

## Presse écrite - ALLEMAGNE

Auteur: Ines POSSEMEYER

Titre: "Comment l'Europe se renouvelle"

### **COMMENT L'EUROPE SE RENOUVELLE**

La plupart des frontières sont tombées, les vols bon marché relient les quatre coins du continent, et des millions d'Européens ont mis les voiles, à la recherche de nouvelles opportunités et d'une vie meilleure. Une équipe de GEO a visité cinq **lieux de renouveau**, dont Dublin, le creuset aux nombreux enfants. Au final, un **dossier**: comment les mouvements migratoires et les taux de natalité modifient les régions d'Europe, où se situent les zones à problèmes et où trouver les modèles à suivre.

**POLOGNE** L'est se déplace vers l'ouest et devient pôle d'attraction

Andrzej Grudniok est «négoçant en êtres humains», comme il se désigne lui-même avec ironie. «Cinq charpentiers? Trois soudeurs? Lundi à Rotterdam? Aucun problème.» Nous ne sommes que mercredi. Le téléphone portable de ce Polonais de 37 ans a déjà sonné des dizaines de fois depuis ce matin. Cet informaticien et ingénieur en économie recrute et loue des travailleurs spécialisés polonais. Essentiellement à l'étranger: des spécialistes des chantiers navals et des cargos aux Pays-Bas, des experts informatiques au Danemark, des ouvriers du bâtiment en Allemagne, en Autriche et en Irlande. Il a même déjà reçu des demandes de Dubaï - des recruteurs à la recherche de bonnes affaires, qui comptaient payer beaucoup moins pour des Polonais que pour des Allemands ou des Américains.

Grudniok est un peu énervé. Il n'est ni un marchandeur, ni un escroc, ni un usurier. Il n'est pas de ceux qui laissent leurs travaux en plan du jour au lendemain parce qu'ils ont flairé ailleurs une affaire qui leur rapportera quelques euros de plus. De ceux qui «kidnappent» les travailleurs d'autres agences travaillant sur un terminal de bus ou dans un aéroport pour les emmener sur leurs propres chantiers. Il fait partie des sérieux du secteur. De toute façon, les soldes seront bientôt terminées.

Avec l'adhésion de la Pologne à l'UE, en mai 2004, la plus grande vague migratoire de toute l'histoire du pays s'est enclenchée. Rien qu'au cours de la première semaine, des dizaines de milliers de Polonais se sont rendus au Royaume-Uni - qui, comme l'Irlande et la Suède, n'avait imposé aucune restriction de travail aux citoyens des nouveaux États membres. Aujourd'hui, deux millions de Polonais gagneraient leur vie à l'étranger. Certains estiment même qu'ils sont deux fois plus nombreux, soit un dixième de la population. Comme si, en Allemagne, tous les habitants de Berlin, de Hambourg, de Munich, de Francfort et de Cologne se mettaient en mouvement.

Nulle part la proportion de travailleurs migrants n'est plus élevée que dans la voïvodie d'Opole, la plus petite des seize circonscriptions administratives de Pologne, dans le sud du pays. Cette région de Haute-Silésie est le bastion des Allemands ethniques de Pologne, dont beaucoup ont la double nationalité et pouvaient travailler légalement à

l'étranger avant même l'adhésion à l'UE. Lorsque, pour cette raison, Grudniok a ouvert ici sa société de travail intérimaire «Kadry Polskie» en 2001, il comptait parmi les pionniers. Aujourd'hui, Opole, la capitale de la circonscription administrative, a sans doute la proportion d'agences d'emploi la plus élevée de toute l'Europe, et la région d'Opole connaît sans doute l'hémorragie démographique la plus marquée.

Les maisons récemment surélevées rappellent un lieu de villégiature en dehors de la saison touristique. La vitrine de Kadry Polskie est décorée de sabots en bois. Des tulipes en carton pendent au plafond. Une agence de voyage pour demandeurs d'emploi. Le service va des réservations de bus ou d'avion, du transport et de l'hébergement jusqu'à l'assistance en matière de déclaration d'impôts. Assurance accident incluse, mais pas l'assurance maladie ou l'assurance pension.

Les 45 collaborateurs de Grudniok, à Opole et dans neuf filiales réparties sur tout le territoire polonais, ont récolté 65 000 curriculum vitae. Mais au final, seules comptent les entrées concrètes. «Pour un candidat, attendre notre offre pendant une semaine, c'est déjà beaucoup», explique l'intermédiaire. «La première agence qui l'emploie a gagné.»

Il existe en outre une nouvelle concurrence, de la part d'un acteur qui comptait peu en période de faiblesse économique: les entreprises polonaises. Dans presque tous les secteurs locaux, la main-d'œuvre est à présent déficitaire - plus de 40 000 postes sont vacants dans le secteur informatique. Des augmentations de salaire de 30 % par an ne sont pas rares. Même ceux qui n'avaient aucune chance sur le marché du travail il y a quelques années - essentiellement les plus âgés - sont aujourd'hui engagés.

«La situation devient difficile avec le personnel qualifié», explique Grudniok. «Seuls les non-qualifiés viennent aujourd'hui spontanément.» À ses yeux, les diplômés universitaires sont aussi souvent mal formés. Après la chute du mur, une réforme du système éducatif a fait chuter de 70 % la fréquentation des centres de formation professionnelle, tandis que celle des universités quintuplait. Nombre de ces étudiants à l'université n'ont accumulé d'expérience pratique lors des vacances semestrielles que dans la mise en bouquets aux Pays-Bas ou le métier de garçon de café au Royaume-Uni.

