



**HAL**  
open science

# Le Fonds routier tchécoslovaque – un levier majeur de la modernisation d’infrastructures de transport en Tchécoslovaquie de l’entre-deux-guerres

Jan Oliva

## ► To cite this version:

Jan Oliva. Le Fonds routier tchécoslovaque – un levier majeur de la modernisation d’infrastructures de transport en Tchécoslovaquie de l’entre-deux-guerres. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2011, Enfin clients?, 2/2011 (84), pp.90-95. hal-01403344

**HAL Id: hal-01403344**

**<https://hal.science/hal-01403344>**

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**, doctorant en co-tutelle de l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3 et de l'Université Charles, Prague

Proposition d'article :

**« Le Fonds routier tchécoslovaque – un levier majeur de la modernisation d'infrastructures de transport en Tchécoslovaquie de l'entre-deux-guerres »<sup>1</sup>**

### **Introduction :**

La création en 1927 du Fonds routier d'Etat (*Státní silniční fond*)<sup>2</sup> fut une réponse au manque chronique de moyens financiers pour la construction routière dans la Tchécoslovaquie (ČSR) de l'entre-deux-guerres. Ce fut le fruit d'une lutte victorieuse menée depuis la création de la ČSR par les usagers du réseau routier, soutenus par les professionnels des travaux publics et, dans une rare « entente cordiale », par de nombreux fonctionnaires chargés de la planification et de la gestion des routes<sup>3</sup>. On pourrait même aller plus loin dans l'analyse et affirmer que la création du Fonds routier marqua un tournant important dans la politique routière tchécoslovaque et, au-delà, dans la politique de transports. En effet, il y eut clairement un « avant » et un « après ». Son importance pour le financement de la construction des routes en Tchécoslovaquie et, plus largement, pour la compréhension de la place qu'occupait le transport routier dans la politique de transports de l'Etat, fut telle<sup>4</sup> qu'une

---

<sup>1</sup> Cette étude s'inscrit dans nos recherches effectuées dans le cadre d'une thèse consacrée à l'ensemble des transports tchécoslovaques de l'entre-deux-guerres, intitulée *Les réseaux de transports tchécoslovaques de l'entre-deux-guerres, une approche historique multimodale* réalisée en co-tutelle sous la direction de C. Bouneau, Prof. à l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3 et I. Jakubec, Prof. à l'Université Charles Prague.

<sup>2</sup> Pour faire plus court, nous allons utiliser par la suite le terme « Fonds routier » ou simplement « Fonds » (avec majuscule).

<sup>3</sup> L'année 1924 ressort plus particulièrement pour marquer un tournant car les appels à trouver une solution à la précarité du financement routier se multiplient alors. Le mouvement trouva l'aboutissement dans l'action de l'Automobile Klub tchécoslovaque (AKRČs) qui mobilise le 9 octobre 1926 les grands quotidiens et les groupements parlementaires en leur adressant un mémorandum intitulé « L'état catastrophique des routes nationales ». Ce plan est évoqué par V. Gentner, conseiller en travaux publics de la Bohême à Prague dans son article paru In : SO 12/1926 (Ing. Viktor Gentner, zemský stavební rada, Praha, *Konečně!*)

<sup>4</sup> Pour mesurer l'écart des investissements destinés uniquement à l'entretien des routes d'Etat il suffit de comparer deux budgets du Ministère des Travaux publics avant et après la création du Fonds : en 1926 – 34 859 668 Kč et en 1928 (première année pleine du Fonds routier) – 110 019 725 Kč. (In : Hloušek A., *První desetiletí silničního fondu. Výsledky zlepšení vozovek státních silnic* (La première décennie du Fonds routier. Les

analyse approfondie de ses tenants et ses aboutissants était tout simplement indispensable pour la compréhension de l'évolution de la politique de transport tchécoslovaque de l'entre-deux-guerres. Sur ce plan, la ČSR était confrontée comme tous les pays industrialisés à l'émergence extrêmement rapide du transport routier soutenu par les forces de l'économie libérale et les progrès technologiques entraînant une remise en cause profonde des politiques de transports traditionnelles des différents Etats. Alors que le véhicule à moteur devenait déjà un symbole de liberté individuelle, la route demeurait dans la compréhension de tous un bien commun. A partir de ce constat, les pouvoirs publics étaient dans l'obligation d'inventer une procédure nouvelle de financement et de gestion des infrastructures routières faite sur mesure pour faire face aux besoins d'une ampleur dans ce domaine sans précédent.

