



Les grands projets de réseaux routiers tchécoslovaques entre rêve et réalité (1918–1938)

Jan Oliva

KEY WORDS:

Czechoslovakia — First Republic — Road Network — Highways

La Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres se lança dans de très nombreux chantiers de travaux publics, dont de nombreux projets d'infrastructures de transport.¹ La place d'infrastructures routières n'était pas la plus importante, mais la motorisation progressive du pays rendait la question de la qualité des routes de plus en plus urgente et de nombreux travaux d'entretien et de réparation du réseau routier existant furent entrepris. Chemin faisant, les usagers de la route et les politiques constatèrent qu'une remise à plat de l'ensemble du réseau routier avec la redéfinition de sa hiérarchie devenait indispensable. Des projets émergèrent même souhaitant une reconstruction complète du réseau avec, à sa tête, une catégorie de routes de qualité internationale qui serait intégrée au réseau routier européen.

Nous avons rassemblé dans cette contribution issue de notre thèse de doctorat² dans l'ordre chronologique de leur apparition cinq grands projets de réseau routier tchécoslovaque. Ils sont représentatifs de trois tendances autant technologiques que politiques : redessiner un réseau national unificateur du pays, rééquilibrer l'équipement des régions en infrastructures de transport et ancrer la Tchécoslovaquie dans le réseau routier européen. Nous avons 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 aient existé³, ceux-ci n'entrent

1 Cet article fait partie du projet de recherche n° MSM 0021620827 „Les Pays tchèques au coeur de l'Europe autrefois et aujourd'hui“, porté par la Faculté de Philosophie de l'Université Charles, Prague. (Příspěvek je součástí řešení Výzkumného záměru MSM 0021620827 České země uprostřed Evropy v minulosti a dnes, jehož nositelem je Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze).

2 Cf. Jan Oliva, Les réseaux de transport tchécoslovaques de l'entre-deux-guerres : une approche historique multimodale, Thèse en co-tutelle entre l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3 et l'Université Charles, Prague, soutenue le 22 novembre 2012 à Bordeaux, sous la direction de Christophe Bouneau et Ivan Jakubec.

3 Comme le projet très élaboré du Národohospodářský Svaz Jihočeský, voir : Ivo Beneš, Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobilová dráha. In : Jihočeská technická práce. Sborník SIA 1938, České Budějovice 1938; ou encore Jan Stocký, Jižní Čechy, Kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav, Praha 1937, 174 p. et enfin l'étude de Jiří Dvořák, Dálková síť Československé Republiky konkretizovaná čsl. Jižní au-

pas dans cette étude, pour des raisons évidentes de place disponible. 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 de la route, qui furent, à leur façon, des philosophes de réseaux.



L'INSERTION DU PAYS DANS UN RÉSEAU « EUROPÉEN » – LE PROJET DE L'AUTOMOBILE CLUB TCHÉCOSLOVAQUE (AKRČS).

Dans un article important,⁴ car permettant de situer chronologiquement et thématiquement l'action de l'AKRČs au niveau international, Antonín Hloušek aborda en 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-Genève), mais il fut interrompu comme beaucoup d'autres par la guerre. L'initiative fut relancée 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. »⁵ L'AKRČs se saisit alors de cette question et élaborait un projet de réseau européen qu'il soumit l'année suivante à Londres (en décembre 1922) aux membres de l'*Association Internationale des Automobile 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. »⁶ 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 compta dans cette proposition cinq routes « internationales » (essentiellement « d'État ») d'une longueur totale de 1 080,5 km.

Ces routes étaient 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 CSR sur le chemin terrestre le plus court à son allié militaire le plus important, la France.

tomobilovou 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*, vol. 175, Praha 2002, pp. 23-30.

4 Antonín Hloušek, *Mezinárodní silniční trati, Zprávy Veřejné Služby Technické (Zprávy VST)*, 1925, no. 9.

5 Ibid.

6 Ibid.



CARTE N°1 : Les liaisons automobiles internationales

Source : Hynek Švarc, I. Celostátní hospodářská konference národohospodářských svazů krajových, Silniční Obzor, 1935, no. 5, p. 23.

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 1925⁷) et 1938 (publié par Míša).⁸ Le seul changement qui concernait la ČSR se trouvait dans le déplacement vers le sud de la Route n° 37.⁹ D'autre part, la ČSR faisait partie du groupe de pays plutôt 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 se place au centre de l'Europe, a un intérêt majeur à la mise en place de telles routes [européennes]. »¹⁰ Anticipant ainsi l'évolution du motorisme international, le club tchécoslovaque appliqua avec succès, semble-t-il, la politique du « fait accompli » au domaine routier.