Une lutte pour le travail d'un tout nouveau genre est engagée. Un chef d'agence a fait placer un bus devant le portail des usines de la région pour en débaucher les salariés dès la fin de leur service. Jusqu'à ce que des membres du syndicat s'en prennent à lui. Pour satisfaire une demande locale de travailleurs, les collaborateurs de Grudniok ont été jusqu'à contacter les curés de village et les clubs de football. Mais même eux n'ont pu trouver personne. Désarçonnés, d'autres intermédiaires s'adressent aux agences pour l'emploi.

L'agence pour l'emploi d'Opole est entourée d'HLM et de places de parking. Le crépi grisâtre de sa façade a reçu la visite de tagueurs. À l'intérieur, une rangée de 15 guichets. Des employées y sont assises devant des écrans plats. Mais les clients se font rares.

Les offres d'emploi couvrent un large mur. La Norvège recherche des dentistes, Chypre des menuisiers, l'Espagne un orthopédiste. L'Islande offre un salaire mensuel de 4 865 euros à un physiothérapeute.

Toutes ces offres proviennent du réseau EURES (EUROpean Employment Services - services européens de l'emploi), un projet qui cherche à «faciliter la libre circulation des travailleurs au sein de l'espace économique européen.»

Le projet est financé par l'UE - qui torpille ses efforts avec une autre campagne : depuis 2007, toute la ville d'Opole a vu fleurir de grands panneaux d'affichage sur lesquels de jeunes gens déclarent, rayonnants: «Opole, j'y reste».

«Nombre des 4,5 % de chômeurs qui sont encore inscrits ici ne peuvent ou ne veulent pas travailler», explique Irena Lebidzin'ska, responsable de l'agence pour l'emploi. «Beaucoup travaillent également au noir et souhaitent conserver leur assurance maladie.» Les succès d'intermédiaire de Mme Lebidzin'ska se situent ailleurs: depuis peu, elle délivre des permis de travail pour des ouvriers et des travailleurs agricoles ukrainiens. Quelque 1 100 pour le premier semestre 2008. Encore un record détenu par Opole.

Depuis mars 2008, les Polonais ethniques des États issus de la dissolution de l'Union soviétique peuvent également travailler légalement dans leur ancienne patrie. Et sur les chantiers de Wroclaw ou les chantiers navals de Gdansk, l'allemand est de plus en plus parlé. Associés à un coût de la vie comparativement moindre, les salaires dans le secteur polonais de la construction, qui ont parfois augmenté de 20 % ces dernières années, rendent le travail sur place attractif, même pour les demandeurs d'emploi d'Europe occidentale.

De l'exportation à l'importation. Andrzej Grudniok est sur la même longueur d'ondes. Il a déjà noué de premiers contacts en Ukraine. Et plus loin encore. «J'ai tout préparé pour faire venir des chinois en Pologne», explique-t-il. «Sans cela, nos stades et nos routes ne seront jamais prêts pour le championnat d'Europe de football 2012.»

Avant cela, cependant, il envoie d'abord huit nouveaux Polonais à Rotterdam.

Les lois de l'offre et de la demande, la recherche du salaire du marché. Pour Barbara Wojtasinska, c'étaient encore il y a peu des matières d'examen. À 28 ans, elle étudie l'économie politique à l'université privée de gestion et d'administration d'Opole, mais travaille depuis quatre ans en Irlande. Elle étudie à distance, comme 70 % de ses camarades d'études. C'est une nouvelle clientèle pour les universités: elle a de l'argent, mais pas de temps.

Une fois par mois, ce petit bout de femme s'envole pour un week-end d'examens à Opole. Cette fois, elle a logé à l'hôtel, pour 30 euros la nuit. «Il n'y a quasiment plus personne à qui je puisse rendre visite», précise-t-elle. La moitié de son ancien cercle d'amis est à l'étranger, comme presque toute sa famille.

Vêtue d'un manteau rouge vif et voyageant léger, elle se tient devant le guichet d'enregistrement de Ryanair à Katowice. Derrière elle, la file d'attente des voyageurs vers l'Irlande: des parents qui souhaitent rendre visite à leurs enfants, ou des femmes

et des hommes en route vers leur travail. Ils constituent la «Ryan Workforce». Ils portent des sacs à dos et des sacs de sport, pas de mallettes ni de costumes. Les vols *low cost* sont les nouvelles navettes de l'Europe unifiée. En quelques heures à peine, ils traversent le continent, pour le prix d'un billet de bus.

En juillet 2004, Barbara Wojtasinska s'est envolée pour la première fois vers Dublin. Elle a «fui», dit-elle. Fui l'étroitesse de la maison familiale et l'absence de perspectives qui était la sienne. Elle appartenait à la «génération rien», née au début des années 80 et ayant grandi à une époque où le chômage des jeunes atteignait 36 %, le taux le plus élevé de l'UE. En Irlande, elle a pu commencer comme caissière dans un supermarché trois jours après son arrivée.

«Je n'ai plus de chez moi, ni en Pologne ni en Irlande», constate-elle. Même si son ancienne patrie l'a rapidement rattrapée sur place, via les magasins, les églises et les journaux polonais. Parmi les 4,3 millions d'habitants de l'île, les 63 000 Polonais forment le principal groupe immigré. Même les parents de Barbara, tous deux vétérinaires, s'y sont désormais installés.

Barbara est fiancée depuis peu - avec un Tchèque. Leur fille de treize mois grandira dans un environnement trilingue. Elle est la première de la famille à disposer d'un passeport irlandais.

Irlande - De l'arrière-garde au sommet

TOUTES LES 90 SECONDES, un avion décolle des faubourgs du nord de Dublin, là où, récemment encore, on ne trouvait que des prairies. Aucune autre capitale d'Europe n'a mué aussi rapidement et aussi profondément. Il y a vingt ans, Dublin était une ville déshéritée, habitée à 99 % par des chrétiens blancs, dont près d'un cinquième n'avait pas d'emploi. Le gouvernement et les syndicats se sont alors accordés sur un plafonnement des impôts, un gel des salaires et une renonciation à la grève. Avec la fondation du marché commun, en 1993, le pays s'est présenté, surtout aux entreprises informatiques et pharmaceutiques américaines, comme un site de production anglophone bon marché.

