



HAL
open science

Les clubs automobiles – acteurs majeurs ou talon d’Achille de la défense de l’automobilisme tchécoslovaque de l’entre-deux-guerres ?

Jan Oliva

► **To cite this version:**

Jan Oliva. Les clubs automobiles – acteurs majeurs ou talon d’Achille de la défense de l’automobilisme tchécoslovaque de l’entre-deux-guerres ?. Prager wirtschafts- und sozialhistorische Mitteilungen/Prague Economic and Social History Papers, 2010, 12, pp.60-73. hal-01403337

HAL Id: hal-01403337

<https://hal.science/hal-01403337>

Submitted on 25 Nov 2016

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

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

Jan Oliva, Université Michel de Montaigne, Bordeaux 3/FF UK, Praha

« Les clubs automobiles – acteurs majeurs ou talon d’Achille de la défense de l’automobilisme tchécoslovaque de l’entre-deux-guerres ? »

„Československé autokluby – klíčoví aktéři a nebo achylova pata v obraně československého motorismu v meziválečném období?“

Contribution à Prager wirtschafts- und sozialhistorische Mitteilungen/Prague Economic and Social History Papers n° 12/2010, pp. 60-73

A la question dans le titre de ce paragraphe, nous pouvons répondre d’emblée que les clubs automobiles comptaient, en ČSR comme ailleurs¹, parmi les acteurs les plus importants dans le secteur automobile *au début de son ère*². 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. Štemberk lista dans sa thèse quelques uns de ces groupements, dont certains regroupant jusqu’à 10 000 personnes. Tous ces groupements, clubs ou organisations socio-professionnelles automobiles eurent une

¹ Cf. pour cela le chapitre dédié clubs automobiles dans le livre de C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug...* (op. cit.) intitulé « Clubs : Die Promotoren der Motoren » pp.203. 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. »

² C’est-à-dire sûrement jusqu’à la Seconde Guerre mondiale, voire au-delà. Notre hypothèse serait de dire que c’est 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 intermédiaire. Certains disparurent alors, d’autres se replièrent sur eux-mêmes devenant, comme à l’origine, les lieux de prestige...

caractéristique commune – leur grand morcellement et des conflits internes fréquents. Les années de l’entre-deux-guerres correspondaient à une période de bouillonnement intrinséquement 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 eurent une influence plus ou moins directs sur l’équilibre de forces entre la sphère publique et privée, notamment en ce qui concerne les négociations salariales, de droits de retraite ou encore sur la durée et les conditions de travail. Le fait de traiter les clubs automobiles plus en détails ci-après 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.

Dans l’entre-deux-guerres, les clubs automobiles avaient joué un rôle majeur dans la promotion de l’automobilisme tchécoslovaque. Ils étaient l’une des composantes du mouvement associatif très dynamique de l’époque. On peut d’ailleurs sur ce point comme sur bien

Les logos de l’AKRČs :
1. Séction automobile



2. Séction motocycliste



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)³, 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 Prague⁴. Il réussit grâce à son ancienneté et à sa notoriété internationale à s'imposer dès la fondation de la république en 1918 comme l'interlocuteur 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)⁵. Cette association qui suivait le principe d'un représentant unique par pays adhérent, contribua grandement à propulser l'AKRČs après la guerre justement dans le fauteuil du premier automobile-club internationalement « reconnu » de la ČSR⁶. Ici, l'AKRČs joua par exemple un rôle tout à fait important dans l'élaboration

³ 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.

⁴ 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*.

⁵ 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 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*).

⁶ En effet, selon les statuts de l'AIACR un seul club national, reconnu officiellement par l'Etat 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

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'époque⁷ ; enfin, il reposait sur des membres de nationalité tchèque⁸. 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

10/1929, K 25 letému výročí AIACR). On insiste dans le mouvement des automobilistes sur des valeurs traditionnelles – certains n'hésitent pas à dire « chevaleresques » (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 Etat autonome » et que par conséquent, le club s'engage 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 passera ensuite par le Ministère des Travaux publics lequel sera prié de reconnaître le Club officiellement et de soutenir par la voie diplomatique sa demande d'adhésion à l'AIACR. Le Club enverra alors une députation officielle au ministre Hampl. En septembre 1919 le MTP donnera avis favorable et s'inscrira en tant que membre institutionnel du Club. Ce sera ensuite le MTP qui informera 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. Vaniček (Ibid. p. 226). Le Club sera admis comme membre de l'AIACR le 15 juin 1920. Le gouvernement notifiera 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 sera transmis solennellement à l'occasion de la XIIIe exposition automobile le 28 mai 1921 des mains du Ministre des Travaux publics, Dr. Kovařík.

