

Réseaux d'infrastructures et développement en Europe centrale

La gestion de flux en forte croissance et la répartition modale du trafic constituent deux défis connexes pour les nouveaux Etats membres qui sont également confrontés à la restructuration de leurs sociétés de transport, à l'insécurité routière et aux lacunes des réseaux locaux et régionaux. L'objet de cet article est de présenter succinctement, en référence principalement au cas polonais, les principales modalités de l'intégration des nouveaux Etats membres dans le système européen des transports et d'esquisser une analyse des mutations territoriales induites.

**par Gilles Lapesant,
Géographe, Chargé de recherches
CNRS**

L'intégration effective des nouveaux Etats membres au marché intérieur constitue l'un des principaux défis de l'élargissement opéré le 1^{er} mai 2004. Cette intégration implique à la fois l'alignement des législations

nationales sur les normes de l'acquis communautaire, la mise en œuvre concrète de ces dernières et la connexion des réseaux d'infrastructures. Les performances en la matière n'étaient guère flatteuses dans une Union à 15. Le taux de transposition des directives communautaires n'a cessé en effet de décliner ces dernières années. A titre

d'exemple, 7 seulement des 40 directives spécifiques de l'Agenda de Lisbonne qui devaient être intégrées avant la fin 2003 l'étaient effectivement à cette date dans l'ensemble des 15 Etats membres. S'agissant des réseaux, la libéralisation du secteur de l'énergie s'annonce périlleuse en raison du faible taux d'interconnexion dans la plupart des Etats membres et un constat identique s'impose dans le secteur du transport ferroviaire : si les contrôles aux frontières ont disparu, la fluidité des trafics transfrontaliers n'est pas une réalité, loin s'en faut. L'harmonisation des procédures, des normes demeure une tâche inachevée et les connexions physiques sont insuffisantes. L'élargissement constitue un défi supplémentaire et rend plus illusoire encore la mise en œuvre effective d'un véritable marché unique européen à court terme. Dans la mesure où le principal partenaire commercial de la quasi-totalité des 25 Etats membres est l'Union européenne, l'intégration des économies s'avère pourtant cruciale pour que la première puissance économique mondiale valorise le potentiel de son marché intérieur.

S'agissant de la seule interconnexion entre les territoires, l'enjeu est de

répondre à la croissance exponentielle du trafic entre l'UE15 et les 10 nouveaux Etats membres. Au cours de la brève période 1999-2002, les échanges de biens entre les pays candidats et l'UE ont

Au cours de la brève période 1999-2002, les échanges de biens entre les pays candidats et l'UE ont progressé d'environ 16 %

progressé d'environ 16 %. En valeur absolue, le volume des biens échangés demeure toutefois faible (il était dix fois supérieur entre les seuls Etats membres) si bien

que la croissance s'annonce aussi durable que substantielle. Cette croissance profite principalement à la route qui absorbe près de 60 % du trafic entre l'UE15 et les pays candidats en 2002 tandis que la part du chemin de fer décline et que celle du transport maritime se maintient difficilement.

En somme, la gestion de flux en forte croissance et la répartition modale du trafic constituent deux défis connexes pour les nouveaux Etats membres qui sont également confrontés à la restructuration de leurs sociétés de transport, à l'insécurité routière et aux lacunes des réseaux locaux et régionaux.

L'intégration à la politique européenne des transports ouvre à cet égard des perspectives. La modernisation des réseaux a débuté grâce aux programmes de pré-adhésion et est appelée à se poursuivre au moyen du fonds de cohésion et des fonds structurels. De nouvelles pratiques dans la formulation des politiques de transport apparaissent et l'alignement sur l'acquis communautaire débute progressivement grâce à l'octroi de périodes transitoires. L'objet de cette contribution est de présenter succinctement, en référence principalement au cas polonais, les principales modalités de l'intégration

des nouveaux Etats membres dans le système européen des transports et d'effectuer une analyse des mutations territoriales induites.