La création du Fonds routier le 14 juillet 1927 par la loi n° 116<sup>5</sup> avait entraîné pour la première fois dans l'histoire de la Tchécoslovaquie le regroupement des recettes fiscales liées à l'automobilisme et donc une meilleure lisibilité en ce qui concerne leur affectation. Etant donné qu'avant l'existence du Fonds les rentrées fiscales étaient réparties entre différentes catégories de revenus et différents portefeuilles ministériels, cela « brouillait les pistes » de sorte que leur importance put être minimisée par l'Etat. Celui-ci échappait ainsi partiellement à la critique des usagers de la route qui, tout en subissant la charge financière liée aux différentes taxations, ne pouvaient cependant évaluer avec précision son ampleur. L'unification en un grand fonds, selon des règles précises, de la majorité des revenus liés à l'automobilisme, montrait au grand jour la manne financière que ce nouveau champ d'activité économique représentait pour l'Etat. La mise en place du Fonds routier dont le but était le financement de la modernisation du réseau neutralisa « en échange » les voix critiques des opposants à la taxation.

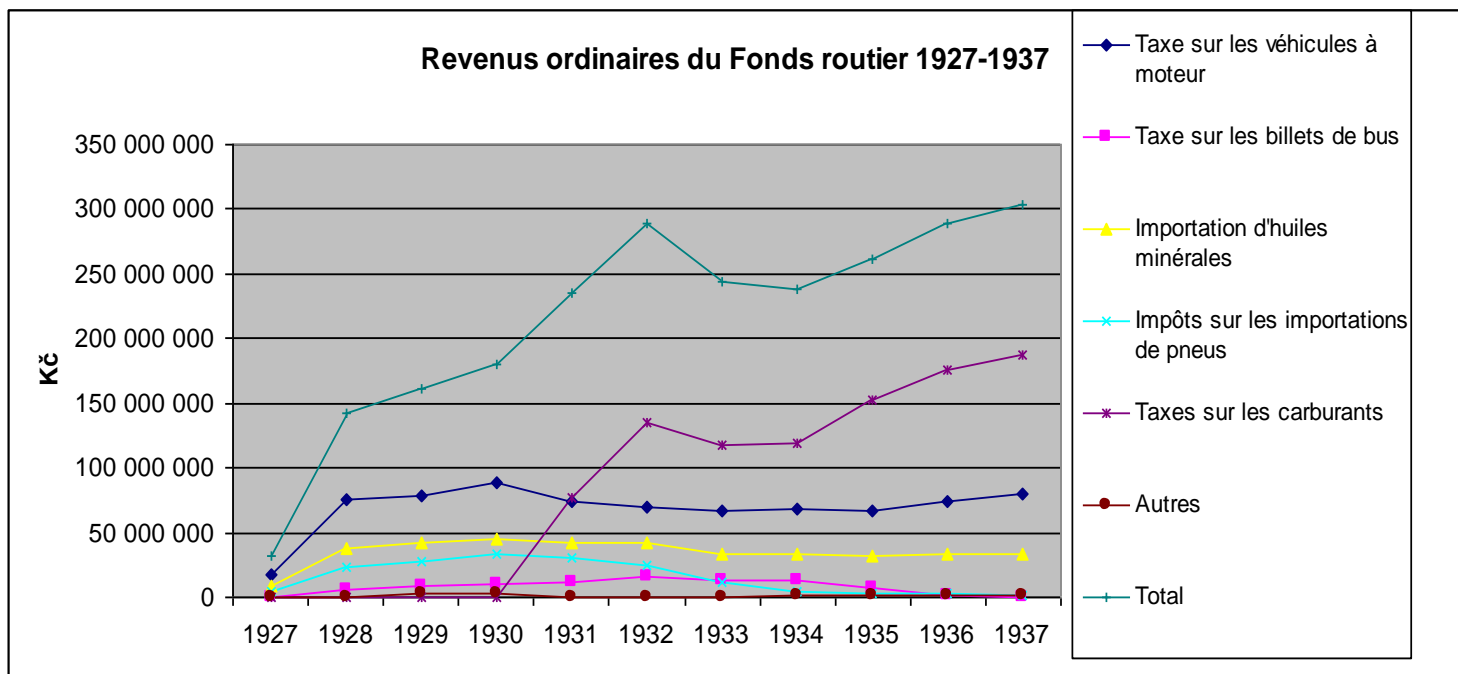
Le graphique suivant présente de façon synthétique les revenus ordinaires du Fonds routier sur la première (et unique) décennie de son existence.