LE RÉÉQUILIBRAGE OUEST-EST : LE PROJET DES « QUATRE ROUTES MAGISTRALES » DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS¹¹

La Tchécoslovaquie accusait de fortes inégalités au niveau des équipements en infrastructures de transport entre les différentes parties du pays. Dans l'immédiat après-guerre, il paraissait urgent d'y remédier en lançant de vastes opérations de « rééquilibrage », notamment entre l'ouest (les pays tchèques) et l'est (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

7 Cf. Zprávy Veřejné Služby Technické, 1925, no. 9, op. cit.

8 Cf. Ing. Karel Míša, Dálková silnice Brno-Žilina, předneseno na IV. řádné celostátní valné hromadě Čsl. silniční společnosti v Praze dne 29. března 1938, Čsl. silniční společnost, Praha, 1938, 23 p.

9 Au lieu du tracé Praha-Hradec Králové-Olomouc-Ružomberok-Užhorod on proposa le tracé Praha-Jihlava-Brno-Zlín-Ružomberok-Užhorod.

10 Zprávy VST, 1925, no. 9, op. cit.

11 C'est un projet de désenclavement de la Slovaquie et de « rapprochement » avec les pays tchèques. Cf. Zprávy VST, 1920, no. 22, Doplnění sítě státních silnic na Slovensku a v Podkarpatské Rusi, sděluje Ing. Leopold Veselý, vrchní stavební rada.



des routes dimensionnées et équipées partout de manière uniforme. 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 en créant la rupture avec l'ancienne polarité austro-hongroise.
- 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 interrégionaux.

En conséquence, ce plan fut élaboré par le Ministère des Travaux publics (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 1920. Son idée fondamentale se résumait en la construction de quatre axes transversaux suivant le tracé ouest-est. 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 km¹². 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 ainsi 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 riveraines, 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. »¹³

« LES AUTOSTRADES TRAVERSANTES » DE L'INGÉNIEUR VOLENEC¹⁴

L'ingénieur Volenec était directeur de l'administration chargée des constructions du « pays » Silésien dont le siège était à Opava. Il reproduisit dans son projet au nom curieux *Les autostrades traversantes* la proposition de l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (AIACR) datant de 1923¹⁵ pour « résoudre [la question des] connexions automobiles internationales en Europe »¹⁶ (voir la carte ci-après). Il souli-

12 Pour le détail se reporter au paragraphe : « Ing. K. Míša et les points de vue du Ministère des Travaux Publics et de la Société routière tchécoslovaque » infra.

13 Zprávy VST n° 22/1920 op. cit.

14 Jaroslav Volenec, Průplavové autostrády (Les autostrades traversantes/canalisesées), Silniční Obzor, 1929, no. 3.

15 Voir le projet mentionnésupra.

16 Jaroslav Volenec, Průplavové autostrády... op. cit., p. 33.



gna, 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. »¹⁷ Cette phrase résuma tout ce que la Tchécoslovaquie voulait mettre en avant pour gagner 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 centre-européen important.

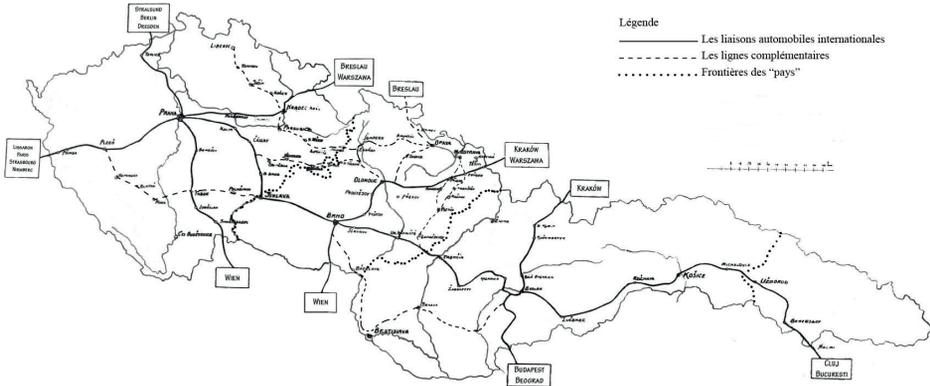
Le projet de l'AIACR intégrait cinq axes internationaux majeurs traversant la Tchécoslovaquie que nous avons listés *supra*. Il est à remarquer que Volenec reprit entièrement le projet de l'AIACR sans le soumettre à aucune analyse critique. Certes, il nota que certaines routes prévues par le projet ne possédaient jusqu'alors pas l'importance internationale. 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, représentant au contraire uniquement les intérêts des automobilistes. N'oublions pas que l'Automobile Club tchécoslovaque (AKRČS) en faisait partie et avait grandement contribué à l'élaboration de ce projet de réseau routier européen¹⁸. Peut-être Volenec était-il 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 sur les longs parcours. Il reprenait aussi un axe de circulation central, jugé à la fois économiquement utile et stratégique du point de vue militaire à cette exception près que la capitale slovaque était (à nouveau!)¹⁹ 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 au niveau d'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.

