Belgeo

Revue belge de géographie

4 | 2020

L'intégration régionale dans le monde

L'Europe centrale et orientale au sein des réseaux mondialisés de l'économie-monde : quelle intégration interne ?

Internal integration of Central Eastern Europe within global networks of the world-economy: which internal integration?

Natalia Zdanowska

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/43462>

DOI : 10.4000/belgeo.43462

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Natalia Zdanowska, « L'Europe centrale et orientale au sein des réseaux mondialisés de l'économie-monde : quelle intégration interne ? », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2020, mis en ligne le 09 novembre 2020, consulté le 11 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/43462> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.43462>

Ce document a été généré automatiquement le 11 novembre 2020.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'Europe centrale et orientale au sein des réseaux mondialisés de l'économie-monde : quelle intégration interne ?

Internal integration of Central Eastern Europe within global networks of the world-economy: which internal integration?

Natalia Zdanowska

Introduction

- 1 L'ampleur et la rapidité des transformations structurelles qu'a connues l'Europe centrale et orientale¹ après 1989 semblent avoir « pris en défaut la 'soviétologie' occidentale » (Coudroy de Lille, 2016, p. 2). Même Richard Pipes, l'un des plus grands historiens américains de l'URSS et de la Russie, n'a pas su prévoir la chute du communisme (Werth, 1999). Cet étonnement est à l'image du bouleversement économique, politique et sociétal qui en est résulté dans l'ensemble de l'ex-bloc de l'Est.
- 2 La chute du Mur de Berlin a bien évidemment étendu aux pays d'Europe centrale et orientale l'influence des processus d'européanisation – ou d'intégration à l'Union européenne (Bafoil, 2006) –, et de mondialisation, déjà en cours à l'ouest de l'Europe. Toutefois ce changement ne peut être apprécié sans prendre en considération les singularités des trajectoires de chacun de ces pays. En effet, l'histoire récente, ou plus ancienne, révèle la mise en place de relations privilégiées entre certaines villes centre-est européennes. L'enjeu est de savoir dans quelle mesure ces relations passées ont perduré, compte tenu de la mise en place depuis 1989 de logiques de domination exercées par certaines villes occidentales remontant à la formation de l'économie-monde (Braudel, 1979). Ce terme est entendu comme « morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses

échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique » (Braudel, 1979, p. 20). Il traduit un phénomène beaucoup plus fort que le seul terme de *mondialisation*, désignant le produit de l'ensemble des diffusions, des échanges et communications entre différentes parties du monde à l'échelle géographique « mondiale » (Dollfus *et al.*, 1999).

- 3 Cet article se penchera sur l'étude de l'intégration des villes centre-est européennes dans *l'économie-monde* par les interactions. Les *interactions* entre villes sont en géographie humaine l'expression de relations entre les lieux et des influences qu'ils exercent l'un sur l'autre (Sanders, 2001 ; Grasland, 2004). L'*intégration* met en relation la forme et l'intensité des interactions entre les entités d'un système (Sanders, 2012). Le degré d'intégration d'un sous-ensemble est d'autant plus élevé que les relations entre les parties constitutives du sous-ensemble apparaissent systématiquement plus intenses à l'intérieur qu'en direction d'unités spatiales extérieures (Saint-Julien, 2004).
- 4 Plus précisément ce travail n'a pas pour objectif d'étudier l'intégration dans les logiques européennes et mondiales qui ont déjà été démontrées comme prédominantes et préférentielles après la chute du Mur (Zdanowska, 2017 ; 2018). Il se penche sur l'intégration interne à l'Europe centrale et orientale qui est elle-même déterminante pour la bonne intégration au sein de l'Union européenne (Boulineau *et al.* 2016). Nous examinerons les relations au sein même de l'Europe centrale et orientale établies avant 1989 et vérifierons dans quelle mesure elles perdurent jusqu'à aujourd'hui malgré les logiques européennes et mondiales du néolibéralisme. Ceci relèverait alors du phénomène de résilience, ou « capacité d'un système à pouvoir intégrer dans son fonctionnement une perturbation » (Holling, 1973, p. 7), et de la théorie de l'« enchaînement historique » qui suppose que certaines relations historiques perdurent, même si elles ne sont plus optimales, car il serait trop coûteux de rompre ces habitudes prises dans le passé (*path dependence*, Martin, Sunley, 2006 ; Pumain, 2006).
- 5 Peut-on dire que les villes et pays centre-est européens reproduisent, dans un contexte économique nouveau, des trajectoires d'interactions déjà empruntées par le passé ? Dans quelle mesure ces interactions sont réparties de manière homogène au sein de l'espace centre-est européen et observe-t-on un effet de régionalisation suite à l'intégration dans l'économie-monde ? Cet article s'efforcera tout d'abord de présenter la méthodologie et les sources de données utilisées pour répondre à ces questionnements. Il sera suivi des analyses selon ces différentes sources et périodes, puis d'une conclusion.