---

résultats de l'amélioration des routes d'Etat), *Zvláštní otisk z čas. Zprávy veř. služby technické*, č. 19, roč. XX, Praha 1938, 62 p. ; p. 6)

<sup>5</sup> In : *Sbírka zákonů a nařizení RČS 1927*, zákon č. 116 ze dne 14. července 1927 o silničním fondu.

Graphique 1 : Revenus ordinaires du Fonds routier 1927-1937



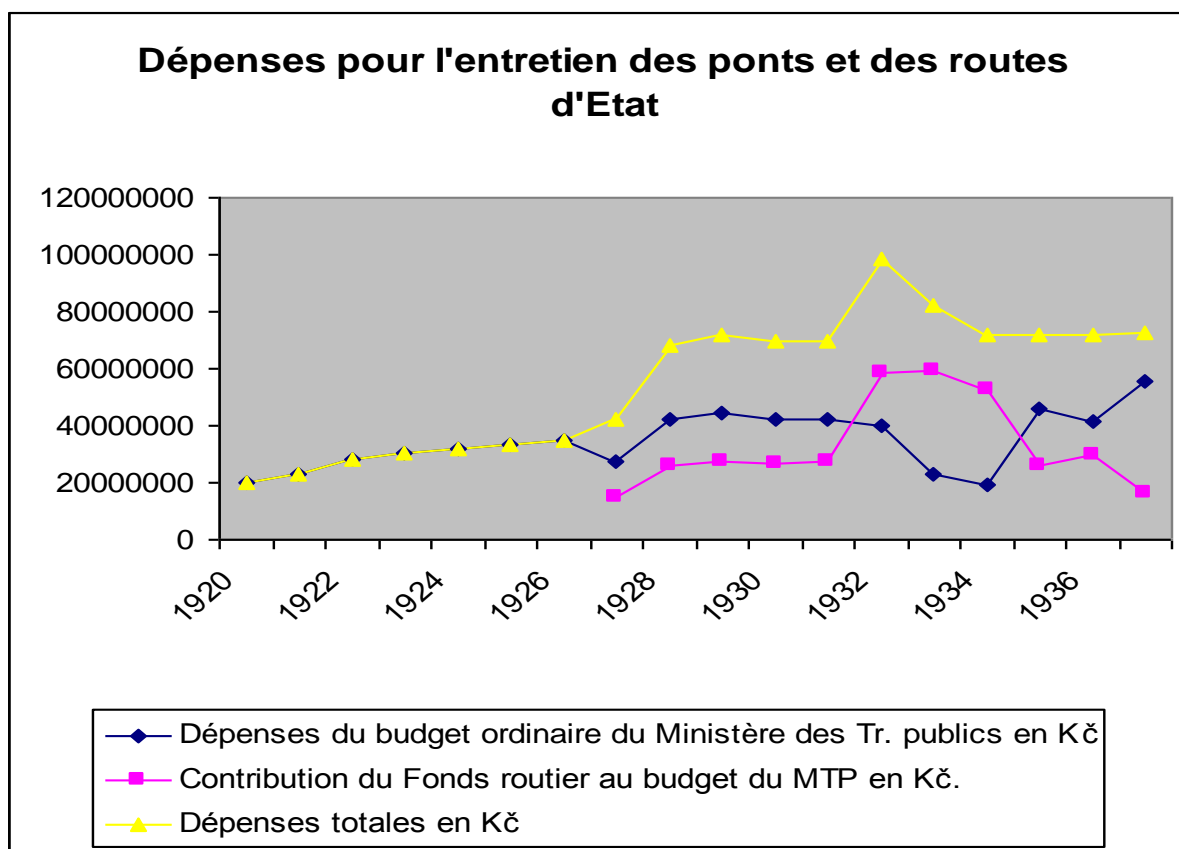
Source : A. Hloušek, *První desetiletí ... op. cit.*, pp. 12-13

