

Coopération régionale dans l'Europe du Sud-Est: Le cas de l'intégration des transports

Gerasimos Tsourapas*

ABSTRACT

Regional integration in the Western Balkans constitutes an important aspect of the countries' long process of transition and reform. Regionalism will not only help overcome lingering issues of the past, but also generate significant economic and sociopolitical effects, while paving the way for the Western Balkans' eventual adhesion to the European Union. In this arduous process, the question of transport infrastructure and transport integration constitutes an important aspect that should not be ignored. This article presents the challenges of developing a functional transport network across the Western Balkans and the benefits such a network would offer to current regional cooperation efforts. It provides an overview of the state of transport infrastructure from the early 20th century to the present, while arguing that constructing a regionally integrated transport network is a unique opportunity and a significant challenge, one which the Western Balkans need to rise up to.

RÉSUMÉ

L'intégration régionale dans les Balkans de l'Ouest constitue un aspect important du processus de longue transition et de réforme des Etats. Le régionalisme aidera non seulement à surmonter les problèmes persistants du passé, mais aussi à générer d'importants effets économiques et socio-politiques, tout en ouvrant la voie à une éventuelle adhésion des Balkans occidentaux à l'Union européenne. Dans ce processus difficile, la question des infrastructures de transport et l'intégration des transports constituent un élément important à ne pas ignorer. Cet article présente les défis du développement d'un réseau de transport fonctionnel dans les Balkans de l'Ouest et les avantages qu'un tel réseau offre aux efforts actuels de la coopération régionale. Ce texte donne un aperçu de l'état des infrastructures de transport du début du 20e siècle à nos jours, tout en faisant valoir que la construction d'un réseau de transport régional intégré est une occasion unique et un défi important, celui que les Balkans de l'Ouest doivent relever.

* Centre hellénique des études européennes (EKEM), Athènes.

Introduction¹

Cet article examine le processus de la coopération régionale dans les Balkans occidentaux à travers le prisme de l'intégration des transports entre les États de l'Europe du Sud-Est. Plus d'une décennie depuis le début des efforts concertés pour le renforcement de la coopération entre les pays déchirés par la guerre de l'ex-Yougoslavie, des voies fonctionnelles et efficaces de transport régional n'ont pas encore été atteintes. En même temps, alors qu'on avançait souvent qu'un réseau régional de transport intégré favoriserait la coopération interétatique, relancerait l'activité économique régionale en retard et produirait des renversements socio-politiques importants, à ce jour, les résultats semblent défier les attentes. Le niveau des échanges interétatiques est toujours bas, les tensions sociales persistent, tandis qu'un certain nombre de questions bilatérales non résolues continuent d'entraver la coopération régionale. En effet, il a souvent été observé qu'au lieu de contribuer à la construction des "ponts" entre les peuples de l'Europe du Sud et à la résolution des différences, les projets de transport prévus souffrent souvent de retards ou même d'annulations en raison des conflits bilatéraux qu'ils étaient censés aider à surmonter.

Il a été avancé que la coopération régionale dépend fréquemment de l'interaction entre différents facteurs exogènes (voire même internationaux) et de la dynamique interne. Les premiers sont composés principalement d'acteurs extrarégionaux qui, à travers une variété de mécanismes, aident dans la promotion de la coopération régionale, tandis que les seconds sont fondés sur le consensus (ou son absence) parmi les acteurs locaux concernant l'importance de la coopération régionale et sur leur "volonté et capacité d'identifier les initiatives d'intérêt commun et mutuel, qui se traduira par des projets communs."² Le cas de l'intégration des transports se révèle particulièrement utile dans l'exploration de cet enjeu, étant donné qu'en raison de leur nature, de tels projets d'infrastructure sont souvent à la pointe de l'attention locale tandis qu'en même temps, ils sont en grande partie financés par des acteurs extrarégionaux.

Cet article vise à fournir une évaluation critique de la valeur des tentatives de construction d'infrastructures de transport efficaces dans les Balkans effectuées ces dix dernières années. Il tente de dépeindre, à la fois, les incitations et les obstacles de la coopération régionale dans les Balkans occidentaux. En accordant une attention particulière à l'impact des politiques de l'Union Européenne [UE] dans ce domaine, il vise, également, à tester la validité de la

conception politique traditionnelle que la promotion du développement des infrastructures permettrait d'introduire, et de favoriser une collaboration "de plus en plus étroite, une compréhension politique et une prospérité économique et sociale"³ selon les aspirations de la Commission européenne. En d'autres termes, cette analyse évalue l'impact que les efforts d'intégration de transport (souvent nommés *top-down*) ont eu sur les pays des Balkans occidentaux dans leur poursuite d'une intégration plus étroite, que ce soit socio-politique ou économique.

Les objectifs de l'article sont, en grande partie, traduits dans sa structure. Les deux sections suivantes tracent le cadre historique et théorique. La description historique de la condition changeante des voies de transport régional au cours du dernier siècle (lors de la Yougoslavie de Tito, dans les années 1990 et après les guerres yougoslaves) aide à décrire le cadre dans lequel les pays des Balkans occidentaux ont créé, renforcé ou affaibli les liens régionaux. Dans ce contexte, le cadre global théorique du régionalisme, tel qu'il a été développé par des spécialistes des relations internationales depuis les années 1950, aide à comprendre l'importance de la coopération régionale, en particulier en ce qui concerne l'Europe du Sud. Dans la troisième partie, l'article examine les effets que les efforts d'intégration des transports ont eu sur le régionalisme balkanique occidental, au niveau social, économique et politique, en accordant une attention particulière au rôle de l'UE dans la promotion de la reconstruction des infrastructures comme un moyen vers la coopération régionale et l'adhésion éventuelle à l'UE. Cette analyse permettra, en fin de compte, une évaluation des obstacles et des incitations qui caractérisent les atteintes balkaniques quant au régionalisme d'aujourd'hui.

Cadre Historique

Bien qu'ils soient souvent regroupés, les pays des Balkans occidentaux ne partagent pas un haut degré d'homogénéité, ce qui se reflète également dans le cas des infrastructures de transport. Revenant à la période de la Guerre Froide, même les Républiques ayant appartenu à la SFR Yougoslavie étaient économiquement diverses, tant en raison de décisions de planification centralisées qu'en raison de différents processus historiques.⁴ Les mécanismes yougoslaves de planification centrale ont conduit à l'élaboration progressive d'un réseau de transport reliant les Républiques avec Belgrade. Cependant, les Républiques étaient reliées entre elles par un réseau beaucoup plus rudimentaire.⁵ En même temps, l'Etat yougoslave accordait moins d'attention

à la modernisation de ce réseau, ce qui a eu comme résultat la présence des routes commerciales à la fois inadéquates et désuètes. La dissolution de la Yougoslavie et, naturellement, de son marché commun a détruit ces liens rudimentaires et, par conséquent, a accentué les différences économiques, tout en soulignant, également, de nombreuses rivalités ethniques réprimées.⁶ La dissolution signifiait inévitablement que le processus du transfert des fonds fédéraux et des capitaux vers les Républiques les plus pauvres de la Fédération, mis en place depuis longtemps, serait immédiatement arrêté. Ainsi, on a été témoins de la naissance d'États hétérogènes (au sens économique, ethnique ou autre)⁷ et en termes de transport, plus isolés que jamais.

