

Préface

par Jacques Delors et Christian Caujolle

L'Europe est en construction. Il reste beaucoup à bâtir et nous nous y employons. Pour que l'Europe soit le lieu de l'échange, des partages, de l'avenir, des convictions et des fidélités – critiques – au passé qui la fonde.

L'Europe est moins un espace physique qu'une capacité à réinventer nos relations – celles entre les Européens et celles avec le reste du monde. L'Europe n'existe vraiment que parce qu'elle répond aux défis de l'Histoire.

L'Europe est faite de strates successives, en constante évolution, qui cohabitent et s'entrecroisent, se heurtent et se nourrissent les unes des autres. Cela remonte à la nuit des temps, aux interactions entre la violence et les apports des Romains, des Barbares, des Turcs, et des autres qui, envahisseurs puis constructeurs, ont laissé leur marque, dans l'architecture, dans la culture, ont su modeler les espaces en apprivoisant des lumières et en les confrontant à leurs propres modèles.

Européens, nous n'avons pas seulement des intérêts communs ; nous sommes dépositaires d'une mémoire, des enjeux de la mémoire face à l'Histoire. Savoir d'où l'on vient peut nous permettre de fonder une vision commune. C'est dans cette dialectique entre idéal et nécessité, entre mémoire et discernement, entre reconnaissance de ce qui fut et invention de demain que se fabrique l'Europe.

Dans ce processus, les villes sont évidemment essentielles. Lieu de la mémoire, la ville est en même temps le lieu des enjeux communs et donc de l'avancée vers le futur. La ville européenne a été et reste le lieu de l'échange et de l'innovation. Dans un monde en mouvement permanent, elle est le point de rencontre obligé, naturel, le lieu de croisement des flux et le lieu de leur inscription. Elle est le carrefour qui permet les évolutions. Ainsi, chaque ville, dans son architecture, dans les signes qu'elle conserve ou efface, dans les circulations qu'elle établit, renouvelle le cours de son histoire. La ville sollicite sans cesse notre imagination, nous propose d'inventer. Elle exige de nous un constant renouvellement.

Au cours des trente dernières années, les villes européennes se sont transformées de façon spectaculaire. Elles ont subi le choc des crises de l'industrie et ont été, souvent, capables de l'assumer. Les villes sont des lieux de frictions, de questionnement – des révélateurs. Elles sont le recueil des souffrances et des évolutions, où affleurent les beautés et les rides de la société contemporaine. Mélange, conflit, accord, apport mutuel – les migrations sont un facteur omniprésent dans l'évolution des villes et des populations. Tout va de plus en plus vite. Arrivent d'autres continents des hommes et des femmes qui considèrent que notre espace européen est un lieu de dignité retrouvée et de bonheur possible. Au même moment des usines sont délocalisées, des commerces ferment, de nouvelles activités voient le jour. Tout cela redessine les villes, crée des tensions, des envies, du futur, des drames et des bonheurs possibles. Tout cela trace les contours des nouvelles figures de notre vie collective.

Vivre ensemble, c'est le défi des villes, comme c'est celui de l'Europe. Et celles-là qui, à une époque, se sont enfermées derrière des murailles, ont été obligées de s'ouvrir, pour s'agrandir, pour respirer, pour aller vers les autres. Les questions fondamentales posées aux villes sont les mêmes qui se posent à l'Europe. Et c'est dans les villes qu'il s'agit de les résoudre. Choisir de partir des villes pour parler de l'Europe, c'est donc une forme de réalisme, une façon d'éviter les nostalgies sans perspective et de dire que l'enjeu se situe ici, tout près de nous. Les photographies des six villes présentées dans ce livre, les mots des Européens croisés sur le sentier de ces villes sont autant de manières singulières de questionner la fabrique de l'Europe contemporaine. Toutes interrogent plus qu'elles ne démontrent l'Europe en ce début de XXI^e siècle.

