

LA REFORME DU TRANSPORT EN POLOGNE ET SES CONSEQUENCES POUR LES ECHANGES EST-OUEST EN EUROPE

Jan BURNEWICZ
Professeur de Sciences Economiques
Université de Gdańsk
Gdańsk - Pologne

INTRODUCTION

La Pologne peut, théoriquement, jouer un rôle important dans les échanges Est-Ouest grâce à son potentiel économique et son poids démographique (38,2 millions d'habitants en 1992), et en raison de sa position stratégique de pays de transit. Le développement des échanges Est-Ouest à travers le territoire polonais reste cependant entravé par certaines liaisons sur le réseau d'infrastructures terrestres, et par l'état des infrastructures aéroportuaires et portuaires (maritimes), qui ne sont pas adaptées à l'établissement de trafics rapides et sûrs. Il est intéressant de réfléchir comment les changements politiques en Europe donnent un nouveau dynamisme aux échanges Est-Ouest.

1. LES ECHANGES ACTUELLES EST-OUEST EN EUROPE

L'analyse de ces échanges nécessite d'une bonne base de données qui, malheureusement, ne sont pas disponibles. L'auteur a présenté en 1991 un rapport sur ce sujet ayant à sa disposition le plus des informations sur ce qui est passé en 1986 et les données fragmentaires pour la décennie de 80¹. Grâce aux résultats de ces recherches on peut constater que le volume et la valeur des échanges Est-Ouest au cours des années 80 ne correspond pas au potentiel économique de ces deux parties du Continent. On peut en attribuer la raison partiellement aux divergences entre leurs systèmes économiques et politiques, mais la cause principale est la non-complémentarité des économies nationales des deux anciens blocs.

1.1. Les trafics de marchandises

Les échanges Est-Ouest en Europe ne constituent qu'un pourcentage très faible de la valeur totale des importations et des exportations des pays ouest-européens. Ces pourcentages sont plus élevés dans le commerce entre l'AELE et l'Est (4-5%) que dans les échanges entre la CEE et ces mêmes pays (environ 3%). La situation paraît assez différente lorsqu'on utilise des statistiques en tonnes. Pour la période 1988-1990 l'évolution de la valeur totale des échanges est-ouest est présentée dans le tableau 1 qui

regroupe les échanges par fer, route, navigation fluviale, transport maritime et avion.

Tableau 1
Le commerce de la CEE et l'AELE avec les pays est européens entre 1988 et 1990 (en valeur)

	Importations			Exportations		
	1988	1989	1990x	1988	1989	1990x
Commerce total CEE+AELE (1988=100)	100	108,3	124,3	100	107,3	122,6
Commerce CEE+AELE avec l'ex-CAEM et l'ex-Yougoslavie (1988=100)	100	109,5	120,2	100	113,5	124,9
Commerce avec l'Est en % du commerce total de:						
- la CEE	3,21	3,26	3,16	2,81	3,03	2,97
- l'AELE	4,55	4,55	4,12	5,51	5,50	4,98
- CEE+AELE	3,40	3,44	3,29	3,19	3,38	3,25

* Est = l'ex-CAEM (hors l'ex-RDA) + l'ex-Yougoslavie.

x - données pour 1990 basées sur les mois I-VI.

Source: J.Burnewicz: Changements politiques et flux de marchandises Est-Ouest en Europe. "Transports" 1991 No mai-juin, pp. 173-185.

Dans le tableau 1 on ne trouve encore aucun signe d'une accélération des échanges Est-Ouest. Peut-être en 1991 les flux de marchandises par route étaient plus importants qu'au cours des années précédentes, mais aucune statistique sur ce sujet n'est encore disponible. La libéralisation du commerce et les privatisations en Europe Centrale sont favorables à l'augmentation des échanges routières et aériennes, mais sont au détriment des échanges par les autres modes de transport.