Méthodologie et source de données

- 6 Nous analysons le poids de ces relations du passé, selon des périodes distinctes, avant et après la chute du Mur de Berlin, selon trois entrées principales pour lesquelles nous avons disposé de sources de données : les réseaux du commerce mondial au niveau des pays, et du transport aérien international et des firmes transnationales entre villes. Ces trois réseaux n'ont jamais été analysés à la fois pour l'ensemble des huit pays d'Europe centrale et orientale (Zdanowska, 2018). De plus ils sont emblématiques de la mondialisation et représentatifs de l'ouverture économique de l'Europe centrale et orientale après 1989 (Beckouche *et al.*, 2016). En effet, les investissements directs à l'étranger ont été particulièrement déterminants dans l'intégration de l'espace centre-

est européen dans l'économie européenne et mondiale dans les années 1990 (Krifa, Vermeire, 1998 ; Louis, Lepape, 2004).

- 7 *CHELEM* (Comptes Harmonisés sur les Échanges et L'Économie Mondiale), élaboré par le CEPII (Centre d'études prospectives et d'informations internationales) à Paris, recense des données relatives au commerce international au niveau national². La base de données a permis de couvrir, pour chaque année, la totalité des flux d'échanges depuis 1967 jusqu'à 2012, détaillés par pays exportateur, pays importateur et catégories de produits échangés en Europe centrale et orientale à l'exception de la Roumanie³. *CHELEM* est construit et réactualisé par le CEPII, en majeure partie à partir de la base *COMTRADE* des Nations Unies (De Saint Vaultry, 2008).
- 8 *OFOD* (On-Flight Origin and Destination), de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) de Montréal, a aussi été exploré⁴. Son extraction permet de disposer du nombre de sièges offerts, chaque année, sur les connexions aériennes entre les villes centre-est européennes et d'autres villes entre 1989 et 2013. Les connexions partant des villes du monde entier vers celles d'Europe centre-orientale y sont également renseignées⁵.
- 9 La base de données *ORBIS* produite par le Bureau Van Dijk (BVD) constitue une base mondiale relative aux liens capitalistiques reliant les entreprises mères et filles. L'extraction d'*ORBIS*⁶, recouvre l'année 2013⁷. Elle recense toutes les firmes, situées en dehors de l'Europe centrale et orientale et possédant une partie du capital des firmes en Europe centrale et orientale dans tout type de secteurs, mais aussi les firmes centre-est européennes contrôlant le capital d'autres firmes situées à l'extérieur de cet espace. L'originalité d'*ORBIS* est de rendre accessibles des informations portant à la fois sur les firmes possédantes et sur les firmes possédées, au niveau des villes des huit pays d'Europe centrale et orientale étudiés.
- 10 Dans la suite du travail, pour évaluer l'évolution du rôle de la distance dans la mise en place des échanges commerciaux, nous avons modélisé les flux selon un modèle gravitaire⁸ (Encadré 1). En vertu de ce modèle, « les échanges entre deux régions ou deux villes seront d'autant plus importants que le poids des villes ou des régions est grand et d'autant plus faibles qu'elles seront éloignées » (Pumain, 2004, p. 1).
- 11 **Encadré 1.** Modèle gravitaire – calcul des flux théoriques⁹

$$F_{ij} = k * \frac{M_i M_j}{D_{ij}^a}$$

F_{ij} est le flux théorique entre le pays d'origine i et le pays de destination j

k est la constante indiquant le niveau global de mobilité qui permet de fixer celui-ci par rapport

aux flux réels $k = \frac{\sum Flux\ réels}{\sum M_i M_j}$

M_i et M_j sont les poids des deux pays, ici le PIB

D_{ij} est la distance kilométrique à vol d'oiseau entre les deux pays

a est une constante ici choisie par défaut et égale à 2

- 12 Ce modèle a été estimé par l'intermédiaire d'un modèle linéaire généralisée (MLG) de Poisson. La performance de ce type d'estimation est largement établie par rapport à une régression simple (Flowerdew, Aitkin, 1982). La pertinence de cette approche statistique a été également vérifiée pour les modèles gravitaires en géographie (D'Aubigny *et al.*, 2000). Nous ne rencontrons par ailleurs pas le problème d'un grand

nombre de flux nuls pour lequel l'estimateur devrait être adapté (Martin, Pham, 2015). En pratique, l'estimation est faite par la fonction « glm » (generalized linear model) du logiciel R. La modélisation linéaire généralisée de Poisson se résume alors par la formule suivante, où la variable à expliquer est le flux observé et les variables explicatives sont les PIB respectifs de chaque couple de pays centre-est européens échangeant entre eux (M_i et M_j), la distance (D_{ij}) qui sépare leurs capitales et le terme d'erreur suit une distribution de Poisson :

$$\log F_{ij} = \alpha \log k + \beta \log M_i + \gamma \log M_j + a \delta \log D_{ij} + u_{ij}$$

Une régionalisation du commerce centre-est européen après les années 2000

- 13 Les relations commerciales entretenues avec l'ex-URSS ont perdu de l'importance dans les années 1990 au profit de relations dirigées vers l'Allemagne et l'Union européenne (hors Europe centrale et orientale) qui sont restées prédominantes jusqu'à 2012 (Annexe 1 et 2) (Zdanowska, 2018). La part des échanges vers les autres pays d'Europe centrale et orientale a chuté au cours des années 1980, avant de connaître un quasi-triplement à partir des années 1990 (Figure 1 et Annexe 3). Cela s'inscrit dans une augmentation globale des échanges commerciaux mondiaux (Richard, Tobelem Zanin, 2009). En parallèle les chefs d'Etats de la Hongrie, de la Pologne et de la Tchécoslovaquie, ont décidé de mettre en œuvre une politique de coopération économique en février 1991 à Višegrad¹⁰ (Lepesant, 2011). En 1993, cette dernière a abouti à la signature d'un accord de libre-échange régional : le Central-European Free Trade Agreement (CEFTA) (Boulineau, 2014).