En même temps, l'Albanie, sous le régime d'Enver Hoxha, constituait, essentiellement, une affaire totalement différente. Tout au long de la Guerre Froide, l'Albanie exerçait une stratégie trop centralisée et isolatrice qui négligeait la construction des liens de transport avec les autres pays des Balkans (en partie, en raison de la géographie défavorable du pays). Hoxha poursuivait, au contraire, des relations commerciales étroites avec la Chine de Mao Zedong, au moins jusqu'à la fin des années 1970. En 1992, lorsque Tirana était appelé à faire face à des difficultés économiques, il a détourné son attention vers ses voisins.⁸ Les Balkans étaient alors une région très différente de celle du temps de Hoxha: la dissolution de la Yougoslavie a instigué une décennie de conflits violents qui ont profondément affecté l'ensemble de la péninsule. Les années 1990 ont eu un impact considérable sur les routes de transport, développées lentement au fil des décennies. Les guerres yougoslaves n'ont pas seulement causé la rupture des liens inter-républicains, mais elles ont aussi forcé les nouveaux États indépendants à se tenir sur leurs propres pieds. Dans leurs efforts de reconstruction, les États se tournaient davantage vers l'Ouest, que les uns vers les autres. Par conséquent, la construction des voies de transport qui relieraient les capitales nationales à celles de l'Europe Centrale et Occidentale semblait plus urgente que la construction d'un réseau reliant les villes dans les Balkans occidentaux, même si ces dernières étaient plus importantes, moins coûteuses et plus rentables. Dans ce contexte, la communauté internationale, choquée par les actes de nettoyage ethnique et de violence sans précédent, a choisi de se concentrer sur des régions spécifiques (Bosnie-Herzégovine, Kosovo). Elle n'a commencé à s'intéresser à la restauration des liens régionaux qu'au début des années 2000.

La déclaration d'indépendance du Kosovo en Février 2008 constitue, selon les analystes, le chapitre final de la dissolution de la Yougoslavie. Pourtant, le processus de transition pour la région des Balkans occidentaux avait déjà

commencé quelques années plus tôt. C'était un processus qui a déjà eu un impact significatif sur le secteur des infrastructures de transport. En effet, on pourrait soutenir que le processus pour les Balkans occidentaux a été ouvert à la suite d'un autre événement relatif au Kosovo, celui de la fin de la guerre du Kosovo en 1999.

Presque immédiatement, la communauté internationale a réalisé l'importance de la coopération régionale pour les Balkans occidentaux en créant le Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud entre les pays de la région et les acteurs internationaux, un accord qui stressait l'aspect du régionalisme. Le pacte focalisait sur la promotion de la démocratisation, l'amélioration de la sécurité, tout en fournissant les fonds nécessaires pour commencer la restauration des infrastructures, stimulant le commerce et la croissance économique.⁹ A la suite des recommandations de la Banque mondiale et de l'UE, un certain nombre d'accords de libre-échange bilatéraux ont été signés entre les pays des Balkans, suivis par la mise en place, en 2006, de la Zone de libre-échange de l'Europe Centrale [CEFTA].¹⁰ En conséquence, le Pacte de stabilité a été remplacé, au début de 2008, par le Conseil de coopération régionale [RCC], basé à Sarajevo, une organisation plutôt locale.

En même temps, l'UE a lancé, en 2000, le processus de stabilisation et d'association [*SAP*] pour les pays des Balkans occidentaux. Selon le processus, des accords de stabilisation et d'association [*SAAs*] seraient signés avec chaque pays, conduisant à l'adoption progressive de *l'acquis communautaire* (ou *acquis*, se référant à l'ensemble des lois européennes accumulées au fil des décennies) et à la libéralisation des échanges et du soutien économique pour un certain nombre de projets, y compris les infrastructures de transport. Des accords similaires avaient été signés, quelques années auparavant, avec les pays de l'Europe de l'Est, conduisant à l'élargissement européen nommé "Big Bang" de 2004 avec 10 nouveaux Etats membres. Ce commencement du *SAP* favorisait l'adhésion des Balkans occidentaux à l'UE, étant donné que Bruxelles n'a jamais douté de l'identité européenne des Balkans occidentaux, sans toutefois fixer une date précise d'adhésion. Jusqu'à 2009, tous les pays des Balkans occidentaux, à l'exception du Kosovo (en vertu de la résolution 1244/99), avaient des accords de stabilisation et d'association avec l'UE.

Ainsi, dans le cadre de la *SAP* et du Pacte de stabilité, les pays des Balkans occidentaux ont entamé, déjà au début des années 2000, le processus de réparation des liens de transport endommagés et visant à l'amélioration de l'infrastructure existante.¹¹ Recherchant une coordination plus efficace dans le secteur, ils ont signé le Mémoire de compréhension 2004 [MoU] pour le

développement du réseau principal de transport régional avec la Commission européenne, qui constitue à ce jour, le cadre principal pour la coopération régionale dans le secteur des transports. Une nouvelle organisation des transports régionaux, l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est [SEETO], a été établie en conformité avec le protocole de l'accord, en vue de renforcer la coopération dans les Balkans occidentaux, pour faciliter les investissements, attirer l'attention des institutions financières internationales (IFI), et améliorer l'harmonisation et le suivi des progrès accomplis.

La création du réseau principal n'est pas, naturellement, isolée des développements liés aux transports dans le continent européen en général. Dans ce domaine, l'UE a été particulièrement active, ayant déjà identifié le transport comme "l'épine dorsale de l'économie européenne, ce qui représente environ 7% du PIB et plus de 5% de l'emploi total dans l'UE".¹² L'idée, déjà présente depuis l'Acte unique européen de 1986 (la première révision majeure du traité de Rome de 1957 qui avait institué la Communauté économique européenne), a été officiellement introduite dans le traité de Maastricht de 1992, qui mettait en place un réseau de transport trans-européen (RTE-T), comprenant un engagement de la Communauté d'établir des "réseaux trans-européens dans les domaines des transports, des télécommunications et des infrastructures énergétiques". Actuellement, le RTE-T est un projet ambitieux visant à la construction des routes, des voies ferrées, des aéroports, des ports, des voies navigables, des ports intérieurs et des systèmes de gestion du trafic traversant le continent, conçu comme un réseau unique et pluridimensionnel. Dans le début des années 2000, la Commission a publié un Livre blanc qui fixe les priorités d'une politique européenne des transports en 2010 et a été dûment mis à jour lors de l'examen à mi-parcours de 2006, qui nécessite des investissements de transport de plus de €350 milliards d'ici à 2010.¹³