⁷ A titre d'exemple : Miříčka Emil JUDr. Il sera 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 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.

⁸ 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.

automobiles en usant avec efficacité de deux armes : une bonne communication⁹ et une protection politique¹⁰. 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. A titre d'exemple, prenons l'année 1927, l'AKRČs avait alors au premier janvier 1 226 membres¹¹ pour une population totale de 15 millions d'habitants¹² et environ 50 000 véhicules à moteur¹³. 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 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 ... »¹⁴ 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

⁹ 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 *Kartel 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*.

¹⁰ 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. A ce propos, C. M. Merki parle de « politische Absicherung » des clubs automobiles (In : Merki, *Der holprige Siegeszug ...* op. cit. p. 209).

¹¹ In : A 4/1927, *Řádná valná hromada AKRČs dne 3. dubna 1927*

¹² Le recensement de 1930 indique pour la Tchécoslovaquie 14 729 536 habitants (Cf. *Stat. ročenka RČS*, 1934, p. 9).

¹³ Le recensement fait en 1928 indique 59 409 véhicules à moteur toutes catégories confondues (cf. *Stat. ročenka RČS*, 1938, p. 119).

¹⁴ 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...“)

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 significative¹⁵. En revanche, le Club ne semblait point connaître de difficultés financières. Tout au contraire, il employait environ 30 personnes à son siège administratif¹⁶, et inaugura « sa » Maison (*Klubovní dům AKRČs*) en 1929 rue Lützowova 29, čp. 1337, à Prague II¹⁷. Grâce à ces infrastructures et à 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

¹⁵ 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 rend compte de : 1 102 membres actifs dans la section automobile, mais on ajoute 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. *řádná 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.

¹⁶ 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 « serviteurs ». (*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

¹⁷ Voir A 4/1929, *Slavnostní otevření klubovního domu AKRČs*. L'inauguration officielle de la *Maison du Club* se fait le 25 mars 1929. Une nombre impressionnant de personnalités y assiste (y compris le Ministre des Affaires étrangères et futur président de la république E. Beneš, d'autres ministres et des ambassadeurs). Son architecte : 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.

conférences, de réunions de travail, mais aussi de bals et de soirées mondaines¹⁸ 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 vanter d'offrir à ses membres une certaine garantie de qualité de service, parfois à des prix réduits.

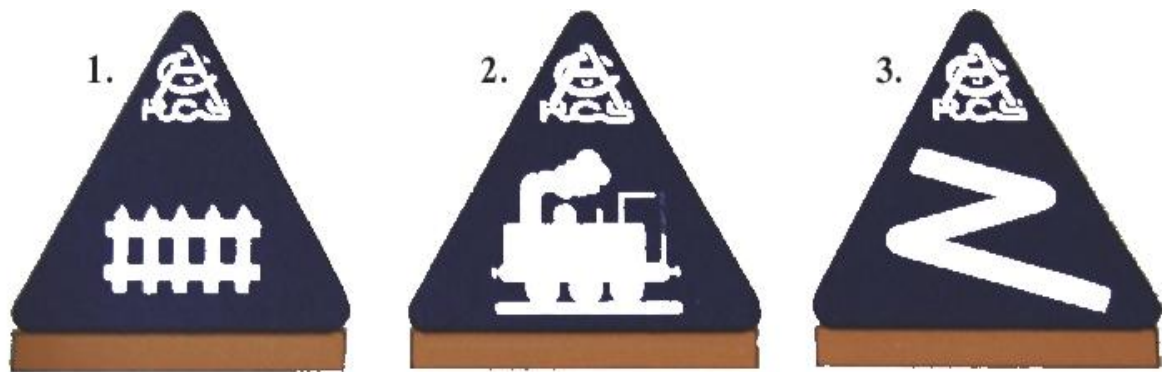
Le Club ouvrit également des antennes régionales¹⁹ afin de permettre à des automobilistes d'accéder directement à certains services dont le Club était détenteur à titre de monopole (comme p. e. la délivrance des tryptiques pour les voyages à l'étranger). Ce service possédait également l'avantage de court-circuiter 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

¹⁸ Le Club organise par exemple des cours de danse moderne, des soirées dansantes ou à thème. Afin d'enrichir son offre, on propose tous les samedis soir des « thés » avec un arrangeur désigné pour chaque soirée qui propose « 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 réunissent jusqu'à 100 personnes. (Cf. A 11/1927 ; « Čajové večírky, konané každou sobotu, jeví zvýšený zájem a návštěvy pohybují se neustále kolem 100 osob. Společenský výbor AKRČs, veden snahou oživiti 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. Il souhaite un second « chez soi » où des amitiés profondes et durables se lient, où 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 se sont 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*)

¹⁹ 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)

tchécoslovaques de panneaux de circulation à son effigie²⁰. 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'Etat.