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 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. Ceci s'explique partiellement par le relief, surtout dans le cas de la Slovaquie et de la Russie subcarpatique, coupées de la Pologne au nord

17 Ibid.

18 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).

19 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.



CARTE N°2 : Les « autostrades traversantes » selon le projet de J. Volenec

Source : Ing. Jaroslav Volenec, Průplavové autostrády [Les autostrades traversantes], Silniční Obzor, 1929, no. 3.

par la chaîne montagneuse des Carpates. 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 concerne le nord-ouest de la Bohême qui rassemblait de très gros centres industriels et miniers, des stations thermales importantes 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 sens « 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. 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*), 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 sur une ancienne loi-cadre austro-hongroise pas encore amendée.²⁰ 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'éco-

²⁰ Plan « LOD » était un projet de liaison par canal entre les trois bassins fluviaux de l'Elbe (Labe), de l'Odra et du Danube. Ce projet très discuté au cours de l'entre-deux-guerres, n'a pas été réalisé à ce jour.

nomies d'échelle. Par conséquent, « les défenseurs des autostrades demandent l'incorporation des autostrades canalisées dans la nouvelle loi [sur les voies navigables] ». ²¹

Dans son projet, Volenec anticipa de beaucoup les besoins en aménagements futurs et ce fut sans doute le point faible du dossier. En effet, le « plan LOD » n'avait pratiquement pas avancé 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 beaucoup d'espoirs pour assurer leur financement. Volenec s'appuyait donc sur des bases relativement fragiles pour monter le budget de 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). Il 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 aucune chance d'aboutir. Bien conscient des enjeux, Volenec 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.

ING. MÍŠA ET LA SYNTHÈSE DE POINTS DE VUE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SOCIÉTÉ ROUTIÈRE TCHÉCOSLOVAQUE (ČSS)

Ing. Karel 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 longue distance Brno-Žilina » ²², 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, Antonín Hloušek se distingua entre 1935 et 1938 comme un grand critique

²¹ Ibid p. 36.

²² Karel Míša, *Dálková silnice Brno-Žilina...* op. cit.



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 paternité.²³

État/pays	Surface (km ²)	Nombre d'habitants	Longueur des routes (km)					Total	Sur 100 km ²
			d'État	des pays	des cercles	reste			
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	

TABLEAU : « Un aperçu sur l'état de nos routes »

Source : Karel 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) :

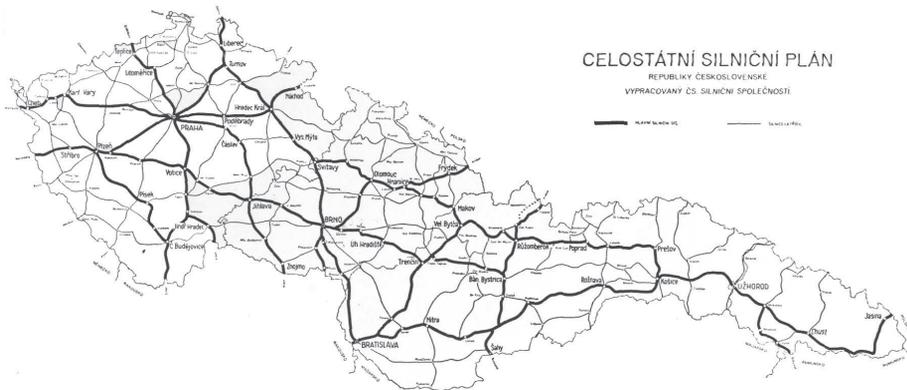
- l'axe nord : Olomouc-Valašské Meziříčí-Žilina-Prešov-frontière
- l'axe central : Uherské Hradiště-Trenčín-Banská Bystrice-Zvolen-Košice
- l'axe sud : Hodonín-Nitra-Levice-Košice-Užhorod-Rahovo-Jasina
- l'axe danubien : Břeclav-Bratislava-Lučenec-Tornalú

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.