Le volume du commerce avec les pays de l'Est, mesuré en tonnes, constitue en général un pourcentage plus élevé des échanges des pays ouest-européens que lorsqu'il est mesuré par la valeur des marchandises. Ces différences sont illustrées par les chiffres suivantes: les importations communautaires - 8,0% en tonnes contre 3,2% en valeur, les

importations de l'AELE - 20,6% en tonnes contre 4,5% en valeur, les exportations communautaires - 4,9% en tonnes contre 2,8% en valeur, les exportations de l'AELE - 10,7% en tonnes contre 5,5% en valeur. En 1986 le volume global des échanges de la CEE et de l'AELE avec le Monde était de 3180,5 millions de tonnes (dont 2796,9 de la CEE). Les échanges avec l'Est étaient de 251,1 millions de tonnes (7,9%) et leur éléments principaux peuvent être montrés comme²:

- importations de la CEE - 138,9 millions de tonnes,
- importations de l'AELE - 40,2 millions de tonnes,
- exportations de la CEE - 51,8 millions de tonnes,
- exportations de l'AELE - 20,2 millions de tonnes.

Ces chiffres illustrent aussi le grand déséquilibre des échanges Est-Ouest en Europe. Le flux Est-Ouest en 1986 était, dans le cas de la CEE, 2,7 fois plus important que le flux Ouest-Est. Pour les pays de l'AELE cette différence était un peu plus petite (2,0 : 1). En admettant que dans les parcours Est-Ouest les camions, les wagons, les bateaux et les avions avaient leur capacité de chargement utilisée en 100% - on peut estimer que les parcours à vide dans le sens inverse devaient dépasser 60%.

Le rôle des modes de transport dans les échanges Est-Ouest dépend de la nature des marchandises échangées et des distances de transport. Comme les marchandises pondéreuses dominent dans le commerce des pays de l'Est européen, ces flux doivent être assurés par des moyens de transport à haute performance et à coûts unitaires bas. L'analyse des 165,7 millions de tonnes des échanges CEE-EST en 1986 (sur 190,7 millions de tonnes en total) permet calculer la structure des flux par nature de marchandises comme suit³:

- pétrole et produits pétroliers 48,9%,
- combustibles minéraux solides 13,6%,
- produits agricoles et animaux vivants 7,5%,
- produits métallurgiques 6,8%,
- minéraux et matériaux de construction 6,4%,
- objets manufacturés, machines, véhicules 5,1%,
- produits chimiques 4,8%,
- denrées alimentaires et fourrages 3,8%,
- minerais et déchets pour métallurgie 1,6%,
- engrais 1,4%.

Cette structure était la cause de la domination du mode maritime dans la plupart des courants Est-Ouest. En 1986 dans le sens Est-Ouest entre la CEE et l'ex-CAEM + l'ex-Yougoslavie le mode maritime a assuré les 73,1% du trafic et dans le sens inverse 57,7% du trafic. Dans le cas des échanges entre l'AELE et l'Est ce mode dominait dans une plus petite mesure: en 46,5% dans le sens Est-Ouest et seulement 17,8% dans le sens Ouest-Est. En analysant en 1986

les deux sens confondus entre la CEE et l'Est on reçoit le partage modale suivant: mer - 69,0%, fer - 17,7%, route 8,4%, navigation fluviale - 4,9% et aviation 0,03%. Entre l'AELE et l'Est ce partage était assez différent: mer - 36,9%, navigation fluviale - 33,4%, fer - 23,3%, route 6,3% et aviation 0,00%.

