

De l'Autriche-Hongrie à la Tchécoslovaquie : la réorientation des infrastructures routières en Slovaquie

Michal ĎURČO

RÉSUMÉ

Avant 1918, la Slovaquie fait partie du Royaume de Hongrie au sein de l'empire austro-hongrois. Jusqu'à la seconde moitié du dix-huitième siècle, l'État ne se préoccupe guère de mettre les infrastructures de transport au service de l'intégration, mais les choses changent lorsque les cercles économiques se tournent vers les idées mercantilistes. Après des débuts timides, le changement connaît une nette accélération en Hongrie grâce au Compromis de 1867. Comme le réseau de transport slovaque gravite désormais autour de Budapest, les principaux axes vont vers le sud. En 1918, la création de la Tchécoslovaquie donne rapidement lieu à une réorganisation du réseau routier slovaque, Budapest étant délaissée au profit de Prague, plus à l'ouest. Ce nouveau programme s'appuie sur l'idéologie du tchécoslovaquisme. À partir des années 1930, certains technocrates et responsables politiques veulent faire du jeune état un pont entre l'Europe de l'Est et celle de l'Ouest, projet que peut concrétiser la prometteuse innovation technologique de l'autoroute.



Fig. 1. New main road plan for Slovakia from 1919. © Michal Ďurčo

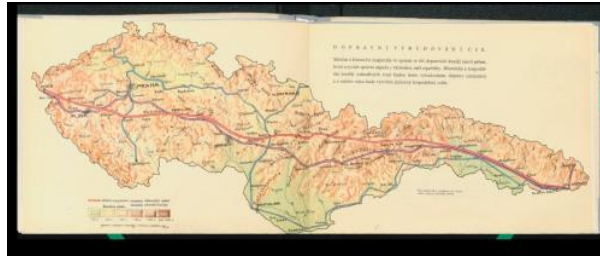


Fig. 2. Jan Antonin Bata's motorway (red line). Source: BAŤA, Jan Antonín. Budujme stát pro 40 000 000 lidí. Zlín: Tisk, 1937. (Translation of the text: "Building transportation in the CSR (Czechoslovak Republic). Road and rail arteries, together with waterways, will secure direct, cheap and fast travel between the west and the east of our republic. Historical and economic differences among different regions will thus be eliminated, transforming our country into a single economic unit.")

Si les infrastructures de transport sont d'abord perçues comme des outils d'intégration, il arrive qu'elles contribuent à la ségrégation. Leur fonction première est de surmonter les clivages territoriaux, dans leur dimension spatiale aussi bien que sociale, et donc de faciliter les interactions entre différents espaces. Mais leur capacité à désenclaver ou non les territoires est tributaire des choix opérés dans la construction du réseau de transports et des possibilités technologiques qu'il offre. La qualité des liaisons ainsi obtenues permettra, ou non, le désenclavement des localités et régions desservies. En cas de succès, les lieux sont connectés et les usagers plus ou moins intégrés. Dans l'Europe contemporaine, c'est généralement l'État qui a été le principal maître d'œuvre de l'intégration ou de la ségrégation par le biais de la politique des transports.

Une partie du territoire actuel de la Slovaquie a été possession hongroise à partir du ^{xⁱ} siècle et le royaume de Hongrie est lui-même intégré au nouvel empire des Habsbourg en 1526. À l'époque, l'entretien du réseau routier incombe à l'aristocratie, qui contrôle les villes et les comtés aussi bien que ses domaines. En l'absence de contrôle centralisé, l'État n'a que peu d'influence sur l'unification du pays par les transports avant le milieu du ^{xviii^e} siècle. À cette époque, l'influence croissante du mercantilisme sur les élites du pays stimule l'intérêt pour les transports. Il est décidé de relier Vienne, la capitale impériale, à toutes les régions de l'empire grâce à des routes nouvelles, pavées selon le modèle des chaussées françaises, ce qui les rendrait carrossables toute l'année.

Dans cette configuration, la partie hongroise de l'empire et sa capitale Budapest ne sont qu'une des pièces d'un réseau de transports encore peu développé, et c'est à Vienne que se prennent les décisions. Le Compromis austro-hongrois de 1867 change la donne. Budapest peut désormais élaborer sa propre politique de transports. Un ministère des Travaux publics et des Transports est créé, des projets de canaux sont lancés tandis qu'on investit fortement dans les chemins de fer. La construction des infrastructures routières s'inspire du modèle français, tant pour la réglementation que pour la classification des routes. Les principaux promoteurs de cette vision réformatrice sont les ministres István Széchenyi et Gábor Baross.

À la suite de l'effondrement de l'Autriche-Hongrie, la création de la Tchécoslovaquie donne lieu à

une transformation radicale des infrastructures de transport. Le réseau routier, qui privilégie la desserte de Budapest et du sud, doit être réorienté vers la nouvelle capitale politique et économique du pays, Prague, qui se trouve à l'ouest. Il faut aussi remplacer une grande partie du personnel, qui est restée fidèle à la Hongrie. Le rôle crucial des infrastructures de transports est démontré en 1919, quand il faut défendre le jeune état face à l'offensive des bolchéviques hongrois sur la Slovaquie. L'acheminement des renforts est entravé par le manque de voies de communication fiables entre ce territoire et les régions tchèques. Cette infrastructure héritée d'avant-guerre permet aux assaillants de s'emparer de l'est et d'une bonne partie du centre de la Slovaquie.

