní	L'État (<i>čs. stát</i>)
28.	Spišská Bělá — Podolinec	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
29.	Spišsko-Podhradská	Ressortissants hongrois (<i>maď. přísl.</i>)
30.	Šáhy — Krupina	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
31.	Šal'a— Neded	Ressortissants hongrois (<i>maď. přísl.</i>)
32.	Šamorín — Úzor	Ressortissants hongrois (<i>maď. přísl.</i>)
33.	V údolí Štítníka	Ressortissants hongrois (<i>maď. přísl.</i>)
34.	Teplá — Nemšová — Led. Rovné	Somlyo (USA)
35.	Teplá— Trenč. Teplice	Ressortissants tchécosl. (<i>čs. příslušníci</i>)
36.	Topoľčany — Bošany — Trenčín	L'État (<i>čs. stát</i>)
37.	Trebišov — Vranov	L'État (<i>čs. stát</i>)
38.	Žilina — Rájec	Halaszy (Hongrie, Maďarsko)
39.	V údolí Žitavy	Halaszy (Hongrie, Maďarsko)
	Lanové dráhy:	
1.	Výtah Špindlerův Mlýn	L'Union des skieurs (<i>Svaz lyžařů</i>)
2.	Výtah Pustevny	L'Union des skieurs (<i>Svaz lyžařů</i>)

Source : http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0159_08.htm (accédé en avril 2012)

Index des noms de personnes

Baťa Tomáš	147, 214, 506, 693, 689, 692
Baťa Jan Antonín	229, 357, 358, 359, 360, 366, 513, 688, 694
Bechyně Rudolf	83, 464, 526, 527, 720, 778
Bechnyně Stanislav	216, 221, 341, 343
Beneš Eduard	8, 16, 19, 138, 557, 558, 589, 590, 652, 666, 732
Beneš Ivo	315, 316, 317, 319
Bradáč Bohumír	579, 580
Brodecký Vilém	47, 61, 431, 515
Čipera Dominik	365, 366, 780
Dostálek Jan	169, 174, 177, 216, 220, 388, 389, 506, 513, 554, 664, 674, 721, 780
Hanáček Antonín	62, 131, 147, 150
Heinz-Henry Vilém	501, 558, 671
Hloušek Antonín	199, 200, 202, 212, 218, 220, 221, 236, 237, 245, 248, 250, 258, 259, 262, 263, 264, 275, 276, 277, 278, 279, 283, 292, 300, 303, 311, 328, 329, 330, 334, 335, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 389, 410, 412, 419, 504, 505, 535, 536, 537
Hůla Josef	65, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 92, 99, 453, 454, 461, 462, 483, 526
Ibl Vladimír	426, 461, 464, 468, 489, 526, 534, 717, 718, 719
Kalva Jaroslav	343, 344, 378, 379, 500, 501, 502, 503, 505, 506, 507, 542
Kramář Karel	10, 184, 187
Křivanec Karel	220, 221, 524, 726
Masaryk Tomáš Garrigue	8, 16, 387, 501, 558, 563, 564, 565, 580, 581
Mířička Emil	214, 215, 500, 506
Míša Karel	219, 220, 229, 230, 235, 250, 264, 265, 273, 303, 305, 307, 310, 311, 312, 313, 314, 316, 323, 359, 361, 366, 368, 535, 536
Mlčoch Rudolf	83, 177, 192, 472, 778, 780
Najman Josef Václav	67, 68, 70, 77, 83, 97, 113, 114, 187, 389, 432, 472, 490, 513, 527, 723, 778
Roubík Václav	14, 220, 505, 506, 555, 625, 629, 630, 686, 780
Srba Antonín	513, 553, 554, 561, 568, 569, 576, 577, 578, 583, 606, 627, 654, 779, 780
Stočes František	563, 614, 616, 624, 625, 626, 627

Štefánik Milan Rastislav 8, 548
Trojan Jaroslav 204, 205, 213, 221, 237, 282, 283, 325, 341, 344, 726
Valina Karel 202, 213, 323, 324, 325, 341, 348, 349, 350, 351, 353, 354, 355, 358,
366, 382, 383, 726, 727
Zahradník Bohdan 38, 39, 48, 49, 75, 778

