



**Volumul III, Numărul 4 / 2001**

**ISSN 1454-9980**

---

**Le développement des transports polonais -  
une des priorités de la transition**

**(pag. 33-41)**

**Barbara DESPINEY, ROSES/CNRS, Paris – France;  
Jerzy PASLAWSKI, Ecole Polytechnique, Poznan - Pologne**

---

**Volume III, Issue 1 (4) / 2001**

**Cross-cultural  
Management  
Journal**

# LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS POLONAIS - UNE DES PRIORITÉS DE LA TRANSITION

---

**Barbara DESPINEY**  
*ROSES/CNRS, Paris - France*

**Jerzy PASLAWSKI**  
*Ecole Polytechnique, Poznan - Pologne*

## I. Introduction

Le développement des infrastructures des transports en Pologne est une des priorités de la transition. Cette priorité est importante à deux titres:

1. l'efficacité des infrastructures et du système des transports est une des conditions *sine qua non* du développement économique;
2. l'adhésion à l'Union européenne exige une adaptation du réseau polonais des transports aux infrastructures européennes.

Le stock d'infrastructures d'un pays (y compris de transport) est réalisé au prix d'investissements conséquents au cours des siècles. Le niveau d'infrastructure, qui en résulte, est nécessairement en relation directe avec le niveau du développement économique des régions (QUEVIT et al., 1993). Le rôle des dépenses d'infrastructure sur la croissance à long terme est souligné par les théories de la croissance endogène. Et ce n'est pas seulement en termes d'analyse coûts-avantages, mais aussi sous l'angle macroéconomique, et en utilisant les derniers acquis de la théorie de la croissance endogène et de la nouvelle géographie, qu'il faudra analyser les projets d'infrastructures soutenus par les politiques régionales (MARTIN, 1997). Un moyen indirect de mesurer l'impact

des politiques régionales sur le processus de convergence consiste à analyser l'impact des infrastructures sur ce processus.

Cependant, si les processus de développement sont potentiellement cumulatifs, ces propos devraient être nuancés parce qu'il faut distinguer les ressources (les conditions latentes et potentielles de développement), des avantages (les conditions activées de développement). Le développement ne dépend pas seulement des ressources régionales déjà existantes, mais aussi de la proportion des nouvelles ressources que les régions reçoivent pour financer les programmes de développement. L'insuffisance des transferts privés (flux de capitaux, investissements étrangers directs) nécessite le recours aux transferts publics nationaux et européens. Les études empiriques montrent qu'il existe une corrélation positive et significative entre les investissements privés et les dépenses d'infrastructures publiques (QUEVIT & VAN DOREN, 1992).

## II. Infrastructures des transports en Pologne

L'importance des infrastructures de transport est d'autant plus vraie dans un pays, qui comme la Pologne, possède un atout majeur: sa position de transit entre l'Est et l'Ouest, ainsi

que le Nord et le Sud de l'Europe. Cependant, l'insuffisance d'infrastructures en matière de transport et de réseau de communication constitue un handicap majeur pour le développement futur du pays. En Pologne, le niveau de la dotation en infrastructure de réseaux et d'équipements ponctuels, indique que le stock de capital s'est accumulé dans la partie occidentale du pays dans une proportion supérieure à la moyenne du pays. En effet, la partie occidentale du pays (longtemps sous l'occupation prussienne), appelée "Pologne A", présente les caractéristiques d'une région industriellement développée et les régions orientales (sous la domination russe), appelées "Pologne B", portent les stigmates d'un certain sous-développement (peu d'industrie et agriculture très morcelée).

La dotation en infrastructure de transport reflète parfaitement ce clivage structurel polonais, celui qui oppose la Pologne "A" à la Pologne "B" en faisant apparaître des régions enclavées, des axes et des noeuds de communication (DATAR, 1996). Ainsi le Nord et l'Est polonais sont situés à l'écart des grands flux qui alimentent le développement économique. D'ailleurs, tout le réseau de transport polonais est à l'image du partage du pays en zone "A" et zone "B", seules exceptions: deux axes verticaux Szczecin- Silésie et Gdansk Silésie qui permettent un aménagement du territoire plus équilibré dans l'avenir proche. L'efficacité du transport polonais est plutôt faible, cette faible efficacité se retrouvant essentiellement dans le transport routier. Aujourd'hui, le pays possède 218 000 km de routes dont 183 000 km à revêtement dur (seuls 257 km peuvent être considérés comme une autoroute). Le transport routier constitue 80% du secteur, son développement futur dépendra principalement de la réalisation du programme national autoroutier. Au début de la transition l'ambition des autorités du pays était de développer un système de concessions qui lui permettrait de construire en 25 ans 2 600 km d'autoroutes. Aujourd'hui ces prévisions sont révisées à la baisse.