Le revenu total de la décennie se chiffrait à environ 2,4 milliards de couronnes tchécoslovaques (Kč). Ce montant peut être qualifié sans exagération de « colossal ». Le Fonds routier fut en effet considéré par ses contemporains comme un succès financier considérable et pris pour modèle dans d'autres programmes de financement des travaux publics (Fonds d'amendements des terres, Fonds pour les voies d'eau, etc.)<sup>6</sup>. Les revenus du Fonds permirent le financement d'un emprunt tout aussi colossal (1 milliard de Kč reparté sur 10 ans) et, avec lui, l'espoir d'une action rapide et efficace de remise à niveau du réseau routier. En effet, en 1927, malgré le développement du motorisme depuis une dizaine d'années, il avait paru opportun de disposer d'une somme annuelle précise (en l'occurrence 100 millions de Kč) récoltée grâce à un emprunt, qui serait ensuite remboursée par les revenus du Fonds. Cette somme devait garantir la régularité des investissements dans le long terme. Comme le graphique le montre, les recettes obtenues par les sources réservées au Fonds dépassèrent ensuite largement les besoins de remboursement. L'emprunt avait été calculé sur la base de l'année 1926. A cette époque, les recettes étaient dispersées et certaines n'existaient pas encore, comme la *Taxe sur les véhicules à moteur* inscrite dans la loi sous le paragraphe n°11 ou encore la *Taxe sur les billets de bus*. On estima néanmoins pouvoir récolter au minimum 70 millions de couronnes annuellement. La motorisation rapide du pays permit de doubler les recettes dès la première année fiscale complète, c'est-à-dire dès 1928. On put de la sorte engager d'une part davantage de travaux et puiser, d'autre part, dans ces revenus pour re-financer le budget routier ordinaire du Ministère des Travaux publics (MTP), souffrant notamment des restrictions budgétaires dès le début de la crise économique mondiale. Cette pratique perdura tout au long de l'existence du Fonds avec des pics pendant les trois années les plus difficiles 1932-1933-1934.

---

<sup>6</sup> Il y eut en ČSR un véritable engouement pour ce mode de financement des grands travaux. Aussi y eut-il environ 75 fonds différents en 1932 (y compris les fonds des « pays »). Sur les aspects positifs du Fonds routier, cf. p. e. le discours du ministre des finances **Engliš** à l'occasion du débat sur le budget 1930, le 8 janvier 1930 (In : réunion parlementaire n° 008/1930, <http://www.psp.cz>) : « La construction routière sera poursuivie grâce au financement du fonds routier. L'idée constructive du fonds routier a porté tous ses fruits. Les recettes du fonds routier augmentent au-delà de toute attente et permettent à l'avenir une activité plus importante qu'initialement estimée. On travaille avec de gros crédits sans la moindre charge au niveau du marché financier. » Ou le discours du rapporteur **Hnídek** à l'occasion de la présentation du budget 1931 qui remarque sur le Fonds routiers : « Aujourd'hui, nous voyons quelle heureuse mesure a été prise par la création du fonds routier. Sans lui, les routes auraient été dans l'état lamentable comme cela fut le cas il y a trois ans. Aujourd'hui, la grande partie des routes a été réparée. » (In : *Ibid.* réunion parl. n° 084/novembre 1930).