La Table des matières

Remerciements	3
Sommaire	4
Introduction générale.....	7
Première partie : Prologue – le « Fer » et « l’Eau », deux éléments complémentaires et fondateurs de l’histoire des transports tchécoslovaques.....	35
Introduction.....	36
Chapitre Un : Les chemins de fer – la pierre angulaire de l’architecture politico-économique du pays.....	38
Introduction.....	39
I. Les fondements de la politique ferroviaire.....	39
1. Le rail, un symbole et un moyen de l’unification nationale	40
2. L’héritage austro-hongrois et une politique nationale originale (?).....	42
3. Les nationalisations et la « nostrification » : deux leviers de la politique ferroviaire	44
4. Les travaux – l’inscription dans le paysage du renouveau ferroviaire.....	53
5. Le Conseil ferroviaire tchécoslovaque central/ <i>Československá ústřední rada železniční (ČÚRŽ)</i> – source et relais de la politique ferroviaire tchécoslovaque.....	60
II. Les motifs et les moyens de l’innovation dans le monde ferroviaire.....	64
1. Innovation technologique.....	64
a) Les freins Bozic.....	65
b) L’électrification.....	66
c) L’introduction de l’autorail.....	67
2. Innovation administrative et organisationnelle.....	74
III. La compagnie des Chemins de fer tchécoslovaque (ČSD) et le Ministère des Chemins de fer (<i>Ministerstvo železnic, MŽ</i>) : Processus de transformation du Ministère des Chemins de fer en un Ministère des Transports.....	87
1. Réformes et résistances: évolution des mentalités ou cas de force majeure ?.....	88
2. Le rôle du contexte politique et économique.....	91
3. L’émergence du transport routier et la crise d’un État « tout-ferroviaire ».....	95

Conclusion : À la recherche d'une politique de transport globale.....	98
Chapitre Deux : La voie d'eau – la petite sœur choyée.....	102
Introduction.....	102
I. L'internationalisation des cours d'eau et ses conséquences.....	104
II. Les compagnies de navigation tchécoslovaques – un levier de développement de la navigation fluviale.....	117
1. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur le Danube, S. A. » (<i>Československá akciová plavební společnost Dunajská, ČPSD</i>).....	118
2. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Elbe, S. A. » (<i>Československá akciová plavební společnost Labská, ČPSL</i>).....	125
3. « Compagnie tchécoslovaque de navigation sur l'Odra, S. A. » (<i>Československá akciová plavební společnost Oderská, ČPSO</i>).....	134
Conclusion : Vers une convergence intermodale naturelle entre le rail et la voie d'eau ?	144
III. La gestion de la navigation fluviale, les aménagements des voies navigables et les extensions internationales du réseau.....	154
1. La répartition des compétences entre le MTP et le Ministère du Commerce et de l'Industrie.....	155
2. Les aménagements des voies navigables – entre espoir économique et fardeau financier.....	158
a) Quelques exemples de ports « neufs ».....	161
- Le chantier « capital » : Prague – port de Holešovice:	
- Mělník, Bratislava, Komárno	
b) Travaux de canalisation, le « Canal Bat'a » et le « projet LOD ».....	166
3. Les ouvertures transocéaniques des activités de transport tchécoslovaques.....	178
a) Trieste et Hambourg : deux portes océaniques tchécoslovaques en lutte.....	179
b) Le transport maritime tchécoslovaque, un rêve non réalisé.....	183
Conclusion	189
Conclusion de la Première partie.....	194

Deuxième partie : La « Terre » le retour du transport routier au premier plan de la scène des transports

.....196

Introduction.....197

Chapitre Un : La (re)naissance du réseau routier tchécoslovaque et sa transformation au cours de l'entre-deux-guerres.....199

Introduction.....199

I : Les principes la gestion du secteur routier.....203

1. L'organisation administrative – un puzzle riche d'inégalités.....204
 - a) La hiérarchisation du réseau routier et le problème des compétences.....204
 - b) Le « maître à bord » - les compétences du Ministère des Travaux publics.....211
 - c) Les groupes d'influences (*lobbies*) privés.....213
2. La législation – une jungle impénétrable.....224
 - a) L'héritage austro-hongrois.....224
 - b) Les nouvelles lois sur le financement des travaux.....225
 - c) La réforme institutionnelle.....227
3. Le financement des travaux – le « nerf de la guerre ».....229
 - a) Le financement « ordinaire ».....230
 - b) Le budget extraordinaire accordé aux travaux d'urgence.....231
 - c) Le (petit) coup de pouce de la loi 322/1921.....234
 - d) Le programme décennal du MTP de 1926.....235