L'intégration dans l'espace européen des transports

De 1991 à 2002, 2,5 milliards € ont été accordés au réseau routier et ferroviaire polonais via les programmes Phare et ISPA (Instrument structurel de pré-adhésion). Au titre des fonds structurels, le secteur des transports s'est vu allouer, dans le cas de la Pologne, un tiers des 11 milliards € prévus pour le pays. Lors de la prochaine période de programmation (2007-2013), l'effort financier européen sera à nouveau accru et la Commission entend proposer qu'un tiers de l'objectif « Convergence » (appelé à remplacer l'actuel objectif 1 (1)) soit affecté au seul Fonds de cohésion dont le rôle est de financer de grandes infrastructures en matière de transport et d'environnement.

Directement négocié par la Commission et l'Etat concerné, le programme appelé à être financé par le fonds de cohésion comprend un volet transport et un volet environnement, chacun étant affecté d'un montant financier identique. En Pologne et dans le seul secteur des transports, les deux principaux projets autoroutiers sont au départ de Lodz (l'un en direction de Varsovie, l'autre en direction de Poznan) tandis que deux projets plus réduits concernent le sud du pays (connexions avec la frontière allemande et la frontière tchèque). Des voies express seront par ailleurs modernisées et les deux principaux projets ferroviaires concernent les segments Varsovie - Gdynia et Varsovie - Bialystok.

Les actions engagées au titre des fonds structurels impliquent, elles, non pas la négociation de projets précis mais la préparation de documents stratégiques dans lesquels les priorités, les critères de sélection, les impacts attendus sont énoncés en accord avec la Commission européenne. Dans le cas de la Pologne,

les actions engagées ont été réparties entre le Programme opérationnel sectoriel (SOP (2)) et le Programme opérationnel régional intégré (IROP). Doté de 627 millions €, le SOP est consacré aux routes nationales, à certains projets ferroviaires et au transport maritime tandis que l'IROP porte sur le réseau local et régional et est mis en œuvre par les régions. Le SOP retient trois priorités : développement d'un système de transport multimodal, amélioration de la sécurité, assistance technique, chacune étant déclinée en différentes mesures (3). L'architecture de l'IROP accorde également une enveloppe au secteur des transports, le choix des projets étant laissé à l'appréciation des acteurs locaux et régionaux.

En juillet 1996, le Parlement européen et le Conseil avaient fixé les orientations communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport (RTE-T). Les retards pris dans la mise en œuvre des projets ont conduit à une modification des orientations en 2001 et à l'élaboration d'une nouvelle liste en 2003 (Commission Van Miert (4)). Une trentaine de projets prioritaires ont été retenus (leur coût total est de 220 milliards € d'ici à 2020 dont 80 milliards

devraient être affectés aux projets déjà prêts d'ici à la fin 2006) et 9 d'entre eux concernent exclusivement ou partiellement les nouveaux Etats membres. La Commission a suggéré d'achever d'ici à 2010 5 des 14 projets qui avaient été identifiés en 1996 et de commencer 22 nouveaux projets avec pour date butoir 2020. 4 listes ont ainsi été constituées. La liste 0 comprend une partie des projets retenus en 1996 et dont la livraison est prévue pour 2010, la liste 1 comprend des projets dont la fin est prévue pour 2020, les listes 2 et 3 retiennent des projets dont la valeur ajoutée en termes de cohésion de l'espace communautaire est reconnue mais pour lesquels aucun calendrier n'est fixé. Aucun nouvel Etat membre n'est concerné par la liste 0. 8 des 18 projets de la liste 2 concernent l'Europe centrale. Dans les nouveaux Etats membres,

les projets devraient être cofinancés par la BEI (Banque européenne d'investissement) et le fonds de cohésion.