1.2. Les trafics de voyageurs

Les données statistiques dans cette matière sont estimatives, car il n'y a pas des observations et des enquêtes régulières des voyages par les autobus, les voitures particulières et même par avion. En 1987 le nombre de voyageurs qui se sont rendus des pays d'Europe de l'Est vers l'Europe de l'Ouest était environ 6,1 million de personnes et dans le courant inverse environ 10,9 millions de personnes (sans compter les voyages entre l'ex-RFA et Berlin Ouest)⁴. En 1989 le trafic ferroviaire de voyageurs dans le sens Est-Ouest était de 5,3 millions de personnes (dont 3,7 millions entre l'ex-RDA et l'ex-RFA) et dans le sens inverse 4,6 millions de personnes (dont 3,4 millions entre les deux pays allemands)⁵. Le trafic aérien entre les aéroports est-européens et ouest-européens est assez modeste et ne dépasse pas de 1,5 millions des voyageurs par an. En 1986 les plus importants courants aériens Est-Ouest étaient suivants⁶:

- Francfort - Moscou	132,8 milliers de voyageurs,
- Moscou - Paris	122,0 milliers de voyageurs,
- Budapest - Francfort	106,5 milliers de voyageurs,
- Francfort - Zagreb	81,3 milliers de voyageurs,
- Londres - Moscou	76,9 milliers de voyageurs,
- Francfort - Prague	68,5 milliers de voyageurs,
- Francfort - Varsovie	64,4 milliers de voyageurs,
- Belgrade - Paris	64,1 milliers de voyageurs.

En 1986 les déplacements par les voitures particulières entre l'Est et l'Ouest européen étaient environ 5,6 millions de personnes, en grande partie en provenance de l'ex-RFA.

2. LA PART DE LA POLOGNE DANS LES ÉCHANGES EST-OUEST

La Pologne est un des pays principaux dans le commerce ouest-européen avec l'Europe de l'Est. Pendant des années 80 ce pays tenait le troisième rang parmi les partenaires est-européens de la CEE, après l'ex-URSS et l'ex-RDA. En 1986 le volume globale des échanges polonaises avec la CEE était de 20,5 millions de tonnes et le volume des échanges avec l'Autriche et la Suisse était de 2,4 millions de tonnes⁷ (22,9 millions de tonnes au total). Ce volume était beaucoup plus modeste que le volume des échanges soviétiques

(96,1 millions de tonnes) et des échanges de l'ex-RDA (34,1 millions de tonnes). La réunification de l'Allemagne fait que la Pologne devient le deuxième partenaire pour les Occidentaux et la crise dans l'industrie pétrolière en Russie conduisant à la diminution de son exportation vers l'Ouest réduit sensiblement l'écart entre le volume des échanges polonaises et russes avec la CEE et l'AELE.

2.1. Les flux de transport polonais

Pendant des années de 80 les échanges polonaises avec la CEE étaient réalisées en majorité par mer. L'évolution de ces échanges est illustrée dans le tableau 2.

Tableau 2
Les échanges maritimes et terrestres polonaises avec la CEE en millions de tonnes

Années	Maritimes		Terrestres	
	Exportations	Importations	Exportations	Importations
1977	20,5	3,3	.	.
1980	17,1	3,4	.	.
1981	6,9	3,3	.	.
1982	11,6	2,2	2,3	0,8
1983	15,0	2,2	.	.
1984	19,3	1,8	2,9	1,0
1985	15,1	1,7	3,0	1,1
1986	15,0	2,1	2,5	0,9
1987	12,4	2,1	.	.

Source: EUROSTAT 7C 1982-1988; COM(89) 78 final; Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1983. GUS, Varsovie 1983; Gospodarka Morska. Instytut Morski, Gdansk 1985 et 1987.

Les échanges polonaises avec la CEE au cours des années de 80 avaient des grandes fluctuations, particulièrement en exportations. En 1981 la loi martial a causé une chute du volume des marchandises sortant de la Pologne par mer de 60%, restant sans une répercussion visible dans le volume des marchandises entrant par mer. En 1984 le volume des exportations maritimes a retrouvé son ancien niveau, mais puis il a commencé à baisser constamment. En 1990 ces exportations ont baissé à environ 11 millions de tonnes.