Concernant le transport ferrovière, la moitié du réseau en 1945 était d'origine allemande, et l'autre moitié pour un tiers composée de chemins de fer construits dans la partie du pays

ayant appartenu à la Prusse.<sup>1</sup> Depuis 1990, les lignes moins rentables ont été fermées (1550 km entre 1987 et 1991), la Banque mondiale ayant demandé la fermeture de 1000 km supplémentaires en 5 ans. En revanche, on a rouvert la ligne reliant Berlin à Kaliningrad qui passe par Poznan, Torun et Eblag. En l'an 2000 on envisage la fermeture de 6 000 km sur 23 000 km existants (en tout, le réseau de voies ferrées compte 23 993 km, y compris 11 387 lignes sous traction électrique). Le matériel obsolète et la surcharge des lignes entraînent une lenteur du trafic, seul le parcours polonais de l'axe Paris-Berlin- Varsovie - Moscou a bénéficié d'un aménagement important. Cinq grandes villes: Gdansk, Szczecin, Poznan, Katowice et Cracovie sont liées avec la capitale grâce au réseau de trains *Inter City*.

Quant au transport aérien, Varsovie reste son principal pôle avec un trafic aérien dense de 2,5 millions de passagers par an (pour comparaison, en 1988 le nombre total des personnes transportées a dépassé 2 millions).<sup>2</sup> Après une baisse du trafic lié au enchérissement de coûts de transport le nombre de passagers transportés augmente régulièrement depuis 1995 (en milliers, GUS, 1999):

1990	-	1715
1995	-	1847
1996	-	2287
1998	-	2620.

Les liaisons avec l'étranger s'effectuent à présent également grâce aux aéroports de Wrocław, Poznan, Cracovie, Gdansk et Katowice. L'essor du trafic aérien, significatif pour les fonctions tertiaires supérieures et des produits hautement technologiques, risque d'accroître plus encore les effets polarisants des métropoles. Confrontés à des contraintes budgétaires et conscientes de leur incapacité à fournir des prestations efficaces dans le domaine des infrastructures, les pouvoirs publics polonais ont ouvert ce secteur aux investisseurs étrangers. Dans cet article nous allons privilégier un mode de transport par rapport à d'autres, en

<sup>1</sup>KOZIARSKI (M.S.), *Siec kolejowa Polski w latach 1918-1992* (Chemin de fer polonais durant 1918-1992), Instytut Slaski, Opole 1993.

<sup>2</sup>SZYMKIEWICZ (K.), *Les services dans les échanges internationaux de la Pologne*, ronéoté, Séminaire sur les services personnels et collectifs, La Haye, 9-12 octobre 1990.

l'occurrence le transport routier, qui en Pologne tient une place prépondérante.

### III. Genèse du programme autoroutier polonais

En Europe, les premières autoroutes furent construites en Allemagne et en Italie entre les deux guerres. En Allemagne, mis à part le caractère interventionniste (juguler le chômage causé par la Grande crise), leur construction avait un but militaire non avoué. En Pologne le bas niveau de motorisation (en 1934 il y avait 0,8 automobiles par 1000 habitants, contre 45 pour la France, 13 pour l'Allemagne et 8 pour la Tchécoslovaquie)(GUS, 1935), et d'autres priorités du développement après 123 ans de partage, explique le retard accumulé par le pays. Le premier programme autoroutier polonais, comportant la construction d'un réseau de 4700 km fut élaboré en 1939 (la première version datant de 1937 prévoyait entre 4000 et 6000 km). Il mettait en exergue six priorités (KALINSKI, 1997):

- Axe Varsovie-Poznan-frontière occidentale;
- Axe Gdynia-Bydgoszcz-Lodz-Katowice;
- Axe Bytow-Gdansk;
- Axe Katowice-Cracovie -Lvov;
- Axe Varsovie-Lublin-Lwow-frontière orientale;
- Axe Pulawy-Sandomierz-Przemysl.