L'Europe de l'Est et du Sud-Est a été introduite dans ce "grand dessin" de transport paneuropéen à la suite de la dissolution de l'Union des Républiques socialistes soviétiques [URSS], qui a marqué le début d'une réorientation des pays de l'Est vers l'Ouest, et a coïncidé chronologiquement avec le début de la fin de la SFR-Yougoslavie. Trois conférences de transport paneuropéen (qui se sont tenues à Prague, 1991, en Crète, 1993, et à Helsinki, 1997) définissaient dix "couloirs de transport paneuropéens" ou, autrement dit, des routes importantes qui traversent l'Europe centrale, orientale et l'Europe du Sud et qui nécessitent des investissements importants au cours des décennies suivantes. Ces dix couloirs constituent, en substance, la vision bruxelloise d'un réseau de transport intégré dans le continent européen.¹⁴

Cadre Théorique

La dissolution de l'URSS coïncide également avec le début d'une nouvelle tendance dans l'économie politique mondiale, celle de la résurgence du régionalisme. Les accords de coopération intergouvernementale ne sont pas un phénomène nouveau, étant donné qu'ils étaient déjà répandus dans les années 1950 - 1970, ce qui est évident par le développement de la Communauté économique européenne, le Pacte andin, etc.¹⁵ Toutefois, la montée des accords commerciaux régionaux depuis les années 1990 (représentant plus de 50% du commerce mondial en 2005)¹⁶ a conduit les chercheurs à se référer à un "nouveau régionalisme", une tendance qui a tout aussi touché tant l'Europe que les Balkans occidentaux.

L'abondance de ces accords souligne l'importance que les Etats y attachent, malgré les preuves contradictoires quant aux bénéfiques (financiers ou autre) que les parties impliquées en tirent. En fait, une école de pensée a fait valoir, depuis très tôt, que la ruée vers le régionalisme n'a guère de sens économique, vue que le retrait de certains tarifs peut entraîner le détournement plutôt que la création de commerce, ayant ainsi un effet net négatif sur le bien-être des partenaires régionaux. Même au niveau mondial, les accords régionaux peuvent fausser l'allocation des ressources (la politique agricole de l'UE, le PAC, est un parfait exemple), et sont considérés comme une alternative inefficace à réduire les obstacles au commerce dans un accord de non-discrimination avec un grand nombre d'Etats.¹⁷ Du point de vue de sciences politiques, il semble préférable pour un Etat de négocier un accord unique avec un grand nombre de partenaires, plutôt que de poursuivre de longues négociations successives avec un petit nombre de pays. Cependant, malgré les preuves du contraire, le régionalisme a connu un nouvel élan, car il peut assurer le *lock-in* des réformes économiques intérieures,¹⁸ augmenter d'un bloc le pouvoir de négociation des pays,¹⁹ ou, comme les premiers stades de l'intégration européenne ont montré, il peut procurer une sensation de sécurité contre une menace commune extérieure.²⁰

En se concentrant sur le continent européen, en ce qui concerne le régionalisme la plupart des scientifiques des relations internationales focalisent sur la logique du développement de l'UE. Le groupe de chercheurs nommé "néo-fonctionnalistes" a interprété l'intégration européenne comme une forme de coopération économique régionale qui, progressivement, produirait des pressions imprévues sur la coopération dans d'autres domaines, ce que les néo-fonctionnalistes ont appelé les *spill-overs*.²¹ Un exemple fréquemment cité est

celui du développement de la Cour de justice européenne, responsable de l'interprétation des traités entre Etats-membres, dont la portée s'est étendue bien au-delà ce qui avait été initialement envisagé. La Commission européenne, une structure purement supranationale, a également la capacité de créer des programmes et de pousser davantage la coopération entre les Etats membres, parfois contre leur gré. La théorie du neo-fonctionnalisme soutient, donc, que le régionalisme pourrait, très facilement, fournir le processus d'intégration d'une dynamique propre à lui.²²

De l'autre côté, un certain nombre de spécialistes affirment que la coopération régionale en Europe ne s'explique pas par une série de *spill-overs* largement imprévus, mais par la volonté précise de nations souveraines, dont la stratégie n'a été rien d'autre que de renforcer leurs propres positions vis-à-vis des autres Etats.²³ Pour eux, la délégation des pouvoirs aux institutions communautaires comme à la Commission n'a pas eu lieu au hasard, mais plutôt dans un cadre "calculée, rationnelle, et circonscrit".²⁴ Andrew Moravcsik, l'un des partisans principaux de l'"intergouvernementalisme libérale" pour le développement de l'UE, fait valoir que les négociations entre les gouvernements sont la force motrice de l'intégration européenne.²⁵ Ainsi, la force de l'UE se trouve plutôt dans le caractère intergouvernementale du Conseil des ministres, que dans l'aspect supranational de la Commission européenne.

En ce qui concerne les Balkans occidentaux, le développement économique local et régional a eu lieu grâce à la redistribution externe stimulée, soit dans des interventions directes de l'État à caractère régional soit sous la forme des fonds régionaux en provenance de l'UE.²⁶ Il faut souligner qu'une grande partie de la littérature a mis l'accent sur le rôle des acteurs extérieurs dans la "promotion" du régionalisme,²⁷ en particulier en ce qui concerne la notion de la conditionnalité promulguée par l'UE, qui définit la coopération régionale comme une condition *sine qua non* à l'adhésion à l'UE.²⁸ Il semble, donc, peu étonnant que l'accent mis sur la coopération régionale a donné lieu à un certain nombre d'initiatives, qui ne se limitent pas à celles mentionnées ci-dessus. Parmi ces initiatives on distingue le processus de Royaumeont, l'initiative de Coopération de l'Europe du Sud Est, le Processus de Coopération de l'Europe du Sud East, ainsi que d'autres initiatives qui comprennent, mais ne se limitent pas, à l'Europe du Sud, comme l'Initiative Adriatique-Ionienne [AII], la Coopération Economique de la mer Noire et l'Initiative centre-européenne.

Toutefois, en se concentrant sur la dynamique interne du pays en question, les chercheurs ont fait valoir que le régionalisme semble convenir aux Balkans

occidentaux qui partagent, si ce n'est pas la cohésion économique, au moins la proximité physique, la cohésion culturelle et sociale et la nécessité de créer un régime de sécurité dans une zone d'instabilité et de conflit potentiel.²⁹ Les analystes ont parlé en faveur du régionalisme en Europe du Sud en ce qui concerne le commerce et l'investissement direct étranger,³⁰ la convergence des politiques³¹ ou les processus spécifiques,³² tout en soulignant que c'est l'aspiration à l'adhésion à l'UE qui anime le régionalisme, plutôt que l'inverse.³³

IV. L'intégration des transports et la coopération régionale

On examinera la relation entre l'intégration des transports et la coopération régionale dans les Balkans occidentaux sous une double approche. D'une part, on mettra en avant les incitations que l'intégration des transports offre en ce qui concerne les formes de coopération (économique, politique ou sociale) et d'autre part, on présentera les facteurs qui tendent à entraver cette coopération. Un tel format permettra l'examen du climat actuel en matière de coopération technique des Balkans occidentaux et jettera la lumière sur le progrès, ou non, du régionalisme.