Un renforcement des disparités Est-Ouest

Si l'impact des projets d'infrastructures sur le confort des usagers, la sécurité, les temps de parcours s'évalue aisément, leurs conséquences sur le développement économique sont sujettes à controverse. Cela n'empêche pas ces projets, en Europe centrale comme ailleurs, d'être parés de toutes les vertus et de susciter de grands espoirs. De manière générale, il apparaît que la modernisation d'axes routiers permet aux entreprises les plus compétitives d'étendre leur rayonnement au détriment des moins compétitives et peut, par conséquent, contribuer à l'accroissement de la compétitivité globale d'un territoire. L'impact des infrastructures sur les choix de localisation apparaît en revanche modeste (au regard d'autres considérations liées aux potentialités du marché, aux coûts de production, à la qualité de la main d'œuvre) même si leur mauvais état peut être un facteur discriminant. En somme, la rénovation des grands axes devrait profiter aux agglomérations allemandes et autrichiennes proches de la frontière (Berlin, Dresde, Munich, Vienne) qui bénéficient de leur statut de grands bassins de demande à partir desquels les producteurs installés peuvent rayonner davantage vers l'Est (5). Le bénéfice ne devrait pour autant pas être négligeable pour les nouveaux Etats membres s'ils parviennent à compenser par d'autres avantages comparatifs la hausse de leurs coûts salariaux. Au sein

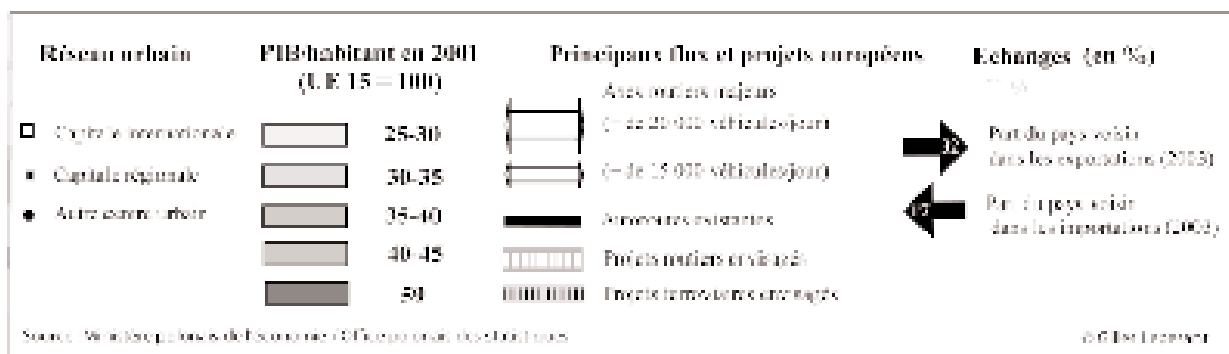
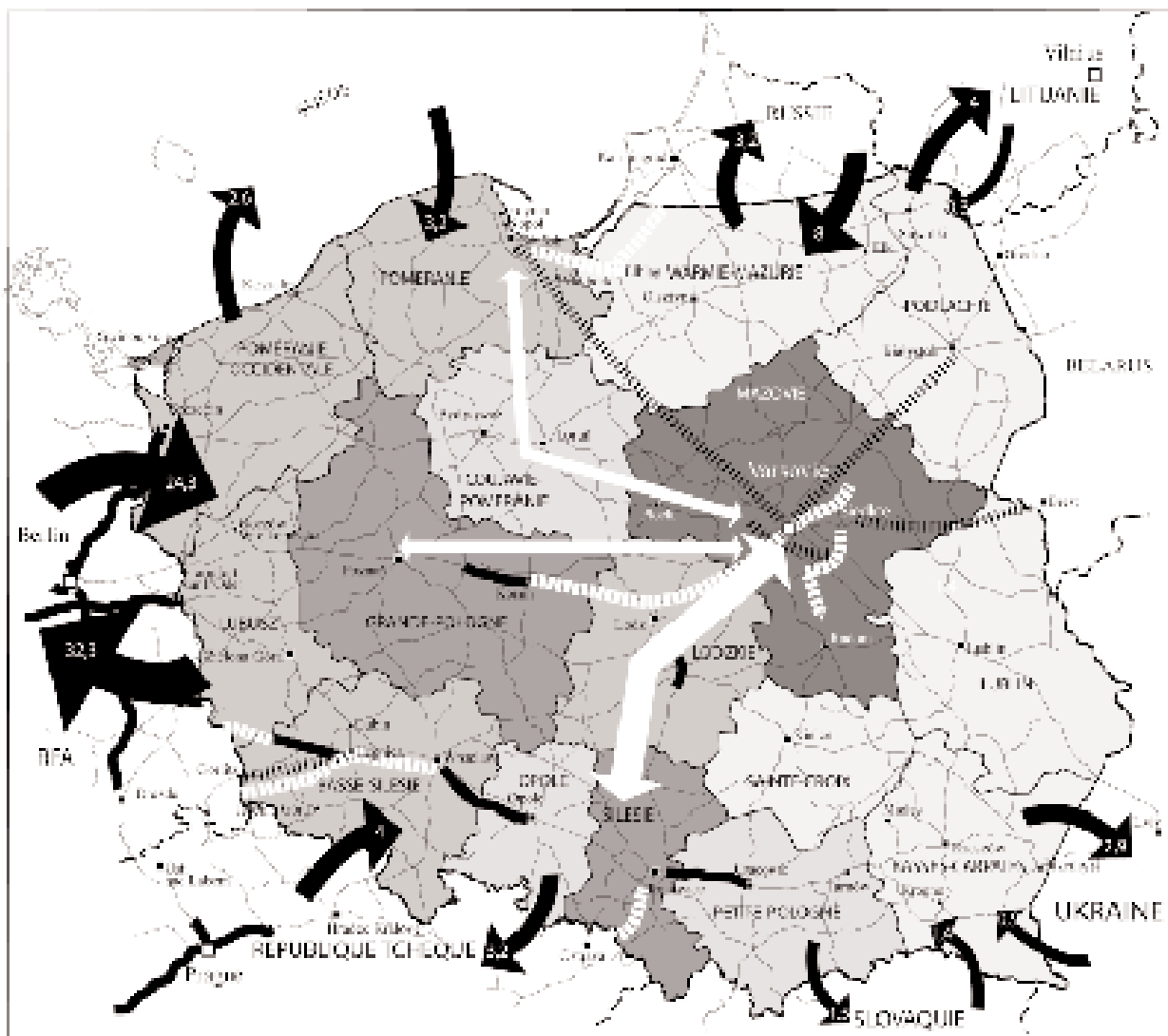
(1) Proposition formulée en mars 2004 par la Commission européenne in : « Un nouveau partenariat pour la cohésion convergence compétitivité coopération », Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, Bruxelles, mars 2004.