La réalisation de ce programme a été compromise par l'éclatement de la Deuxième Guerre mondiale. Après la Guerre, suite au déplacement des frontières, de l'ordre de 250 km d'Est en Ouest, le réseau routier polonais héritait de 140 km d'autoroutes construites par les Allemands. Tout au long du système communiste les Polonais n'ont construit que 117 km supplémentaires de routes pouvant être apparenté aux autoroutes et 342 km de voies express. Le niveau de motorisation relativement bas, par rapport à d'autres pays socialistes et surtout occidentaux (par exemple en 1957 le nombre des voitures par kilomètre de routes à revêtement dur a été de 20 en Allemagne, de 18 en France et seulement de 3 en Pologne), explique le fait pourquoi la question autoroutière n'a pas été une priorité du planificateur. Il est cependant vrai, que dans le

cadre de Programme finalisé du CAEM de 1971 des accords de coopération pour le développement et la modernisation de la route Moscou-Varsovie-Berlin ont été signés.<sup>3</sup> Mais ce ne sont que les Jeux olympiques de Moscou en 1980 qui ont mobilisé des autorités polonaises: l'axe d'autoroute A2 Berlin-Poznan-Varsovie-Moscou fut tracé, les terres environnantes rachetées par l'Etat et les premiers travaux ont débuté. Cependant, il a fallu les changements de 1989 pour que la problématique du réseau autoroutier polonais trouve sa véritable place dans la politique du gouvernement.

### IV. Déterminants de construction d'autoroutes en Pologne

Le développement du trafic est tributaire des caractéristiques socio-économiques, de la technologie, de la politique d'aménagement de territoire et de considérations environnementales. La stratégie adoptée dans l'ancien régime a été de privilégier le transport public-autocars et trains. Le développement du trafic individuel a été fortement handicapé, non seulement par le revenu disponible, mais aussi par le mode de production et d'attribution des voitures de tourisme. Avec l'ouverture des frontières la Pologne a retrouvé sa place privilégiée d'un pays de transit pour qui avoir des routes selon les standards européens est devenue une condition *sine qua non* du développement à long terme. Le réseau autoroutier polonais est particulièrement sous-développé par rapport à d'autres pays du Groupe de Visegrad. Au seuil de XXIème siècle la Pologne possède 257 km d'autoroutes (par rapport aux 140 km existant après la deuxième guerre mondiale), et 342 km de voies express. Par rapport aux 5547 km de routes internationales traversant le pays (13 routes) ce réseau est quasi inexistant, pire, il est difficile de parler d'un réseau, les tranches d'autoroutes étant entrecoupées par des routes nationales. Cependant, la véritable chance de la Pologne par rapport à d'autres pays de la zone réside dans l'existence d'axes verticaux allant

<sup>3</sup> SZYMKIEWICZ (K.), « Transport et intégration », dans *Stratégie des pays socialistes dans l'échange international*, Ed. M.Lavigne, Paris, Economica, 1980.

de Szczecin et de Gdansk vers le sud. Mis à part les deux axes majeurs: vers Moscou et Lvov (Ukraine) il est question de construire deux nouveaux axes, *Via Baltica* et *Via Hanseatica*.

#### IV.1. Autoroutes après 1989

Le nombre croissant de véhicules de tourisme en Pologne depuis le début de la transition est de bon augure pour le programme autoroutier polonais (le nombre de voitures neuves achetées par an se situait entre 300 000 et 500 000 en moyenne entre 1996 et 1999). Cependant, un certain nombre de problèmes ont surgit, le plus important ayant été certainement le système d'exploitation choisit par l'Etat polonais (autoroutes à péages) et la faible participation de celui-ci dans le financement du projet (participation allant jusqu'aux 15% du coût global).

Entre 1992 et 1994 une modification de la vieille loi sur les routes publiques a été discutée pour aboutir sur le vote d'un nouveau texte en octobre 1994, une loi prévoyant, entre autre, l'attribution des concessions et les autoroutes à péage<sup>4</sup>. Sur la base de ce texte l'Agence de construction et d'exploitation d'autoroutes a été créée, dont les principales taches sont: études de faisabilité sur les projets de construction, rachat de terres et dédommagements s'y rattachant, défense des terres à vocation forestière et adaptation des infrastructures techniques. Quant aux tracés des principaux axes autoroutiers déjà en septembre 1993 le Conseil des Ministres a statué sur un réseau long de 6500 km, y compris 2600 km d'autoroutes, réseau dont la forme définitive a vu le jour le 23 janvier 1996 (cf la carte)<sup>5</sup>. L'idée clef fut la construction d'autoroutes selon le principe d'une concession de l'Etat, où le concessionnaire est chargé de la construction ainsi que de l'exploitation de l'autoroute et est autorisé en contrepartie à percevoir des péages. La réalisation exige trois conditions:

1. emplacement garantissant un large trafic des véhicules;

2. possibilité pour les utilisateurs d'emprunter une route parallèle (en Pologne il s'agit des routes nationales);
3. accessibilité à l'autoroute limitée (aux aires de repos).