Les modes terrestres de transport jouent le rôle modeste dans la desserte des échanges polonaises avec la

CEE; en 1986 leur part était de 16,6%. Dans les deux sens en 1986 la part de chemin de fer était de 6,5%, de la route était de 6,2% et de la navigation fluviale - 3,8%. Cette structure a ses racines dans la structure du commerce global selon la nature des marchandises. Dans les exportations maritimes polonaises vers les pays de la CEE le charbon occupait 84% en 1984 et 70% en 1986. En 1990 ce pourcentage était déjà plus réduit, car la part du charbon dans la valeur des exportations polonaises aux pays de la CEE a diminué en période 1985-1990 de 26 à 11%. Dans les transports ferroviaires entre la Pologne et la CEE le charbon n'occupe que 5% (uniquement dans le sens Est-Ouest), tandis que les produits chimiques occupent 23,8% dans le sens Est-Ouest et 37,8% dans le sens Ouest-Est et les objets manufacturés respectivement: 30,2% et 19,3%. La structure des transports fluviaux est dominée par les minéraux bruts et matériaux de construction. Il n'y a pas de données statistiques sur la structure des transports routiers, mais il est connu que ce mode est spécialisé dans les livraisons des produits manufacturés et alimentaires.

2.2. Les parts du marché détenues par les transporteurs polonais

Le partage du marché de transport entre la Pologne et la CEE ne reflète pas beaucoup du volume des échanges dans les sens Est-Ouest et Ouest-Est qui en 1986 était en proportion 85 : 15. La part des transporteurs polonais peut être estimée à 56%, des transporteurs du pays de contrat (importations ou exportations) à 17% et des transporteurs des pays tiers à 27%. On peut constater que la Pologne profitait mal de sa position de grand exportateur et petit importateur.

Dans les échanges maritimes entre la Pologne et la Belgique, l'ex-RFA, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Grande Bretagne en 1986 les armateurs polonais ont participé en 56%, les armateurs des partenaires commerciaux communautaires en 10% et les armateurs des pays tiers (souvent aussi communautaires) en 36%. Dans les échanges routiers les parts étaient respectivement: 34%-56%-10%¹⁰. Dans les échanges par voies navigables intérieures les armateurs polonais ont participé en 85% et communautaires en 15%¹¹. Il n'y a pas d'une statistique d'utilisation des wagons des réseaux ferroviaires polonais et communautaires dans les échanges Est-Ouest - leurs parts sont estimativement 63% et 37%.

La diminution de la part du mode maritime dans les échanges polono-communautaires conduit à une certaine augmentation des parts du marché détenues par les

transporteurs de la CEE. La dégradation technique des wagons, camions et des bateaux fluviaux polonais fait les passages par les frontières occidentales de plus en plus difficiles et peut causer une baisse supplémentaire des parts du marché détenues par les opérateurs polonais.

3. L'ESSENTIEL DES CHANGEMENTS DANS L'ECONOMIE ET DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT EN POLOGNE

Les reformes économiques en Pologne ont en vue la création du système de l'économie de marché basé sur le modèle ouest-européen. La transition du secteur de transport vers l'économie de marché s'accomplit sous l'influence des reformes en économie nationale et sous la forme des changements endogènes du secteur.

3.1. Les idées générales des reformes économiques

Ce qui passe depuis 1989 en économie polonaise peut être décrit comme suit: 1. la création de la liberté des entreprises d'organiser la production et la fixation des prix des produits et des services sous l'influence du marché, 2. la diminution ou la suppression de l'intervention économique ou administrative de l'Etat sur le marché, 3. la suppression des subventions aux entreprises ayant la production marchande, 4. l'encouragement des privatisations pour dynamiser et rationaliser la production, 5. la restructuration de la production des secteurs et des branches d'économie, 6. la politique financière sévère (le crédit cher), 7. le prélèvement obligatoire de tous les agents économiques, 8. la convertibilité de la monnaie nationale (à l'instant "interne"), 9. l'acceptation d'un certain taux de chômage né à la suite de la restructuration de l'économie, 10. la lutte contre l'inflation à l'aide du contrôle et l'imposition spéciale des salaires, 11. la libéralisation des achats et des ventes des devises, 12. l'attraction du capital étranger et la libération de la création des "joint-ventures" entre les entreprises nationales et étrangères, 13. plus grande ouverture d'économie nationale à l'étranger.

