

DÉTOUR PAR BUCAREST

Retour sur le voyage d'étude des étudiant·e·s de 2^e année
du Master Stratégies Territoriales et Urbaines de l'École Urbaine
de Sciences Po du 14 au 18 novembre 2017

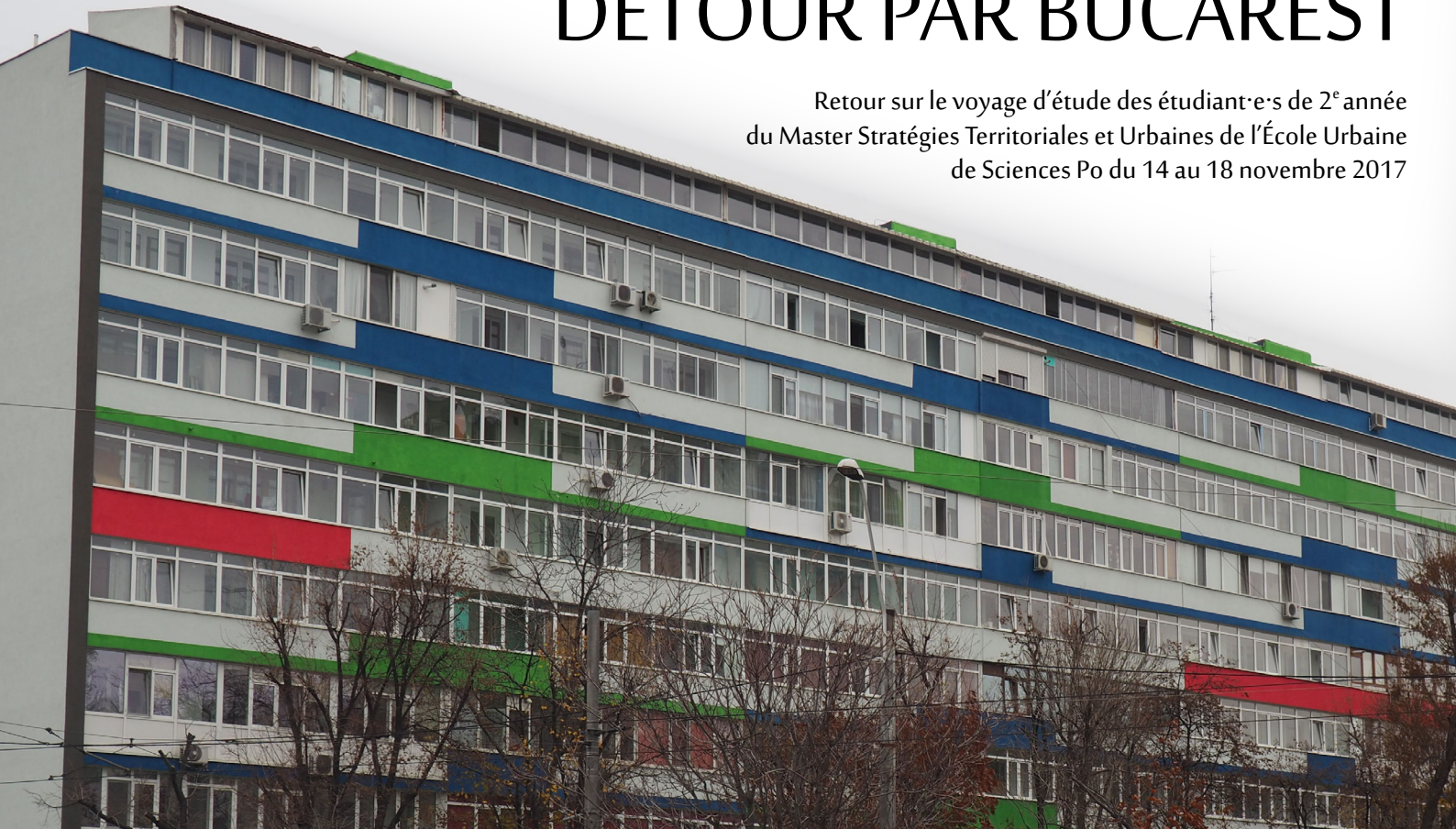


Photo : Anne

ÉDITO

Bucarest, capitale européenne

Dans le cadre de leur voyage de deuxième année, les étudiant·e·s du Master Stratégies territoriales et urbaines de Sciences Po se sont rendu·e·s à Bucarest à l'automne 2017. Ce voyage d'étude fait partie intégrante de leur cursus et constitue une occasion unique d'allier visites de sites et rencontres avec les acteurs stratégiques de ce territoire. Le choix de Bucarest permet de poursuivre, après Vienne-Bratislava (2013) et Budapest (2016), notre exploration des transformations survenues dans les capitales d'Europe centrale et orientale depuis la fin de la Guerre froide. Trente ans plus tard, quel bilan peut-on tirer de la transition, du point de vue de la gouvernance et des politiques urbaines ? Nos rencontres avec des représentant·e·s d'institutions publiques aux niveaux local et européen, de bailleurs internationaux, d'acteurs économiques, des universitaires et leurs étudiant·e·s et enfin, avec des organisations issues de la société civile ont confirmé le rôle de Bucarest comme terrain privilégié d'étude des défis économiques, politiques et sociaux auxquels font face nombre de villes d'Europe centrale et orientale, et ce dans des espaces politiques nationaux où les valeurs fondatrices de l'Union européenne – paix, protection

des libertés fondamentales, croissance économique et réduction des inégalités socio-spatiales – sont de nouveau mises à l'épreuve. À partir des débats en cours sur la capacité politique à l'échelle métropolitaine, l'agenda anti-corruption, les conflits mémoriels et les enjeux propres à l'aménagement urbain (logement, congestion automobile, lutte contre