Alors que nous sommes plus que jamais invités à circuler dans un espace commun, nous avons le devoir, dans nos cités, de chercher à vivre ensemble et de partager des visions qui redonnent l'espoir.

Jacques Delors, Président fondateur de *Notre Europe*
Christian Caujolle, fondateur et conseiller artistique de l'*Agence VU'*

Introduction

par Aziliz Gouez



BELGRADE, 2008 © MARTIN KOLLÁR/AGENCE VU'



Nous vivons un moment d'ouverture, d'élargissement de nos horizons. Des milliers d'Européens ont su s'arracher à leur monde familial, quitter leur ville pour aller vivre, travailler, étudier ailleurs. Poussés par la nécessité, mais aussi mus par la curiosité, ils se familiarisent avec d'autres manières de vivre et de penser. Ils renégocient leurs identités premières. Ils se forment et se transforment. Près de vingt ans après la Chute du Mur de Berlin, quatre ans après l'élargissement de mai 2004, ces transformations ont acquis une ampleur dont nous sommes loin d'avoir pris toute la mesure. C'est en parcourant six villes européennes que les chercheurs de *Notre Europe* et les photographes de l'*Agence VU* ont taché de saisir ce qui se joue dans ces bouleversements. Les témoignages et les images qu'ils en ont ramenés nous font apercevoir comment l'Europe se fabrique jour après jour, "à hauteur d'homme".

Timișoara, Turin, Łódź, Dublin, Malmö et Belgrade sont les six jalons de ce parcours en Europe. Nous avons indiqué sur la carte, non seulement ces six villes, mais aussi toutes celles évoquées par les hommes et les femmes rencontrés en chemin. Géographie subjective qui dessine une autre carte de l'Europe que celle du cœur historique de la construction européenne. Pourquoi avoir ainsi "étiré l'Europe"¹? Tout d'abord, parce que c'est dans ces espaces frontaliers que les effets de décloisonnement induits par l'intégration européenne se font sentir avec une acuité particulière. Effets de proximité, effets d'échelle – la construction du pont entre Malmö et Copenhague a cristallisé l'essor de la région transfrontalière de l'Øresund. Pour les habitants du Banat² (pays qui se distribue aujourd'hui entre la Roumanie, la Hongrie et la Serbie) ou pour les Irlandais (libérés du carcan d'une relation inégale avec la Grande Bretagne), les nouveaux cadres posés par l'unification européenne permettent de tisser des liens inédits, de dessiner de nouveaux espaces, d'expérimenter de nouvelles appartenances. Ensuite, parce que c'est dans ces régions des confins que l'intégration européenne est un enjeu vital. Sommes-nous à l'intérieur ou à l'extérieur? C'est là que la question de l'appartenance à l'Europe soulève le plus d'interrogations et de passion. De l'Irlande à l'Europe Centrale, pour des populations qui ont fait l'expérience historique de la fragilité, "entrer en Europe" signifie ainsi pouvoir faire l'expérience de la continuité, pouvoir envisager leur développement à l'intérieur de structures stables et fondées en droit.

¹ Formule utilisée par Jacques Delors lors d'une discussion sur le projet "Fabriques de l'Europe".

² Province créée par les Autrichiens après les reconquêtes du XVIII^e siècle sur les Turcs et dont Timișoara est la capitale historique.