Sur les dix concessions prévues par le Programme autoroutier, deux seulement ont été définitivement accordées en 1997: une pour la construction et l'exploitation de la tranche Swiecko-Strykowo d'autoroute A2 à la Société Autostrada Wielkopolska S.A., l'autre pour la modernisation et l'exploitation de la tranche d'autoroute A4 Katowice-Cracovie à Stalexport S.A.). La troisième accordée à Gdansk Transport Company S.A. concernant la tranche d'autoroute A1 entre Gdansk et Torun n'a pas été finalisée, cependant la modification du texte de loi va permettre la signature d'un accord avant la fin de cette année (en effet, d'abord la concession est accordée, ensuite on signe un accord). La croissance du trafic (mesuré par une moyenne annuelle) a été de 5% entre 1985 et 1990 et de 7% entre 1990 et 1995. Le nombre des véhicules augmente régulièrement (cf. tableaux 1 et 2).

Tableau 1: Nombre des véhicules en Pologne (en milliers)

	1970	1980	1990	1998
Voitures de tourisme	479	2383	5261	8891
Camions	274	618	1122	1563
Autocars	33	66	92	81
Total	786	3067	6475	10535

Source: PATALAS, 1995 et GUS, 1999.

Tableau 2: Nombre d'habitants par voiture dans quelques pays européens

	1960	1970	1980	1990	1993	1998
Pologne	253	68	15	7	6	4,4
RFA	12	4	3	2	2	
France	8	4	3	2	2	
Grèce	193	39	11	7	6	
Espagne	108	14	5	3	3	

Source: PATALAS, 1995 et GUS, *Annuaire statistique 1999*.

#### IV.2. Nouvelle étape-la loi du 25 juillet 2000

Le Programme de construction de 2600 km d'autoroutes jusqu'en 2015, déjà présenté par les autorités polonaises en 1994, n'a jamais véritablement démarré faute des moyens financiers. Une nouvelle modification de la loi sur les voies publiques, votée le 25 juillet 2000 prévoit une plus grande participation financière de l'Etat à

<sup>4</sup> La loi du 27 octobre 1994 sur les autoroutes à péages, *Journal officiel*, N°127/94, § 627

<sup>5</sup> Le décret du Conseil des Ministres du 23 janvier 1996, *Journal officiel*, du 6 février 1996, N°12, § 63.

hauteur de 50% du coût global de la construction et la création d'un Fond National Autoroutier.<sup>6</sup> Ce nouveau partenariat permettra-t-il enfin la mise en route du Programme de construction tant attendu? Certainement, la prise en charge de la réalisation du Programme conjointement par les concessionnaires et l'Etat donne plus de chance à la construction des autoroutes en Pologne. Aujourd'hui on ne parle que d'un réseau de 1900 km. Tout le programme est souvent comparé aux grandes constructions d'entre-deux-guerres, comme par exemple le port maritime de Gdynia. Son effet dynamisant sur le développement des régions environnantes, sur les entreprises de construction, sur les services et sur l'emploi sera immense. Il l'est d'ailleurs déjà et deux communes situées à proximité des nœuds de communication importants, Tarnowo Podgorne et Kobierzyce appartiennent à des communes les plus riches de Pologne. Leur impact sur la localisation des investissements étrangers directs est largement confirmé (DESPINEY, 2000). Par ailleurs, l'impact sur la qualité et la sécurité de tout le système du transport polonais, en terme d'une plus grande fluidité du trafic, d'économies en matière des fuels et de baisse du niveau de pollution est à prévoir aussi. Une question se pose cependant: est-ce que le trafic en Pologne justifie un programme aussi ambitieux? En effet, l'Europe centrale est souvent présentée comme devant être une plaque tournante des transports européens, de part sa place géographique. Cependant selon les données disponibles (non homogènes) le transit reste assez faible et cela concerne également la Pologne (CHATELUS, 1996). Deux pays font une exception: la Slovénie et les Pays baltes. Ces quatre pays ont en commun d'être petits, d'avoir un accès à la mer et d'être localisés sur de très importants axes de trafic. L'absence d'axes significatifs nord-sud est particulièrement caractéristique pour cette zone, ce qui constitue une perte importante de potentiel de développement économique (DATAR, 1996). L'orientation est-ouest de la quasi-totalité d'axes de la zone révèle le tropisme historique que subit la région. Sur l'axe est-ouest le transport est difficile pour plusieurs raisons: mauvais état des routes, problèmes de

franchissement des frontières (deux nouveaux pays viennent d'être créés Biélarus et Ukraine), et en fin la question de transbordement ferroviaire à la frontière avec l'ex-URSS. Enfin il ne faut pas oublier que les distances entre l'Union européenne et la Russie sont très élevées.<sup>7</sup>