Aujourd'hui, c'est une métropole économique et financière internationale affichant le troisième plus haut salaire horaire net du monde qui se reflète dans les nouvelles constructions de verre et d'acier.

Dans les maisons en briques sans fioritures des années de disette, des restaurants design ont ouvert leurs portes, dans lesquels la plus jeune population d'Europe, âgée en moyenne de 34,2 ans, déguste des sushis, des nouilles thaï et des latte macchiato. Seule une personne sur deux se rend encore à l'église. On y trouve des mosquées, des coiffeurs afro et des cybercafés chinois, dans lesquels des infirmières philippines, assises à côté de demandeurs d'asile nigériens, entrent en contact avec leur patrie par casques et webcams interposés.

Un habitant de l'Irlande sur sept est né à l'étranger, et un sur deux travaille pour une entreprise étrangère. La verte Erin en marge de l'Europe passe aujourd'hui pour l'économie la plus mondialisée de la planète.

«Si on nous avait dit combien d'étrangers viendraient, nous nous serions sans doute inquiété», indique Alan Barrett, économiste à l'Institut de recherche économique et scientifique (ESRI). «Mais nous avons eu de la chance. Les immigrés n'ont pas pris le moindre emploi aux Irlandais. Au contraire, ils ont rétabli la compétitivité de notre économie en freinant l'augmentation des salaires.»

Avec cette vague d'immigration d'une ampleur inattendue, M. Barrett a cependant perdu son domaine de recherche habituel: l'émigration des Irlandais.

Pendant des siècles, le pays a été marqué par l'émigration, typique d'un État insulaire affichant un taux de natalité élevé. Mais au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, une terrible famine a entraîné un effondrement démographique: en seulement 60 ans, la mort et l'émigration ont divisé par deux la population de 6,5 millions d'habitants. Aux États-Unis, au Japon ou en Australie, 70 millions de personnes de par le monde se réclament aujourd'hui de leur ascendance irlandaise.

«Nous savons ce que signifie travailler à l'étranger.» C'est ce qui explique l'accueil amical réservé aux étrangers par de nombreux irlandais. Les incidents racistes sont jusqu'ici rares, et il n'existe aucune opposition politique à l'immigration. L'histoire nationale de l'émigration n'a pris fin qu'en 1993, après le début du processus de rattrapage du «tigre celtique».

Alan Barrett est lui aussi rentré en 1994. En partant étudier aux États-Unis, jamais cet économiste n'aurait pensé pouvoir trouver un jour du travail en Irlande. «Et soudain, trois offres sont apparues en même temps.» Les rapatriés comme lui étaient notamment demandés parce qu'ils ramenaient dans leurs bagages des expériences et des capacités spécifiques. «Dans un monde mondialisé, disposer de nombreux actifs ayant travaillé à l'étranger, surtout aux États-Unis, est un véritable atout.»

La «fuite des cerveaux» forme selon lui une vision trop statique des migrations. Elle ne tient compte que des départs, en négligeant le fait que beaucoup rentreront chez eux lorsque les temps seront meilleurs. La Pologne pourrait bientôt vivre une expérience du même type, estime-t-il.

À ses yeux, le fait que de nombreux Européens de l'Est aient nettement moins gravi les échelons de la société irlandaise que, par exemple, les immigrés africains est un signe qu'ils ne souhaitent pas s'installer durablement en Irlande: même les universitaires restent caissiers ou garçons de café, tandis que la plupart restent de simples maçons.

Le flux de migrants vers la Grande-Bretagne voisine commence déjà à se tarir: au troisième trimestre de 2007, le nombre de rapatriés polonais a dépassé pour la première fois celui des arrivants. Selon une étude, 50 % de tous les Polonais souhaitent rentrer au pays un jour ou l'autre.

En Irlande également, ils ont demandé moins de numéros de sécurité sociale au début de l'année 2008. Peut-être parce que la croissance économique irlandaise commençait à marquer nettement le pas et que la vigueur du zloty a sensiblement réduit les écarts de revenus. Peut-être aussi parce que l'État polonais a promis l'amnistie fiscale aux rapatriés.

Il y a 50 ans, les Irlandais fêtaient encore une «journée des morts américains» avant qu'un proche n'embarque dans un bateau pour les États-Unis: personne parmi la famille et les amis ne pensait jamais le revoir. Aujourd'hui, l'écart entre migration et navette est ténu.

**AÉROPORT DE DUBLIN:** les gens se pressent dans le hall d'arrivée, comme s'ils s'apprêtaient à accueillir une équipe nationale victorieuse. Ce scénario se répète souvent lorsqu'un avion atterrit en provenance de Pologne. Un Tchèque tenant un bouquet de roses se détache de la foule et serre dans ses bras sa fiancée polonaise. Elle porte un manteau rouge vif. Un étage au-dessus, les files devant les guichets du check-in se fondent en une unique masse humaine. Quelque 60 000 passagers en moyenne décollent ou atterrissent ici quotidiennement. L'aéroport est déjà l'un des plus grands d'Europe.

De par sa nature insulaire, l'Irlande dépend du trafic aérien - géographiquement, elle est donc le lieu d'implantation idéal pour une compagnie aérienne à bas prix. Ryanair, dont le siège est à Dublin, transporte désormais plus de passagers en Europe que la Lufthansa ou British Airways: l'année dernière, ils étaient 45 millions sur 596 lignes aériennes. Cette année, une nouvelle liaison est ouverte en moyenne presque tous les deux jours.