la pauvreté, rénovation urbaine, espaces verts, etc.), nos étudiant·e·s ont pu appréhender ce qui fonde la spécificité de ce territoire, de même que les similitudes avec les évolutions en cours dans nombre de capitales européennes. Ce compte-rendu, conçu et rédigé par les étudiant·e·s, donne à voir quelques grandes lignes du travail réalisé. Loin de clore le débat sur les formes de la gouvernance et des politiques urbaines en Europe, il s'agit au contraire d'une invitation à poursuivre la réflexion.

Nous remercions chaleureusement l'ensemble des intervenant·e·s pour leur disponibilité, et en particulier les équipes de l'Ambassade et de l'Institut français à Bucarest. L'organisation d'un tel voyage repose aussi sur le précieux soutien de quelques personnes ressources, qui nous ont aidés dans la conception de ce voyage : Agnès Bastin, Antonela Capelle-Pogacean, Pauline Couteau, Ana Ivasiuc, Irina Rotaru, Catalina Tesar, Tommaso Vitale, Ema Giulia Zaharia.

Charlotte Halpern et Pauline Prat
Paris, Avril 2018

INTRODUCTION

De retour de Bucarest, on peut s'entendre sur un certain nombre de constats. Assurément, Bucarest est une ville européenne. Mais l'on ne saurait dire si la population qui la tisse est slave ou latine, si

elle appartient à l'une de ces générations malheureuses du XX^e siècle, à cheval entre deux mondes, encore à l'aise ni dans l'un ni dans l'autre. Assurément, Bucarest a connu une trajectoire unique au cours des trente dernières années. Il est difficile de conclure à l'emporte-pièce que rien n'a changé parce qu'en l'absence d'une gouvernance métropolitaine claire, une grande diversité de parties prenantes a émergé, complexifiant la lecture du fait urbain. Assurément, Bucarest est un terrain d'études passionnant. Et la capitale roumaine nous invite à ne pas trop simplifier notre discours sur la fabrique des politiques des territoires.