Figure 1. Total des flux d'exportations à l'intérieur de l'Europe centrale et orientale en 1967, 1992 et 2012¹¹.

- 14 Le groupe dit de Visegrad s'est élargi à d'autres membres, comme la Slovaquie en 1996, puis la Roumanie en 1997. Son succès, atténué par les efforts consentis pour l'intégration à l'Union européenne, n'est pas lié à l'implication stricte des pays membres à coopérer entre eux, mais plutôt à des incitations encourageant des Etats traditionnellement partenaires à créer des « mini-marchés régionaux » (Lepesant, 2011, p. 158). Cette logique a été un moteur pour l'émergence d'un espace balkanique de plus en plus intégré à partir de 2000. Après le départ des pays d'Europe centre-orientale du CEFTA pour rejoindre l'Union européenne en 2004, les pays de l'ex-Yougoslavie, ainsi que la Moldavie ont rejoint cet accord de libre-échange, ce qui a contribué à une augmentation du volume exporté vers la Slovaquie et la Croatie jusqu'en 2012 (Figure 2).
- 15 Cependant, il convient de noter que les principaux échanges commerciaux entre pays centre-est européens se sont opérés entre la Pologne, la Tchéquie, la Hongrie et la Slovaquie sur toute la période (Figure 1). La principale augmentation du volume échangé intervient en 2012. La majorité des exportations sont alors issues de la Tchéquie, puis de la Pologne. À l'inverse la part des exportations issues de la Bulgarie, Croatie et Slovaquie a été très faible. Il semblerait qu'il existe ainsi une région plus intégrée en Europe centre-orientale située dans le Nord-Ouest.
- 16 Si l'on reprend l'hypothèse du modèle gravitaire (voir Encadré 1) deux facteurs principaux semblent déterminer le volume échangé : le poids économique des pays et la distance qui les sépare. L'analyse des paramètres montre que le coefficient de la distance (δ) a diminué entre 1967 et 2012, ce qui signifie que le frein de celle-ci a été de plus en plus important pour la mise en place des flux commerciaux entre pays centre-est européens (Tableau 1).

Tableau 1 Estimation des paramètres des variables de population (β et γ) et de la distance (δ) de la régression et coefficients de détermination en 1967, 1992, 2002 et 2012¹².

	1967	1992	2002	2012
β	0,79	0,51	0,76	1,19
γ	0,82	0,52	0,81	1,12
δ	0,36	-1,73	-1,12	-1,78
R^2	60%	60%	70%	80%

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données CHELEM et du logiciel R

- 17 De plus l'influence du PIB s'est renforcée en 2012 au vue de l'accroissement des coefficients (β et γ). Enfin la qualité de la relation a augmenté au cours du temps – notamment après les années 2000 ($R^2 = 80\%$ en 2012). Les flux sont ainsi devenus plus polarisés sur les pays les plus développés et proches, ce qui explique les importants échanges entre la Pologne, la Tchéquie, la Hongrie et la Slovaquie en 2012 (Figure 1). Ceci permet d'observer un effet de régionalisation en Europe centre-orientale autour de ces quatre pays au cours du temps. En 2012, les résidus positifs les plus importants du modèle ont concerné les échanges entre la Tchéquie et Slovaquie (Annexe 4). Pour ce qui est des résidus négatifs, les échanges les plus sous-estimés par le modèle sont ceux entre la Slovaquie et la Hongrie.
- 18 Nous allons vérifier, dans la prochaine section, si cette relative continuité des relations au sein de l'Europe centrale et orientale, mais aussi cette concentration des échanges autour du Nord-Ouest se confirment au niveau des villes. Nous examinerons d'abord les connexions aériennes entre 1989 et 2013, puis les interactions relevant des liens de contrôle de firmes transnationales en 2013.

Une diversification du trafic aérien interurbain dès les années 2000

- 19 Dans les années 1990, le trafic aérien très compétitif et hiérarchisé au niveau européen et mondial (Matsumoto, 2007) n'en était qu'à ses prémices de développement en Europe centrale et orientale. Les liaisons aériennes entre villes d'Europe centre-orientale étaient peu nombreuses en 1989 (Figure 2) (Baker, Prath, 1989). Elles ont ensuite connu un développement spectaculaire jusqu'en 2013 (Figure 2). Le trafic a plus que doublé entre 1989 et 2013. Les villes de l'espace centre-est européen se sont retrouvées en deuxième destination du trafic, après les villes de l'espace de l'Union européenne (hors PECO), entre 1990 et 2013 (Annexe 5).

Figure 2. Trafic aérien international entre villes d'Europe centre-orientale en 1989, 1999 et 2013¹³.