**Graphique 2 :** Dépenses du Ministère des Travaux publics pour l'entretien des ponts et des routes « d'Etat »



Source: Adaptation de données publiées par Hloušek A., In: *První desetiletí...*, op. cit., p. 6

Cette tendance à l'augmentation régulière des revenus, espérée par les auteurs de la loi, eut pour conséquence l'engagement de l'Etat dans une politique généreuse d'investissements dans les infrastructures routières sous sa responsabilité directe<sup>7</sup>. Or, deux événements vinrent perturber la belle histoire du Fonds routier.

Le premier fut la crise économique dont les effets se firent sentir dans l'agriculture tchécoslovaque dès 1929, et un peu plus tard dans le reste de l'économie. La crise ne vint pas aussi brusquement que dans certains autres pays occidentaux, c'est pourquoi les Tchécoslovaques pensèrent pendant un temps que le pays ne serait pas trop touché. Pourtant, dès 1930, l'économie nationale, tournée à 30% environ vers l'exportation, commença à sentir

<sup>7</sup> En effet, il faut distinguer les routes « d'Etat » (équivalent des routes nationales en France), des routes des « pays » (équivalent des régions) et des « cercles » (équivalent des départements). Cette distinction demeura tout le long de l'entre-deux-guerres, malgré des tentatives de réformes et quelques initiatives de financements croisés. Par conséquent, l'essentiel du revenu du Fonds routier était consacré aux routes « d'Etat » et aux constructions nouvelles.

sérieusement la baisse de la demande internationale de sorte que les industries exportatrices, les premières affectées, tirèrent l'ensemble de l'économie vers le bas. C'est alors que commença à s'ouvrir l'implacable « ciseau économique » faisant baisser les revenus d'Etat tout en le poussant à augmenter ses dépenses pour pallier la crise. Face à l'accroissement dangereux du déficit budgétaire, donc de la dette publique, l'Etat tenta de limiter ses dépenses *ordinaires* sur tous les fronts y compris dans le budget du Ministère des Travaux publics tout en tentant de mobiliser des ressources externes par la voie d'emprunt pour relancer l'économie dans de vastes chantiers de travaux publics.

En outre, en 1933, au plus profond de la crise, une baisse brusque du revenu du Fonds routier remit dangereusement en cause l'ensemble du dispositif. Elle fut la conséquence directe de la loi n° 198/1932 du 23 décembre 1932 « Sur le transport par véhicules à moteur »<sup>8</sup>. Cette loi était paradoxalement pensée pour aider à redresser les finances publiques, lourdement affectées par les déficits de la *Compagnie tchécoslovaque des chemins de fer (ČSD)*, en prise avec la « concurrence automobile »<sup>9</sup>. Or, en luttant très efficacement contre la concurrence des véhicules à moteur grâce au dispositif mis en place par cette loi, l'Etat se priva d'un coup d'une partie des revenus provenant de ce secteur économique qui avait été jusqu'à présent, et malgré la crise, relativement dynamique et prospère. On semblait certes anticiper la baisse de revenus prévisibles du Fonds routier en votant quelques mois auparavant une nouvelle source de rentrées fiscales<sup>10</sup>, mais la portée de la loi n° 198/1932 fut au-delà de toute imagination et ces nouvelles rentrées insuffisantes.<sup>11</sup> En effet, sa conséquence directe fut

---

<sup>8</sup> In : *Sbírka zákonů a nařízení RČS* Zákon č. 198 z 23. prosince 1932 o dopravě motorovými vozidly

<sup>9</sup> Sur la politique ferroviaire et la compagnie tchécoslovaque ČSD, cf. Jakubec I., *Vývoj československých a německých drah 1929-1937* (Développement des chemins de fer allemands et tchécoslovaques 1929-1937), Praha, Univ. Karlova, 1991, 158 p. et Jakubec I., *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918-1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období* (Les chemins de fer et la navigation sur l'Elbe en Europe centrale 1918-1938), Praha, Karolinum, 1997, 184 p.