L'intégration des transports peut contribuer à la coopération régionale par un certain nombre de moyens, dont le plus important se trouve sans doute dans le secteur financier. L'aspect économique du développement d'un réseau de transports parmi les Balkans occidentaux constitue une partie fondamentale de l'analyse. Un réseau d'infrastructures de transport restauré, agrandi et modernisé (à la fois routier, ferroviaire, aérien et maritime) donnera une impulsion à l'économie de la région, tout simplement parce que les pays des Balkans occidentaux continuent à souffrir du manque de liaisons de transport. On souligne que:

Il n'y a pas de voie ferrée reliant l'Albanie commerciale vers les pays voisins. Le Monténégro est seulement relié à la Serbie, tandis que Skopje reste sans connexion avec Sofia. Les lignes ferroviaires existantes sont principalement à voie unique, ne sont pas encore électrifiées, tandis qu'elles sont parcourues par des trains antiques, âgés de plus de 30 ans. Cela signifie que pour transporter des marchandises de Tirana à Sofia, à travers Skopje, par chemin de fer (une distance de moins de 350 kilomètres), il nous faut 3 heures pour arriver à Shkodra. Une fois là-bas il faut changer de train pour aller à Podgorica, d'où on prendra le train pour Belgrade, un voyage qui dure 8 heures. Pour aller de Belgrade à Skopje il nous faut 9 heures

de trajet. Une fois arrivé, on prend le train pour Thessalonique (5 heures de voyage), et on continue avec le train à destination de Sofia (6 heures de trajet).³⁴

Or, le manque de liaisons de transport est plus compliqué que les barrières non tarifaires. L'effet de l'intégration des transports sur le commerce régional pourrait être important, étant donné que le cumul diagonal n'a pas encore été appliqué avec succès dans la région des Balkans occidentaux. Le cumul entre deux pays permet essentiellement que les produits originaires de l'un soient traités dans l'autre comme s'ils étaient originaires de ce dernier. Jusqu'à récemment, l'UE mettait l'accent sur un système de cumul bilatéral,³⁵ ce qui signifie que les pays des Balkans occidentaux n'avaient pas la possibilité de coopérer qu'avec Bruxelles. En d'autres termes, du point de vue du commerce international, les matières premières et les pièces détachées, les produits agricoles, etc. originaires des pays des Balkans occidentaux bénéficient des règles d'origine préférentielles dans les pays de l'UE, mais pas dans les autres pays des Balkans occidentaux. Ce cumul bilatéral sape les échanges intra-régionaux, en les rendant moins rentables. Le cumul diagonal, si appliqué correctement, pourrait conduire à une intégration plus active/complète du commerce, constituer une incitation à supprimer les retards transfrontaliers et finalement faciliter le processus de coopération régionale.

Le manque de coopération interinstitutionnelle au sein des pays et les retards transfrontaliers qui en résultent, constituent un autre domaine important qui pourrait s'améliorer par un système de transport intégré couvrant les Balkans occidentaux. L'une des premières choses que l'observateur du système de transport de la région rencontre est le haut degré de la fragmentation de l'Europe du Sud-Est. Cette fragmentation intense pourrait être une fatalité historique ou géographique étant donné, d'une part, la dissolution de la Yougoslavie et la création de plusieurs nouveaux pays, chacun avec son système administratif de frontières, et d'autre part, la petite taille de la région. Pourtant, une telle fragmentation a un impact significatif sur l'efficacité du secteur des transports, créant un certain nombre de questions. Selon une étude récente de la Banque mondiale le secteur des transports souffre:

[...] des tracasseries administratives, des pratiques de corruption, d'une multitude de contrôles aux frontières par différents organismes ainsi que d'un manque de coopération entre les autorités des deux côtés des frontières communes. [...] Un camion de marchandises, par exemple, voyageant entre Salzbourg et Thessalonique doit traverser

*quatre frontières différentes - chacune avec ses propres contrôles. Lors de ces frontières, le camion est soumis à des contrôles de douane et d'autres liées au fret, tels que les contrôles sanitaires et phytosanitaires dans le cas des produits agricoles. En outre, le conducteur doit présenter son visa et le permis de conduire et le camion peut être vérifié pour sa conformité avec les normes des véhicules, l'assurance, et ainsi de suite.*³⁶

On pourrait aussi faire valoir que le moment est venu pour que la coopération régionale stimule l'efficacité commerciale, étant donné le ralentissement économique mondial qui a tout aussi atteint la péninsule balkanique. Il est à noter que l'Europe du Sud a déjà rejoint le reste du continent en étant gravement touchée par la crise financière actuelle. L'accord d'urgence des €3 milliards que la Serbie, la plus grande économie de la région, a signé avec le FMI, la contraction du PIB croate plus de 5 pour cent en 2009 et le taux extrêmement élevé de chômage en ARYM (ayant atteint, en 2009, la moyenne la plus élevée des années 30) ne sont que quelques exemples des effets de la récession mondiale sur la région.

Un réseau de transport intégré, centré sur la promotion des liens commerciaux plus étroits entre les pays des Balkans occidentaux, encouragerait une circulation plus facile des marchandises, des personnes et des capitaux, comme cela a souvent été soutenu par l'UE. Il favoriserait la croissance tirée par les exportations, étant donné que le volume des échanges régionaux est loin de son potentiel. Une étude de la Banque mondiale, en 2003, avait constaté que la région agissait à 77% de son potentiel.³⁷ Selon les données de 2006, les exportations de la région ne couvrent qu'un quart des importations, entraînant des déficits élevés à la balance commerciale.³⁸ Un réseau intégré attirerait une plus grande quantité d'investissements directs à l'étranger [IDE], comme la taille du marché va augmenter et la qualité du service va s'améliorer. Cela est particulièrement important pour les Balkans occidentaux, étant donné que l'IDE, en pourcentage de leur produit intérieur brut [PIB], reste aux alentours de 5% et est particulièrement faible pour les pays en transition: en 2005, la somme investie en Roumanie a été supérieure à l'IDE total en Albanie, en Bosnie-Herzégovine, en Croatie, en ARYM et en Serbie-Monténégro.³⁹

Le secteur des transports qui semble se prêter le mieux à l'intégration régionale et qui a tout à gagner est, sans doute, celui du transport aérien. Le transport aérien est également le domaine dans lequel la dualité du marché du transport dans les Balkans occidentaux est peut-être le plus évident. D'une

part, le marché de l'aviation dans les Balkans occidentaux présente d'importantes possibilités de développement. En termes généraux, le secteur actuel n'est qu'une ombre de lui-même: dans le début des années 1990, JAT, la compagnie aérienne yougoslave, transportait à elle seule 5 millions de passagers par an, alors qu'en 2005, le trafic aérien combiné dans les Balkans occidentaux est tombé à moins de 3 millions de passagers. Il s'agit d'un nombre particulièrement faible, compte tenu du fait que les moyennes de l'aéroport de Vienne seules comptent 15 millions de passagers par an.⁴⁰ D'autre part, comme n'importe quel autre marché de l'aviation dans le monde entier, celui des Balkans occidentaux est dominé par des économies d'échelle. Le montant du capital nécessaire à investir avant que tout profit puisse être réalisé est prohibitif, dissuadant ainsi les investissements privés et donnant lieu à un marché dominé par les compagnies aériennes publiques et fortement dépendantes des subventions gouvernementales.