- 20 En 1989, les principales connexions se concentraient autour de trois capitales : Budapest, Prague et Varsovie (Figure 2). Il s'agit des premières villes ayant développé des caractéristiques métropolitaines en Europe centrale et orientale (Bauer, Marciszewska, 2001). Dix ans après, en 1999, en pleine crise économique, les flux ont été moins concentrés sur ces villes et se sont renforcés à l'Est de l'espace centre-est européen, comme le montre le nombre élevé de sièges entre Varsovie et Bucarest, Varsovie et Sofia, ainsi qu'entre Budapest et Bucarest (Figure 2). Cette multiplication des flux est liée à l'intense développement du transport aérien en Roumanie et en Bulgarie lors de cette période (Rey, Groza, 2008).
- 21 Dans les années 2000, les liaisons entre Prague, Budapest et Varsovie ont généré le plus grand nombre de sièges. Cette concentration peut s'expliquer notamment par la croissance de l'attractivité touristique et économique de ces villes (Rozenblat *et al.*, 2008). Les autres villes de l'espace centre-est européen se sont davantage connectées que par le passé, et notamment avec les villes du Sud (Figure 2). Il s'agit principalement de Ljubljana, Zagreb, Rijeka, et d'autres destinations croates comme Zadar, Split et Dubrovnik. Ce changement a essentiellement été impulsé par le développement du tourisme sur la côte méditerranéenne dans les villes secondaires (Baulant *et al.*, 2013). Les connexions avec Bratislava ou Kosice, d'abord inexistantes à cause de la centralisation du trafic aérien à Prague ou Vienne, se sont développées à partir des années 2010 (Bauer, Marciszewska, 2001).
- 22 En raisonnant en termes de nombre de sièges émis au niveau des villes, Varsovie a cumulé le plus de sièges sur ces connexions (38,1% de sièges totaux), puis Prague a pris la première position en 2013 (27% de sièges) (Tableau 1).

Tableau 1. Villes d'Europe centre-orientale à l'origine des flux aériens vers l'espace centre-est européen en 1989, 1999 et 2013¹⁴, en pourcentage de sièges totaux.

	1989	1999	2013
Prague (CZ)	16,4	9,8	27
Budapest (HU)	20,6	20,7	21,6
Varsovie (PL)	38,1	12,5	17,1
Bucarest (RO)	3	31,8	10,9
Sofia (BG)	4,6	17,3	7,7
Kosice(SK)	-	-	3,1
Bratislava (SK)	-	0,01	2,8
Zagreb (HR)	-		1,7
Varna (BG)	0,2	0,04	1,4
Cracovie (PL)	12,8	7,8	1,3
Cluj (RO)	-	-	1,2
Ljubljana (SI)	-	-	1
Split (HR)	-	-	1
Targu Mures (RO)	-	-	0,8
Zilina (SK)	-	-	0,6
Bourgas (BG)	4,3	-	0,5
Dubrovnik (HR)	-	-	0,2
Tatry/Poprad (SK)	-	-	0,1
Rijeka (HR)	-	-	0,04
Zadar (HR)	-	-	0,02
Plovdiv (BG)	-	-	0,01
Brno (CZ)	-	-	0,006
Debrecen (HU)	-	-	0,001
Katowice (PL)	-	0,05	-

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données OFOD

- 23 En 2013, la présence de connexions avec des villes petites et moyennes, telles que Tatry/Poprad, Zilina, Plovdiv, Bourgas ou Debrecen (Tableau 1), permet d'émettre l'hypothèse selon laquelle les flux ont concerné les capitales dans une moindre mesure. Le poids de Budapest, Prague et Varsovie s'est néanmoins renforcé entre 1999 et 2013. Une analyse réalisée sur l'ensemble des villes montre que leur population est de plus en plus déterminante dans l'attractivité aérienne (Tableau 2). La corrélation entre le nombre de sièges offerts dans chaque ville en Europe centre-orientale à l'origine des flux centre-est européens et leur population a gagné considérablement en significativité (R^2 passant de 0,3 en 1989 à 0,7 en 2013).

Tableau 2. Coefficient de détermination de la relation entre le nombre de sièges offerts et la population des villes impliquées dans des connexions centre-est européennes en 1989, 1999 et 2010.

	R^2
1989	0,32
1999	0,40
2013	0,68

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données OFOD

- 24 Ainsi, le développement du marché aérien en Europe centre-orientale a eu tendance à renforcer une concentration des interactions autour des grandes villes de la façade Nord-Ouest (Varsovie, Prague et Budapest). Il a également stimulé des interactions nouvelles, mais de moindre poids avec des villes autres que les capitales, impulsées par le développement des destinations touristiques dans des villes petites et moyennes. Ceci témoigne de processus plus subtils que la simple régionalisation des pays les plus développés du groupe de Višegrad observée parmi les réseaux commerciaux. Nous vérifierons enfin si ces dynamiques de diversification se retrouvent également dans le cadre des réseaux de firmes transnationales en 2013.