II : Le Fonds d'État pour les routes (*Státní silniční fond*), la clé de la réussite (?).....236

Introduction.....236

1. La genèse du Fonds, l'émergence d'un géant.....237
2. L'évolution du Fonds routier – les aléas de la conjoncture.....243
3. Les mutations dans le financement des travaux routiers.....257
 - a) Avant l'existence du Fonds.....257
 - b) Grâce au Fonds.....264
 - c) Le Fonds routier de la Bohême.....265
4. Le Fonds routier – un changement radical ou une demi-mesure ? Appréciations et avis sur l'utilité et sur le fonctionnement du Fonds routier.....267

Conclusion - Le « Bilan des bilans » de Antonín Hloušek.....275

III : Les grands axes de la politique routière tchécoslovaque.....281

Introduction.....281

1. La reconstruction des routes de l'après-guerre.....282
2. La « nationalisation » des routes non étatiques.....286

3. La politique de constructions nouvelles : les grands projets de réseau routier et leur réalisation, entre utopie et réalité.....	300
a) L'insertion du pays dans un « réseau européen » - le projet de l' <i>Automobile Club tchécoslovaque (AKRČs)</i>	300
b) Le rééquilibrage ouest-est : le projet des « quatre routes magistrales » du Ministère des Travaux publics.....	304
c) .« Les autostrades traversantes (« canalisées ») » de l'ingénieur Volenec.....	307
d) Ing. K. Míša et la synthèse de points de vue du Ministère des Travaux publics et de la <i>Société routière tchécoslovaque (ČSS)</i>	310
e) Ivo Beneš et son « Réseau de transport tchécoslovaque à longue distance et l'autostrade du Sud ».....	315
Conclusion.....	319

IV : L'autoroute tchécoslovaque – une lente maturation d'un projet ambitieux.....320

Introduction : Terminologie et vocabulaire ; Les lobbies autoroutiers.....	320
1. L'influence des modèles étrangers et le débat sur le forum international.....	327
a) Le Réseau européen du Bureau international des autoroutes (BIAR).....	330
b) Le projet de la route Londres-Istanbul.....	334
2. Les prémices « utopiques ».....	337
3. Les projets tchécoslovaques « réalistes ».....	340
a) Les projets de la Société d'ingénieurs et architectes tchécoslovaques (<i>Spolek československých inženýrů a architektů, SIA</i>).....	340
b) Ing. K. Valina, <i>Construction de nos routes à longue distance</i>	349
c) Le projet de l'industriel Bat'a.....	357
4. Le temps des réalisations.....	362
a) L'autoroute « centrale ».....	362
b) L'autoroute « extra-territoriale » Breslau-Vienne et l' <i>Autoroute des Sudètes</i>	368
5. La critique des projets autoroutiers tchécoslovaques.....	376
a) La critique de l'Automobile Club tchécoslovaque (AKRČs).....	377
b) La critique des projets autoroutiers de l'ingénieur Hloušek.....	379
c) Les hésitations du monde politique.....	387

Conclusion.....393

Chapitre Deux : Le développement des réseaux tchécoslovaques de transport automobile, l'enjeu majeur de la politique des transports de l'entre-deux-guerres.....398

Introduction.....	398
-------------------	-----

I : L'évolution de l'automobilisme tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres : cadres technologique, législatif et social.....402

Introduction.....402

1. Le cadre technologique et social.....404

 a) La technologie routière *versus* technologie automobile ?.....404

 b) Les influences conjoncturelles.....406

 c) Les difficultés statistiques.....407

2. La législation sur le motorisme 1918-1938.....412

 a) La prorogation de la législation austro-hongroise.....413

 b) La loi sur le Fonds routier (n° 116/1927) et son impact sur le motorisme.....415

 c) La taxe sur les carburants, loi n° 77/1931.....419

 d) Une tentative publique de monopoliser le secteur routier, les lois sur « le transport par véhicules à moteur », n° 198/1932 du 23 décembre 1932 et n° 77/1935 du 12 avril 1935.....422