Illustration : Panneaux de circulation avec le logo de l'Automobile-Klub de la Tchécoslovaquie (*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 notamment²¹. Il faut toutefois

²⁰ Le contrat fut définitivement signé en mai 1928. La pose des panneaux de circulation et d'orientation avec le logo du AKRČs commença aussitôt après. Elle concernait uniquement les routes « d'Etat ». 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 *Kartel* 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*

²¹ 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 adapterait, ne serait-ce que, dans un premier temps, en adoptant la signalétique « internationale » qui serait choisie par 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

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 ce qui réduisit d'autant l'influence éventuelle du Club. Nous avons pourtant vu aussi quel rôle le Club a 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 contre une taxation exagérée de l'automobilisme²². 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 1911²³. 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 *Kartel 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 n'avons qu'à commencer. Vous vous êtes plaints que le *Kartel* 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 ramenera ce qu'il

faudrait repeindre en tout 510,987 km de routes d'Etat... » (In : Zpr. VST n° 9/1925). Il devance 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).

²² 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

²³ „Také silnicím věnoval ČKA zvýšenou pozornost. V lednu 1911 zvolil tříčlenný „silniční“ výbor sestávající s pp. Červinky, Kumpera a Tanzera, jehož úkolem bylo vésti v patrnosti stav silnic a podávat zprávy ústřednímu výboru ČKA, aby jich tento mohl pak použít jako podkladu akce pro zlepšování silnic.“ A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*; pp. 215

vous faut... Et je porte un toast pour qu'il réussisse [dans sa mission]... »²⁴ Ce membre sera 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 siègèrent, mais à des titres différents. Pour ceux que nous avons pu identifier, il s'agit 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 *Kartel*), Ringhoffer (industriel et 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 *Kartel*²⁵.

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 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 activités²⁶.

²⁴ L'allocution du ministre a lieu au premier congrès du „Kartel des clubs automobiles tchécoslovaques“ le 1^{er} octobre 1927. Le congrès se déroule annuellement à Prague à partir de 1927, l'année de sa création. Il est dirigé par l'AKRČs. A sa première édition participe outre le ministre Roubík, le vice-président de la Chambre des députés Dostálek qui donne également une courte allocution intéressante. Dostálek sera plus tard à son tour Ministre des Travaux Publics et recueillera 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, „flucte 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 připíjím na zdar. (Výborně, potlesk) »

²⁵ In : A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*, op. cit. p. 245

²⁶ La XIV^e exposition annuelle se limita uniquement aux marques tchécoslovaques et on craignait pour les courses. (Cf. A 4/1929, J. Kalva, *25 let Autoklubu RČs*, op. cit. p. 230)

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 tendance à monopoliser toutes les instances consultatives dans le pays *et* à l'étranger et surtout, à prendre des décisions en 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 *Kartel de l'AKRČs et des clubs associés* (*Kartel AKRČs a klubů sdružených*) en 1926²⁷ et le *Motor-Touring Club tchécoslovaque* (*Motor Touring Club pro Československo*) en 1928²⁸ 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 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 entières²⁹. 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

²⁷ On débattait de la création du *Kartel* 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 seront finalement 25 clubs tchécoslovaques qui approuvent le 5 février 1926 les statuts du *Kartel* 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)

²⁸ Fondé à l'initiative de l'AKRČs en juillet 1928 afin de promouvoir le tourisme national.

²⁹ A 5/1927, *Kartel AKRČs a klubů sdružených*

carnets de passages en douanes³⁰. Cette situation lui garantit un revenu important³¹ 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, en quelque sorte 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 clubs³² 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 »³³ comptabilisant 2 398 membres, soit un total de 49 clubs automobiles pour 38 180 individus au 31 décembre 1930.

L'évaluation de l'action du 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 consenti³⁴. En effet le Club avait dépensé entre

³⁰ 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.

³¹ A titre d'exemple, le prix des tryptiques fut 200 couronnes en 1919 (+ un dépôt de garantie de 20 000 couronnes).

³² Ces chiffres se basent sur des données statistiques au 31 décembre 1930. (Source : D 3-4/1931)

³³ Il s'agit surtout de clubs « allemands » regroupés dans le *Hauptverband Deutscher Kraftfahrvereine in der Tschechoslowakischen. Republik*.

³⁴ 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 s námi uzavřené opatřil příslušnými značkami již velkou část státních silnic.“ (Zpr. VST n° 23/1929). Quant à Suroviak, il critique dans son discours le projet de loi qui doit enlever cette prérogative à l'AKRČs : « Predložená osnova zákona o dopravných značkách nariaďuje, aby hradské a cesty opatrené byly 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 dost' 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

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 1921³⁵. 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 délèguerait 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 la période 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.