Par conséquent, le gain financier pour le secteur du transport aérien par l'intégration des transports et la coopération régionale est clair: la Banque mondiale fait valoir que les aéroports de la région sont situés à proximité des frontières nationales et peuvent, ainsi, servir aux pays voisins. L'aéroport de Skopje en ARYM et le nouvel aéroport albanais à Kukes sont moins de 20 km de la frontière du Kosovo.⁴¹ L'aéroport de Dubrovnik pourrait aussi servir le Monténégro, tandis que les aéroports de Sarajevo (Bosnie) et Osijek (Croatie) sont à proximité des frontières serbes. Après tout, la petite taille de la plupart des pays des Balkans occidentaux (à l'exception de la Serbie et de la Croatie) implique que les vols intérieurs sont limités en nombre, avec la majorité de la circulation survenue principalement à travers les frontières nationales. Ainsi, la libéralisation transfrontalière aura un impact largement positif sur le trafic aérien.

L'exemple du secteur du transport aérien met en évidence l'influence de la proximité géographique par rapport à la coopération régionale: pour certains vols des Balkans occidentaux, une route qui traverse cinq pays différents au cours d'une heure n'est pas atypique. À 900 kilomètres par heure, un avion a besoin seulement de 10 minutes pour traverser l'espace aérien de l'ARYM, et moins de 20 minutes pour traverser la Bosnie.⁴² Ainsi, dans une région qui fait face à la fragmentation de l'espace aérien, la gestion du trafic aérien régional est nécessaire avant que le nombre de vols soit augmenté.

Pendant, les incitations à la coopération régionale grâce à l'intégration de transport ne sont pas limitées aux questions de l'économie du commerce ou de

la finance. Un certain nombre de chercheurs a fait valoir qu'il existe un potentiel important pour les retombées politiques et de sécurité dans les Balkans occidentaux. L'intégration des transports nécessite la coordination intergouvernementale, qui pourrait également conduire à une coopération politique plus étroite,⁴³ faciliter le processus de négociation et de mise en œuvre des accords pertinents (étant donné le petit nombre des participants), tout en servant comme un mécanisme d'assurer de réformes.⁴⁴ L'intégration des transports exige également un degré élevé de coopération transfrontalière, qui pourrait porter un coup au crime organisé et à la corruption, ainsi qu'à l'immigration clandestine, à travers des outils de gestion d'intégration frontalière.⁴⁵ Les tensions en cours pourraient aussi être atténuées par la coopération dans un problème de faibles politiques telles que le transport. Il faut garder à l'esprit que la Bosnie-Herzégovine doit essayer de se réconcilier avec l'héritage complexe de Dayton. D'autre part, le Monténégro n'a acquis son indépendance de la Serbie qu'en 2006. En plus, la Croatie-Slovénie et les conflits frontaliers Croatie-Monténégro n'ont pas encore pris fin, alors que la question du Kosovo reste une menace non seulement pour la Serbie (qui ne l'a pas encore reconnu comme un Etat séparé), mais aussi vis-à-vis de l'ARYM.⁴⁶

En soutenant la théorie de la "paix démocratique" l'ancien commissaire européen aux Relations extérieures Chris Patten a déclaré que "les sociétés libres ont tendance de ne pas combattre les unes les autres ou d'être de mauvais voisins"⁴⁷ une croyance qui continue d'affecter les priorités de l'UE à ce jour. Un renforcement des politiques d'intégration des Balkans occidentaux de transport, en combinaison avec l'adhésion aux structures euro-atlantiques, n'assurerait pas l'éradication des conflits dans le court terme. Il pourrait, cependant, veiller à ce que ces pays ne deviennent pas les états fragiles du 21^e siècle.

V. Les obstacles à la coopération en Europe du Sud

Toutefois, un examen des efforts récents visant à promouvoir l'intégration des transports et par conséquent la coopération régionale, présenterait également les limites de ces tentatives. En fait, le degré élevé de fragmentation identifié ci-dessus relève d'un plus grand défi qui entrave le développement du commerce et du réseau de transport fonctionnel dans la région. Tout au long des années 1990, une série de conflits armés a ravagé la région avec une intensité que l'Europe n'avait pas connue depuis un demi-siècle. Vers le milieu des années 2000, avec leurs liens de transport déjà gravement compromis et l'animosité accrue, plusieurs nouveaux Etats ont lancé un processus de

formation d'identité étatique et d'affirmation de soi, un processus qui a souvent conduit à une nouvelle détérioration de leurs relations. L'existence d'une multitude d'obstacles au commerce transfrontalier identifie la question plus profonde de la méfiance et parfois de l'hostilité qui ne permet pas le renforcement des liens économiques et le développement de projets d'infrastructures des transports.⁴⁸ Toute tentative, par conséquent, de créer un réseau intégré de transport de l'Ouest des Balkans en vue de favoriser la coopération régionale doit faire face aux désirs contradictoires des pays des Balkans occidentaux.

Ainsi, alors que la communauté internationale a pris des mesures pour améliorer les relations entre les pays des Balkans occidentaux et à favoriser un climat de coopération plutôt que d'antagonisme, souvent grâce à la coopération technique, ces efforts n'ont pas, jusqu'ici, produit des résultats suffisants. En effet, malgré l'amélioration des liaisons de transport entre les pays européens du sud, des études montrent que les pays des Balkans occidentaux continuent à préférer les échanges avec l'UE, plutôt qu'entre eux. L'Albanie, par exemple, un pays qui n'a pas participé à la dissolution de la Yougoslavie, continue à mener 86% de ses importations et 98% de ses exportations avec des pays européens, malgré la proximité géographique avec ses voisins balkaniques.⁴⁹ Cette structure des échanges se reproduit dans toute la région des Balkans occidentaux, ce qui entrave fortement le développement des liens commerciaux régionaux.

L'empressement des Balkans occidentaux de rejoindre l'UE contraste fortement avec leur réticence de coopérer au niveau régional. Les distorsions du marché à base ethnique sont profondes à l'intérieur des pays de l'Europe du Sud-Est: en Bosnie-Herzégovine, par exemple, les deux entités ethniquement définies (en vertu de l'Accord de Dayton en 1995) n'ont plus des lois commerciales différentes, mais les divisions continuent d'être si profondes que, selon un rapport, "de nombreux consommateurs et commerçants continuent de fonctionner sur une base ethnique nationale, à la recherche de partenaires à Belgrade s'ils sont serbes, à Zagreb s'ils sont croates".⁵⁰ Ce manque de coopération concerne également la situation interne de chaque pays, où la coopération intra-organisme, selon le rapport de la Commission européenne sur les "Lignes directrices pour la gestion intégrée des frontières [IBM] dans les Balkans occidentaux"⁵¹ n'est pas encore été atteinte.