Pourtant, à l'issue de ce voyage il est tentant d'affirmer que depuis l'effondrement du Bloc de l'est, à Bucarest, tout a changé pour qu'au final rien ne change, tant le parallèle avec la Sicile telle qu'elle est dépeinte dans *Le Guépard*¹, coincée entre un ordre ancien et un nouvel ordre, est grand. Que la transition, présente dans tous les esprits et dans toutes les bouches, n'a que trop duré. L'année 2017 laisse la ville tiraillée entre les mauvaises surprises et l'espoir : à l'enquête européenne² accusant le chef de file des sociaux-démocrates au pouvoir d'avoir détourné 21 millions d'euros ont répondu les nombreuses manifestations de la place de la Victoire, l'une des scènes de la révolution de 1989 qui vit tomber Ceausescu. Certes, les projecteurs restent braqués sur les difficultés de la capitale-région à se réinventer pour faire évoluer son armature au rythme de sa croissance – dans ce compte-rendu : **Regards sur l'habitat, sur la mobilité et Balade à Tineretului** – ou pour redonner une urbanité à cette ville marquée par la pauvreté et la fragmentation ethnique. Malgré tout, à l'instar des autres villes européennes, les pressions contradictoires auxquelles est soumise la ville contribuent à façonner un modèle urbain original – **Analyse. Bucarest, une place à part dans le système territorial roumain et Balade à Obor.**

1. Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *The Leopard*, Giacomino Feltrinelli Editions, 1958

2. Enquête de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) à l'encontre de Liviu Dragnea, ex-Premier ministre, cf. https://ec.europa.eu/anti-fraud/media-corner/news/13-11-2017/head-romanian-ruling-party-indicted-fraud-following-olaf-investigation_fr

Ces quelques pages s'efforcent de décrypter cette originalité. Ce journal se déploie autour de trois réflexions, suivies d'un grande page centrale où s'étalent un nombre restreint d'articles, brefs, parfois plus subjectifs, consacrés à des thématiques ou des quartiers particuliers. Écrits à plusieurs mains, ils mélangent des regards différents sur chaque sujet pour proposer une analyse collective. En particulier, ils interrogent la manière dont la transition démocratique et économique qui traverse l'Europe centrale et orientale, ainsi que l'adhésion roumaine à l'UE, affectent la capitale. Une bande dessinée – **La Roumanie, 150 ans d'histoire** – offre quelques repères dans la courte mais foisonnante histoire roumaine. La variété des médias, du croquis à l'analyse et le parti pris du format permettent d'embrasser toute la complexité de la gouvernance urbaine à Bucarest. Derrière la permanence des institutions et la libéralisation économique initiée à partir des années 1990, ont émergé une acception atypique du rôle de la société civile et du « marché » dans le gouvernement urbain – **Réflexions. Système politique, mobilisations et société civile** ou **Ouverture européenne et développement économique** et **Balade à Vacaresti**, ainsi qu'un effort conséquent de digestion et de transmission d'un passé qui a profondément marqué le paysage – **Regard sur le patrimoine.**

Alors, de retour de Bucarest, les sentiments sont forcément partagés et, nous aussi sommes tiraillé·e·s entre nos étonnements et nos partis pris. Assurément, l'analyse n'est pas simple. Assurément, nous sommes conquis.

Par Quentin

Piata Victoriei

2-3

Si la chute du bloc communiste pouvait laisser envisager un affaiblissement de l'ancienne capitale communiste, Bucarest demeure aujourd'hui au sommet de la hiérarchie territoriale roumaine, en concentrant ressources démographiques (10 % de la population), économiques (23 % du PIB national) et décisionnelles, en tant que capitale et siège du gouvernement. La ville s'insère dans un système territorial composé de trois grands niveaux d'administration. Les 41 « judete » (échelon départemental, le seul doté d'institutions propres) regroupent les communes et municipalités (NUTS IV) et sont eux-mêmes regroupés en régions de développement et en macro-régions (NUTS I et II), qui s'avèrent davantage des réseaux de coordination que des entités administratives à part entière. Bucarest forme une division administrative autonome au sein du « judet » d'Ilfov et cumule les prérogatives municipales et départementales.