Timișoara et Turin ; Łódź et Dublin ; Malmö et Belgrade – nous avons conçu ce livre comme un triptyque car, en creux ou en plein, ces villes se contiennent l'une l'autre : plusieurs dizaines de milliers de Polonais vivent, étudient et travaillent aujourd'hui à Dublin ; à Malmö, les réfugiés des guerres des Balkans sont venus grossir les rangs des Yougoslaves employés aux chantiers navals dans les années 1960 et 70 ; la présence roumaine à Turin fait pendant à celle des petits entrepreneurs italiens à Timișoara. La composition de cet ouvrage fait donc s'enchaîner – et parfois s'entrelacer – les témoignages roumains et italiens, puis ceux de Pologne et d'Irlande, ceux recueillis à Malmö et à Belgrade enfin. D'une ville à l'autre, d'Est en Ouest, du Nord au Sud, des correspondances émergent. Au fil des pages, s'assemblent les fragments d'un nouveau discours européen fait d'analogies, de contre-points, d'affinités insoupçonnées – mais également de discordances. Placés de part et d'autre des témoignages, les portfolios des photographes font eux aussi apercevoir les relations entre ces doublons de villes. Des images de l'atelier d'un fabricant de moulins de Trévise installé à Timișoara en passant par celle de l'enseigne *Sklep Polski* sur les briques brunes d'un mur de Dublin, ou bien encore celle du repas à l'église orthodoxe serbe de Malmö, ces photographies tissent un réseau de renvois mutuels entre la Roumanie et l'Italie, la Pologne et l'Irlande, la Suède et la Serbie.



MALMÖ, 2008 © PIETER TEN HOOPEN/AGENCE VU'

Mais les liens d'une ville à l'autre excèdent en fait largement le cadre de cet agencement en doublons. Avec l'Irlande et la Grande Bretagne, la Suède est le seul pays qui ait ouvert sans restriction son marché du travail aux ressortissants des États entrés dans l'Union en 2004. Qu'ils soient ingénieurs chez *Sony Ericsson*, employés à l'entretien des propriétés cossues du quartier résidentiel de Limhamn, ou bien ouvriers du bâtiment, les Polonais sont bien présents à Malmö. Plus au sud, il ne faut pas plus de trois heures pour relier par le train Belgrade et Timișoara, ville la plus occidentale de Roumanie. À en croire ses habitants, si c'est là qu'a débuté la révolution de 1989, c'est entre autres parce que l'on y recevait la télévision de la Yougoslavie voisine, pays socialiste nettement plus libéral que la Roumanie de Ceaușescu. Ailleurs, nous pouvons suivre la fortune du chocolat italien depuis la vénérable fabrique *Mazetti* de Malmö jusqu'à ces sœurs pâtissières en bleu de travail qui exportent en Pologne les chocolats fabriqués dans leur atelier du fin-fond du Piémont. Pour le lecteur attentif, le fil rouge qui mène jusqu'au photographe dans la série des images de Timișoara court donc tout le long du livre – d'une photographie à une autre, d'un témoignage à un autre, d'un témoignage à une image.

Certaines des corrélations induites par l'intégration européenne semblent défier les lois de l'Histoire : l'arrivée des Polonais à Dublin aurait été inimaginable il y a vingt-cinq ans, à l'heure où les Irlandais s'embarquaient encore massivement pour l'Amérique. D'autres semblent en revanche se couler dans les sillons de réseaux anciens, un temps oubliés. La fin de la guerre froide a ainsi permis un véritable dégel du commerce entre les pays du pourtour de la mer Baltique. Le marché russe est aujourd'hui le principal destinataire des cargos qui transitent par le port de Malmö-Copenhague. Les ports allemands, polonais et baltes participent de ces échanges, dessinant une géographie commerciale qui évoque la lointaine époque des villes de la Hanse. Baptisé "Trévișoara", de la contraction entre Trévise et Timișoara, l'espace transfrontalier né des liens tissés entre le Nord-Est de l'Italie et le Banat raccorde quant à lui deux anciennes provinces de l'Empire des Habsbourg dont les relations furent occultées après les deux guerres mondiales. Ce sont deux "régions-charnières" que l'on voit ainsi se rapprocher – l'une située à l'articulation entre les sphères latine, germanique et slave et l'autre à la jonction entre Balkans et Europe Centrale. Véritable laboratoire de la construction européenne, ce nouveau territoire – dont le ciel est sillonné par les vols quotidiens entre Arad et Vérone, Trévise et Timișoara – est également traversé de tensions et de contradictions. Les petits entrepreneurs des trois Vénéties qui délocalisent ou sous-traitent une partie de leur production dans le Banat sont souvent les mêmes qui adhèrent aux offensives de la Ligue du Nord contre les travailleurs roumains en Italie. La capacité des acteurs économiques du Nord-Est de l'Italie à se projeter hors de leurs frontières, à envisager leurs intérêts comme insérés dans un contexte transfrontalier, s'accompagne donc aussi de tensions centrifuges, d'une relation négative au politique et aux institutions centrales (ce que d'aucuns ont nommé une "sécession invisible").