La mesure dans laquelle les rivalités ethniques et les interprétations actuelles de l'Histoire influencent la promotion du régionalisme dans les Balkans

occidentaux apparaît assez rapidement si l'on examine le secteur des transports: Dans l'ARYM, des facteurs historiques entravent le projet Corridor Xd, qui traverse l'ARYM avant d'atteindre Medzitlija, à la frontière grecque. L'intention déclarée de Skopje de rebaptiser cette section du Corridor X "Alexandre de Macédoine" a suscité la réaction du gouvernement grec qui, se plaignant de "provocations", a décidé de suspendre le financement du projet par la Grèce. Ainsi, une partie d'une somme des €152 millions destinée à l'achèvement du projet a été gelée.⁵² En Bosnie-Herzégovine, d'autre part, l'achèvement du projet Corridor Vc a été réduit en raison des divisions ethniques entre les deux entités du pays, la Republika Srpska et la Fédération de Bosnie-Herzégovine. Une mission d'établissement des faits par l'Europe centrale et orientale [CEE] Bankwatch Network a identifié un "feuilleton continué" des "allégations de corruption, des boycotts et une démission" entre les parties concernées.⁵³

Loin d'une question simple de débats historiques, le manque d'intégration régionale est également dû à un certain nombre de questions politiques qui doivent être résolues. Outre les difficultés politiques de la Bosnie-Herzégovine ou le débat du nom entre Athènes et Skopje, la question de l'indépendance du Kosovo constitue également un grave problème en termes de construction d'un réseau de transport efficace qui est libre des frictions frontalières. Établir la liberté de circulation entre le Kosovo (en vertu de la résolution 1244/99) et la Serbie par exemple, est un ingrédient nécessaire d'un tel réseau, et a été un domaine d'intérêt pour l'UE pendant des Présidences tournantes consécutives.

Des chercheurs ont attribué la réticence des États à poursuivre la coopération régionale, non seulement aux expériences traumatisantes des années 1990, à des obstacles historiques, sociaux ou politiques, mais aussi à une incompréhension fondamentale de la mise en œuvre du régionalisme. Les maigres résultats obtenus par la promotion du régionalisme dans la région des Balkans occidentaux suggèrent également que les pays en question n'ont pas encore compris les avantages de l'intégration régionale, ainsi que le potentiel politique et économique important qui les attend, si un réseau de transport fonctionnel est construit. Une explication de ce phénomène qui a été fréquemment mise en avant dans la littérature est que la coopération régionale ne s'est pas développée localement dans la région des Balkans occidentaux.⁵⁴ Plutôt, en remontant à la Déclaration de Thessalonique de 2003, le régionalisme a été lié à la perspective européenne de l'Europe du Sud-Est, dans le cadre du mécanisme de conditionnalité que Bruxelles emploie traditionnellement avec les pays voisins.⁵⁵

Malheureusement, si l'on examine le succès de la conditionnalité en termes de développement du régionalisme dans les Balkans occidentaux, les résultats sont en dessous des attentes initiales.⁵⁶ Poursuivre l'intégration régionale seulement parce qu'elle est une condition préalable à l'adhésion de l'UE ou à l'adhésion à l'OMC pousse les pays des Balkans occidentaux à manquer le but du régionalisme, visant à des liens plus étroits avec l'UE ou l'OMC, plutôt que les uns avec les autres. En effet, le défi pour la communauté internationale semble être la manière de transformer le "régionalisme importé" dans une volonté régionale réelle vers une intégration plus poussée.⁵⁷

Le défaut de s'appuyer sur les efforts de la communauté internationale pour une plus grande intégration de transport et de créer une zone de coopération régionale fonctionnelle ne devrait donc pas être attribué exclusivement aux pays des Balkans occidentaux, mais aussi aux stratégies douteuses employées par des acteurs extérieurs. Une telle politique est l'encouragement d'un nombre croissant d'accords (qu'ils soient bilatéraux ou multilatéraux), dans un effort de promouvoir la coopération régionale. Kaminski et De la Rocha ont nommé les nombreux, souvent chevauchants, accords commerciaux bilatéraux comme un "bol de spaghetti", dans une tentative de décrire la nature compliquée d'un groupe d'accords qui, plutôt que de promouvoir la coopération régionale en finit par l'inhiber.

Une version modifiée de l'effet du "bol de spaghetti"⁵⁸ peut également être observée dans les efforts de la région d'intégration des transports, qui souffre des distorsions du marché en raison du manque de coordination entre les nombreux projets en cours de construction dans la région. Cela devrait être attribué, principalement au grand nombre d'acteurs internationaux, régionaux et locaux actifs dans le secteur des transports dans les Balkans occidentaux, chacun avec ses propres priorités et accès au financement. Le fait que les États des Balkans ont intégré un certain nombre d'organisations différentes (comme l'UE, l'ASA, l'ALECE, l'OMC, l'AII, etc), souvent à titre individuel et à des moments différents, ayant des stratégies diverses, voire contradictoires dans le secteur des transports, a davantage compliqué la situation. Par exemple, l'augmentation du financement par l'UE en Bulgarie et en Roumanie (états membres de l'UE depuis 2004) a accéléré la construction des corridors IV et IX, reliant l'Europe occidentale et centrale à la Bulgarie, la Roumanie et la Grèce, mais en contournant les Balkans occidentaux; le Corridor X, cependant, une fois achevé, constituerait une solution de connexion plus rapide et moins coûteuse. De même, la décision de procéder à la construction coûteuse de la route de l'AII devrait être mise en doute, étant donné qu'elle

agit de façon complémentaire au corridor X. Autrement dit, le manque de planification adéquate, la priorisation et la coordination des donateurs a conduit au financement de trois projets routiers différents (l'autoroute de l'AlI / le Corridor X / les corridors IV et IX), dont aucun n'a encore été achevé (dû en partie à des fonds limités), là où un seul suffirait.

Même d'un point de vue économique, la réticence des Balkans occidentaux à adopter des accords de coopération régionale ne semble pas tout à fait injustifiée: les chercheurs ont, en effet, fait valoir que la création de l'ALECE détient le risque de favoriser le détournement des échanges (ex. le déplacement de la production loin de l'avantage comparatif d'un pays) au lieu de la création de commerce (spécialisation de la production) entre les pays des Balkans occidentaux.⁵⁹ En détournant le commerce loin des Balkans occidentaux, le CEFTA n'encourage guère la création du commerce.