Michael Cawley, vice-président de Ryanair, explique que Paris est la deuxième plus grande ville portugaise au monde, que 30 000 Siciliens vivent à Bruxelles et qu'un million de Roumains travaillent en Italie. C'est pour eux qu'il crée des lignes directes. Les régions d'Europe dépourvues d'autoroutes ou de lignes ferroviaires à grande vitesse l'intéressent également - tout comme les aéroports en sous-capacité offrant des conditions attrayantes.

Ryanair amène aussi les foules dans des lieux que personne ou presque ne connaissait auparavant, telles qu'Haugesund en Norvège ou Limoges en France. Cette ville de 140 000 habitants est le cœur de la région Limousin, au centre de la France - une région en proie à une véritable hémorragie démographique. Difficile de trouver en France une région plus pauvre, plus âgée et plus désertée.

Et pourtant: depuis l'atterrissage du premier vol *low cost* à Limoges en mars 2002, le nombre de passagers de l'aéroport est passé d'un bon 150 000 à plus de 400 000 par an. Quelque 70 % d'entre eux viennent du Royaume-Uni, essentiellement du grand Londres. La plupart ne sont pas des touristes. Un sur trois amène avec lui ses outils de travail - et possède une maison dans la région. Les transactions immobilières se sont développées parallèlement au nombre de passagers.

Le directeur de l'aéroport explique fièrement que les Britanniques amènent chaque année 270 millions d'euros dans la région. Et que Ryanair relie Limoges à Bruxelles depuis le printemps 2008. Car les Belges et les Néerlandais aussi rêvent d'une retraite à la campagne.

Comme les Français eux-mêmes.

**FRANCE:** une nouvelle vie à la campagne: les citadins déménagent

LE VENT s'engouffre dans les branches des vieux chênes couverts de mousse. D'un coup d'aile, un pigeon quitte le sous-bois. L'eau ruisselle en clapotant sur les pierres d'un ruisseau, avant de s'enfoncer en grondant dans les profondeurs. Les oiseaux gazouillent, tandis qu'une vache meugle au loin.

Agnès Luquet ouvre lentement les yeux, éteint son enregistreur et retire ses écouteurs de ses cheveux noirs coupés court: «l'intensité des timbres! Où d'autre en France trouve-t-on encore des endroits où l'on peut encore entendre des sons comme ceux-là?»

L'ingénieure du son est debout dans un parc près de Saint-Setiers, une commune du Limousin, le «cœur vide» de la France. Difficile de trouver une plus grande solitude: ici, la densité de population n'est que de six personnes par kilomètre carré.

Il y a quatre ans, Agnès Luquet partageait encore un kilomètre carré avec plus de 7 200 habitants, dans l'ombre du quartier de gratte-ciel de la Défense, à Nanterre, en banlieue parisienne. Elle y travaillait pour un théâtre avec son mari, Matthieu Brasseur.

Après avoir eu deux fils, ils n'ont guère hésité: ils voulaient quitter l'exiguïté, le stress et l'anonymat. Partir pour la campagne.

Un tiers des citadins de France nourrissent le même rêve. Et, selon les estimations, 2,7 millions d'entre eux veulent se mettre au vert dans les cinq ans à venir. Ils trouvent des exemples de cette nouvelle qualité de vie, des conseils et des petites annonces dans la revue *Village* ou auprès du télédiffuseur Demain-TV.

Pendant des décennies, le trajet s'est fait en sens inverse. L'avenir était dans les villes et leurs promesses de travail, de vitalité et de liberté. Aujourd'hui, cependant, ils sont plus nombreux à délaisser le grand Paris qu'à venir s'y installer. Ils suivent les autoroutes et les lignes de TGV et s'implantent dans les régions rurales, essentiellement les communes de moins de 3 000 habitants.

Le changement est des plus radicaux au Limousin. Au cours du dernier siècle, la région a perdu un tiers de ses habitants. Pourtant, depuis 2000, elle retrouve une certaine croissance. Un huitième des nouveaux arrivants vient du Royaume-Uni, et un quart de la région parisienne. Mais le cœur vide attire de plus en plus d'habitants de métropoles telles que Lille, Lyon ou Marseille. Certains commencent à désertier la côte méditerranéenne en raison des vagues de chaleur et de sécheresse plus marquées.

Il s'agit pour la plupart de jeunes familles à revenus faibles et médians ainsi que de retraités à la recherche d'une meilleure qualité de vie à moindre coût. Le fait qu'ils choisissent le Limousin est également dû à la «politique d'accueil» du conseil régional. La ville de Limoges accueille tous les deux ans une foire nationale intitulée «Projets en campagne». Le voyage et le logement sont gratuits. C'est ainsi qu'en 2003, Agnès Luquet et Matthieu Brasseur sont arrivés pour la première fois dans le Limousin.

«Ils rêvaient de campagne. Mais, comme tant d'autres, ils n'avaient aucune idée précise de ce dont ils pourraient vivre ici», se rappelle Eva Corral. La collaboratrice espagnole du Service Accueil, une agence créée en 1999 pour accueillir les nouveaux arrivants, leur a fait comprendre clairement qu'ici, à la campagne, ils ne pourraient nourrir leur famille ni avec leur statut de gens du théâtre ni en ouvrant un gîte rural.

Elle les a donc aidés à développer un nouveau «projet de vie», par le biais de séminaires étalés sur plusieurs semaines, d'une consultance économique gratuite et de contacts avec des employeurs potentiels. Huit bureaux de liaison locaux rapportent dans quelles communes un médecin fera bientôt défaut, dans lesquelles un libraire, un restaurateur ou un boulanger recherche un successeur. L'agence prend en charge jusqu'à 3 050 euros de frais de déménagement et offre aux Britanniques des cours d'anglais et un accompagnement auprès des autorités.