La place de Bucarest dans le système territorial roumain

La municipalité de Bucarest est aussi subdivisée en 6 secteurs : la mairie générale est en charge des grands services publics et les mairies de secteurs des équipements et services de proximité.

L'organisation territoriale actuelle de la Roumanie a été redécoupée selon la classification européenne mais demeure en grande partie héritée de la période communiste. Si le maillage en « judete » existe depuis le XVe siècle, il a été réorganisé sous le régime communiste à des fins de contrôle hiérarchique et de gestion centralisée par l'État. En parallèle, les chefs-lieux des « judete » disposaient pour la plupart d'un rayonnement régional et national limité, formant un réseau de villes petites et moyennes dont la croissance reposait essentiellement sur l'industrialisation. Aujourd'hui, ce modèle a des répercussions immédiates sur l'organisation territoriale et les polarités urbaines en Roumanie : les principes d'aménagement centralisateurs et monocentriques de la période communiste ont durablement renforcé la centralité de Bucarest, tandis que les difficultés de la transition post-communiste ont accentué les disparités interurbaines. En effet, la période de transition a constitué un choc pour les villes moyennes, confrontées au déclin industriel, aux pertes d'emplois et à un recul démographique. La capitale roumaine domine ainsi un système urbain marqué par de fortes disparités entre les municipalités. Si Bucarest et certaines grandes villes régionales telles que Cluj-Napoca (Transylvanie), Timisoara et Iasi (nœuds aéroportuaires), ont réussi à tirer profit de leur situation géographique, les autres demeurent à l'écart du processus d'intégration économique européenne. Celle-ci est par ailleurs venue renforcer un déséquilibre territorial

préexistant, qui coïncide avec le gradient historique ouest-est d'expansion de la modernisation à l'échelle européenne. On peut y lire aussi le renforcement d'un « effet capitale », à comprendre comme le renforcement des capitales dans la hiérarchie urbaine.

Cette domination de fait de Bucarest sur le système territorial roumain ne doit pas occulter une certaine désorganisation qui pèse sur son fonctionnement. Bucarest est dépourvue de structure de planification et de coordination du développement territorial au niveau métropolitain. La zone métropolitaine a fait l'objet de trois maillages différents par l'Institut de géographie, par le Centre de planification urbaine et par la mairie du 1er arrondissement. Le déficit de coordination territoriale et les modalités de gouvernance à Bucarest rendent de surcroît difficile la mise en place d'une gouvernance concertée. D'une part, le statut départemental de Bucarest repose sur un maillage centralisateur et n'agit pas en faveur d'une coopération métropolitaine avec les communes voisines. Aucune structure de coopération n'est

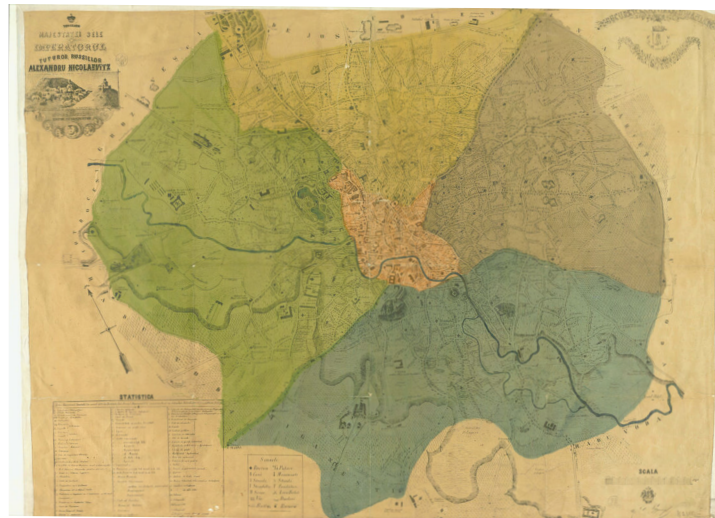
imposée légalement, restant donc à la discrétion des communes. D'autre part, la séparation de l'élection des maires et des conseils municipaux conduit à renforcer les conflits internes et à limiter les perspectives de coopération. Ces difficultés à faire émerger un projet urbain concerté de grande envergure limitent le développement de la capitale et sa capacité à se doter d'attributs métropolitains et de projets structurants pour s'affirmer davantage à l'échelle européenne. Les échecs répétés de certains grands projets (ex. achèvement du Centre civique, création de quartiers d'affaires) reflètent plus largement la difficulté de la capitale à conjuguer son héritage slave et communiste avec le modèle métropolitain dominant.