Le risque du détournement des échanges demeure important, d'une part, parce que le processus de mise en œuvre du CEFTA n'a pas eu lieu en même temps, ou avec le même rythme pour tous les pays. Ainsi, les pays des Balkans occidentaux trouvent un accès plus facile aux marchés de l'UE, encourageant ainsi le commerce horizontal que le commerce diagonal. Plus important encore, les pays de l'ALECE ont adopté des tarifs douaniers plus élevés et plus dispersés que ceux de l'UE, ce qui favorise également les échanges avec l'UE plutôt que l'un vers l'autre.⁶⁰ Si un réseau de transport régional intégré, avec des liens étroits entre les centres commerciaux de l'UE, contribue à la promotion et à la création du commerce, certaines mesures doivent, en outre, être prises afin de garantir que des flux commerciaux plus élevés ne se réalisent au détriment des Balkans de l'Ouest. D'ailleurs, il s'est fait valoir que tous les corridors de transport comportent deux extrémités, qui ne sont pas toujours également mises au point.⁶¹

V. Conclusion

Cet article a tenté de plaider la cause de l'intégration des transports dans les Balkans occidentaux dans le but de promouvoir la coopération régionale et de resserrer les liens économiques et sociopolitiques entre les pays de l'Europe du Sud. Cet effort est en cours depuis le début des années 2000, faisant des progrès significatifs et ayant surmonté un certain nombre d'obstacles, dont la plupart tournait autour de l'héritage des guerres yougoslaves: l'infrastructure qui était détruite ou archaïque, l'omniprésent retard économique et un haut degré d'animosité étaient profonds parmi les anciennes républiques

yougoslaves. En même temps toutefois, l'intégration de transport n'est ni une panacée pour les défis persistants de la région, ni un processus linéaire sans problèmes. Un examen attentif de la façon dont l'intégration des transports a contribué à la résurgence des problèmes (que ce soit les tensions ethniques, le contrôle de l'espace aérien, ou les interprétations historiques contestées) souligne le fait que le processus de transition des Balkans occidentaux est loin d'être achevé. En cela, le régionalisme joue, et devrait continuer à jouer, un rôle important.

NOTES

1. J'exprime toute ma gratitude à Dimitar Bechev pour l'intérêt qu'il a porté à ce travail et l'analyse critique qu'il en a faite. Je voudrais également remercier Maria Gianniou (EKEM) pour son aide précieuse et sa patience inépuisable pendant la finalisation de ce travail.
2. Othon Anastasakis & Vesna Bojilic-Dzelilovic, "Balkan Regional Cooperation & European Integration", *The Hellenic Observatory*, London, London School of Economics and Political Science, 2002.
3. European Commission, "Regional Cooperation in the Western Balkans: A policy priority for the European Union", 2005, à: http://www.europa.rs/upload/documents/publications/NF5703249ENC_WEB.pdf
4. Susan Woodward, *Socialist Unemployment: The Political Economy of Yugoslavia, 1945-1990*, Princeton, Princeton University Press, 1995. Elle souligne le fait que le manque d'intégration dans les "routes et les communications, la politique éducative, et l'investissement industriel" remonte au début du 20e siècle, lorsque l'Empire Austro-Hongrois avait déjà entrepris des réformes dans la région de Slovénie, alors que dans l'ARYM et la Bosnie (des nos jours) des pratiques ottomanes continuaient à dominer. Voir aussi: Peter F. Sugar, *The Industrialization of Bosnia-Herzegovina, 1878-1918*, Washington, University of Washington Press, 1963.
5. Milica Uvalic, "Regional Cooperation in SEE", *ESRC Working Paper*, No.17/01, 2000.
6. Sotiris Walldén, *Balkan Co-Operation and European Integration*, Athens, Ekdoseis Papazisi, 1994, pp. 218-229.
7. Ritsa A. Panagiotou, "Greece and FYROM: the dynamics of economic relations", *Journal of Southern European and Black Sea Studies*, Vol. 8, No. 3, 2008, pp. 1-26.

8. Miranda Vickers & James Pettifer, *Albania: From Anarchy to Balkan Identity*, New York, New York University Press, 1997.
9. À: <http://www.stabilitypact.org/>
10. À: http://www.rcc.int/index.php?action=page&id=2&link_id=6
11. Florian Trauner, "The Europeanisation of the Western Balkans: deconstructing the EU's routes of influence in justice and home affairs", ECPR Fourth Pan-European Conference on EU Politics, Riga, Septembre, 27-28, 2008, à : <http://www.jhubc.it/ecpr-riga/virtualpaperroom/059.pdf>
12. Antonio Tajani, Vice-President of the European Commission, Commissioner for Transport, "A Sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-leg and user-friendly system", 2009. À: http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf
13. Louise Butcher, "Trans-European Transport Networks (Ten-T)", London, House of Commons Library, 2009. À: <http://www.parliament.uk/commons/lib/research/briefings/snbt-00478.pdf>
14. Panagiotis Andresakis, "Γεωοικονομία και πολιτική μεταφορών: Η συμβολή των σχεδιαζόμενων δικτύων στην ολοκλήρωση του βαλκανικού οικονομικού χώρου [Geoeconomics and transportation policy: The contribution of the planned networks in the Balkan economic space integration]", à paraître, Thanos Dokos & Ioannis Armakolas (eds.) *Από τα Βαλκάνια στη Νοτιοανατολική Ευρώπη: Προκλήσεις και Προοπτικές στον 21ο Αιώνα* [From the Balkans to South East Europe: Challenges and Prospects in the 21st Century], Athens, Sideris Publications.
15. Edward D. Mansfield & Helen V. Milner, *The Political Economy of Regionalism: New Directions in World Politics*, New York, Columbia University Press, 1997.
16. Jo-Ann Crawford and Roberto V. Fiorentino, The Changing Landscape of Regional Trade Agreements, DISCUSSION PAPER NO 8, World Trade Organization, À: http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/discussion_papers8_e.pdf
17. Jacob Viner, *The Customs Union Issue*, London, Anderson Kramer Associates, 1950. Plus récemment, Claudia Grupe & Sinisa Kusic, "Intra-Regional Cooperation in the Western Balkans: Under Which Conditions Does it Foster Economic Progress?", Discussion Paper No. 37, *Centre for the Study of Global Governance*, London, 2005.
18. Dani Rodrik, "Promises, Promises: Credible Policy Reform via Signalling", *Economic Journal*, Vol. 99, No. 397, 1989, pp. 756-72.
19. Raul Prebisch, *Change and Development: Latin America's Great Task*, Washington, DC, Inter-American Development Bank, 1970.