Sans ces services, Agnès Luquet et sa famille auraient sans doute opté pour les Pyrénées ou l'Auvergne. Mais grâce à eux, ces «néo-ruraux» ont atterri dans la communauté agricole de Chasseline, multipliant presque par deux le nombre de ses habitants.

Les murs de grès de la grange scintillent au soleil. Dans le jardin reposent les restes d'une vieille calèche et d'une faucheuse. Agnès Luquet nous guide sur le chantier, la scène de sa nouvelle vie. À lui seul, le futur salon/salle à manger sera plus vaste que leur petite maison de 67 m<sup>2</sup> à Nanterre. Ils avaient payé cette dernière 260 000 euros. La grange et ses 2 000 m<sup>2</sup> de terrain leur a coûté 20 000 euros et deux mois de travail, le temps d'aménager les premières chambres.

Roman, neuf ans, érige déjà la ville Lego du futur: peuplée de robots et protégée des bombes atomiques. Dans le jardin, son frère Illya, de deux ans son cadet, construit à grandes pelletées un village gaulois à partir de pâtés de sable. Ils continuent de trouver la ville plus sympa. «Il a fallu un an avant qu'ils ne s'habituent tous les deux à s'occuper eux-mêmes», explique leur mère.

Agnès Luquet et Matthieu Brasseur ne regrettent en rien leur ancienne vie. «Mais nous avons découvert un nouveau type de souci», reconnaît l'ingénieure du son. «Si nous ne bougeons pas, rien ne viendra à nous.» Elle suit gratuitement une formation continue pour pouvoir aider son mari en matière de comptabilité. L'ancien éclairagiste salarié s'est reconverti en électricien indépendant. À présent, il apprend en outre la plomberie, comme ouvrier de 43 ans chez Roland Tindillère, qui prendra sa retraite dans quelques semaines.

Bientôt sexagénaire, l'homme n'a pas de fils susceptible de perpétuer son activité. «Je suis heureux de pouvoir aider Matthieu», explique-t-il. «Et que quelqu'un reprenne le flambeau.» De nombreux clients sont du même avis et offrent des légumes au «jeune» ouvrier.

Il y a un siècle, la commune de Saint-Setiers comptait plus de 1 000 habitants. Ils ne sont plus aujourd'hui que 270, dont la plupart vivent à l'extérieur, dans les communautés agricoles. Les articles de supermarché et le poisson leur viennent par camionnette des communes voisines. Le facteur livre également la baguette du boulanger, et parfois aussi les médicaments de la pharmacie.

Au village de Saint-Setiers, l'Auberge du Plateau est le seul des trois établissements à avoir survécu. En face, des pompes à essence rouillées, dont les compteurs ont manqué les deux dernières réformes monétaires.

Le dimanche matin, les anciens continuent de se retrouver pour l'apéritif. Ces dernières années, plusieurs nouveaux visages âgés s'y sont ajoutés: ceux des «hirondelles», qui ont grandi à Saint-Setiers et sont revenus dans le nid de leur enfance après plusieurs décennies passées en ville. Non sans apporter avec eux une certaine dynamique urbaine.

Ainsi, une ancienne collaboratrice de l'Unesco a transformé la communauté agricole abandonnée de sa mère décédée en un village d'artistes. L'association des travaux manuels d'une ancienne citadine tient ses réunions dans l'ancienne école, où les villageois peuvent aujourd'hui partager leurs talents, de l'ikebana à la broderie en passant par la confection de pâtés aux truffes.

Là où l'ancien tissu social a été déchiré par l'émigration, les nouveaux arrivants contribuent à en tisser un autre. Des dizaines d'associations et d'initiatives en faveur du sport, de la culture, de l'environnement et de la formation continue ont vu le jour dans la région. En été, l'association de randonnée de Saint-Setiers organisera pour la première fois une fête de la forêt, impliquant des joueurs de cor de chasse et des installations sonores réalisées par Agnès Luquet. L'événement se tiendra au jardin botanique du garde forestier. Georges Nadalon, 64 ans, y vit seul avec sa femme Anne-Marie, dans un domaine qui appartient à la famille depuis 1640.

Comme la plupart des jeunes du Limousin, les trois filles des Nadalon ont quitté la région à la sortie du lycée. L'une étudie encore l'agronomie en Irlande et y est tombée amoureuse - d'un garde forestier polonais. En été, ils comptent tous deux s'installer à Saint-Setiers. Pour toujours.

AUTREFOIS LANTERNE ROUGE, le Limousin est la nouvelle avant-garde: sa politique de développement de l'espace rural est copiée, surtout en France, mais aussi à l'étranger. Dix employés du conseil régional s'occupent exclusivement de coopération interrégionale et intègrent le Limousin à des réseaux qui couvrent tout le continent.

En effet, alors que les conditions de vie des différents États membres de l'UE s'harmonisent lentement, les écarts régionaux dans la plupart d'entre eux tendent à s'accroître: presque partout, les côtes et les grandes agglomérations continuent d'attirer les habitants. Puisque 8 des 27 États membres connaissent déjà un déclin démographique, la concurrence régionale pour attirer la population s'aiguise.

Les régions frontalières isolées sont les plus touchées. Les régions les plus faibles d'Europe se trouvent au nord de la Bulgarie, le long de la frontière avec la Roumanie. Après l'adhésion des deux pays à l'UE, en janvier 2007, ces zones périphériques devraient cependant se transformer en corridors: d'ici à 2013, Bruxelles débloquera 217,8 millions d'euros pour la coopération des régions frontalières. Un pont sur le Danube est devenu le symbole du projet. Toute la question est toutefois de savoir: le pont unit-il seulement, ou divise-t-il également?