(2) Les documents sont en libre accès sur le site polonais des fonds structurels : www.funduszes- strukturalne.pl.

(3) Les documents sont en libre accès sur le site polonais des fonds structurels : www.funduszes- strukturalne.pl.

(4) La Commission comptait 1 représentant de chaque Etat, un observateur de chaque Etat candidat et un observateur de la Banque européenne d'investissement. La Commission s'est réunie à une dizaine de reprises de décembre 2002 à juin 2003.

(5) Philippe Martin, « A quoi servent les politiques régionales européennes ? » Economie internationale, n° 81, 1er trimestre 2000.



Axes, flux et projets de transport en Pologne

du territoire polonais, la modernisation des axes devrait au final créer une dynamique contrastée, avec des gagnants et des perdants. Fréquemment considérée comme un pays de transit entre l'Est et l'Ouest, la Pologne apparaît en réalité comme un pays tourné vers l'Ouest. Deux tiers des échanges sont effectués avec l'UE

(Union européenne) et principalement avec la RFA. Fluidifier le trafic de part et d'autre de la frontière Oder-Neisse s'impose donc pour valoriser les synergies avec la métropole berlinoise et accompagner l'intégration prévue dans l'espace Schengen. Les régions de l'Est polonais sont en revanche victimes d'un retard de développement appréciable

par rapport aux régions motrices du pays et sont handicapées par la proximité d'une frontière démocratique et économique durable. Une rupture est en effet apparue le long de la frontière orientale du pays. La mise en œuvre de réformes et le processus de convergence amorcé rapidement avec les normes de l'Union européenne a permis au PIB polonais de