20. Vinod K. Aggarwal, *Liberal Protectionism: The International Politics of Organized Trade*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1985.
21. Ernst B. Haas, *The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces, 1950-1957*, Stanford, California, Stanford University Press, 1958.
22. Wayne Sandholtz & Alec Stone Sweet (eds.), *European Integration and Supranational Governance*, Oxford, Oxford University Press, 1998.
23. Alan S. Milward, *The Reconstruction of Western Europe, 1945-51*, London, Routledge, 1992.
24. Elizabeth E. Bomberg & Alexander Stubb, *The European Union: How Does It Work?*, Oxford, Oxford University Press, 2003.
25. Andrew Moravcsik, *The Choice for Europe: Social Purpose and State Power From Messina to Maastricht*, Ithaca, NY, Cornell University Press, 1998.
26. Vassilis Monastiriotis & George Petrakos, "Local Sustainable Development and Spatial Cohesion in Post-Transition Balkans: In Search of a Development Model", *GreeSE: Hellenic Observatory Papers on Greece and Southeast Europe*, No. 29, 2009.
27. Vladimir Gligorov, Mary Kaldor & Loukas Tsoukalis, "Balkan reconstruction and European integration", *Hellenic Observatory Occasional Paper*, LSE, 1999.
28. Othon Anastasakis and Dimitar Bechev, "EU Conditionality in South East Europe: Bringing Commitment to the Process", *South East European Studies Programme Policy Paper*, St Antony's College, University of Oxford, 2003. À: <http://www.cespi.it/STOCCHIERO/dossierBalcani/conditionality.PDF>
29. Othon Anastasakis and Vesna Bojicic-Dzelilovic, "Balkan Regional cooperation and European Integration", *Hellenic Observatory*, London School of Economics, 2002. À: <http://www.lse.ac.uk/Depts/global/Publications/PublicationsDrBojicicDzelilovic.pdf>
30. Yener Kandogan, "Trade creation and diversion effects of Europe's Regional Liberalization Agreements", William Davidson Institute *Working Paper*, No. 74, 2005. À: <http://www.bus.umich.edu/KresgeLibrary/collections/workingpapers/wdi/wp746.pdf>
31. Dimitar Bechev, "Contested borders, contested identity: the case of regionalism in Southeast Europe", *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 4, No. 1, 2004, pp.77-95.
32. Klaus Liescher (ed), *European Economic Integration and South-East Europe: Challenges and Prospects*, Edward Elgar, Cheltenham, Northampton, 2005.
33. Vassilis Monastiriotis, "Quo Vadis Southeast Europe? EU Accession, Regional Cooperation and the need for a Balkan Development Strategy", *GreeSE: Hellenic Observatory Papers on Greece and Southeast Europe*, No. 10, 2008.

34. Gerasimos Tsourapas and Theodore Couloubis, "A Pathway to Prosperity", *EUObserver*, 2 February 2010.
35. Å: http://ec.europa.eu/enlargement/questions_and_answers/diagonal_cumulation_en.htm
36. World Bank, "Western Balkan Integration and the EU: An Agenda for Trade and Growth", Washington, D.C.: World Bank, 2008.
37. Harry G. Broadman, ed. (2005), *From Disintegration to Reintegration: Eastern Europe and the former Soviet Union in International Trade*. Washington, DC: World Bank.
38. Thanos Veremis, "After the storm: Greece's role in reconstruction", in Blitz, B. K. (ed.), *War And Change in the Balkans: Nationalism, Conflict and Cooperation*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.
39. UNCTAD, "2005 World Investment Report: Transnational Corporations and the Internationalization of R&D", 2005. Å: http://www.unctad.org/en/docs/wir2005_en.pdf
40. Booz Allen Hamilton, *A Study of the Aviation Sector in the Eight Western Balkans Countries*. Report prepared on behalf of the European Commission, 2005.
41. World Bank, "Western Balkan Integration and the EU", *op.cit.*
42. *Ibid.*
43. John Ravenhill, *Global political economy*, second edition, Oxford University Press, New York, 2007. European Commission, "CARDS Assistance Programme to the Western Balkans: Regional Strategy Paper 2002-2006", 2002. Å: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm
44. Dani Rodrik, "Promises, Promises: Credible Policy Reform via Signalling", *Economic Journal*, Vol. 99, No. 397, 1989, pp. 756-72.
45. European Commission, "Regional cooperation in the Western Balkans: A policy priority for the European Union", 2005; European Commission, "*Extension of the Single European Sky to the South East of Europe - Information Paper*, 2005.
46. Fraser Cameron, "The European Union's role in the Balkans", dans Brad K. Blitz (ed.), *War And Change in the Balkans: Nationalism, Conflict and Cooperation*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.
47. Chris Patten, "Human Rights Discussion Forum: Plenary Session, Brussels - November 30, 1999". Å: <http://www.chrispatten.org.uk/speeches/il301199.htm>
48. Ruby Gropas, "Functional Borders, Sustainable Security and the EU-Balkan Relations", *Journal of Southern European and Black Sea Studies*, Vol. 4, No. 1, pp. 49-76.
49. EUROSTAT, "External trade of the Western Balkan countries. Statistics in focus, external trade 1/2005".

50. Jansson, E. "Young State is Mired in Identity Crisis", *Financial Times* (November 14, 2005).
51. EC, "Decision on the Establishment of a European Common Aviation Area [ECAA]", October 16, 2006. EC, "Guidelines for Integrated Border Management in the Western Balkans", 2007. À: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:285:0001:0002:EN:PDF>
52. Athens News Agency, "FM Spokesman on FYROM provocations, name talks", 2009. À: <http://www.hri.org/news/greek/ana/2009/09-01-29.ana.html#08>; European Commission, "The Former Republic of Macedonia 2009 Progress Report", 2009.
53. CEE, "Report from CEE Bankwatch, Center for Environment and Ekotim fact-finding mission on Corridor Vc motorway project, Bosnia and Herzegovina, 14-15 September 2009", 2009. À: http://bankwatch.org/documents/Vc_FFMreport_Sep09.pdf
54. Gligorov, Kaldor & Tsoukalis, "Balkan Reconstruction and European Integration", 1999, *op.cit.* ; Gergana Dimitrova, "Strengthening Regional Cooperation and Fostering Local Initiative: Recommendations for Reforming the Stability Pact for Southeast Europe and Improving International Assistance to the Balkans, *Policy Paper, Center for Policy Studies*, Budapest, 2003.
55. Frank Schimmelfennig, "Europeanization beyond Europe", *Living Reviews in European Governance*, Vol. 2, No. 1, 2007.
56. Monastiriotis, "Quo Vadis Southeast Europe", 2008, *op.cit.*
57. David Phinnemore, "Stabilization and Association Agreements: Europe Agreements for the Western Balkans?", *European Foreign Affairs Review*, Vol. 8, No. 1, 2003.
58. Bart Kaminski & Manuel de la Rocha, "Stabilization and association process in the Balkans: integration options and their assessment", *Policy Research Working Paper No. 3108*, World Bank, 2003.
59. Jacob Viner (1950), "The Customs Union Issue", reprinted in Jagdish Bhagwati, Pravin Krishna & Arvind Panagariya (eds.) *Trading Blocks: Alternative Approaches to Analyzing Preferential Trade Agreements*, Cambridge, MIT Press, 1999.
60. World Bank, "Western Balkan Integration and the EU", *op.cit.*
61. Andresakis, "Goeconomics and transportation policy", *op.cit.*, p. 18.