La réalisation des changements mentionnés ci-dessus passe avec la vitesse différente. La suppression des subventions budgétaires va le plus vite car les dépenses budgétaires dépassent les recettes. Les privatisations trouvent plusieurs obstacles: règles juridiques, manque des capitaux nationaux, protestations des salariés. Les reformes ne peuvent pas conduire à la fois à la stabilisation économique, aux changements structurels et à l'augmentation

de la production industrielle. La stabilisation (la lutte contre l'inflation) a été considérée comme prioritaire, mais cette politique a donné une baisse de production en 1990 et 1991. La réduction de production industrielle est néfaste pour les entreprises de transport qui sont touchées par une baisse de demande et des résultats commerciaux médiocres.

3.2. L'essentiel des reformes dans le secteur du transport

Le secteur du transport en Pologne est plus résistant aux reformes économiques que l'industrie ou le commerce, car il a été considéré pendant des décennies passées comme un secteur spécial, l'infrastructure de transport reste à la charge du budget central, plusieurs services (transport de voyageurs par chemin de fer, par autobus et transport urbain) doivent être subventionnés. Le facteur mobilisant à la réforme du transport est devenu l'association avec la CEE en 1991.

En bref on peut indiquer suivants éléments principaux du programme de la transition du transport polonais vers l'économie de marché¹²: 1. la réglementation concernant l'accès à la profession de transporteur prenant pour modèle la loi de la CEE (directives du Conseil No 74/561, 74/562, 80/1178, 80/1179 et 89/438), 2. la réglementation concernant l'harmonisation sociale basée sur les règlements de la CEE No 3820/85 et 3821/85, 3. la réglementation concernant l'harmonisation technique basée sur l'acceptation des normes de la CEE, 4. la réglementation de la concurrence des transporteurs, 5. l'adaptation de la comptabilité des entreprises de transport aux solutions communautaires, 6. la préparation des certificats et des diplômes pour les opérateurs nationaux conformément aux normes des pays membres de la CEE, 7. l'amélioration des conditions des passages frontaliers et introduction du document DAS, 8. la facilitation réciproque d'accès aux marchés de transport pour les opérateurs polonais et ouest-européens, 9. l'encouragement de création des filiales des entreprises occidentales en Pologne et vice-versa, 10. l'assainissement de la situation financière des chemins de fer (la PKP), 11. la clarification des relations l'Etat - les entreprises de transport, 12. le développement du transport combiné et la préparation à la prestation des services en chaînes eurologistiques, 13. la modernisation de l'infrastructure terrestre, maritime et aérienne de transport sous l'angle d'insertion du réseau national au réseau d'intérêt commun européen, 14. la création des lignes ferroviaires adaptées à grande vitesse.

La réalisation du programme décrit ci-dessus peut changer les transports entre la Pologne et la CEE tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

4. L'APPRECIATION DE L'INTERACTION ENTRE LA REFORME DU TRANSPORT EN POLOGNE ET LES ÉCHANGES EST-OUEST

Cette appréciation a deux aspects: 1. l'analyse d'influence du transport polonais sur les échanges Est-Ouest, 2. l'évaluation comment les changements des échanges Est-Ouest stimulent la transformation du transport polonais. La réflexion première serait actuelle en cas de plus grand dynamisme réformatrice dans le transport polonais que dans l'ensemble des échanges Est-Ouest. La réponse sur la question deuxième serait plus intéressante en cas d'une rapide accélération des échanges entre les deux parties du Continent.