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-guerres³⁶. La course à la motorisation de

parlementaire semblait cependant faire l'unanimité en faveur du projet de loi qui s'apprêtait à enlever cette prérogative à l'AKRČs.

³⁵ Voir le débat parlementaire n° 364/1935.

³⁶ 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'étend. Les « petites » victoires s'accumulent. Ainsi, l'AKRČs peut se prévaloir d'une « conscience » du problème lié à la

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 1935³⁷ 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 dut compenser les pertes fiscales liées à la baisse du taux d'imposition, voire rapporter 40 millions Kč de plus. Etant 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*)³⁸.

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 cimetière automobile tchécoslovaque », « Lutte pour la motorisation », etc.³⁹ On comparait sans cesse la situation avec l'Allemagne qui bâtissait des autoroutes et privilégiait la prolifération des véhicules à moteur⁴⁰. 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

surtaxe de carburant dans le club parlementaire du Parti socio-démocrate (cf. Auto 1/1934, *Ústřední výbor... op. cit.*

³⁷ Rapport détaillé in NP du 14 IV 1935; archiv MZV-VA

³⁸ 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.)

³⁹ "Úpadek čsl. automobilismu" (LL du 28.I.1936)"SOS našeho motorismu" (ČS, 26.I.1936), "Pláč nad automob. hřbitovem v ČSR (NL, 28.I. 1936), "Der Kampf um die Motorisierung" (PP, 30.I. 1936), "O bytí našeho automobilismu" (Pol.L, 9.II. 1936), "Úpadek motorismu" (ČS, 9.II. 1936).

⁴⁰ 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. (*Pláč nand automobilovým hřbitovem*, 28 janvier 1936, op. cit.)

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 chers⁴¹.

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 motorisation⁴².

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 tchécoslovaque ? »⁴³. Ce journal, porte-parole du Parti national-socialiste tchécoslovaque⁴⁴ 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* pré-cité le titre d'un article : « L'aveu d'un

⁴¹ 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 tentera cependant de suivre le mouvement global des industries en négociant des accords et une esquisse de fusion.

⁴² 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. A l'étonnement de ses dirigeants, cette initiative se solda d'un échec retentissant : coût de gestion élevé, faible demande des membres, difficultés de négociation des tarifs, changements tarifaires à la pompe imprévisibles...

⁴³ (ČS du 26. I. 1936 – "Jak pomoci čs. motorismu?")

⁴⁴ 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.

député de coalition [Srba] : « Ce qui est fait au motorisme, c'est un crime. »⁴⁵ 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. »⁴⁶ 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 **Bat'a**. 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 ? »⁴⁷.

A la lecture des différents points de vue qui convergèrent 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 » ?

Sur ce sujet, nous émettrons plusieurs hypothèses. D'abord celle, assez classique, d'un engagement *dans la durée* sur le long, voire 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

⁴⁵ NL, du 28 janvier 1936, *Pláč nad automobilovým hřbitovem ...*, *Doznání vládního poslance*: « Co se provádí s motorismem, je zločin. », op. cit.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ J. A. Baťa, *Jak prospěti čs. motorismu?* In : L'enquête du ČS du 26 janvier 1936, op. cit.

augmentant⁴⁸ sans pour autant réussir à parler d'une seule voix. A 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 définitivement fait basculer 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 et d'un recul suffisant⁴⁹. Pourtant les défenseurs de l'automobile avaient tenté de démontrer que les 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

⁴⁸ 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...

⁴⁹ L'une des premières études est fournie par l'AKRCs en 1935. Le député Ostrý en informe la Chambre des députés à l'occasion de sa critique de l'amendement n° 77/1935 (In : Session parl. n° 373/1935 op. cit. « Bylo by snad neúplné, kdybych nepoukázal ještě na jednu věc. Autoklub republiky Československé vydal statistickou 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. »)

de catalyseur dans ce processus. Les positions se figèrent dans une constellation politique où les partis de tendance socialistes étaient au gouvernement⁵⁰.

L'Etat adopta alors clairement l'attitude super-protectionniste envers ce qui était considéré comme *bien social* 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** tente de justifier le bienfondé de l'amendement de la loi 198/1932 durcissant encore l'attitude du gouvernement à l'égard du motorisme non-étatique que le sommet n'était pas atteint⁵¹. 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 renouveau 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

⁵⁰ 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...

⁵¹ 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 vyrobí, a když se teď již 5 roků nevyrobí v množství, jak je potřeba 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. »)

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)⁵², 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 ...

⁵² Tout en imposant l'obligation de se tenir aux tarifs des ČSD („Dopravu nákladů lze povolití 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 ...“)