Une fragmentation de l'espace au sein des réseaux interurbains de firmes transnationales en 2013 et résilience des liens du passé

- 25 En termes de liens de contrôle entre villes centre-est européennes qui constituent 5.7% du nombre total de liens (contre 82,8% en provenance de l'Union européenne hors PECO) (Annexe 6), les relations apparaissent très asymétriques et témoignent plutôt d'une fragmentation de l'espace centre-est européen en 2013. Les liens de contrôle les plus forts relient Prague, Varsovie et Budapest et révèlent d'un effet de métropolisation concentrant les interactions dans la partie centre-ouest de l'espace centre-est européen (Zdanowska, 2016 ; 2019). En effet en 2005, la première firme polonaise de raffinerie de pétrole PKN ORLEN a racheté UNIPETROL, troisième firme tchèque en termes de capitalisation boursière du pays (Figure 3).

Figure 3. Liens de contrôle de capital entre firmes centre-est européennes en 2013 agrégés au niveau des villes.

- 26 Les contextes historiques et les relations privilégiées durant les hégémonies autrichienne, prussienne et ottomane aux XVIII^e et XIX^e siècles dans l'espace centre-est européen, ainsi que pendant la période socialiste, sont certainement encore aujourd'hui responsables de l'orientation des liens de contrôle du capital parmi les pays d'Europe centre-orientale (Lepesant, 2011 ; Zdanowska, 2015). Les firmes roumaines par exemple, sont pour la plupart possédées par les firmes hongroises en 2013, ce qui a généré 235 millions d'euros de revenus d'investissements directs étrangers. Les territoires actuels des deux pays, en particulier la Transylvanie, possédaient de nombreux points communs à l'époque de la domination de l'Empire austro-hongrois.
- 27 De même, les firmes slovaques possèdent une grande partie des capitaux des firmes tchèques (390 millions d'euros) en Europe centre-orientale en 2013. L'inverse se vérifie également (383 millions d'euros pour les firmes tchèques en Slovaquie). Ceci reflète les relations privilégiées qu'elles ont développées au cours de la période tchécoslovaque. Les cas de la Slovénie et de la Croatie présentent des similitudes : les capitaux possédés par la Slovénie dans les entreprises croates représentent 2 milliards d'euros, tandis que les capitaux inverses représentent 128 millions d'euros. Là encore, l'histoire commune de ces deux pays au sein de l'ex-Yougoslavie en constitue probablement la cause. On peut émettre l'hypothèse que l'entrée dans l'Union européenne de la Slovénie en 2004 a aussi accéléré le rachat d'entreprises en Croatie qui n'a rejoint l'Union européenne qu'en 2013. Tous ces exemples témoignent de la continuité de ces relations mises en place auparavant, sous des régimes politiques et économiques aujourd'hui disparus (voir aussi Lepesant, 2011).
- 28 Ces asymétries de liens de contrôle s'expliquent, également, par les différences de niveaux de développement entre chaque pays centre-est européen (Lux, 2010). Il

semblerait, en effet, que la Roumanie ou la Bulgarie ne disposent pas des mêmes aptitudes à investir sur des marchés étrangers, y compris au niveau centre-est européen, que la Hongrie, la Pologne ou la Tchéquie. Ainsi ces observations confirment l'existence d'un espace mieux connecté reliant les villes de la façade Nord-Ouest de l'Europe centrale et orientale profitant de la proximité avec l'Europe de l'Ouest (Zdanowska, 2020 ; Zdanowska *et al.*, 2020).

Conclusion

- 29 Cet article a permis de mettre en évidence une relative continuité des relations du passé au sein de l'espace centre-est européen, malgré un ralentissement général dans les années 1990 suite aux changements politiques et économiques. Les traces du passé ont donc bien perduré jusqu'à aujourd'hui. Toutefois l'analyse des différents réseaux montre des processus divers au sein de cet espace entre fragmentation et diversification.
- 30 Au niveau des pays, les échanges commerciaux analysés dans l'article entre pays centre-est européens, se sont renforcés au cours du temps après la chute du Mur et dans les années 2000 et illustrent une reproduction des traces du passé dans un contexte néolibéral, liée notamment aux habitudes d'échanges prises et au surcoût qui découlerait d'un changement (Hall, Taylor, 1997). Toutefois ces échanges ont été surtout impulsés par une tendance générale d'augmentation du commerce mondial dans les années 1990, mais aussi par le processus de l'intégration au marché commun de l'Union européenne. Le rôle important joué par la proximité géographique et la richesse des pays sur l'intensité des échanges centre-est européens a aussi été relevé, ce qui a permis de mettre en évidence une accentuation de la régionalisation de l'espace centre-est européen au cours du temps entre la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Pologne d'une part et le reste des pays d'autre part.
- 31 Au niveau des villes l'orientation des connexions aériennes, depuis 1989, s'est inscrite dans une logique différente impulsée par l'effet de métropolisation. Bien que le transport aérien ait été en plein essor au début des années 1990, il a connu un développement et une diversification spectaculaires jusqu'en 2013. Par son caractère très hiérarchique et concurrentiel, l'offre aérienne s'est tout d'abord concentrée sur les plus grandes villes au cours du temps. En effet, à cause des coûts d'installation et de maintenance très élevés, le transport aérien est parfois moins rentable sur de courtes distances et dans des zones périphériques que, par exemple, l'autobus repris par des compagnies privées (Menes, 2000). Ces connexions ont toutefois connu une diversification dans les années 2010 avec le développement de destinations touristiques dans les villes de taille moins importante.
- 32 Cette diversification au niveau des villes ne se retrouve pas parmi les liens capitalistiques entre firmes centre-est européennes en 2013. Ces liens se sont avérés extrêmement asymétriques et les revenus d'investissements les plus conséquents concentrés sur la façade Nord-Ouest de l'espace centre-est européen, autour des grandes métropoles de la Pologne, la Tchéquie et de la Hongrie. Ainsi l'intégration interne de l'espace centre-est européen semble mitigée depuis 1989 entre régionalisation et prémisses de diversification, et ne fait que confirmer que le groupe de Visegrad n'était qu'un instrument politique dans le processus d'intégration à l'Union européenne. Ces résultats posent de nombreuses questions relatives au futur de cet