doubler en une décennie tandis que celui des voisins orientaux a chuté dans des proportions parfois considérables. Chaque année, le flux des investissements étrangers est environ deux fois plus important en Pologne qu'en Russie et sept fois plus qu'en Ukraine. Si une transition était engagée à Minsk et à Kiev, des infrastructures transfrontalières rénovées permettraient à ces régions orientales de valoriser leur rôle d'interface entre Varsovie et

l'Est. Il est par ailleurs judicieux de ne pas limiter les investissements publics aux seuls pôles moteurs mais

de veiller également à anticiper sur les disparités internes que génère tout processus de forte croissance même si, dans ce cas, les retours sur investissements sont moindres. Il reste qu'à ce jour les dynamiques de trafic ne sont pas favorables à l'Est. À titre d'exemple, 80 % du trafic entre Berlin et Moscou concerne le seul segment Berlin-Varsovie. Au fond, la connexion à l'Est répond avant tout à des considérations politiques et historiques. L'ambition de jouer le rôle d'isthme entre la mer Baltique et la mer Noire (d'Odessa à Gdansk via Varsovie), qui alimentait les réflexions géopolitiques polonaises de l'entre-deux guerres, s'exprime à nouveau depuis 1990.

Une polarisation renforcée et une emprise accrue de la capitale

Les études d'impact ex-post invitent à penser que les espaces proches des axes modernisés tirent profit de ces derniers s'ils sont urbanisés et bien reliés à l'axe majeur. En somme, le réseau autoroutier doit être complété par un réseau secondaire rénové, démarche qui requiert une étroite coopération entre les différents acteurs impliqués, à l'échelle nationale, régionale et locale. En revanche, les espaces peu urbanisés et ne disposant pas d'atouts spécifiques ne tirent que rarement profit de grandes infrastructures si bien que celles-ci tendent le plus souvent à conforter le processus de polarisation. En Pologne, ce scénario s'avère probable. En conséquence, les disparités

intra-régionales qui tendent à s'accroître devraient encore se développer et distinguer des espaces urbains relativement dynamiques des espaces périurbains épargnés par des taux de chômage élevés grâce aux migrations pendulaires et des espaces ruraux confrontés à une crise d'autant plus sérieuse que la restructuration agricole n'est pas achevée. Les subsides de la PAC (politique agricole commune) et les fonds structurels

pourront susciter et permettre des projets de reconversion. En revanche, la mobilité demeure faible en raison notam-

ment de la crise du logement qui frappe une majorité de villes, ce qui présente l'inconvénient d'atténuer les phénomènes d'agglomération et l'avantage de ne pas vider les campagnes.

En Pologne, les flux les plus importants sont au départ de la capitale, vers le nord, vers la Silésie et entre les principaux pôles de Silésie. En somme, un schéma autoroutier centré sur la capitale présenterait deux avantages. D'une part, il permettrait d'étendre l'aire d'influence de Varsovie, ville la plus dynamique et la plus prospère du pays (13 % de la population nationale, 20 % du PIB). D'autre part, il renforcerait le poids des grandes villes du centre et du sud du pays vis-à-vis de Berlin dont l'aéroport, à titre d'exemple, concurrence d'ores et déjà celui de Varsovie pour la desserte des régions occidentales polonaises. Or, compte tenu de l'absence de développement en Europe de l'Est, Varsovie ne saurait miser son essor sur un statut de plate-forme vers les pays de la CEI (Communauté des Etats indépendants). Tandis que les projets des années 90 (reportés ou revus à la baisse pour la plupart en raison de financements publics et privés insuffisants) privilégiaient l'axe Berlin - Varsovie, les projets envisagés au titre du Fonds de cohésion traduisent une volonté de renforcer le poids de la capitale dans l'organisation du territoire national.

