



En Pologne, les doutes de Szczecin l'européenne

Les difficultés de la ville causent une insécurité économique qui favorise les ultraconservateurs

REPORTAGE

SZCZECIN (POLOGNE) - envoyé spécial

Dans la cave qui lui sert d'atelier et de bureau, sous son pavillon en banlieue de Szczecin, Czesław Dziembaj, 68 ans, ressasse les souvenirs de la grandeur passée des chantiers navals. Durant plusieurs siècles, ils ont fait la fierté de cette ville de l'embouchure de l'Oder, dans le nord-ouest de la Pologne. « Difficile de ne pas être nostalgique, quand, à la fin des années 1990, nous étions le premier producteur de porte-conteneurs en Europe, le cinquième au monde, et que toute l'activité de la ville ne tournait qu'autour de cette industrie », soupire-t-il.

Mais à partir des années 2000, ce secteur a subi une brutale descente aux enfers. D'abord une restructuration massive, en 2002, puis la fermeture définitive,

en 2008, quand la Commission européenne a ordonné aux chantiers le remboursement des aides publiques dont ils bénéficiaient. Un drame pour la ville de 400 000 habitants, où près de 15 000 emplois dépendaient de ce secteur. Ce fut la dernière catastrophe d'une longue série, quand au cours des années 1990, dans le chaos de l'après-communisme, les nombreuses usines de la ville (aciérie, papeterie, fabriques de textile et de produits chimiques) ont fermé une à une.

Si elle rebondit lentement, Szczecin, ancienne puissance industrielle héritée du voisin allemand, porte encore les stigmates de cette époque: des quartiers ouvriers laissés à l'abandon et de nombreuses usines en ruine. Cette impression de déclin est accentuée par une certaine démesure de la ville, son architecture néobaroque et néoromane, ses

imposants espaces verts, souvenir de l'époque, à la fin du XIX^e siècle, où elle rivalisait en grandeur et en influence avec Hambourg.

Czesław Dziembaj a travaillé sur les chantiers navals trente-six ans, comme ingénieur. A l'instar

de nombreux anciens employés et cadres, il est convaincu que la faillite était évitable: « Ces chantiers avaient un énorme potentiel et ils ne pouvaient pas tomber pour des raisons strictement économiques. » Pour lui, la faillite de 2002 a été provoquée « artificiellement, pour des raisons politiques », fruit d'un « pillage » par des entrepreneurs peu scrupuleux.

« Repoloniser » l'industrie

La mélancolie de cette grandeur révolue et les dégâts sociaux provoqués par la transition vers l'économie de marché alimentent le discours populiste et eurosceptique en Pologne, même dans cette ville dont les habitants figurent parmi les plus européens du pays. Le parti ultraconservateur Droit et justice (PiS), au pouvoir depuis 2015, a bâti tout son discours sur l'injustice des « ravages économiques » causés durant cette période. Les coupables seraient les gouvernements successifs libé-

économique ». Il est aussi un partisan de l'homme fort du pays, Jarosław Kaczyński, le président du PiS: « Il a été un des rares à comprendre que l'économie devait être au service de la société et non des intérêts privés. Il fait ce qu'il peut pour « repoloniser » l'industrie privée de manière sauvage ou bradée à des capitaux étrangers. »

Cette frustration est un carburant du pouvoir. En juin 2017, une délégation gouvernementale en visite à Szczecin annonçait en grande pompe « la renaissance de l'industrie navale » de la ville. Le premier ministre, Mateusz Morawiecki, à l'époque ministre de l'économie, donnait même un coup de marteau symbolique sur la première pièce d'une quille qui devait être celle d'un nouveau navire géant. Deux ans plus tard, cet événement est devenu la risée des habitants: la pièce a rouillé et le dossier n'a pas avancé d'un iota.

« Le discours sur la reconstruction des chantiers est du pur populisme qui ne convainc pas », souligne Michał Rembas, journaliste et écrivain passionné de la ville. Chacun sait que les soudeurs et les architectes sont massivement partis travailler en Allemagne ou en Norvège. Et l'industrie navale se reconstruit en partie toute seule. Sur les centaines d'hectares des anciens chantiers, parsemés d'immenses infrastructures inexploitées et de dizaines de grues, fleurissent plusieurs dizaines de PME, sous-traitants d'une industrie navale désormais globalisée. Elles emploient quelques centaines de personnes.

« Pas besoin de Varsovie »

La frontière allemande se trouve à une douzaine de kilomètres à peine du centre-ville. Chaque jour, de nombreux Allemands viennent profiter des biens et services polonais. A l'inverse, plusieurs milliers d'habitants de Szczecin se sont installés dans l'ex-Allemagne de l'Est pour profiter de l'immobilier bon marché du Land voisin, où les habitants sont partis vers l'ouest. La frontière, dont le passage demandait

de longues heures d'attente avant la création de l'espace Schengen, est désormais une piste cyclable.

« Ici, l'Europe, c'est Allemagne, s'amuse Michał Rembas. Nous n'avons même pas besoin de Varsovie. Si nous voulons assister à un événement culturel majeur ou

prendre un vol long-courrier, Berlin est à moins de deux heures de voiture. Varsovie est à cinq ou sept heures. » Des études montrent que les habitants de Szczecin sont plus ouverts et tolérants que la moyenne nationale. La fréquentation de la messe dominicale y est aussi deux fois plus basse que dans le reste du pays. « Les discours nationalistes ravivés par l'actuelle majorité n'ont pas vraiment de public ici », précise M. Rembas. La coopération avec l'Allemagne est très riche, et se fait à tous les niveaux. »

Mais même dans cette ville où les bénéfices de l'UE sont palpables au quotidien, un vent nouveau commence à souffler. Il est notamment visible à l'institut de sciences politiques et d'études européennes de l'université. En 1996, l'institution a été la première en Pologne et la deuxième en Europe centrale à ouvrir une chaire Jean-Monnet, du nom de ce père fondateur de la construction européenne. Plus de vingt ans plus tard, le professeur Janusz Ruzkowski, directeur de l'institut, est quelque peu amer.

« Les études européennes ont été très à la mode pendant de nombreuses années: nous recrutons plus de cent personnes par promotion, se souvient-il. Mais depuis 2014, nous avons fermé la section d'études européennes, faute de candidats. L'euro-enthousiasme est comme passé de mode en Pologne, et la narration eurosceptique de l'actuelle majorité y est pour quelque chose. » Quelles sont les filières qui attirent désormais les étudiants? « La sécurité nationale et extérieure ont soudainement eu un succès considérable », constate Janusz Ruzkowski. Szczecin l'européenne n'échappe pas aux signes des temps. ■

JAKUB IWANTIUK

M. Morawiecki, désormais premier ministre, était venu en 2017 donner un coup de marteau sur la quille d'un futur navire géant. La pièce a rouillé depuis

raux et socialistes. Si, aux yeux des citoyens, l'Union européenne n'est pas directement responsable de la fermeture des chantiers navals de Szczecin, elle incarne à bien des égards ces élites qui ont sanctifié les lois du marché au détriment de l'économie sociale.

Pour Czesław Dziembaj, « Bruxelles fait trop peu pour protéger les intérêts de l'industrie européenne dans la mondialisation ». Il se dit « très pro-européen », mais à condition que « l'UE renoue avec les idéaux de ses pères fondateurs » et apporte « davantage de sécurité