²³ Voir Antonín 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, Silniční Obzor*, 1936, no. 7.

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.

Le bilan plus que mitigé de ces deux projets et cela après vingt ans d'existence du ministère, témoigne d'un manque de cohérence des 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 du motorisme en général et de la modernisation routière en particulier. 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... »²⁴), 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.



CARTE N°3 : Le plan routier national élaboré par la Société routière tchécoslovaque, ČSS.

Source : K. Míša, *Dálkovásilnice Brno-Žilina*, op. cit.

Ce plan proposait la réorganisation du réseau routier selon quatre catégories²⁵ :

1. Réseau principal (d'importance nationale et internationale) : 3 777 km ;
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.

²⁴ Ibid. p. 10 (« Postup provádění úprav pomocí silničního fondu neuspokojil ... »).

²⁵ Un autre employé du MTP, Ing. Svoboda avait formulé une proposition de réforme pour le réseau national dès 1921. Voir : Zprávy VST, 1921, no. 14, Josef Svoboda, Úkoly organizace a zákonodárství veřejných silnic v RČS, op. cit. Il avait adopté des principes de classification proches de ceux de Míša.



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 »).

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 »²⁶ 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 »²⁷. Il sembla pouvoir réaliser son rêve lorsqu'un an plus tard, le 2 mai 1939, il inaugura, en pleine période d'Occupation, le chantier de la première autoroute « du réseau bohême-morave » dans sa nouvelle fonction d'adjoint au directeur de la construction autoroutière 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!' »²⁸.

IVO BENEŠ ET SON « RÉSEAU DE TRANSPORT TCHÉCOSLOVAQUE À LONGUE DISTANCE ET L'AUTOSTRASSE DU SUD »²⁹

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 »³⁰, Ing. Ivo Beneš souhaitait dans son essai au contraire renforcer la vision 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

26 Míša, op.cit. p. 11.

27 Ibid p. 12.

28 SO 6/1939, Jindřich Václavík, Zahájení stavby dálnice Praha-Jihlava (Démarrage de la construction de l'autoroute Prague-Jihlava).

29 Ivo Beneš, Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobilová dráha., In: Jihočeská technická práce, České Budějovice 1938, pp. 178-183.

30 Ibid. p. 178.



secteur du « travail », le secteur « agricole » et le secteur « frontalier et de loisirs » (cf. carte n°4/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 garantissait qu'elles allaient être suivies d'actions concrètes et leurs résultats pris en considération. Deuxièmement, Beneš adopta une attitude que l'on pourrait qualifier de totalitaire, 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° 4/III *infra*), on est finalement très proche des idées gouvernementales des années 1920 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. Vu 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 voisine.³¹

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, étaient 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.

L'intérêt du plan de Beneš tenait à plusieurs éléments. Il s'inscrivait tout d'abord dans la lignée des grands aménageurs de réseau républicains, qui prônaient l'égalité des chances de toutes les régions, par le biais notamment de l'accès aux transports. Ici, on voit clairement qu'à partir d'une carte administrative réformée (cf. carte n°4/II

31 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.



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 de transport.

En deuxième lieu, malgré une dimension largement 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. »³²