<sup>10</sup> Loi n° 85/1932 du 7 juin 1932 sur l'obligation de mélanger à l'essence 20% d'alcool (*Zákon č. 85/1932 ze 7. června 1932 o povinném mísení lihu s pohonnými látkami.*) Cette loi portait sur l'obligation de mélanger l'alcool issu de l'agriculture nationale à l'essence à hauteur de 20%. L'alcool, considéré désormais comme combustible, fut taxé comme tel et 70% de ce revenu entra à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1932 dans le revenu du Fonds routier. La loi était soutenue principalement par le lobby agricole, représenté par le parti homonyme au gouvernement. On cherchait alors à compenser les pertes de l'agriculture en ouvrant un débouché nouveau, celui des bio-carburants (avant la lettre), protégé et encadré par l'Etat. La loi poursuivait le triple objectif : aider l'agriculture à sortir de la crise; créer un nouveau revenu pour l'Etat; contribuer à l'autarcie énergétique du pays.

<sup>11</sup> Dès la première année (en fait en quatre mois), cette nouvelle taxe rapporta au Fonds routier 5,9 million Kč, en 1933 14,2 millions. Chiffre cité selon : *Auto* 3/1934 p. 93 *Příjmy siln. fondu klesají.*

la baisse dramatique du nombre d'immatriculation de véhicules, d'autobus et de camions. Elle correspondait au dépôt de bilan de nombre d'entrepreneurs transporteurs routiers, dont le profil « robot » fut l'entreprise unipersonnelle avec une réserve capitalistique quasi nulle.

On voit clairement dans le Graphique 1 que tous les revenus liés au motorisme baissèrent sensiblement entre 1932 et 1935. En plus de la loi n° 198/1932 déjà mentionnée pointée comme responsable principal de la baisse du nombre de véhicules (surtout utilitaires et autobus), et, par conséquent, baisse générale de toutes les taxes liées au transport routier, il y avait également les conséquences de la crise économique (conséquences, comme nous l'avons vu, relativement tardives en ČSR), l'augmentation de la production de pneumatiques en Tchécoslovaquie (par exemple par l'entreprise Baťa qui cherchait à diversifier sa production pour faire face à la baisse de la demande de chaussures) entraînant la baisse des importations et donc des droits de douanes et enfin la hausse du prix de carburants, due au mélange alcool/essence et qui aurait causé des mesures de restriction de la consommation chez les usagers. La baisse qui avait affecté le revenu du Fonds à cause de la conjoncture défavorable combinée à une politique inappropriée, ne fut surmontée qu'en 1936 (revenu égal à l'année 1932). Ce « passage à vide » qui dura trois ans réveilla les craintes de tous les usagers non seulement en ce qui concernait la poursuite du programme des travaux routiers, mais aussi et surtout en ce qui concernait la viabilité du mode de financement de ces travaux. En voie de conséquence, la pression de l'opinion publique sur les hommes politiques augmenta énormément et les poussa à repenser non seulement l'engagement de l'Etat dans l'investissement des infrastructures routières, mais aussi le rôle du motorisme au sein du spectre des transports tchécoslovaques.