ROUMANIE ET BULGARIE - laborieuse construction d'un pont entre vieux voisins

DES PORTIQUES À COLONNES MONUMENTAUX enserrent les accès au pont à deux étages. En cet endroit, le Danube - la principale voie fluviale entre l'Europe centrale et la mer Noire - atteint plus d'un kilomètre de large. Les deux bandes de circulation, étroites et défoncées, sont bordées de lampadaires en fonte. Un étage plus bas transitent les trains reliant Moscou à Thessalonique, en Grèce. Ce pont forme la seule liaison routière et ferroviaire sur la frontière fluviale entre la Bulgarie et la Roumanie, longue de 470 km. Pour le reste, il n'existe que trois liaisons par ferry.

C'est Staline qui a fait construire cet ouvrage entre 1952 et 1954, pour pouvoir atteindre en un jour avec des chars la Turquie, membre de l'OTAN. Le pont fut baptisé «pont de l'amitié».

L'amitié entre la Bulgarie et la Roumanie s'est toutefois brisée durant la Première Guerre mondiale et ne s'est pas ravivée sous le joug de leurs dictateurs respectifs. Même la phase de préadhésion à l'Union européenne était animée par un esprit de concurrence. Le «pont de l'amitié» avait alors depuis longtemps été rebaptisé «pont du Danube».

Les voitures et les camions quittent en slalomant la sortie côté roumain, où les nids-de-poule leur laissent chaque année de moins en moins de place. Ces derniers sont le vestige de l'époque où la guerre en Yougoslavie bloquait le trajet par la Serbie et le Monténégro et où tout le trafic en provenance de Turquie, de Grèce et de Bulgarie était dévié par ce pont - un détour de 1 100 km.

Des chiens somnolent sur l'asphalte chaud. Les commerces *duty-free* et les postes de douane sont déserts. L'espace séparant ces derniers est empli de gaz d'échappement. Les fonctionnaires bulgares et roumains effectuent ensemble leurs contrôles; les entrées et les sorties sont coordonnées. Ils appliquent le principe de l'arrêt unique, emprunté aux douanes allemandes. Les policiers parlent entre eux un joyeux sabir. De nouvelles amitiés se nouent au beau milieu de la frontière.

Le chef du poste de contrôle bulgare affirme cependant: «si ce pont reste en l'état, il est sans doute préférable de prendre l'avion pour aller en Roumanie.»

Les motifs de sa colère sont les «taxes de passage sur le pont» prélevées par les deux gouvernements: 8 euros côté bulgare et 9,27 euros côté roumain pour chaque voiture empruntant le pont. Soit 17,27 euros pour un bref trajet aller-retour sur le Danube, ou près d'un cinquième du salaire minimal en vigueur en Bulgarie et près d'un huitième de celui de la Roumanie. Plus de 50 euros sont exigés de chaque camion pour ce trajet.

La libre circulation des biens et des personnes au sein de l'UE? En réponse à une question parlementaire, la Commission européenne a récemment déclaré ces taxes légales «sur le principe», pour autant qu'elles n'entravent pas la circulation et qu'elles servent à l'entretien du site. Dans ce cas, les nids-de-poule sont sans doute remplis

d'or depuis longtemps. Rien que du côté bulgare, 12,8 millions d'euros de redevances ont été prélevés en 2007. Seuls 18 000 euros ont été injectés dans les réparations.

Le pont relie et sépare deux villes: la cité culturelle et commerciale de Ruse, cinquième ville de Bulgarie avec plus de 160 000 habitants, et Giurgiu, ville industrielle de la Valachie roumaine, qui compte 70 000 habitants.

Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, elles formaient une ville jumelle. Il y a encore cent ans, leurs habitants partageaient les mêmes langues. Aujourd'hui, ils se partagent les problèmes: déchets industriels toxiques, utilisation déficitaire des infrastructures portuaires, chômage pouvant atteindre 31 % dans les villages de la région. Nombre de leurs habitants ont déménagé vers leur capitale en effervescence, où l'on trouve du travail - et des loyers dignes des grandes métropoles occidentales.

L'emplacement du fleuve et du pont, à 60 km seulement de Bucarest, présente donc un potentiel économique considérable.

Les premières coopérations ont vu le jour au niveau des villes et des régions - en matière de lutte contre les moustiques, de protection de l'environnement et de planification des infrastructures. L'UE soutient des projets ciblés qui doivent bénéficier aux habitants des deux rives du Danube. Citons à cet égard une route touristique transfrontalière et un petit parc disposant d'un «lac de l'amitié» à Giurgiu. Coût total: un million d'euros.

Un divertissement onéreux, y compris pour les visiteurs escomptés en provenance de Ruse. Les centres des deux villes ne sont distants que de 8 km, mais il n'existe aucune liaison en bus, et le trajet en taxi coûte 40 euros.

Les hommes politiques trouvent les moyens de franchir le pont sans payer, grâce à une traversée VIP du côté roumain et à un coup de téléphone aux douaniers bulgares. De nombreux habitants familiers des lieux contournent le péage côté bulgare grâce à des lacunes dans la délimitation des rues. D'autres voitures sont discrètement invitées à passer d'un simple signe de la main, même si leur cylindrée témoigne d'une certaine richesse. Ce sont donc la corruption et l'anarchie qui permettent de surmonter les obstacles de la traversée.

Tôt le matin, de petites voitures bulgares pleines à craquer transportent des travailleurs vers la Roumanie, où le salaire moyen de 400 euros est plus de deux fois supérieur à celui pratiqué en Bulgarie. L'économie bulgare dépend de plus en plus de la Roumanie, son grand voisin, qui permet les trajets les plus courts vers l'Europe centrale. L'écart profite également aux Roumains: les hommes d'affaires de Giurgiu invitent leurs partenaires à déjeuner à Ruse, où la nourriture est plus fine et moins chère que dans leur propre ville. Plus de 1 000 Bucarestois se rendent chaque week-end dans les supermarchés et les magasins d'outillage de Ruse, qui affichent des prix deux fois moins élevés.