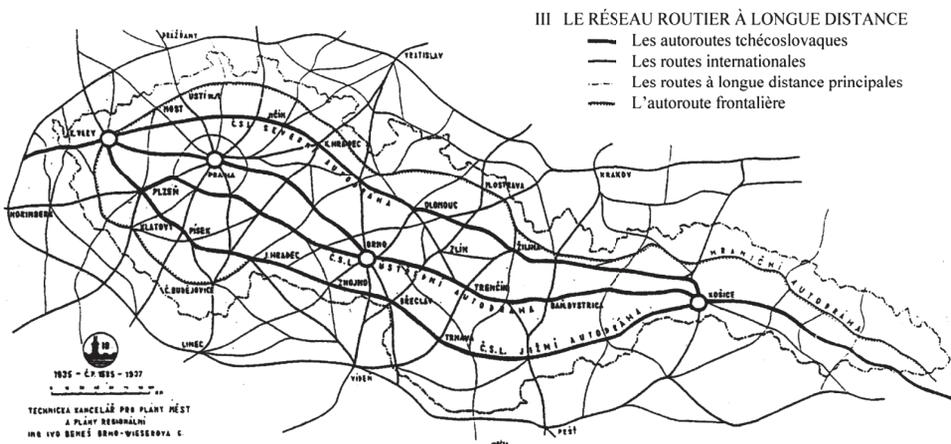
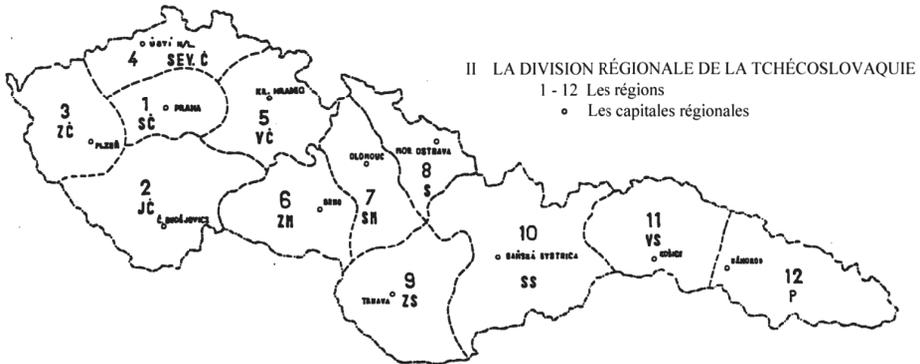
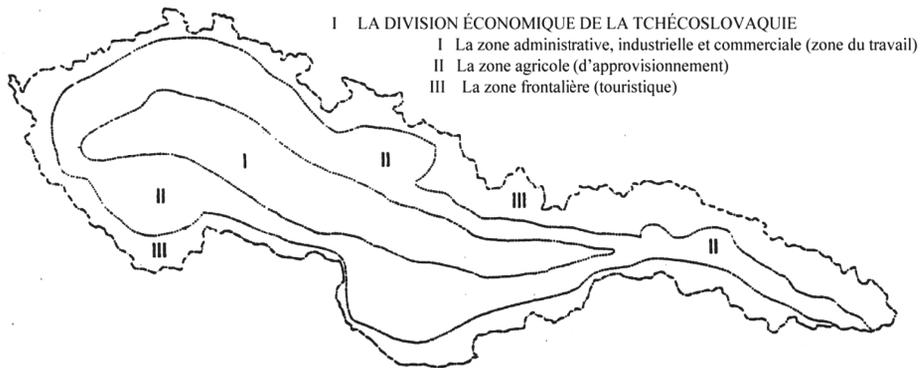
Enfin, Beneš avait tenté de formuler un projet de financement de son plan. Si certains de ses éléments frôlaient l'utopie ou avaient des accents totalitaires, il contenait néanmoins une piste intéressante. En effet, l'auteur ne prônait pas tout de suite la construction d'une autoroute selon le modèle 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).

Le projet de Beneš servit de base de réflexion et de travail à son collègue l'ingénieur Vaněček.³³ Ce dernier s'attacha dans son essai, court et concis, à rechercher une solution de financement du plan présenté par Beneš. En effet, Vaněček constatait que, si, d'une part, « L'analyse de la réalisation du réseau routier faite par Ing. Ivo 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 priorité.³⁴

32 Ibid.

33 Dopravní program Jižních Čech. In : Jihočeská technická práce, České Budějovice 1938, pp. 184-188).

34 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 (39^e réunion parlementaire, 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. Ce faisant, il utilisa la statistique officielle du pays « Bohême » qui datait de 1930 ; on peut donc supposer que la situation s'était un peu améliorée depuis.



CARTE N°4: Proposition d'un réseau de routes tchécoslovaque à longue distance

Source : Ivo Beneš, Dálková dopravní síť Československé republiky a československá jižní automobílová dráha. In : Jihočeská technická práce, Česká Budějovice 1938, pp. 178-183.



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 nécessaires 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 une vingtaine d'années seulement, on avait glissé de préoccupations matérielles élémentaires vers des projets de grande envergure. La manière d'aborder 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 de plus en plus aiguë, il devint impératif de décloisonner 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 » par ailleurs fort coûteux. Au nombre des premiers, on peut sûrement compter ceux qui poussaient le raisonnement jusqu'à proposer la construction d'autoroutes.