Conclusion.....432

II : L'entreprise publique dans le domaine du transport routier : entre initiative heureuse et moyen de pression économique.....434

Introduction.....434

1. Les pionniers du transport routier public – le réseau du Ministère des Postes et des Télécommunications (MPTT).....436

2. L'émergence du « Léviathan » Ministère des Chemins de fer comme nouvel acteur du transport routier public.....448

 a) La période de concurrence public/public – quatre années d'ambiguïtés.....450

 b) Le transfert définitif du service routier des PTT au profit du Mcdf (1932).....453

 c) Les rapports du transport routier et ferroviaire selon l'ingénieur V. Ibl.....457

 d) Les clauses sociales et la tarification.....462

Conclusion.....466

III : Les rapports de concurrence et de coopération entre le rail et la route et le développement du secteur privé.....467

Introduction.....467

1. Une esquisse des étapes chronologiques.....469

 a) L'émergence du profil d'entrepreneur privé, la période libérale 1918-1927.....469

 b) Le basculement dans la crise, la période charnière 1927-1932.....476

c) L'opposition au monopole d'État et l'organisation de la résistance privée (1932-1938)...	486
d) Les clubs automobiles – acteurs majeurs ou talon d'Achille de la défense de l'automobilisme tchécoslovaque ?.....	497
2. À la recherche d'une nouvelle approche (politique) du transport routier.....	517
a) Le projet-pilote de la compagnie « JAS ».....	517
b) La <i>Commission pour l'élaboration d'un plan de transport global</i> et la recherche d'une issue du conflit rail/route (1935).....	525
Conclusion : Les urgences de l'après-Munich	531
Conclusion de la Deuxième partie.....	535

Troisième partie : « l'Air » - L'émergence de l'aviation comme d'un mode de transport consensuel...543	
Introduction.....	544

Chapitre Un : Le cadre institutionnel, légal, social	547
Introduction : Le rôle des militaires dans la naissance et le développement de l'aviation.....	547

I. La gestion du portefeuille des transports aériens : Le Ministère des Travaux publics (MTP)....	552
II. L'aviation, la force des symboles.....	556
III. Un point sur la législation.....	569
IV. L'aviation au service de la nation – les hommes et les organisations au service de l'aviation nationale.....	575
1. En amont quelques personnalités remarquables.....	576
2. Le Club d'aviation tchécoslovaque (<i>Aeroklub Republiky Československé</i> , ARČs).....	582
3. La Ligue d'aviation de Masaryk (<i>Masarykova letecká liga</i> , MLL).....	587
V. Le transport aérien postal.....	591
Conclusion.....	600

Chapitre Deux : Les compagnies tchécoslovaques et leurs réseaux.....	603
Introduction : les précurseurs et les « opportunistes ».....	603

I. La Compagnie tchécoslovaque nationale de navigation aérienne (<i>Československé státní aerolinie</i>, ČSA), le fleuron de la nation.....	610
1. Les aléas (météorologiques) d'un nouveau mode de transport.....	611
2. Le développement de la compagnie – entre routine et challenges.....	624
3. La croissance du réseau ČSA.....	632

II. La Compagnie tchécoslovaque d'aviation (<i>Československá letecká společnost, ČLS</i>) – le prototype d'une compagnie internationale.....	637
1. La ČLS, l'équation fructueuse entre capital privé et innovation technologique.....	641
2. La croissance du réseau ČLS et les résultats d'exploitation.....	642
III. Les alliances internationales et le partage de l'espace aérien européen.....	650
Conclusion.....	660
Chapitre Trois : Les infrastructures du transport aérien.....	663
Introduction.....	663
I. Les aéroports de Prague – prestige et modernité pour la capitale et base du réseau aéroportuaire national et international.....	666
II. Brno – d'escale nationale « administrative » vers nœud international ?.....	680
III. Les aéroports « secondaires ».....	687
1. Bařa et les « 417 aéroports commerciaux pour la république ».....	688
2. Un aéroport de province – České Budějovice/Planá.....	696
3. Les aéroports de secours – un luxe nécessaire ?.....	701
4. L'émergence de « l'aéroport idéal ».....	703
Conclusion.....	705
Conclusion de la Troisième partie.....	708
Conclusion générale.....	711

Sources et Bibliographie.....	733
Annexes.....	767
Index des noms de personnes.....	786
Table des matières.....	788