espace dans le contexte de la montée récente du populisme en Europe centrale et orientale profitant d'une phase générale d'euroscepticisme en Europe dans les discours politiques (Zdanowska, 2018).

BIBLIOGRAPHIE

- BAFOIL F. (2006), *Mondialisation, européanisation et changement social*, Paris, Presses de Sciences Po, 568 p.
- BAKER S.H., PRATH J.B. (1989), "Experience as a Barrier to Contestability in Airline Markets", *Review of Economics and Statistics*, 71, 2, pp. 352-356.
- BAUER R., MARCISZEWSKA E. (2000), *Konkurencyjność przedsiębiorstw transportowych w aspekcie globalizacji i regionalizacji* (Compétitivité des entreprises de transport dans le cadre de la mondialisation et de la régionalisation), Szczecin, Fundacja na Rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, 48 p.
- BAULANT C., BLONDEL S. & COMPAIRE P. (2013), « La Croatie dans l'Union européenne : une insertion différenciée », *Mondes en développement*, 4, 164, pp. 139-160.
- BECKOUCHE P., BESNARD P. & PECOUT H. (eds.) (2016), *Atlas of Challenges and Opportunities in European Neighbourhoods*, Cham, Springer International Publishing, 198 p.
- BOULINEAU E., LAPORTE A., CORBINEAU C., AUBRUN C., KOTZAMANIS B., PENEV G., SNIEZANA M., AGORASTAKIS M. & MARINKOVIC I. (2016), "Western Balkans: Deep Integration with EU Relies on Internal Integration", in BECKOUCHE P. et al. (dir.), *Atlas of Challenges and Opportunities in European Neighbourhoods*, Cham, Springer International Publishing, pp. 129-150.
- BOULINEAU E. (2014), « Des confins aux voisins. Les relations de l'UE avec les Balkans au prisme des espaces intermédiaires », *Géocarrefour*, 89, 3, pp. 169-181.
- BRAUDEL F. (1979), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, tome 3, 608 p.
- COUDROY DE LILLE L. (2016), « Introduction – Entre Est et Ouest : une européanisation urbaine », *Revue Géographique de l'Est*, 56, pp. 3-4.
- D'AUBIGNY G., CALZADA C., GRASLAND C., ROBER D., VIHO G. & VINCENT J.-M. (2000), « Approche poissonnienne des modèles d'interaction spatiale », *Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne]*, *Systèmes, Modélisation, Géostatistiques*, 126.
- DE SAINT VAULTRYA. (2008), *Base de données CHELEM – Commerce international du CEPII*, CEPII Working paper, 2008-09, 84 p.
- DOLLFUS O., GRATALOU P. & LÉVY J. (1999), « Trois ou quatre choses que la mondialisation dit à la géographie », *L'Espace géographique*, 28, 1, pp. 1-11.
- FLOWERDE R., AITKIN M. (1982), "A method of fitting the gravity model based on the Poisson distribution", *Journal of regional science*, 22, 2, pp. 191-202.
- GRASLAND C. (2004), « Interaction spatiale », *Hypergéométrie*, encyclopédie électronique, 2 p.