4.1. Le rôle du transport polonais dans la dynamisation des échanges Est-Ouest

En Europe d'avant 1989 l'exportation des services de transport était une des spécialisations polonaises. En 1987 cette exportation avait la valeur de 1 300 millions de dollars US (importation = 744 millions de dollars), étant équivalent de 14,7% de la production distribuée de la branche et 10.6% des exportations totales du pays¹³. Ces évaluations sont fait à la base des prix fob en exportations et en importations (en France on utilise la méthode caf-fob). Presque chaque année le transport apport une contribution positive à l'équilibre des échanges extérieures de la Pologne.

La position de transit de la Pologne n'est pas cependant bien utilisée et devient de plus en plus faible. Dans la balance des paiements polonaise dans sa partie concernant les achats et les ventes des services de transport enregistrés en "Rouble de transfert" le solde était dernièrement en vérité positive, mais de plus en plus petit. La balance des mêmes paiements enregistrés en devises (Entrées-Sorties en des relations avec l'Ouest) est toujours fortement déficitaire. Entre 1980 et 1989 le volume du transit ferroviaire par le territoire polonais a diminué de 17,3 à 9,8 millions de tonnes. En même période le transit par les voies navigables intérieures a diminué de 363 à 125 milliers de tonnes et le transit par les ports maritimes est resté presque inchangé (5,0-5,3 millions de tonnes). Il est à noter que le volume des marchandises transportées par bateaux maritimes polonais entre les ports des pays tiers a augmenté en même période de 7,1 à 13,0 millions de tonnes.

L'analyse de ces chiffres provoque à poser la question si le système de transport polonais joue le rôle d'un "pont" ou d'un "bouchon" dans les échanges Est-Ouest en Europe. Selon les opinions de la Direction Générale de la PKP les chemins de fer polonais peuvent maintenant transiter toute quantité des marchandises en offrant une puissante capacité de transport. Mais il y a le problème de leur compétitivité vis-à-vis des armateurs maritimes et transporteurs routiers. La position concurrentielle de la PKP pourrait être renforcée par l'offre des services nouveaux et le développement du ferroutage. Dans le domaine du transport routier et par voies navigables intérieures la Pologne est un véritable "bouchon" du système européen à cause d'une mauvaise infrastructure. Aucune autoroute ne passe par le territoire polonais de l'Ouest à l'Est, il manque des périphériques omettant des villes etc. En courte terme la réforme du transport polonais peut permettre améliorer un peu la qualité des services et d'introduire des règles de la concurrence honnête. À long terme les investissements sont indispensables pour éliminer les "maillons manquants" dans le système de transport polonais d'intérêt européen.

4.2. Les perspectives des échanges Est-Ouest et ses répercussions pour le transport polonais

Les bouleversements à l'Est depuis 1989 provoquent les économistes et les politiciens aux prévisions très optimistes d'évolutions des échanges Est-Ouest. En 1990 H.Seidenfus a présenté le "Scenarion" selon lequel le volume du trafic de marchandises entre l'ex-RFA et l'ex-CAEM (hors l'ex-RDA) pourrait augmenter en période 1985-2010 de 18 à 145 millions de tonnes et le transit entre les pays d'ex-CAEM et pays de l'Ouest par le territoire ouest-allemand de 3 à 25 millions de tonnes (8 fois)¹⁴. La réunification de l'Allemagne a désactualisé ces prévisions. Maintenant les flux entre l'Est européen et l'ex-RDA (plus de 38 millions de tonnes par an) deviennent les flux Est-Ouest. Mais il est difficile à imaginer comment les flux Est-Ouest pourraient augmenter 8 fois.