Beaucoup ont également investi dans l'immobilier de la ville, riche en bâtiments baroques et art nouveau. L'année dernière, leurs prix ont augmenté trois fois plus vite que le taux d'inflation, qui avoisine les 14 %.

Plusieurs fois par semaine, un petit bus rouge traverse le pont. Tout le monde le connaît et le salue. Il transporte d'une ville à l'autre, dans les deux sens, des étudiants du centre interuniversitaire européen bulgaro-roumain (BRIE).

Fondé grâce à des fonds allemands du pacte de stabilité pour l'Europe du sud-est, le BRIE propose depuis 2002, en collaboration avec l'université de Ruse et l'académie des sciences économiques de Bucarest, deux programmes de master: l'un sur les études européennes, à Ruse, et l'autre sur l'administration publique européenne, à Giurgiu. L'objectif est de former des spécialistes pour le développement de l'Europe du sud-est et de «générer un sentiment d'appartenance commune par-delà les lignes de fracture nationales», explique Rita Süssmuth, la marraine du projet.

Le BRIE est donc en lui-même un pont sur le Danube. Il fut difficile à mettre en place et reste confronté à de nombreux problèmes. Mais il existe. Et il pourrait faire naître des amitiés entre plus de deux nations: outre la Bulgarie et la Roumanie, les étudiants proviennent également d'autres pays du sud-est de l'Europe, tels que le Kosovo, la Serbie, l'Albanie et la Géorgie.

Parmi eux, on retrouve également un fonctionnaire roumain de la police des frontières. Il affirme vouloir apprendre «pour l'après-2011». Lorsque les deux voisins auront en principe rejoint l'espace Schengen et que les postes de douane seront supprimés.

EN MAI 2010, après plus de 15 ans de planification, un deuxième pont entre la Roumanie et la Bulgarie devrait être inauguré plus à l'ouest, entre les villes de Calafat et de Vidin. Pour les Bulgares, il s'agira d'une liaison rapide vers l'Europe centrale, et pour les planificateurs des réseaux de transport européens, d'un tronçon du «corridor IV», un axe commercial reliant Dresde à Istanbul.

Le pont Ruse-Giurgiu se situe lui aussi à l'intersection de deux corridors transcontinentaux. L'UE met à disposition de la Bulgarie 1,6 milliard d'euros pour le développement de son secteur des transports, ce qui permettra d'améliorer la liaison vers les marchés asiatiques.

Pendant ce temps, en Roumanie, la plus grande société de transport commande chaque année 160 nouveaux véhicules en moyenne auprès de Volvo Trucks, le deuxième producteur de camions au monde.

Grâce à ses ventes en Europe orientale, qui ont bondi de 81 % rien que l'année dernière, le plus grand groupe industriel de Suède a enregistré au printemps 2008 le meilleur résultat trimestriel de son histoire. S'il possède des sites de production sur tous les continents, l'essentiel du travail de développement reste localisé en Suède. Là-bas, deux actifs sur cinq travaillent dans le secteur de la science et des techniques. C'est plus que partout ailleurs en Europe.

En matière de transition entre une société industrielle et une société innovante axée sur le savoir, qui est l'objectif défini par l'UE dans sa stratégie de Lisbonne, le pays scandinave est le plus avancé.

SUÈDE, l'idéal européen à portée de main

GÖTEBORG, sur la côte suédoise du détroit de Kattegat. Truls, douze ans, fait un bon d'un mètre en sautant à l'élastique et renverse au passage une chaise dans la cuisine. Sa sœur Liv, quatre ans, pousse des cris enthousiastes. En signe d'approbation, le beagle frappe l'armoire de sa queue. Par la porte du jardin, Tore, dix ans, revient avec son père de son cours de tambour. Elna Holmberg lève brièvement les yeux de son ordinateur portable, placé sur le plan de travail, entre l'aquarium à têtards et la maison de poupées. Elle rit, met à chauffer de l'eau pour les pâtes et retourne à la rédaction de ses e-mails.

Elna Holmberg, 48 ans, est docteur en physique et entamera dans deux semaines son nouveau travail de responsable de la recherche pour le département d'ingénierie avancée de Volvo Trucks. Pour l'heure, elle est encore en charge d'un département du producteur automobile Volvo Car Corporation et travaille plus de 40 heures par semaine, tout comme son mari, Marten. «Aucun problème à tout ça», explique cette femme trois fois maman. «Rester à la maison serait pour moi comme vivre sur Mars.»

Elle vit cependant en Suède. Non contente de posséder l'un des plus forts taux de femmes actives et d'être considérée comme le pays le plus en pointe en matière d'égalité des chances, la Suède est également le pays «le plus innovant», selon une étude commandée par l'UE.

Göteborg, face à la pointe nord du Danemark, à l'embouchure du fleuve Götaälv, est la deuxième ville du pays. Les gens y ont plus d'enfants et sont plus jeunes et mieux formés que la moyenne européenne. La région de Suède occidentale offre en outre les meilleures conditions possibles dans une économie de plus en plus mondialisée et de plus en plus axée sur le savoir: nulle part ailleurs, ou presque, autant d'argent n'est investi dans la recherche et le développement et autant de brevets ne sont déposés. Outre Volvo, Saab, Ericsson et l'entreprise de roulements à bille SKF possèdent ici de grands sites de production, auxquels il faut ajouter les nombreux sous-traitants.

Les entreprises bénéficient du principal port et de l'une des plus grandes universités de Scandinavie - et elles se battent pour attirer les travailleurs qualifiés. Une concurrence pour les «grosses têtes» qui s'exerce de plus en plus à l'échelle internationale. Deux tiers de toutes les embauches chez Volvo Car Corporation concernent la recherche et le développement, où travaillent 3 000 personnes, essentiellement comme ingénieurs.