### IV.3. Réalisation du Programme

Le premier exemple d'autoroute à péage a été inauguré cet été sur l'autoroute A4 entre Katowice et Cracovie (tranche d'une longueur de 61km). Le prix à payer est de 10 zlotys par voiture de tourisme et de 21 zlotys par camion. C'est naturellement l'importance du trafic qui conditionne les recettes des sociétés. Le concessionnaire (Stalexport) envisageait une importante réduction du trafic (de 40%) mais la réalité est tout autre, le trafic reste presque le même (à terme 15 000 véhicules par 24 heures sont envisagés). Cette tranche a la valeur d'un test, avant la mise en application de nouvelles règles de jeux qui seront appliquées lors de la construction de l'autoroute A2 (tranche polonaise de l'autoroute Berlin-Moscou) qui sera réalisée par Autostrada Wielkopolska S.A. Cette dernière est la première société à qui on a confié la construction et l'exploitation d'un ouvrage complet. Ses partenaires occidentaux sont: Strabag International GmbH (Allemagne), Strabag Osterreich A.G. (Autriche), NCC International (Suède), Impreglio SpA (Italie), ainsi que Transroute International S.A. (France).

La question à savoir est: comment maximiser les profits liés au transit (attirer du trafic) tout en assurant un développement durable avec un souci de protéger l'environnement. Quelques expertises ont été faites par des bureaux d'expertises occidentaux sur la possible densité du trafic sur quelques tranches d'autoroutes. Les experts Wilbur&Smith considèrent par exemple

<sup>7</sup> Et pourtant les Russes vantent les économies qui seraient à réaliser en empruntant les chemins terrestres par rapport aux voies maritimes. Dans ce cas précis, la Pologne serait un point de transit important entre la zone du Pacifique et l'Europe, grâce au chemin de fer transsibérien: la voie « Baltique — Océan pacifique » est le chemin le plus court entre l'Europe et l'Asie. Les Russes évaluent que le transit à travers la Sibérie est d'un tiers plus court et d'un quart moins cher que la voie maritime, celle du Canal de Suez et de l'Océan indien. Voir à ce propos notre rapport de recherche *Le développement régional et la coopération internationale en Extrême-Orient russe*, IRENISE, Paris, 1997.

<sup>6</sup> Cette loi est actuellement en discussion devant le Sénat.

que sur les trois tranches d'autoroutes A2: Krzesiny-Kleszczewo, Wrzesnia-Slupca et Slugocin-Konin en l'an 2002 la densité sera de 9 000 véhicules et en 2020 respectivement, de 20 300, de 23 500 et de 18 900 par 24 heures. Pour que l'autoroute soit rentable il faudrait 30 000 véhicules par 24 heures. Il y a des craintes quant à l'utilisation d'autoroutes à péage par les Polonais. L'exemple d'autoroute Budapest-Vienne qui n'est utilisée que par des étrangers peut servir d'exemple. La réalisation du Programme autoroutier polonais exige d'énormes moyens financiers que seul l'Etat polonais n'est pas capable de supporter. L'Union européenne y est associée avec un prêt de 42,5 millions d'euros provenant de PHARE, la BERD avec un prêt de 45 millions et la BEI avec 280 millions d'euros. La Commission européenne prévoit la participation dans la construction en coopération avec la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie d'un couloir Baltique-Carpates (TEN) liant Gdansk avec Brno (Tchéquie) et Zylina (Slovaquie)<sup>8</sup>. La durée des travaux est prévue jusqu'au 2015 et le coût total de la partie polonaise de l'ouvrage évalué à 4,9 milliards d'euros. Une partie des fonds viendra du programme de pré-financement européen ISPA et la suite sera assurée par l'argent venant des Fonds structurels. Deux autres couloirs TEN auxquels l'Union européenne est associée sont les deux axes: Berlin-Poznan-Varsovie-Terespol et Berlin-Wroclaw-Katowice-Cracovie-Lvov. L'Union aidera la Pologne dans les démarches auprès d'autres organismes financiers internationaux en vue d'obtention des fonds.