Pour compenser la baisse des revenus liée à la récession l'Etat eut recours à de nouveaux emprunts dont une partie de fonds était consacrée aux infrastructures routières – l'Emprunt d'Etat pour les Investissements (*Státní investiční půjčka*) de 1931 et l'Emprunt du Travail (*Půjčka práce*) de 1933. Le premier emprunt, antérieur aux lois n°85 et 198/1932, était censé contrecarrer les effets de la Grande crise économique en injectant dans le circuit de l'argent neuf. De la somme totale (environ 3 milliards Kč), seule une petite partie fut affectée aux travaux routiers considérés pourtant comme particulièrement efficaces pour diminuer le chômage : 260 millions en 1931 et 36 millions en 1932<sup>12</sup> (soit 10% environ de la somme). *L'Emprunt du travail*, en revanche, vint combattre directement l'effet conjugué de la crise et

---

<sup>12</sup> Ces chiffres et les chiffres suivants sont issus de la publication de A. Hloušek : *První desetiletí .... op. cit.* p. 13



de la baisse des revenus du Fonds, en apportant 165 millions Kč en 1933 et d'autres 61 millions en 1934. Grâce à ces deux emprunts cumulant environ 522 millions Kč, la somme affectée à la construction des routes (avant tout « d'Etat » mais pas seulement) selon le programme décennal (prévoyant la dépense ordinaire de 490 millions), fut donc à peu près doublée pour la période 1931-1934. Ces deux emprunts conjugués vinrent à point nommés pour combler le déficit généré par la baisse des rentrées courantes.

La crise avait masqué une autre profonde mutation dans la *structure* des revenus du Fonds. En effet, la taxe sur les véhicules à moteur était considérée au début du motorisme comme la première et principale source de financement des travaux routiers. Lorsque le prix des véhicules les rendaient rares, les réservant à une petite clientèle aisée, cet impôt était assimilé – en Tchécoslovaquie comme dans la plupart des pays – à une taxe sur un bien de luxe. La position dominante de cette source de revenu perdura jusqu'à l'époque du Fonds routier<sup>13</sup>, mais fut supplanté à partir de 1931 par la taxation des produits pétroliers. Ce changement de proportions intervint avec l'affaiblissement du motorisme, la hausse de la consommation des produits pétroliers et l'introduction de la taxe sur ces produits.

Il faut souligner ici la baisse importante et durable des revenus liés à la taxe sur les véhicules ayant commencé avec la crise économique. Elle avait atteint son maximum historique de l'entre-deux-guerres en 1930, puis dessina à l'image de toute l'économie une courbe descendante avec le minimum atteint en 1933 et beaucoup de difficultés à remonter ensuite. Cette baisse de revenu correspond à la diminution du nombre de véhicules en usage, l'effet conjoint de la crise et des choix politiques (cf. la loi 198/1932). La perte importante de ce revenu fut en partie compensée par l'apport de la taxe sur les produits pétroliers et ce fut cette nouvelle source de revenus qui prenait à partir de 1932 dans le financement des infrastructures routières clairement le rôle *leader*. Le revenu de cette taxe plus « juste » car correspondant à l'usage effectif de la route, connut néanmoins pour les mêmes raisons un fléchissement durant les années de crise les plus difficiles. Il représenta cependant dès 1935 et malgré la baisse de la part réservée au Fonds routier (au 20 avril 1935 la part fut diminuée de 70% à 67%), plus de la moitié des rentrées financières du Fonds. On pourrait désormais se poser la question, comment se fait-il que la taxe sur les véhicules, étroitement dépendante de

---

<sup>13</sup> En effet, la loi 116/1927 raya dans l'article n°22 § 5 les véhicules à moteur de la liste des produits de luxe. En tant que tels, ils avaient été imposés auparavant d'abord à hauteur de 12% sur le prix de vente, puis à hauteur de 10% sur le prix de vente pour des grosses cylindrées (sup. à 2,5 l). Cf. J. Štemberk, *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, (Entreprendre dans le domaine des transports automobiles dans les pays tchèques de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle), Diss., Prague, 2004, p. 74.

leur nombre, augmentait-elle entre 1933 et 1937 d'environ 20% seulement, alors que la consommation de carburant explosait littéralement au cours de la même période (+ 64%) ? L'explication se trouve dans l'énoncé de la loi n° 76/1931 qui prévoyait dans son cinquième alinéa qu'au cas où les taxes perçues sur la consommation de produits pétroliers dépasserait un certain seuil, cet excédent serait utilisé pour diminuer la taxe sur les véhicules à moteur. En même temps, les priorités des pouvoirs publics changèrent souhaitant faire redémarrer la motorisation du pays par le biais de la baisse de l'imposition des véhicules.