En outre, l'organisation territoriale déséquilibrée et inégalitaire que l'on constate à l'échelle nationale se transpose à l'échelle bucarestoise, marquée par une double disparité nord-sud et centre-périphérie. Les classes sociales supérieures se concentrent dans le centre-ville et dans les « gated communities » des quartiers nord de la capitale. Certains quartiers du centre de Bucarest sont également

soumis à un phénomène de gentrification, comme dans le district de Titan où les prix de l'immobilier ont augmenté de 30 à 40 % depuis 1989. Les prix de ces quartiers devenus pour beaucoup prohibitifs conduisent à repousser les populations les plus modestes dans les logements vétustes des quartiers sud, Rahova et Ferentari notamment. À la question sociale se superpose ici la question ethnique de l'intégration des populations Roms à l'espace urbain, pour l'immense majorité reléguées dans ces quartiers périphériques les plus précaires, largement exclus des services et

des infrastructures d'eau et d'électricité. Le quartier de Ferentari au sud-ouest de Bucarest abrite aujourd'hui près de 100 000 habitants, dont une large partie de Roms qui se concentrent dans trois « ghettos » d'habitat plus ou moins informel. L'exemple de Ferentari est symptomatique du phénomène plus généralisé de ségrégation des populations Roms, qui représenteraient 3 à 4 % de la population roumaine. Avec le processus d'intégration européenne, la « question Rom » est devenue un objet de politique publique à part entière. Face au manque de coordination de l'État, elle reste pour l'heure quasi-exclusivement prise en charge par des ONG internationales et se décline encore dans la réalité sociale, à Bucarest comme ailleurs, sous le mode de l'exclusion et de la ségrégation.

Par Salomé, avec Charlène, Colin, Eléa, Julien, Madeleine C., Quentin et Safi



Aux origines de la ville de Bucarest : carte administrative de la capitale roumaine en 1871
Source : Major Dimitrie Papazoglu (1811-1892), <http://www.bucurestiivechisinoi.ro>

La Roumanie. 150 ans d'histoire

Systeme politique, société civile et mobilisations

S'il y a bien eu, en Roumanie, l'instauration d'un nouveau système politique, les élites se sont finalement peu renouvelées. La transition fut lente et difficile. Près de 30 ans après la chute du communisme, la société roumaine se caractérise par sa grande défiance dans ses propres institutions politiques, qui se manifeste de diverses manières selon les appartenances politiques, religieuses et identitaires, le lieu de résidence ou encore le niveau de revenu. Ainsi, certain·e·s manifestent un degré de confiance plus élevé dans les institutions européennes. D'autres se mobilisent de plus en plus dans la rue en réponse aux très nombreux scandales de corruption, mais également pour revendiquer une prise en compte plus grande de la participation citoyenne dans les débats politiques et l'action publique. Et tandis que la pauvreté, les inégalités scolaires et le manque d'accès aux services de santé et sociaux ainsi qu'aux infrastructures sont criants dans les campagnes, les trois-quarts des associations roumaines interviennent en milieu urbain où vit 54 % de la population.