Une autre question de taille est d'ordre technique. Faut-il construire les autoroutes en béton ou en bitume? Généralement le coût est plus élevé, mais l'exploitation plus satisfaisante (meilleure résistance) dans le cas des autoroutes en béton. Leur construction en Pologne exigerait l'importation d'équipement lourd très onéreux, ce qui n'est pas le cas des réalisations en bitume. Cette technologie est largement utilisée par la Pologne dans ses exportations de services en construction (exemple, la firme DROMEX), mais la qualité de l'asphalte polonais laisse à désirer. Il faudrait changer le profil de production des raffineries polonaises en les dirigeant

vers la production du pétrole lourd ou se décider à l'importer. Les études existantes permettent de constater que ces deux technologies peuvent être utilisées en Pologne et une éventuelle concurrence entre les deux apporter des résultats positifs sur le plan de la qualité. D'autres questions d'ordre environnemental se posent, comme par exemple, les problèmes des tracés de l'Autoroute A2 aux alentours de Poznan et de Varsovie. Dans le cas de Poznan, la localisation d'une station d'épuration d'eau a dû être changée, et en ce qui concerne Varsovie l'opposition ferme des populations ne permet pas d'avoir un tracé définitif de l'autoroute à cet endroit.

## V. Perspectives

Après six années de tergiversations liées au système irréaliste (gestion principalement privé) de financement du Projet autoroutier polonais, la nouvelle législation (aujourd'hui en discussion devant le Sénat) devrait permettre un rapide démarrage des travaux. Le premier à en profiter sera certainement le consortium Gdansk Transport Company construisant l'Autoroute A1 (allant de Gdansk vers le sud). L'Etat se porte même garant de la densité du trafic (si celle-ci fera défaut l'Etat paiera la différence). L'avenir proche nous dira si les coûts à supporter par le budget de l'Etat seront réalistes et quels seront les tarifs appliqués par les concessionnaires. La Pologne pourra s'inspirer de l'exemple français des concessions qui arriveront à leurs échéances vers 2014-2019, mais suite à d'autres travaux de construction et de modernisation du réseau autoroutier français, pourront être prolongées jusqu'au 2035-2040<sup>9</sup>. Le débat n'est pas terminé sur le réseau tracé, un problème de possible concurrence entre deux axes nord-sud (un allant de Szczecin et l'autre de Gdansk vers le sud) est à envisager.

En Pologne il faut que l'on se fasse une idée bien claire de la répartition acceptable entre la route, le rail et la navigation fluviale, en tenant compte des capacités d'infrastructure de tout ces modes de transport et des capacités de pollution de l'environnement. La mise en exergue

<sup>8</sup> *Rzeczpospolita* du 15 mars 2000.

<sup>9</sup> Voir «Le système autoroutier français: entre monopole et concurrence», dans *Problèmes économiques*, N°2660 du 12 avril 2000., pp. 11-13.

du système d'autoroute dans le système d'infrastructures des transports en Pologne tient certainement compte de l'idée erronée selon la-

quelle les infrastructures ferroviaires peuvent être réalisées plus rapidement que les infrastructures routières (CEMT, 1990).

