

Pré-rapport sur la thèse de doctorat d'histoire présentée par M. Jan Oliva :

Les réseaux de transport tchécoslovaques dans l'entre-deux-guerres :

une approche historique multimodale

La thèse que présente Monsieur Jan OLIVA est un travail de 794 pages divisé en deux volumes. On peut noter d'emblée le grand soin formel et la présentation impeccable du manuscrit. L'auteur propose également, en fin de volume, un index et un cahier d'annexes fort utiles, même si certains tableaux sont difficiles lisibles. Ces annexes constituent des bases de données et des repères précieux. Pour mener à bien son travail de recherche, M. Oliva a utilisé des sources d'origines tchèque, slovaque et allemande. La bibliographie, très complète, renvoie pour l'essentiel aux historiographies tchèque et française. Le corpus de cette dernière est notamment composé de la production récente relative à l'histoire des techniques et de l'innovation.

Le plan thématique est élaboré autour des différents modes constitutifs du système de transport tchécoslovaque. L'emploi, dans les titres de chaque partie, des termes « fer », « eau », « terre », « air », n'est pas sans rappeler au lecteur les éléments vitaux chers à la pensée grecque. Or, à la lecture de la thèse, M. Oliva démontre que ces éléments ont été effectivement considérés comme vitaux par les dirigeants de l'éphémère première république tchécoslovaque. Construit autour du duopole rail-navigation intérieure, dans la première partie, de la route (deuxième partie) et de l'aviation civile (troisième partie), ce plan apparaît, à première vue, simple mais efficace. On peut néanmoins regretter son déséquilibre patent, puisque la deuxième partie, forte de 340 pages, correspond au total des deux autres parties qui l'encadrent. A ce déséquilibre s'ajoutent des problèmes de cohérence, puisque la question des rapports rail-route est éclatée entre le 3^e paragraphe du chapitre 1 de la première partie et le 3^e paragraphe du chapitre 2 de la deuxième partie. On peut également noter des redites, parfois mot pour mot, comme entre les pages 93 et 100. La lecture est également compliquée par l'insertion brutale d'études de cas qui interrompent le fil du développement.

Si l'écriture du manuscrit est appliquée, il reste néanmoins un certain nombre de coquilles, de fautes, de lourdeurs stylistiques et de formulations parfois obscures. Même justifié, l'emploi des termes « automobilisme » et « motorisme » ne paraît pas toujours de bon aloi. La définition de la notion de « motorisme » est, du reste, peu claire, à l'inverse de celle de « nostrification » qui semble davantage pertinente. Deux aspects sont, en revanche, à mettre au crédit de l'auteur : un appareil de notes impressionnant, digne d'un véritable travail de thèse, et des conclusions intermédiaires et solides, qui témoignent d'une véritable réflexion sur le sujet. Néanmoins, beaucoup d'entre elles auraient mérité d'être plus synthétiques pour gagner en clarté et en percussivité.

Sur le fond, et malgré les défauts rhétoriques signalés plus haut, la démonstration produite par M. Jan Oliva est convaincante. Il parvient à montrer l'enjeu décisif que représente le développement d'un réseau de transport dans un sens tchécoslovaque, non seulement du point de vue économique,

mais aussi politique. L'auteur rappelle constamment que cette construction s'effectue par rapport à une double problématique, celle, d'une part, de la transition entre la défunte monarchie austro-hongroise et la nouvelle république, et celle, d'autre part, de la nouvelle configuration géopolitique de l'Europe centrale. En même temps, M. Oliva rappelle que les réussites et les échecs ont avant tout reposé sur les responsabilités propres des dirigeants en charge des différents dossiers relatifs aux transports. Dans la mesure où ces derniers ont été érigés au rang de grande cause nationale, le volontarisme de l'action publique n'a pas été sans produire des contradictions. En témoigne cette politique conduisant à privilégier le chemin de fer, sans réfléchir assez tôt et de façon constructive aux possibilités d'articulation avec le transport routier en plein développement. Mais d'autres pays, à la même époque, se sont empêtrés dans des contradictions analogues. De longs et intéressants développements sont d'ailleurs consacrés à la question des prises de décisions au plus haut niveau et des nombreux débats auxquels elles ont donné lieu. Dans le détail, plusieurs passages ou thématiques constituent des temps forts de ce travail, comme le problème de l'accès à la mer pour un pays continental ; la volonté de construire une économie de transit européenne qu'on retrouve pour chaque mode de transport ; la tension constante entre efforts de rationalisation du système de transport et présupposés idéologiques divers qui en réduisent la portée ; ou encore le changement de donne radical que constitue l'après-Munich, lequel prélude au démantèlement de la république. Curieusement et de façon paradoxale, la partie centrale consacrée au transport routier, qui est aussi la plus longue, semble conclure que c'est en ce domaine que la politique des transports tchécoslovaques a donné les résultats les moins probants. Le primat historique donné au chemin de fer est assurément l'explication de dernière instance de ce relatif échec. Cela contraste avec la percée de l'aviation civile, qui représente la grande réussite de la première république en matière de transport. En abordant les dimensions économique et technique, mais aussi institutionnelle, politique et stratégique, monsieur Oliva a eu la volonté d'écrire une histoire globale des réseaux de transport resituée dans les problématiques historique et chronologique propres à un Etat et à une époque particulière. En ce sens, son projet historiographique est parfaitement fondé et convaincant.

Le rapporteur est tout à fait favorable à la présentation à soutenance de la thèse de doctorat présentée par M. Jan Oliva.

Bruno Marnot
Université de La Rochelle
28 octobre 2012

