



## SECTEUR DU TRANSPORT

### EN POLOGNE EN 2022

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

Mars 2023

DE VARSOVIE

*Après deux décennies d'investissement massif dans son réseau routier, la Pologne accélère ses investissements dans le ferroviaire. La situation géopolitique a eu un impact positif sur les secteurs des transports terrestre et maritime, qui ont poursuivi leur croissance. Il est encore trop tôt pour dire s'il s'agit d'une tendance durable ou d'un sursaut conjoncturel. Les projets de nouvelles infrastructures prennent une dimension plus régionale, géopolitique, voire militaire.*

#### 1. Priorité à la route depuis 20 ans, désormais grande ambition du ferroviaire.

Avec son **réseau de 4 800 km** construit quasiment **de zéro en 20 ans**, la Pologne vise à atteindre sous 10 ans son maillage national optimal d'environ 8 000 km de voies rapides et autoroutes. Les **financements massifs** en faveur de l'infrastructure routière nationale (61 puis 48% des fonds UE pour les infrastructures ont bénéficié à la route lors des deux précédents cadres financiers pluriannuels) devraient se poursuivre (7,6 Mds€ de l'UE espérés) pour finaliser le nouveau programme national des routes à **horizon 2033, évalué à 62 Mds€**.

L'infrastructure récente et de qualité a été favorable à **l'explosion du fret routier**. Avec près de **380 Mds tonnes.km** de marchandises transportées par la route sur son territoire, un chiffre en croissance constante, la Pologne est **en tête du classement européen**. Le secteur du transport routier emploie 750 000 personnes dans 120 000 entreprises exploitant un parc de **1,2 M de camions et autant de camionnettes** (20% des >3,5t en UE). Le transport routier représente **6% du PIB polonais**.

Dans le secteur ferroviaire, depuis l'arrivée de la grande vitesse en 2014 avec le *Pendolino*, la Pologne réalise essentiellement des travaux de **rénovation des lignes existantes**, dont le tronçon polonais (341 km) du projet **Rail Baltica** (élément clé du corridor européen du réseau TEN-T Mer du Nord – Mer Baltique). Les **fonds européens** constituent un moteur essentiel pour les projets ferroviaires polonais (14,5 des 16,5 Mds€ de la stratégie d'investissement 2014-2024) mais cela n'a pas encore permis de bâtir un système de transport performant et compétitif. De fait, les investissements ferroviaires restent **4 fois plus faibles que dans les routes**.

S'agissant des nouveaux développements, la Pologne porte le projet de pôle multimodal central **CPK** dont la composante ferroviaire est significative : **1 800 km de voies à grande vitesse** pour atteindre CPK en moins de 2h30 depuis les principales villes polonaises.

#### 2. Les nouvelles opportunités l'ont emporté sur les nouvelles difficultés en 2022.

Alors que le secteur du transport se remettait en 2021 de la crise du Covid, la double **crise énergétique et géopolitique** a engendré en 2022 de **nouvelles difficultés et défis**, et des opportunités.

Le **défaut de main d'œuvre** a pesé en particulier dans le transport routier<sup>1</sup> début 2022. Alors que les **100 000 chauffeurs routiers ukrainiens** représentaient 75% des employés étrangers du

<sup>1</sup> Bien avant l'invasion russe en Ukraine, le secteur polonais des transports notait une pénurie d'environ 150 000 conducteurs professionnels.

secteur, le **départ d'environ 40%** d'entre eux dans les premiers mois de la guerre a cependant pu être **compensé par le maintien des mesures Covid** (assouplissement du paquet mobilité) **et l'augmentation de 21% du nombre de chauffeurs étrangers** employés légalement en Pologne (Biélorusses +18%, Moldaves +12%, Russes +25%). Au final, au 31 décembre 2022, le nombre d'autorisations attribuées aux chauffeurs ukrainiens en Pologne était paradoxalement 23% plus élevé que l'année précédente (127 389 contre 103 766).

La mise en œuvre (i) des **sanctions**, (ii) de la stratégie du gouvernement polonais de **fin anticipée des relations énergétiques avec la Russie** et (iii) du **soutien à l'Ukraine**, a entraîné une **recomposition des routes et flux logistiques**. Les flux ferroviaires Est-Ouest ont dû être remplacés par des flux Nord-Sud ferroviaires et routiers depuis les ports polonais et, dans une moindre mesure, allemands et baltes, notamment pour le transport du charbon (20,2Mt).