## REFERENCES

1. Bolkowski J.: „Na froncie autostradowym (sur le front autoroutier)”. *Przegląd Budowlany* nr 7/1995 ss. 31-32.
2. Bolkowski J.: „Autostrady polskie – problemy i wątpliwości (Autoroutes polonaises-problèmes et dilemmes)”. *Przegląd Budowlany* nr 3/1995 ss 7-9.
3. Bolkowski J.: „Problemy materiałowe budowy autostrad w Polsce (problèmes matériels de construction d'autoroutes en Pologne)”, *Przegląd Budowlany*, N° 9/1996 ss. 16-19.
4. Bolkowski J.: „Jakie nawierzchnie polskich autostrad? (quelle revêtement pour les autoroutes polonaises)”, *Przegląd Budowlany* nr 7/1995 ss. 7-8
5. „Budowa i utrzymanie dróg( construction et maintenance d'auroroutes)”. *Przegląd budowlany* nr 3/1995, ss. 10-11.
6. „Budowanie A-2 od Świecka do Strykowa” (construction d'A2 de Swiecko à Strykow)”. *Autostrada* nr 10/1997, ss. 20-21.
7. CEMT, L'avenir des transports européens Est-Ouest, Paris, 1990.
8. Chatelus (G.), *Le marché des transports interurbains en Europe Centrale, vue générale*, CEMT, 106<sup>ème</sup> Table ronde d'économie des transports, les 28-29 novembre 1996.
9. Czaczkowska E., Waszkielewicz B.: „Prywatno-publiczne autostrady (autoroutes étatico-privées)”, *Rzeczpospolita* 2000-07-26
10. DATAR, *Pôles de croissance et de décision à l'Est.1994-2015*, sous la direction d'Ivan Samson, Grenoble, 1996.
11. Despiney-Zochowska (B.), *Attractiveness of Polish Regions for Foreign Direct Investments*, communication présentée au 3<sup>ème</sup> Atelier de EACES, Université de Marne- la -Valée, les 8-9 juin 2000.
12. Judge (E.), „Transport Aspects of the Competitiveness of Polish Regions”, in *Studia Regionalia*, N° 9/1999. Glapiak E.: „Którędy do autostrady ( comment les autoroutes)”, *Murator Plus* nr 5/1999, 16-21.
13. Jazukiewicz Z.: „Po pierwsze obwodnice (D'abord les contournements autoroutiers)”, *Budownictwo Polskie* nr 2-3/2000 ss. 3-13.
14. Grzegorzółka K.: „Nie ma jak kasa państwowa ( Il n'a y que la caisse d'Etat)”. *Rzeczpospolita* z dnia 1999-10-04.
15. Grzegorzółka G.: „Dobry interes na A2 (une bonne affaire sur A2)”, *Rzeczpospolita* 2000-08-01.
16. Kaliński J.: „Historia polskich autostrad (histoire d'autoroutes en Pologne)”. *Autostrada*, 10/1997 ss. 24-25.
17. Koziarski (M.S.), *Siec kolejowa Polski w latach 1918-1992 (Chemin de fer polonais durant 1918-1992)*, Instytut Slaski, Opole 1993.
18. „Mały rocznik statystyczny 1935”. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa 1935 s. 113.
19. Mazur. E. „Terenochlonnosc transportu w niektórych krajach”. *Przegląd Komunikacyjny*, 1993 nr 5).
20. Martin P. „Convergence et politiques régionales en Europe”, in *Lettre du CEPIL*, N°159, Juillet 1997.
21. Uchwała Rady Ministrów nr 63/93 z dnia 27 lipca 1993 r.
22. „Polskie drogi (routes polonaises)”. *Autostrada* nr 5-6/1997, ss. 12-13.
23. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 roku.
24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Z dnia 6 lutego 1996 r., Nr 12, poz. 63).
25. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (Dz. U. Nr 127, poz. 627).
26. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1995 roku w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 43, poz. 222).

27. Patalas A.: *Program budowy autostrad w Polsce. Problemy naukowo-badawcze budownictwa. Inżyniersko-techniczne problemy budowy i eksploatacji autostrad w Polsce*. Konferencja Naukowa KILiW PAN – Kraków-Krynica 1995 Tom 1 ss.5-14.
28. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1999. Warszawa.
29. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995 roku w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną (Dz. U. Nr 64, poz. 332).
30. Szymkiewicz (K.) *Les services dans les échanges internationaux de la Pologne, ronéoté, Séminaire sur les services personnels et collectifs*, La Haye, 9-12 octobre 1990.
31. Szymkiewicz (K.), «Transport et intégration», *dans Stratégie des pays socialistes dans l'échange international*, Ed.M.Lavigne, Paris, Economica, 1980.
32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 maja 1995 roku w sprawie nadania statutu Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad (Dz. U. Nr 52, poz. 283).
33. Wałęcki M.: „Asfalt czy beton? (Asphalte où béton?)”, *Przegląd Budowlany* nr 7/1995, ss. 4-6.
34. «Le système autoroutier français: entre monopole et concurrence». *Problèmes économiques*. Nr 2.660 12 avril 2000, ss. 11-16.
35. Quevit et all., *Impact régional 1992. Les régions de tradition industrielle*, De Boeck University, Bruxelles, 1993.