Elna Holmberg et son équipe de 23 personnes se partagent un plateau de travail lumineux. Seuls quelques petites voitures et quelques échantillons rappellent que leur département se consacre à la conception automobile. L'anglais est la principale langue de travail, pour permettre en tout temps aux collègues chinois, britanniques et allemands de prendre part aux conversations. Quiconque le souhaite peut apprendre le suédois lors de cours gratuits fournis par l'entreprise.

Le caractère cosmopolite est particulièrement précieux pour le groupe: «pour développer des idées destinées à un marché mondial, nous devons mélanger les styles de vie les plus différents possibles. Je ne veux pas travailler simplement avec des copies de moi-même. L'homogénéité tue toute créativité», explique Elna Holmberg.

Le service du personnel a remplacé le terme «intégration» par le mot «diversité»: l'individualité plutôt que l'adaptation. En outre, les responsables de département tels qu'Elna Holmberg organisent chaque mois un entretien avec chacun de leurs collaborateurs. Une étude menée conjointement avec la London Business School a montré que les équipes les plus innovantes sont celles où chacun se sent reconnu et poussé vers le haut. Et dans lesquelles le ratio hommes-femmes est le plus équilibré. Un résultat plutôt difficile à obtenir dans l'industrie automobile, même si, avec 24 %, la proportion de femmes chez Volvo est comparativement élevée et si, en Suède, le taux d'étudiantes ingénieures est deux fois plus élevé qu'en Allemagne.

«À quoi pourrait bien ressembler une voiture développée uniquement par des femmes?», s'interrogeait à l'automne 2001 une collaboratrice de Volvo. La direction a tendu l'oreille. Et a mis sur pied peu après une équipe composée de neuf ingénieures et femmes designers, nommant Elna Holmberg gestionnaire technique de projets. On leur a donné trois ans pour concevoir une voiture pour la clientèle la plus prometteuse aux dires des chercheurs en marketing: les femmes actives et indépendantes.

«Mon quatrième enfant!» Elna Holmberg s'approche du Coupé plat exposé depuis quelques jours au musée Volvo, dans une loge en verre avec vue sur la mer, comme le point d'orgue des 80 ans d'évolution du groupe Volvo. So nom: «YCC - Your Concept Car». Une voiture «conceptuelle» qui sert à l'épanouissement des idées. Seul un prototype a été construit.

Les deux portes battantes s'élèvent automatiquement, sans faire de bruit. Les marchepieds se déploient. L'or vert est irisé par la laque, qui éloigne les saletés comme une casserole en téflon. L'encadrement des portes abrite un coffre et un compartiment pour le parapluie, et la console du milieu offre suffisamment de place pour un ordinateur portable et une glacière. Des capteurs facilitent le stationnement, et l'ordinateur de bord signale à temps quand le véhicule, qui produit peu d'émissions, a besoin d'un entretien.

Le véhicule a été achevé au printemps 2004 - au moment où Elna donnait naissance à Liv. Quand elle participait aux foires et aux expositions internationales auxquelles la YCC était présentée, elle prenait sa fille avec elle ou la confiait à son mari Marten. Comme pour ses deux garçons, ce dernier a pris six mois de congé parental.

Jusqu'à la fin de la première année scolaire de l'enfant, ses parents ont droit à 480 jours ouvrables de congé, qu'ils peuvent se répartir entre eux. Le père est cependant tenu de prendre au moins 60 jours, sans quoi ce droit s'éteint. Pour les salaires inférieurs à 3 750 euros, c'est l'État qui intervient, à hauteur de 80 % du salaire. Volvo va encore plus loin et propose 90 % du salaire total durant les 120 premiers jours.

«Sans cela, Volvo ne conserverait pas beaucoup d'employés», précise Marten Holmberg, qui développe des moteurs plus écologiques. Et les femmes les plus diplômées seraient sans doute plus souvent sans enfants que les femmes moins qualifiées, comme c'est le cas dans d'autres pays européens. En Suède, par contre, toutes ont sensiblement le même nombre d'enfants. Plus inhabituel encore: les taux de natalité sont plus élevés dans les villes qu'à la campagne, grâce à une offre plus

adaptée et plus avantageuse en matière de garde d'enfants, qui permet de reprendre plus rapidement le travail.

Liv, quatre ans, va à la garderie depuis ses 18 mois, où ses parents viennent la chercher à tour de rôle à 16h, pendant que l'autre reste plus tard au bureau. Les frères de Liv sont aujourd'hui suffisamment grands pour rentrer seuls à la maison après avoir pris leur repas de midi à l'école. Jusqu'en troisième, ils fréquentent l'école générale traditionnelle, où chaque enfant est orienté selon ses capacités. Cette méthode est la plus efficace de tous les pays de l'OCDE pour combler les écarts d'éducation entre enfants de souche et enfants immigrés.

Les enfants ne sont notés qu'à partir de la quatrième, mais leur professeur s'entretient avec eux une fois par semestre en présence de leurs parents, afin de consigner leurs objectifs: «que voudrais-tu faire? Comment peux-tu atteindre tes objectifs?» Des questions qu'Elna Holmberg pose également à ses collaborateurs.

Lorsqu'elle entamera son nouveau poste chez Volvo Trucks, notre conceptrice d'automobiles aura congé tous les vendredis. Elle les consacra à un «nouveau» bébé. Avec une collègue de l'équipe YCC, elle a fondé une société de consultance. «Ce que nous avons appris doit également pouvoir être mis en pratique ailleurs», explique-t-elle. «Nous voulons aider d'autres entreprises à reconnaître le potentiel de leur clientèle extrêmement variée.»

Une clientèle de plus en plus âgée et de plus en plus bigarrée. En Suède comme partout en Europe.