Portrait de la société roumaine

La Roumanie est un pays unitaire selon la Constitution, composé d'un assemblage de plusieurs régions culturellement différentes et réunies progressivement au fil de l'Histoire. Les régions de la Valachie et de la Dobroudja, au sud et à l'ouest, sont considérées comme la Roumanie historique. La Moldavie roumaine, au nord, est davantage tournée vers la culture slave. À l'opposé, la Transylvanie, à l'est des Carpates, s'est depuis longtemps tournée vers l'Europe occidentale puis l'Union Européenne (UE). Cette région se caractérise par la forte présence d'une minorité d'origine hongroise. La Transylvanie et ses villes passent pour plus modernes que le reste du pays. Par exemple la proximité entre les pouvoirs publics et les citoyen·ne·s y serait plus grande qu'à Bucarest où la méfiance domine. À ces lignes de fractures culturelles s'ajoutent la question épineuse des Roms, ainsi que des fractures territoriales entre les villes et territoires urbains dynamiques et les populations rurales plus conservatrices et réceptives au modèle de « l'illibéralisme » de Viktor Orbán, le premier ministre hongrois. La société roumaine est par ailleurs très marquée par la présence de l'Eglise orthodoxe, encore très populaire en Europe de l'est avec 80 à 95 % de fidèles en Pologne, Russie et Biélorussie et 70 à 75 % de fidèles orthodoxes en Roumanie. Elle contribue à la rupture entre une élite pro-occidentale et une majorité pro-orientale. Et, bien que la confiance que lui accorde la population se soit érodée, elle reste une institution structurante en Roumanie, liée au pouvoir politique depuis la chute du communisme. Compte-tenu du poids politique et social de l'Eglise orthodoxe, les marges de manoeuvre pour la promotion d'une orientation politique et sociétale pro-occidentale tendent à se réduire. La visite du patriarche Kirill de Moscou, le 26 octobre 2017, une première en Roumanie depuis la chute du communisme, souligne la volonté d'un renforcement des liens entre les Eglises orthodoxes russe et roumaine. Elle met aussi en lumière toute l'ambiguïté des relations russo-roumaines.

La société civile organisée

A partir de 1992, les États-Unis prennent en main la construction de la société civile roumaine, bien distincte des sphères étatique et marchande tout comme des syndicats ou des organisations de jeunesse, en s'appuyant sur une idéologie capitaliste et néolibérale. Cette consolidation de la société civile roumaine grâce aux financements étrangers opère jusqu'en 2007. Après l'adhésion de la Roumanie à l'Union Européenne, les États-Unis réduisent considérablement leurs financements, considérant que le pays est désormais démocratique. La société civile organisée fait face depuis lors au manque de financements, d'autant que les fonds européens privilégient les projets à vocation économique ou sociale sur les projets destinés au renforcement de la société civile. Avec 90 000 associations, dont à peine la moitié sont considérées comme actives par le Ministère des Finances, et un peu moins de 100 000 employé·e·s, la société civile organisée en Roumanie fait pâle figure au regard du reste de l'Union européenne. En outre un fossé sépare une poignée de structures du reste des associations : 15 % d'entre elles cumulent 91 % des ressources totales du secteur non-lucratif et sont en mesure d'embaucher des salarié·e·s. Les autres conjuguent faibles capacités financières et manque de moyens humains¹. Les ONG soulignent que l'engagement civique et la participation citoyenne sont loin d'être généralisés en Roumanie. D'un côté, on trouve un secteur associatif et non-gouvernemental relativement bien structuré, dynamique et en plein développement, et d'un autre côté, la société civile locale – c'est-à-dire les résident·e·s à l'échelle des quartiers – peine davantage à s'organiser.