USINE DE MOULINS D'ANTONIO ROSSI, TIMIȘOARA, 2008 © RIP HOPKINS/AGENCE VU'

Sans se laisser gagner par le sentiment diffus de panne de la construction européenne, les villes européennes mettent toute leur énergie à se transformer, quitte à s'émanciper pour cela de leur cadre national. Effet collatéral du redéploiement des fonds structurels, les tranchées ouvertes dans les rues par les travaux de canalisation donnent à l'exploration de Łódź des tournures de parcours du combattant. Construction de tunnels, d'autoroutes, de ponts, ouverture de nouvelles liaisons aériennes, réfection d'anciens canaux – les villes transforment leur environnement matériel pour établir de nouvelles connections, se projeter vers l'extérieur. Mais c'est aussi en faisant retour sur elles-mêmes, en puisant dans les ressources de leur passé, qu'elles aiguillent le développement de demain. La crise de la construction automobile à Turin, celle de la construction navale à Malmö, ont entraîné une grave dépression économique, en même temps qu'elles ont sapé les fondements des grands récits de lutte des classes dont s'étaient nourries les deux cités au XX^e siècle. Mais la fin de la mono-industrie a aussi signifié pour ces villes la fin d'une "mono-identité", une ouverture du champ des possibles. Elle a également ouvert la voie à une nouvelle relation à leur environnement naturel. Malmö se réapproprie aujourd'hui son front de mer et construit habitations écologiques et promenades sur l'ancien site des chantiers navals. Turin s'est quant à elle rapprochée de ses montagnes depuis les Jeux Olympiques d'hiver de 2006. Berceau du mouvement *Slow Food*, le Piémont redécouvre et exporte les vertus du lien entre les produits et leur terroir.



ŁÓDŹ, 2008 © CÉDRIC GERBEHAYE/AGENCE VU'



TURIN, 2008 © PAOLO VERZONE/AGENCE VU'

C'est également à travers les mots de leurs écrivains que les villes européennes se livrent : jeux avec les sons du poète Julian Tuwim à Łódź ; regard amer d'Italo Calvino sur la politique italienne dans un bureau de vote de Turin ; tribulations deux frères Issakovitch, Vouk (le guerrier mélancolique, officier du régiment Slavonie-Danube) et Archange (le commerçant optimiste et rusé qui navigue entre Zemun et Belgrade) ; expérimentations d'Ingmar Bergman au théâtre de Malmö ; hommage de Yeats aux fusillés de Pâques 1916 ou déambulations de Leopold Bloom dans les rues de Dublin³ – les imaginaires des villes et notre imaginaire européen se confondent. Nos cartes mentales sont informées par cette géographie écrite. Géographie que nous avons reçue en partage, que chacun de nous peut faire sienne. Ainsi, c'est en suivant les mots de Synge qu'une jeune metteuse en scène née à Malmö d'une mère serbe et d'un père slovène a fini par poser ses valises sur l'une des îles d'Aran, au large des côtes irlandaises.