Tirant les leçons de cette expérience, les experts militaires planifient une réorganisation du réseau routier en Slovaquie (figure 1). L'essentiel du projet consiste à rééquilibrer les choix faits avant-guerre sous l'égide de la Hongrie en construisant quatre axes routiers d'est en ouest. À une époque où la théorie du tchécoslovaquisme cherche à donner corps à la fragile fiction politique d'un état tchécoslovaque, cela répond également aux souhaits des industriels. Avant la guerre, l'économie slovaque était intégrée à celle de la Hongrie et l'essentiel des exportations destiné à l'Europe du sud-est. En revanche, après 1918, l'absence de liaisons vers l'est augmente le coût des exportations vers la partie tchèque du pays ou l'Allemagne, quand elle ne les rend pas impossibles. Incapables de rivaliser avec la concurrence tchèque, de nombreuses entreprises slovaques doivent fermer leurs portes.

Malgré les moyens mis en œuvre pour remédier à ce problème, les conditions de circulation se dégradent rapidement à la fin des années 1920 en raison de l'augmentation du nombre de véhicules. Cela incite les autorités et les ingénieurs à se tourner vers le modèle britannique. En 1927, le ministère des Travaux publics entreprend d'améliorer l'aménagement routier du pays et des crédits en ce sens sont votés par le parlement tchécoslovaque.

Dans les années 1930, le débat s'intensifie sur l'avenir du transport routier et sur son rôle dans l'intégration du pays, alors que la construction d'*autobahns* dans l'Allemagne nazie toute proche renforce l'intérêt pour cette question. Toutefois, malgré son appartenance à l'Association mondiale de la route, la Tchécoslovaquie n'envoie pas de délégation à Munich pour le congrès mondial de 1934. Cette décision, qui est une première pour l'entre-deux-guerres, illustre les tensions diplomatiques qui existent alors entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie. Elle reflète également les réticences du gouvernement vis-à-vis des autoroutes, perçues comme un luxe dans un pays au parc automobile encore réduit.

Les esprits commencent à évoluer en 1935, grâce à l'organisation d'une conférence sur l'économie à Prague. Venus d'horizons divers, les politiques et les experts qui y participent se présentent tous comme des régionalistes, signalant par là leur refus de la centralisation. La création d'une infrastructure routière nationale, à savoir d'une autoroute tchécoslovaque, figure parmi les solutions proposées pour faire face aux conséquences de la grande dépression. On notera que l'usage de termes étrangers comme *autostrada* ou *Autobahn* est évité pour désigner le projet. Celui de « route nationale » lui est préféré afin de mieux en souligner les retombées potentielles sur l'unité nationale et l'intégration socio-économique du pays. Est également avancée l'idée que, si la Tchécoslovaquie renonce à imiter l'Allemagne en construisant une autoroute, le développement des liaisons routières internationales en pâtirait, ce qui sous-entend que la nation a des devoirs envers les pays voisins.

Cela n'entame pas l'opposition du gouvernement aux autoroutes. Un Institut national de

recherche sur les infrastructures routières est toutefois créé en réponse aux propositions de la conférence. En 1936, il publie un plan d'aménagement routier couvrant l'intégralité du territoire et prenant en compte les données les plus récentes sur l'intensité du trafic routier. Les recommandations incluent d'ailleurs la construction de quelques sections de route à revêtement en béton et à plusieurs voies, ce qui équivaut à une autoroute.

L'année suivante, le célèbre entrepreneur Jan Antonin Bat'a présente son propre projet autoroutier pour la Tchécoslovaquie, qui se caractérise par son caractère résolument européen et son ampleur internationale. Il y est envisagé de relier le port du Havre aux côtes de la Mer Noire, en passant par Paris, Reims, Francfort, puis la ville tchécoslovaque de Cheb, avant de traverser le reste du pays jusqu'à la frontière roumaine. Bat'a ambitionne ainsi de faire de la Tchécoslovaquie un pont entre l'Europe de l'ouest et celle de l'est. Ce projet suscite peu d'intérêt à l'étranger, d'autant plus que celui de l'Allemagne est assez analogue, suivant un axe parallèle qui traverse Salzbourg, Vienne (annexée au Troisième Reich en 1938) et la Hongrie. En septembre 1938, lors de l'effondrement de la première République tchécoslovaque, l'autoroute n'est pas encore mise en chantier, même si le réseau routier slovaque est déjà bien relié au reste du pays grâce aux nouvelles orientations de la politique des transports.

BIBLIOGRAPHIE

FALTUS, Jozef, PRŮCHA, Václav, *Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918-1945*, Bratislava, Vydavateľstvo politickej literatúry, 1969.

HALLON, Ľudovít, *Slovensko v hospodárskom priestore Nemecka 1939-1945 (rokovania, prehľady, sondy, prípadové štúdie)*, Bratislava, VEDA, Historický ústav SAV, 2015.

JANŮRA, Mikuláš, *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918-1938*, Košice, FF UPJŠ, 2017.

OLIVA, Jan, "Die Schaffung eines tschechoslowakischen Strassennetzes in gesamtverkehrspolitischer Betrachtung 1918-1939", in DIENEL, Hans Liudger, SCHIEDT, Hans Ulrich (dir.) *Die moderne Strasse. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis 20. Jahrhundert*, Frankfurt, New York, Campus Verlag, 2010, p. 203-222.

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thematiques/civilisation-materielle/grands-reseaux-techniques-et-souverainete/de-l'au-triche-hongrie-a-la-tchecoslovaquie-la-reorientation-des-infrastructures-routieres-en>