- HALL P., TAYLOR R. (1997), « La Science politique et les trois néo-institutionnalismes », *Revue française de science politique*, 47, 3-4, pp. 469-496.
- HOLLING C.S. (1973), "Resilience and stability of ecological systems", *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4, pp. 1-23.
- KRIFA H., VERMEIRE K. (1998), « Les effets de l'intégration des pays d'Europe centrale dans les réseaux de production des multinationales », *Revue d'étude comparative Est-Ouest*, 29, 4, pp. 77-119.
- LEPESANT G. (2011), *Géographie économique de l'Europe centrale. Les nouveaux territoires européens*, Paris, Presses de Sciences Po, 352 p.
- LOUIS O., LEPAPE Y. (2004), « Les IDE, un facteur crucial de l'insertion des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie européenne », *Annales des Mines*, novembre, pp. 35-40.
- LUX G. (2010), "Location differences of services and industry: A Central European dichotomy", *Prace Komisji Geografii Przemysłu*, 16, pp. 29-37.
- MARTIN R., SUNLEY P. (2006), "Path dependence and regional economic evolution", *Journal of Economical Geography*, 6, 4, pp. 395-437.
- MARTIN W.J., PHAM C.S. (2015), *Estimating the gravity model when zero trade flows are frequent and economically determined*, Washington, DC, World Bank, Policy Research Working Paper, n°7308, 61 p.
- MATSUMOTO H. (2007), "International air network structures and air traffic density of world cities", *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review*, 43, 3, pp. 269-282.
- MENES E. (2000), "Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość" (Transport public hors-métropolitain des passagers en Pologne- développement, faillite, question pour le futur), *Przegląd Komunikacyjny*, 39, 7-8, pp. 11-18.
- PUMAIN D. (2004), « Modèle gravitaire », *Hypergeo*, 3 p.
- PUMAIN D. (2006), « Systèmes de villes et niveaux d'organisation », in BOURGINE P., LESNE A. (dir.), *Morphogenèse. L'origine des formes*, Paris, Belin, Collection Echelles, pp. 239-263.
- REY V., GROZA O. (2008), « Bulgarie et Roumanie, un "entre-deux" géopolitique », *L'Espace géographique*, 37, 4, pp. 365-378.
- RICHARD Y., TOBELEM ZANIN C. (2009), « L'Europe dans la régionalisation de l'espace mondial », *Géocarrefour* [En ligne], 84, 3, pp. 137-149.
- ROZENBLAT C., BOHAN C. & BENET G. (2008), « Les réseaux d'entreprises multinationales et l'attractivité des villes d'Europe centrale », *Annales de Géographie*, 6, 664, pp. 70-84.
- SAINT-JULIEN T. (2004), « Région », *Hypergé*, 3 p.
- SANDERS L. (2001), *Modèles en analyse spatiale*, Paris, Lavoisier, 333 p.
- SANDERS L. (2012), « Regards croisés de géographes, économistes et archéologues sur la hiérarchie des systèmes de peuplement : de l'empirie aux systèmes complexes », *Région et Développement*, 36, pp. 127-146.
- WERTH N. (1999), « L'historiographie de l'U.R.S.S. dans la période post-communiste », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 30, 1, pp. 81-104.
- ZDANOWSKA N. (2015), "Metropolisation and the evolution of systems of cities in the Czech Republic, Hungary and Poland since 1950", *Deturope*, 7, 2, pp. 45-64.

ZDANOWSKA N. (2016), « Métropolisation et système de villes en Pologne depuis 1960 », *Revue Géographique de l'Est*, 56, 3-4, <https://journals.openedition.org/rge/5891>.

ZDANOWSKA N. (2017), « Distribution of Foreign Direct Investment Across the National Urban Systems in Countries of Central and Eastern Europe in 2013 », *Geographia Polonica*, 90, 2, pp. 5-24.

ZDANOWSKA N. (2018), *Intégration des villes d'Europe centrale et orientale dans l'économie-monde depuis 1989 : une entrée par les réseaux internationaux de commerce, de transport aérien et de firmes*, Thèse de doctorat en Géographie, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 320 p., <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02332466/document>

ZDANOWSKA N. (2019), "Exploring cities of Central and Eastern Europe within transnational company networks: the core-periphery effect", *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, soumis, accepté, en cours de 2e révision, déposé dans arXiv, <https://arxiv.org/abs/1910.14652>

ZDANOWSKA N. (2020), « Dynamiques des villes centre-est européennes face aux transformations politico-économiques (1961-2011) », *Cybergeo : Revue européenne de géographie [En ligne]*, Espace, Société, Territoire, 936.

ZDANOWSKA N., ROZENBLAT C. & PUMAIN D. (2020), "Evolution of urban hierarchies under globalization in Western and Eastern Europe", *Regional Statistics*, 10, 2, pp. 1-23.

ANNEXES

Annexe 1. Evolution de l'origine des principales importations en Europe centre-orientale (1967-2012), exprimée en pourcentage du volume total importé¹⁵.

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données CHELEM

Annexe 2. Evolution des destinations des principales exportations des pays d'Europe centre-orientale (1967-2012), exprimée en pourcentage du volume total exporté.

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données CHELEM

Annexe 3. Exportations à l'intérieur de l'Europe centre-orientale entre 1967 et 2012, exprimées en pourcentage des exportations totales mondiales.

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données CHELEM

Annexe 4. Résidus positifs et négatifs du modèle gravitaire en 2012.

Annexe 5. Espaces ciblés par les connexions aériennes sortant d'Europe centrale et orientale, exprimés en sièges offerts (1989-2013).

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données OFOD

Annexe 6. Provenance des liens capitalistiques des firmes en Europe centrale et orientale en 2013 exprimée en pourcentage des revenus générés.

	UE HORS PECO		NON-EUROPÉEN**		AUTRES PECO**		NON-EU POST-COMMUNISTE	
% FORCE totale	NL	27,8	KR	4,9	HU	2,1	RU	0,26

DE	14,9	US	3,2	PL	1,4	RS	0,03
FR	11,3	JP	2	CZ	0,9		
AT	10,7	SG	0,3	SK	0,7		
CH	4,8	CA	0,3	RO	0,3		
UK	2,5	IL	0,1	HR	0,3		
BE	2,4	BM	0,1	SI	0,1		
autre	8,4	autre	0,5	BG	0,003		
Total	82,8	11,1	5,7	0,3			

**Hors membres de l'UE, Norvège, Suisse et les pays de l'espace centre-est européen et post-communiste

*** Liens intra-PECO seulement (les liens entre les firmes d'un même pays PECO sont exclus).

Source : réalisé par l'auteur à partir de la base de données ORBIS, BVD, 2013

NOTES

1. L'Europe centrale et orientale que nous retenons est composée des huit pays anciennement communistes qui n'ont pas été membres de l'URSS et qui font partie de l'Union européenne aujourd'hui (Bulgarie, Croatie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie). L'acronyme PECO désignera les pays d'Europe centrale et orientale.