L'axe Varsovie - Lodz (2^e ville polonaise) sera en effet renforcé. L'évaluation précise des synergies qui vont ainsi se renforcer entre les deux villes manque toutefois. Lodz pourrait tirer profit de ces

projets en « limitant » l'impact de son taux de chômage élevé (19,4 % en 2003) par des migrations pendulaires importantes avec la capitale (dont le taux de chômage ne dépasse pas 7 %). Elle peut également compter sur un niveau de salaires moyens parmi les plus faibles des capitales régionales polonaises (1 970 zł contre 3 164 zł à Varsovie ou 2 505 à Poznan), sur les problèmes de congestion et de coût du foncier dans la capitale. Le risque est en revanche qu'elle devienne une simple « annexe » de la capitale, trop proche pour tirer profit de celle-ci. Notons à ce sujet qu'elle figure parmi les villes où se construisent le moins de logements (une diminution de plus de 50 % a été enregistrée entre 2001 et 2002) et qu'elle ne bénéficie que marginalement de l'afflux d'investissements étrangers. Un autre projet autoroutier concerne le segment Varsovie - Poznan. Il permettrait à la fois de répondre aux besoins que suscite un trafic national important sur cette partie de l'axe Berlin - Moscou et d'améliorer les conditions du trafic international sur ce même axe.

Une valorisation de l'axe nord-sud

Les ports polonais représentent une capacité portuaire totale de 65 millions de tonnes qui tend à diminuer pour trois raisons principales. D'une part, les liaisons avec les *hinterlands* ne sont pas satisfaisantes (notamment pour ce qui concerne le réseau routier). D'autre part, la réorganisation juridique des organismes gestionnaires a tardé. Enfin et surtout, la concurrence des ports voisins réduit l'*hinterland* des ports polonais. La concurrence des ports allemands a été renforcée par le maintien de Rostock (port développé par la RDA pour, entre autres, offrir un substitut à Stettin, port de Berlin devenu polonais en 1945), la construction d'une autoroute Hambourg - Lubeck et des aides aux ports allemands qui relativisent l'avantage salarial des ports polonais. A l'Est, ces derniers sont en concurrence avec d'autres centres portuaires. A titre d'exemple, Ventpils (Lettonie) s'emploie à demeurer la porte de sortie du pétrole russe, la stratégie de contournement des ports baltes

(grâce au nouveau port de Primorsk) étant contrariée par le gel qui paralyse chaque hiver la façade russe de la Baltique. Plusieurs ports ont initié une stratégie de diversification en développant notamment le trafic conteneurs. A terme, l'enjeu est le rôle de porte d'accès de la Chine en jouant, d'une part, de la volonté de la politique russe des transports d'être un pont entre l'Europe et l'Asie, d'autre part, des risques inhérents au passage du détroit de Malacca pour la desserte des ports chinois.

Les deux projets consacrés à la Pologne dans les réseaux trans-européens (voir plus haut) concernent exclusivement l'axe nord-sud et l'un d'eux devrait bénéficier du fonds de cohésion dès la première période de programmation. Leur pertinence apparaît clairement. D'une part, le segment Gdansk – Varsovie - Silésie constitue l'un des axes les plus fréquentés du pays. D'autre part, une valorisation de la façade baltique permettrait au pays d'être un point de passage majeur entre la Scandinavie et l'Europe centrale et balkanique et d'atténuer les risques d'une situation à la charnière de l'Europe développée et de la CEI. Les perspectives de développement sont néanmoins difficiles à évaluer. Le problème du financement des réseaux trans-européens n'est, en effet, que partiellement résolu. Surtout, les pratiques et les normes jouent un rôle au moins aussi important dans le développement des ports que les infrastructures techniques. De ce point de vue, l'adhésion à l'Union européenne permet une intégration des nouveaux Etats membres dans les paradigmes contemporains en matière de stratégie de transports.

Gérer la répartition modale des transports

La préparation des documents stratégiques (fonds de cohésion, SOP, IROP regroupés au sein du Plan national de développement) ne présente pas qu'un intérêt technique. Elle a fourni l'opportunité, pour la Commission européenne, de sensibiliser les acteurs polonais aux méthodes et aux priorités dégagées pour les années à venir. Contenues dans le Livre blanc : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure

des choix » (6), celles-ci portent sur la sécurité, la valorisation des modes de transport autres que la route, l'ouverture du secteur à la concurrence, l'amélioration des interconnexions entre réseaux nationaux, la valorisation des nouvelles technologies dans la gestion des flux. S'il est trop tôt pour mesurer l'impact des normes et des pratiques ainsi exportées, il est possible d'exposer les enjeux pour la Pologne de ces paradigmes.