Les villes européennes se nourrissent de leurs vieilles histoires ; elles en créent de nouvelles. Elles s'autofabulent. La moralité des fables que l'on se raconte aujourd'hui à Łódź et à Timișoara réconcilie les deux cités avec leur destin européen, raccorde identité locale et identité européenne. Les habitants du Banat décrivent leur pays comme un eldorado du multiculturisme, où cohabitent Roumains, Hongrois, Allemands, Serbes, Slovaques, Croates, Roms, et d'autres encore ; où chacun connaît quelques mots de la langue de l'autre. À Łódź, on redécouvre que la ville est née au XIX^e siècle quand furent supprimées les barrières douanières entre les marchés de l'Est et la Pologne du Congrès (alors province de l'Empire russe) et que ses habitants se mirent à transformer pour les revendre vers l'Est les matières premières importées d'Amsterdam ou d'Anvers. La fonte du glacis communiste permet aussi de se souvenir que la ville comptait en 1939 un tiers de citoyens juifs et plus de 10% d'Allemands et de commémorer – pour la première fois en 2004 – la liquidation du ghetto. En posant dans ses rues des sculptures à l'effigie de ses enfants illustres, en rénovant les anciens palais et villas des fabricants, en organisant chaque année un "Festival des quatre cultures", Łódź se réapproprie peu à peu son passé multiculturel et capitaliste pour en faire l'un des pivots de son identité présente et future.



JARDIN DE MARIUS STANCA, PASTEUR ÉVANGÉLISTE DE LA COMMUNAUTÉ ROM, TIMIȘOARA, 2008 © RIP HOPKINS/AGENCE VU'

³ Italo Calvino, *La journée d'un scrutateur*, Gallimard, 1973 ; Miloš Tsernianski, *Migrations*, Julliard, L'Âge d'Homme, 1986 ; William Butler Yeats, 'Easter 1916' and other poems, Dover Thrift Editions, 1997 ; James Joyce, *Ulysses*, Vintage International, New York, 1990.

L'âge d'or à l'aune duquel les villes ajustent leurs narrations actuelles n'en ressuscite pas pour autant. La trame multiculturelle de Łódź a été irrémédiablement engloutie par la Seconde Guerre mondiale⁴. Il reste bien quelques villages tchèques ou bulgares dans le Banat, mais la plupart des Allemands, des Hongrois ou des Lorrains, sont partis pour de bon. Touché par le destin de ces derniers, Robert Schuman lui-même est intervenu pour permettre leur rapatriement et leur installation dans un village dépeuplé du Vaucluse, leur épargnant ainsi le sort réservé par les communistes aux "Allemands"— à savoir la déportation vers les camps soviétiques ou bien l'installation forcée dans la plaine du Bărăgan. L'éloge du plurilinguisme à Timișoara ou la célébration par la ville de Łódź des quatre cultures qui firent sa fortune n'en gardent pas moins une fonction symbolique et des vertus pédagogiques qui placent l'avenir des deux villes sous le signe de l'ouverture, de la tolérance.

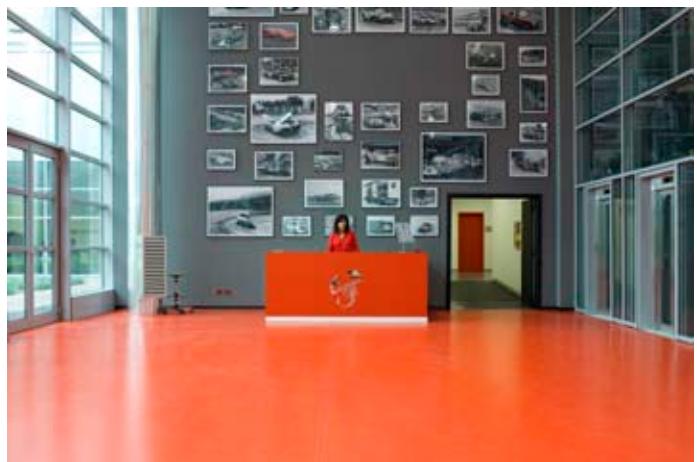


STATUE DE JAMES JOYCE, DUBLIN, 2008 © GILLES FAVIER /AGENCE VU'