2. Les données sur le commerce international sont très difficilement accessibles au niveau des villes. L'analyse de CHELEM permet alors de confirmer des tendances, mais surtout de remonter dans le temps jusqu'à 1967 avant la chute du Mur, ce qui n'est pas possible avec le reste des données.

3. Elle a été acquise par l'intermédiaire du groupe de travail « Intégrations régionales » du Labex Dynamite coordonné par Y. Richard, que nous remercions. Les données pour la Roumanie sont exclues de l'extraction de CHELEM mise à disposition.

4. Elle a été acquise par l'intermédiaire de l'ERC GeoDiverCity coordonnée par D. Pumain, que nous remercions.

5. L'OACI agrège dans cette base de données tous les aéroports d'une ville concernée. Par exemple à Paris, tous les aéroports sont agrégés (CDG, ORLY).

6. Cette extraction a été mise à disposition pour notre travail dans le cadre d'une convention de coopération entre l'équipe de C. Rozenblat à l'Université de Lausanne et celle de l'ERC GeoDiverCity coordonnée par D. Pumain. Nous remercions C. Rozenblat.

7. En réalité il s'agit de données collectées un à deux ans avant cette date pour certaines firmes.

8. Au vu de la taille de l'échantillon (n=7 pays pour toutes les années), un modèle plus complexe à double contrainte de Wilson n'a pas été nécessaire ici.

9. La distance kilométrique entre les villes a été calculée sous ArcMap grâce à l'outil de génération de table de proximité. Une valeur par défaut $a=2$ a été choisie sans entreprendre son ajustement.

10. Višegrad est une petite ville en Hongrie, où a eu lieu cette décision. Par extension on parle jusqu'à aujourd'hui du groupe de Višegrad (triangle de Višegrad ou V4) pour parler de la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie, à l'origine de ce groupe.
 11. La discréditation appliquée pour le choix des classes a été réalisée par méthode des seuils naturels. Les traits représentent une somme des flux d'exportations entre chaque couple de pays.
 12. L'intervalle de confiance est de 95% pour toutes les années. Dans tous les cas les trois paramètres ont une p-value inférieur à 0.05, donc nous rejetons l'hypothèse nulle d'une absence de significativité ($\Pr(>|z|) < 2e-16$ pour tous les trois paramètres pour toutes les années).
 13. Le choix des dates se justifie par la première et dernière disponible dans *OFOD*. Celle de 1999 correspond à l'année de la crise économique mondiale. La discrétisation a été réalisé par la méthode des seuils naturels et adaptée pour que les classes sont homogènes selon les dates.
 14. L'absence d'information pour une ville donnée signifie qu'aucun lien ne part de cette ville pour l'année donnée et non pas qu'il y a eu zéro sièges sur un lien partant de celle-ci.
 15. *CHELEM* renseigne les données pour la CEI (Communauté des Etats indépendants) sur toute la période 1961–2012, même si ce terme ne se réfère aux pays de l'ex-URSS qu'après 1991.
-

RÉSUMÉS

La chute du Mur de Berlin en 1989, a modifié les relations unissant les villes et pays de l'ancien bloc communiste. La réorientation européenne et mondiale prédominante des interactions qui en a découlé soulève, aujourd'hui, la question du devenir des relations historiques au sein même de l'espace centre-est européen. Cet article s'efforcera de retracer leurs évolutions dans le cadre des échanges commerciaux entre pays avant et après la chute du Mur entre 1967 et 2012 par l'intermédiaire de la base de données *CHELEM*. Il propose ensuite de confirmer ces évolutions au niveau des villes : parmi les connexions aériennes depuis 1989 au moyen de la base *OFOD* et au sein des réseaux interurbains de firmes transnationales en 2013 grâce aux données de la base *ORBIS*. La principale contribution de ce travail est de montrer qu'il y a eu formation progressive de plusieurs régions économiques en Europe centrale et orientale qui amène à questionner son intégration interne.

The fall of the Berlin Wall in 1989 modified the relations between cities and countries of the former communist bloc. The European and worldwide reorientation of interactions that followed raises the question of the actual state of historical relationships between the Central Eastern European space, but also with ex-USSR and ex-Yugoslavian ones. This paper will examine their evolution in terms of trade exchanges between countries by the means of *CHELEM* database and air traffic connexions at city level since 1989. They are confronted with transnational firm networks for the recent years. The main contribution is to show a progressive formation of several economic regions in Central and Eastern Europe questioning its internal integration.

INDEX

Mots-clés : Europe centrale et orientale, réseaux commerciaux, villes, réseaux de trafic aérien, réseaux de firmes, relations du passé, intégration interne

Keywords : Central and Eastern Europe, cities, trade networks, air traffic networks, firm networks, relations from the past, internal integration

AUTEUR

NATALIA ZDANOWSKA

Centre for Advanced Spatial Analysis (CASA), University College London, UMR 8504 Géographie-cités, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, n.zdanowska@ucl.ac.uk