Dans l'ensemble de l'Europe centrale, la croissance du trafic enregistrée depuis les débuts de la transition et qui est appelée à se prolonger dans la décennie suivant l'élargissement profite principalement à la route.

Certes, en 2002, 52 % du volume total des biens échangés entre les pays candidats et l'UE étaient transportés par mer, 30 % par route. Le trafic marchandises par chemin de fer demeure important (surtout en comparaison avec l'UE) mais il décline rapidement de même que le trafic voyageurs. En Pologne, le volume des transports ferroviaires de marchandises a augmenté de 4 % entre 1990 et 2001, celui des transports routiers de 85 %. Le transport ferroviaire pâtit de l'essor de la motorisation laquelle bénéficie de l'accroissement du niveau de vie mais surtout du prestige que confère la possession d'une automobile. En l'espace d'une décennie (1990-2000), 4 millions de véhicules ont ainsi fait leur apparition sur les routes de Pologne et la croissance observée (la plus forte d'Europe centrale avec la Roumanie) devrait encore se prolonger plusieurs années. Le taux de croissance du trafic routier a augmenté trois fois plus vite que le PIB depuis le début des années 90 (7).

L'état de l'ensemble des réseaux polonais est largement insatisfaisant. 40 % du réseau ferroviaire est de mauvaise qualité et 20 % autorise une vitesse maximale de seulement 60 km/h. La société nationale de chemins de fer (PKP) a été scindée en différentes compagnies et une période transitoire a été acquise jusqu'à la fin 2006 pour la transposition totale de l'acquis. 3 % du réseau routier est conforme aux standards de l'UE

(115 Kn/essieu) et la Pologne a, au cours des négociations, obtenu une période transitoire jusqu'à décembre 2010 de sorte que les poids lourds internationaux sont en théorie confinés aux axes principaux. Dans leur état actuel, les routes polonaises sont un handicap pour les entreprises qui fonctionnent en flux tendus et un danger pour la sécurité (7 000 décès par an environ). Plus que la densité du réseau (122 Km de route par 100 km²), c'est sa qualité qui est en cause.

Le risque est ici que l'un des principaux atouts des nouveaux Etats membres, à savoir un réseau ferroviaire dense, ne perde peu à peu de sa valeur. La part importante du secteur ferroviaire tient en effet aux priorités politiques du régime précédent, à la structure de l'économie, à la faible concurrence exercée par la route. Or, le politique ne dispose plus de la même aptitude que naguère et compte tenu du peu de rationalité de certains choix effectués jusqu'en 1989, l'héritage s'apparente à un handicap. La structure de l'économie évolue, au détriment des pondéreux, au profit de biens pour lesquels le transport routier est parfois plus compétitif. La tertiarisation de l'économie ne devrait pas provoquer un découplage complet entre le PIB et la demande de transports en raison, à l'échelle européenne, de la spécialisation des économies et de la logique de flux tendus qui prévaut le plus souvent dans le secteur secondaire. Enfin, la compétitivité du secteur routier devrait s'accroître grâce notamment aux investissements cofinancés par les fonds européens.

Dans ce contexte, la compétitivité du secteur ferroviaire dépend de la restructuration des entreprises, de l'interopéra-

Dans leur état actuel, les routes polonaises sont un danger pour la sécurité (7 000 décès par an environ)

(6) http://europa.eu.int/comm/energy_transport/tir/lb_fr.html.