Réellement les possibilités d'augmentation des échanges de marchandises Est-Ouest sont assez modestes. Un mur entre l'Est et l'Ouest existant avant 1989 ne freinait pas des échanges essentiellement. Le niveau bas des échanges Est-Ouest est lié avec les noncomplémentarités des économies. Dans les pays de l'Est il y a très peu de marchandises qui peuvent être exportées à l'Ouest et ces produits qui sont en excédent à l'Est sont réglementés par la CEE dans leur importations. Pour résoudre ce problème il faut créer un

nouveau partage du travail en Europe, mais sur ce sujet on ne discute pas encore sérieusement.

Il est sûr qu'un doublement ou triplement du volume des échanges Est-Ouest poserait le problème du manque de la capacité d'infrastructure ferroviaire et routière en Pologne. En chaque cas il est nécessaire de moderniser les lignes ferroviaires et routes entre la Pologne et l'Allemagne. La construction des autoroutes et des lignes ferrées à grande vitesse entre ces deux pays est rentable, mais il y a le problème des sources financières. La situation est tout différente à l'Est de la Vistule: les investissements dans l'infrastructure d'intérêt européen à l'Est de la Pologne sont moins valables économiquement et politiquement. Tout peut se changer après la clarification de la situation politique des pays situés à l'Est de la Pologne.

1. J.Burnewicz: Les flux de marchandises et personnes entre l'Europe Centro-Orientale et Occidentale comme la base des grands projets d'infrastructure. Rapport préparé pour le compte de la DATAR. Laboratoire d'Économie des Transports. Lyon 1991.

2. Source: ONU 1988, EUROSTAT Série 7A 1970-1987, UIC 1989, COM(89)78 final.

3. Source: EUROSTAT Série 7C 1986 et EUROSTAT Série 7A 1970-1986.

4. Source: J.Burnewicz: Les flux de marchandises et personnes..., op.cit.,

5. Source: UIC, Trafic ferroviaire par réseau de départ. 1990.

6. Source: Réseau européen à grande vitesse. Élaboration d'une proposition de la Communauté Européenne des Chemins de Fer. Bruxelles, mars 1988, pp. A3A.15 - A3A.16.

7. Source: ONU 1988; P.Cervenka, S. Rommerskirchen: Perspectives de développement des transports de marchandises. Séminaire international "L'avenir des transports européens Est-Ouest". Paris, 6-7 décembre 1990, pp. 124-125.

8. Données concernant 1987 - source: EUROSTAT Série 7C 1987 - Chemin de fer.

9. Source: EUROSTAT Série 7C 1970-1987.

10. Source: COM(89)78 final, p. 24.
 11. Source: EUROSTAT Série 7C 1986 - voies intérieures navigables.
 12. J.Burnewicz: La définition d'un dispositif d'observation de la transition du secteur de transport vers l'économie de marché en Europe Centrale et les enseignements que l'on peut en attendre pour accompagner le processus. Exposé au séminaire "Quelles politiques de transport pour accompagner la transition". Barbizon, les 27-29 Novembre 1991.
 13. Source: Rocznik Statystyczny GUS. Varsovie 1990, pp. 128-129.
 14. Source: H.Seidenfus: Perspectives de développement des chemins de fer. Exposé au séminaire international "L'avenir des transports européens Est-Ouest". Paris, 6-7 décembre 1990, pp. 288-189.
-

BIBLIOGRAPHIE

1. L'avenir des transports européens Est-Ouest. Les rapports du séminaire international. Paris, 6-7 décembre 1990.
2. Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe. Nations Unies, New York 1987-1989.
3. J.Burnewicz: Les flux de marchandises et personnes entre l'Europe Centro-Orientale et Occidentale comme la base des grands projets d'infrastructure. Rapport préparé pour le compte de la DATAR. LET, Lyon 1991.
4. COM(89) 78 final.
5. L'EUROSTAT, série 7C 1982-1988.
6. L'EUROSTAT, serie 7A 1970-1986 et 1970-1987.
7. Statistique du trafic international marchandises de pays à pays par fer. UIC 1987-1990.