### **Conclusion :**

L'objectif premier de la création du Fonds routier fut la rénovation des infrastructures. La reprise des travaux en 1918 selon les modes d'avant-guerre se montra rapidement comme une réponse inadéquate aux nouveaux besoins. Les premières années d'indépendance tchécoslovaque furent marquées par la reprise des travaux routiniers, selon les techniques et les moyens financiers employés avant la Grande Guerre. Il existait cependant des voix qui, dès les premiers bilans de l'état du réseau routier, soulignaient le caractère nouveau des usages de la route et de la nécessité d'y adapter les modes de gestion. Cette étape était par ailleurs marquée par un manque chronique d'argent et donc d'une insuffisance des investissements par opposition au domaine ferroviaire qui bénéficiait des plans de grands travaux. On y définit néanmoins les deux priorités de la construction routière pour les routes « d'Etat » : d'une part le comblement des lacunes du réseau dans les « pays » de l'est de la ČSR (Slovaquie et Russie subcarpathique) et d'autre part la rénovation sur l'ensemble du territoire de la république.

Le changement radical vint avec la loi sur le Fonds routier en 1927. Ses répercussions dépassèrent le cadre des infrastructures routières seules. Une de ses clauses (art. 25) instaura une nouvelle taxe, celle sur les titres de transport par autobus en dehors des agglomérations. Cette taxe, discutée pendant plusieurs années dans le but affirmé de contribuer à créer des conditions économiques « d'égalité » entre les transports routier et ferroviaire (étant donné que les billets de trains étaient déjà taxés), était en fait un moyen efficace pour lutter contre la concurrence automobile dû au transport de passagers par autobus.

La loi avait clairement apporté à l'Etat les moyens nécessaires à la réalisation de travaux routiers d'une ampleur considérable. Elle avait néanmoins ses limites. Elle ne réglait en effet que les questions d'ordre financier. Elle n'unifiait pas l'administration du secteur

routier, ni la législation ou la police routières. Elle ne proposait pas non plus un plan de travaux, cette tâche incombait implicitement au Ministère des Travaux publics et au Conseil routier, censé l'y seconder. Le rapporteur de la loi Bečák regrettait ces lacunes d'ailleurs ouvertement dès 1927 et exprimait son souhait de voir le gouvernement aborder le plus rapidement possible ces différents points.<sup>14</sup> Enfin, en finançant la modernisation du réseau routier, l'Etat se tirait une flèche dans sa propre jambe car, devenant plus performant par ce biais, le transport routier largement dominé par les entreprises privées, accentuait un peu plus la concurrence vis-à-vis des chemins de fer sous monopole de l'Etat et aggravait par ce biais potentiellement les déficits chroniques de la compagnie publique ČSD. Le Fonds routier qui apportait incontestablement une clarification dans le financement des infrastructures et au-delà dans les flux pécuniaires entre l'industrie automobile, l'Etat et les consommateurs, s'inscrivait directement dans la lutte qui opposait les deux modes de transports tout au long de l'entre-deux-guerres.

---

<sup>14</sup> « La loi ... apporte des solutions uniquement aux questions d'ordre financier. Il est souhaitable que le gouvernement se dépêche à préparer une nouvelle loi routière qui répondrait à l'esprit de la réforme sur l'administration publique en cours de préparation, à savoir pour unifier toutes les lois routières et pour harmoniser la gestion départementale et régionale avec l'administration routière centrale. » **Bečák**, *op. cit.*