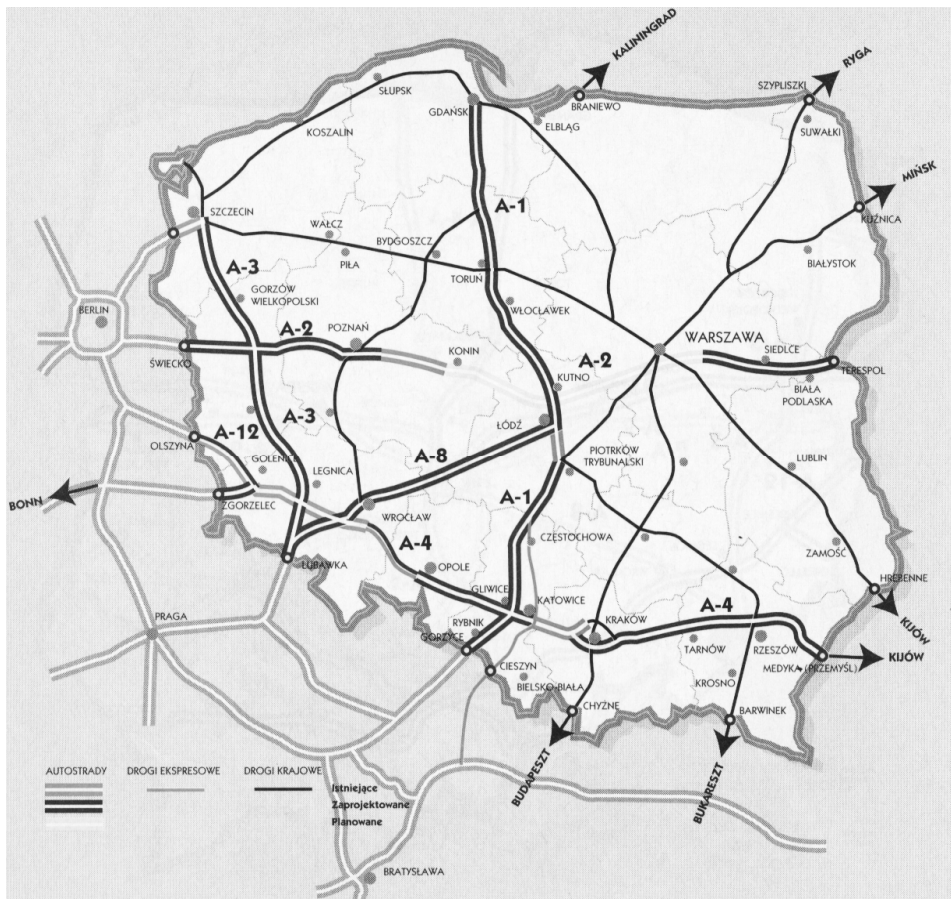


Fig. 1. Le système autoroutier polonais

### Barbara DESPINEY

Chargée de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique et membre du ROSES (Réformes et ouverture des systèmes économiques post-socialistes), Barbara Despiney étudie la recomposition des territoires dans deux pays en transition: la Russie et la Pologne. Il s'agit de redéfinir la notion de territoire dans la théorie de la transition. Un apport pertinent consiste dans



*l'étude du territoire face à la mondialisation. Il s'agit, d'étudier l'émergence de la région comme interface entre le local et le global à travers les schémas régionaux russe et polonais. Un deuxième axe de sa recherche concerne le processus de régionalisation, qui s'opère en Europe de l'Est face à la mondialisation. Pour la Pologne, il s'agit d'étudier les conséquences régionales possibles de l'intégration économique européenne. Dans le cas de la Russie, la question centrale est d'analyser le processus d'intégration éventuel de ce pays dans la zone Asie-Pacifique à travers l'étude de l'Extrême-Orient russe. Barbara Despiney est co-auteur de quelques ouvrages et auteurs de plusieurs articles sur l'économie de l'Europe de l'Est.*

### **Jerzy PASLAWSKI**



*Jerzy Pasławski (né en 1961) – maître de conférences à l'Institut du Génie Civil (Technologie et Gestion) de l'Ecole Polytechnique de Poznan, chargé des nouvelles technologies à la direction de PEKABEX-IZOCHEM S. A. (entreprise du génie civil), propriétaire de PROMIX, une PME produisant les modificateurs pour le béton. Diplômé de la faculté du Génie Civil de L'Ecole Polytechnique de Poznan (1984), titulaire d'un Master en génie urbain (EPFL de Losanne en 1990), titulaire d'un autre Master en transfert de technologie (ENSTB – Brest, 1995). Docteur es sciences techniques (1994): la thèse: „Choix des paramètres dans le cycle du durcissement accéléré du béton basé sur la modélisation numérique”. Actuellement dirige les travaux de recherche sur le béton pour le compte de Fougerolle Interantional/Mostostall Warszawa S.A., le constructeur de l'autoroute A2 à Poznan.*