(7) Entre 1990 et 2001, le nombre des voitures particulières et camions a augmenté de 100 % et celui des tracteurs routiers de 89 %. Le volume de la circulation routière (en véhicules-km) a doublé pendant les années 90 et a ainsi augmenté trois fois plus vite que le PIB. Le taux de motorisation (24 voitures pour 100 habitants) et l'intensité du trafic routier (4 500 véhicules-km par habitant) restent toutefois inférieurs à la moyenne des pays européens de l'OCDE (de 38 % et 27 % respectivement). In Examens environnementaux de la Pologne, op. cit., p. 168.

bilité entre les réseaux et de l'essor du transport multimodal. La restructuration des entreprises tarde en raison de ses implications sociales. L'interopérabilité entre les réseaux s'annonce difficile en raison des nombreuses frontières qui segmentent l'espace centre-européen (à l'heure où l'allègement des contrôles fluidifie le trafic transfrontalier routier) sans parler de la frontière de la CEI qui impose un changement d'écartement des boggies. Enfin, l'intermodalité présuppose plusieurs conditions avant de s'imposer.

La Pologne dispose de conditions initiales favorables pour développer l'intermodalité (trois ports internationaux, un réseau ferroviaire dense, une situation de pays de transit à la fois entre la RFA et la Russie et entre la Baltique et l'Adriatique). La stratégie de diversification que conduisent désormais tous les ports de la Baltique ajoutée à l'extension de l'aire d'influence des ports allemands vers l'Est risque néanmoins de créer un excès de capacités. L'offre sur la façade maritime doit donc comporter non seulement des infrastructures de qualité mais aussi des services compétitifs. Les coûts de déchargement et les taxes portuaires contribuent en effet pour 50 % des frais du cabotage en Europe et un port se doit d'offrir de véritables « *packages* » et de développer des chaînes logistiques. Pour cela, il importe qu'une coopération interministérielle en amont ait lieu, qu'une harmonisation des normes soit engagée, que la qualité et le prix des services soient compétitifs pour que les structures multimodales soient attractives (fourniture par les opérateurs d'un service « porte-à-porte »). Sur ce point, les projets envisagés dans le cadre des fonds européens, l'utilisation du programme Marco Polo seront précieux à

condition que cette assistance ait un effet levier sur les administrations.

Une réflexion stratégique et globale

L'intégration à l'espace européen de la politique des transports a sensibilisé les acteurs polonais aux paradigmes contemporains en matière de transports sans que l'on puisse à ce stade préjuger du degré d'appropriation des pratiques nouvelles. L'inertie des administrations, la rareté des transferts d'expérience, l'inexpérience des acteurs du secteur constituent en effet des handicaps sérieux. Au fond, l'intérêt des fonds européens est d'offrir plus qu'une simple assistance financière, d'inviter à une réflexion stratégique qui ne se cantonne pas au seul secteur des transports mais replace ce dernier dans une réflexion globale sur le développement, le rôle crucial de l'innovation institutionnelle et l'organisation du territoire polonais. ●

BIBLIOGRAPHIE

- Bafoil François, Lhomel Edith, « La préparation aux fonds structurels de l'UE, Les exemples de la Pologne et de la Roumanie », Le Courrier des Pays de l'Est, n° 1033, pp. 28-38.
- Boillot Jean-Jacques, Lepape Yves, « Evolution des localisations dans les pays candidats à l'élargissement », Conférence Innovation and Growth : New Challenges for the Regions, Sophia Antipolis, 18-20 Janvier 2002.
- Commission européenne, White paper, European Transport Policy for 2010, Time to decide, Bruxelles, 2001.
- Commission européenne, « Un nouveau partenariat pour la cohésion convergence compétitivité coopération », Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, Bruxelles, mars 2004.
- Kunth Antoine, « Chemins de fer en mutation dans l'Europe médiane », Le Courrier des Pays de l'Est, n° 1029, pp. 15-27.
- Lepesant Gilles, « A quoi servira la politique régionale européenne en Pologne ? », Annales de Géographie, n°636, mars-avril 2004.

Martin Philippe, « A quoi servent les politiques régionales européennes ? » Economie internationale, n° 81, 1er trimestre 2000.

Maurel Marie-Claude, « Collectivités locales, de nouveaux modes de gestion en Europe centrale », Le Courrier des Pays de l'Est, n° 1033, pp. 16-27.

Pezzini Mario, (2003), Cultivating regional development : main trends and policy challenges in OECD regions, OCDE, Paris.