Une analyse des sociétés civiles postcommunistes en Europe centrale et orientale² permet de comprendre pourquoi ces pays font face aux mêmes difficultés à mobiliser les citoyen·ne·s au sein des structures d'association locale. Le poids du passé communiste détermine une forte réticence envers les nouvelles formes de vie sociale organisée, de même que l'émergence d'une dynamique d'individualisation des intérêts. La sphère familiale et les liens individuels prévalent sur d'autres formes d'organisation sociale. Enfin, ces difficultés prennent également racine dans la déception des citoyen·ne·s face au chemin pris par la transition depuis les années 1990. L'essoufflement de l'enthousiasme démocratique ne peut en effet être totalement disjoint des difficultés économiques, sociales et politiques engendrées par le passage à une économie de marché et à un État libéral. L'essor des initiatives locales d'organisation et de mobilisation citoyenne bute encore face au délitement durable de la confiance des Roumain·e·s envers la société et les institutions politiques, combiné à un mouvement d'individualisation des comportements. La structuration d'une société civile comme contre-pouvoir se heurte également à l'hostilité des autorités politiques. Les acteur·ice·s de la société civile parlent en effet d'un contexte politique largement défavorable au développement de leurs actions. Il·elle·s restent attentif·ve·s et prudent·e·s, ayant à l'esprit les évolutions récentes du pouvoir en Russie pour museler le secteur des ONG.

La mobilisation citoyenne

D'avril à juin 1990, soit avant les premières élections libres de l'après Ceausescu, des manifestations ont eu lieu sur la place de l'université de Bucarest. Les manifestant·e·s, regroupant de nombreux·ses étudiant·e·s et professeur·e·s, souhaitaient qu'un trait soit définitivement tiré sur le communisme et sa nomenklatura. La répression qui s'en suivit fut conduite par des mineurs venus de Transylvanie



à l'appel de Ion Iliescu, le chef du parti du Front de Salut National (ancien nom du PSD). Par la suite, Ion Iliescu fut élu Président avec 85 % des voix mais sans légitimité internationale. Ces premières protestations après la chute du communiste se soldèrent par un échec cuisant et par la marginalisation de l'intelligentsia. Cet exemple ainsi que d'autres, illustre l'enracinement de la défiance de la population civile face aux autorités politiques, ce qui freine l'essor d'initiatives locales citoyennes. Ces dernières années ont cependant vu le nombre d'associations augmenter et le climat social changer, laissant dire à certain·e·s observateur·rice·s que « quelque chose de profond a changé en Roumanie »³. Le mouvement spontané de colère qui a rassemblé plusieurs centaines de milliers de personnes dans les rues du pays en 2017 l'illustre. Les manifestant·e·s s'opposaient à un projet d'exception qui vise à modifier le code pénal par ordonnances pour favoriser une plus grande tolérance envers les élu·e·s corrompu·e·s. Quelques 30 000 manifestant·e·s sont à nouveau descendu·e·s dans les rues dans la soirée du 26 novembre 2017. Ce mouvement de protestation civique est le plus important depuis la chute de Ceausescu. De façon générale, on observe cependant que la société civile organisée a le souci de rester la plus neutre et apolitique possible.

La participation au débat public

La Roumanie s'est doté au début des années 2000 d'une législation spécifique visant à encourager la participation des citoyen·ne·s au débat public et posant plusieurs principes : libreaccès des citoyen·ne·s aux informations d'intérêt public, dialogue entre institutions et populations locales⁴, transparence du débat public ... Néanmoins, une ligne de fracture apparaît entre cette législation innovante et la réalité de sa mise en œuvre par les autorités publiques locales. Alors que les exemples de contournement de ces dispositifs législatifs se multiplient⁵, les autorités publiques entretiennent des relations souvent peu conciliantes à l'égard des revendications émanant des collectifs de résident·e·s, usant de stratégies d'invisibilisation, d'instrumentalisation à des fins électorales, voire d'intimidation. Ainsi, la consultation des résident·e·s, quand elle a lieu, n'est pas le gage de la prise en compte de leurs revendications. Le tournant des années 2000-2010 voit émerger des ONG et associations faisant du développement de la participation citoyenne leur fer de lance, tel que le CeRe. En juin 2010, une dizaine d'ONG lance la campagne « La ville vous appartient » pour tenter de donner un moyen d'expression aux revendications des résident·e·s contre les dégradations de la qualité de vie dans leurs quartiers⁶. Néanmoins, les initiatives de ce type restent peu nombreuses et ne peuvent à elles seules résoudre les difficultés à développer la participation citoyenne. Le manque d'organisation et de formation des citoyen·ne·s au langage technocratique des autorités publiques reste un obstacle majeur. L'utilisation du langage technique de la bureaucratie municipale permet la mise à distance et la discréditation des revendications formulées par les résident·e·s. Quelques associations ont donc décidé de cibler leur action sur l'aide à « l'empowerment » des habitant·e·s. Il s'agit principalement de structurer une communauté locale et de lui donner des moyens d'action et de négociation (ex. formation technique, pétitions, etc.) et enfin de l'appuyer dans ses réclamations, que ce soit pour les formuler ou pour trouver des stratégies de plaidoyer auprès des décideur·se·s.