En 2022, **le trafic Pologne-Ukraine de poids lourds a augmenté de 20%**, grâce à la mise en place de mesures ciblant la fluidification du fret routier à la frontière : (i) séparation du trafic des personnes de celui du cargo au point de passage *Korczo-wa-Krakowiec*, (ii) reconversion du point de passage *Dorohusk-Jagodzin* en poste-frontière cargo, (iii) ouverture d'un nouveau point de passage *Malhowice-Niżankowice* dédié aux camions, pleinement opérationnel au T1 2024 (y sont actuellement dédouanés les seuls poids lourds dont le poids maximal dépasse 7,5t à vide).

Par ailleurs, du fait de la dégradation des relations Belarus<sup>2</sup>-Pologne, seul le poste-frontière cargo de *Koroszczyń* demeure ouvert. On note une arrivée massive en Pologne d'**entreprises à capitaux biélorusses** (+1 745 en 2022 pour atteindre 5 000) dont 25% dans le transport de biens.

**Le transport ferroviaire a atteint des records** en 2022, notamment pour les **passagers** (59M), soit **+20%** de fréquentation par rapport à 2019. C'est la conjonction de la hausse du prix des carburants, d'une politique attractive de tarification du transporteur PKP IC, et dans une moindre mesure de la présence des ressortissants ukrainiens. Le **fret** est également en croissance, porté par les conséquences de la guerre en Ukraine : 248 Mt (+2%) et **62,5 Mds tonnes.km** (+12%, record depuis 2018). La **diversification des approvisionnements énergétiques** initialement importés de Russie et Biélorussie a entraîné l'**accroissement du transport depuis les ports** de la Baltique vers le pays, essentiellement au bénéfice de l'opérateur national de fret PKP Cargo. Dans une moindre mesure, **le transport de céréales d'Ukraine** a contribué à ces résultats: il était 27 fois plus élevé que l'année précédente. En 2022, **le trafic ferroviaire Pologne-Ukraine a augmenté de 32%**. De même, PKP LHS, opérateur national de fret sur le réseau large reliant la Silésie à l'Ukraine, a transporté en 2022 un volume record de 11Mt de marchandises (en grande partie de l'aide humanitaire).

Les **ports polonais**, outre la poursuite de la reprise post-Covid, ont également bénéficié de la **diversification des importations énergétiques** de la Pologne et de la **mise en œuvre des sanctions** (+18% de volume transbordé). Le seul port de Gdansk (2<sup>ème</sup> port de la Baltique) a transbordé 68 Mt en (+28%), la progression étant importante sur les **carburants liquides** (+35%), le **charbon** (+175%), le **bois** (+413%) et les minerais (+133%). Les ports de Gdynia et de Swinoujscie ont respectivement augmenté les volumes annuels de 6 et 11%. Pour ce qui est des céréales en provenance d'Ukraine, le port de Gdansk en a transbordé un volume record de 2 Mt (+19%) alors qu'à Szczecin-Swinoujscie le volume a baissé de 8%.

### 3. Renforcement de la dimension régionale, géopolitique et militaire des projets.

Enfin, face au contexte, le gouvernement polonais a **ajusté sa vision en matière de grands projets** de transport, consolidant le projet CPK de pôle multimodal central en hub régional de la **région des 3 mers**, à visée civile **et militaire**. Les projets **Via Carpatia** et **Rail Carpatia** à la frontière Est de l'UE trouvent désormais une **justification sécuritaire et militaire**, ouvrant la voie à de nouveaux financements. Enfin, l'ouverture au développement d'**infrastructures routières et ferroviaires aux normes européennes vers l'Ukraine et en Ukraine**, soutenu par l'UE, est un ajout récent dans la stratégie polonaise.

*Rédigé par Kamila Pluciennik-Zawieska, Noémie Piaskowski, le 23 mars 2023*

<sup>2</sup> Condamnation du journaliste d'opposition d'origine polonaise Andrzej Poczobut par le Bélarus à 8 ans de prison