La voie est cependant étroite entre réactualisation du passé et pétrification. Sur le trottoir de la rue Piotrkowska de Łódź, la statue de bronze d'Arthur Rubinstein répète inlassablement la même petite mélodie chaque fois qu'une pièce est glissée dans la fente de son piano. Répétitions, duplications, vitrines : les villes se donnent à voir. Image de marque de Malmö, le *Turning torso* a moins été construit pour loger les habitants que pour être reconnu de l'extérieur. Sur les murs de *Mirafiori*, les photographies en noir et blanc des vieux modèles de Fiat transforment en mythe une épopée industrielle. Le contraste avec le cambouis et les bleus de travail de Timișoara vient nous rappeler que l'Europe est également un espace de fractures, de disjonctions temporelles et spatiales. La ville serbe s'inscrit ainsi à contretemps des synchronies stimulées par l'intégration européenne. Le photographe de Belgrade peut bien faire la sieste sur un banc du Musée Tito car ici, le temps semble suspendu. Quelques trains de marchandises rouillés végètent au poste-frontière avec la Roumanie. Les industries du Banat serbe font pâle figure à côté de leurs voisines roumaines et hongroises. Beaucoup sont mortes asphyxiées entre les cloisons étanches de l'embargo sur la Serbie. Pourtant, comme ces deux serveurs en habit et au port impeccable alors que tout s'effrite autour d'eux, les Belgradois ne se laissent pas aller au désespoir. Ils secouent leur torpeur et conjurent le mauvais sort avec des plaisanteries décalées. Décalages, ruptures, asymétries mais aussi course au rattrapage, à l'ajustement sur les voisins occidentaux : au fil des témoignages des Européens de l'Est, se fait jour leur conscience de n'avoir pas eu le temps de trouver leurs catégories propres pour sentir leur place au sein de l'Union. Ça et là, des injonctions sont adressées à l'Europe de ralentir, de se donner le temps de la réflexion.



TIMIȘOARA, 2008 © RIP HOPKINS/AGENCE VU'



TURIN, 2008 © PAOLO VERZONE/AGENCE VU'

⁴ Dans laquelle la ville a perdu près de 400 000 habitants.

Dimensions politiques, économiques et culturelles sont profondément encastrées. Le destin de Łódź – ville née de la “première globalisation”, ville de quatre cultures que les ravages de la Seconde Guerre mondiale ont rendue mono-nationale – est là pour nous rappeler qu’effusion nationaliste et effondrement culturel vont de pair. C’est à rebours de tels processus de rétrécissement, de réduction au même, qu’ont été posés les cadres de l’unification européenne. Le demi-siècle écoulé a montré que ces cadres sont à la fois suffisamment souples et robustes pour avoir pu englober Dublin, puis Malmö, puis Łódź et enfin Timișoara. Ils ne sont cependant pas infrangibles au point de pouvoir résister à toutes les attaques centrifuges, à tous les replis égoïstes. Il nous appartient de prendre soin des structures qui nous ont été léguées, pour que notre histoire continue d’être celle d’une expansion, d’un partage. Européens, nous sommes en train de tisser notre destin commun. Construction fragile. Ouvrage inachevé. C’est ce que semble pointer la dernière photographie du livre : velours rouge et parquet lustré pour un mariage dans un hôtel suranné de l’ancienne Yougoslavie ; un musicien tsigane se donne un dernier coup de peigne avant d’entrer en scène...

Aziliz Gouez, *Notre Europe*



BELGRADE, 2008 © MARTIN KOLLÁR/AGENCE VU'

*

Le livre **Fabriques de L'Europe** est disponible auprès des

Editions Filigranes et en librairie.



Le projet **Fabriques de L'Europe** a bénéficié du soutien de :