Par Laure, avec Alexis, Jeanne, Lorenzo, Madeleine C., Marine, Quentin et Salomé

Politehnica

1. Civil Society Development Foundation, ROMANIA 2017. The Non-governmental sector : profile, tendencies, challenges.

2. Marc Howard et Michal Bukowski, "The shifting meanings of civil and civic society in Poland", in *Civil Society : Challenging Western Models*, Chris Hann, Elizabeth Dunn, London, Routledge, 1996

3. Courrier International, "Mobilisation. Quelque chose de profond a changé en Roumanie", 7 février 2017, de [Hotnews.ro](http://hotnews.ro)

4. Dans le cadre de cette loi, toutes les institutions publiques ont l'obligation de mettre à disposition une information relative à leurs activités dans un délai de 10 jours suite à une demande citoyenne écrite ou orale.

5. CeRe, *Public participation in Romania, Reality or Fairy Tale*, 2007

6. Observatoire européen de la participation citoyenne, <http://www.participation-citoyenne.eu/fr/bonnepratique/la-ville-nous-appartient-mobilisation-des-ong-roumaines>

La privatisation et les créations d'entreprises menées depuis 1990 se sont faites sans cadre juridique ni système financier garantissant le crédit. Malgré les réformes engagées la transition vers l'économie de marché reste inachevée. L'économie roumaine reste marquée par l'héritage communiste. Le pays bénéficie de ressources naturelles (pétrole et gaz) importantes. La tertiarisation et la réindustrialisation ont été développées depuis 1990, mais l'agriculture, surdéveloppée sous Ceausescu, reste très présente (26 % des emplois en 2015 pour 4,7 % du PIB), tandis que l'industrie se développe grâce aux Investissements Directs Etrangers (IDE). Aujourd'hui encore, les travailleur·se·s roumain·e·s sont très spécialisé·e·s, mais peu qualifié·e·s. De plus, fixé à 520 € nets mensuels, est avantageux pour les firmes internationales, le manque de main d'œuvre reste une grande difficulté pour le pays, avec un taux de chômage inférieur à 5 %. La mobilité interne est faible, notamment à cause d'un grand déficit d'infrastructures routières. Ainsi, la main d'œuvre est rare à l'ouest, mais l'est du pays souffre d'un taux de chômage élevé. Quand la Roumanie a rejoint l'UE en 2007, année de la crise économique qui a fait chuter les IDE, elle a bénéficié de 19 milliards d'euros de fonds européens (puis de 23 milliards pour 2014-2020), répartis de manière relativement égale entre les différents secteurs, mais visant surtout les transports puisque le manque d'infrastructures lèse beaucoup le pays. La gestion de ces fonds a beaucoup interrogé, puisque leur faible taux d'absorption (33,5 % pour la période 2007-2013 et pour l'instant 7 % pour la période 2014-2020) met en lumière d'importants problèmes, tels que l'attribution de fonds à des projets peu aboutis, c'est-à-dire ni opérationnels ni stratégiques, la préférence accordée à des projets de grande échelle, à mise en œuvre rapide et privilégiés au regard de leur capacité à attirer les fonds européens, et enfin des enjeux majeurs de corruption. Au final, le pays semble négliger les fonds auxquels il pourrait prétendre en raison d'un besoin criant de modernisation des infrastructures et nombre de projets lancés ne servent ni l'intérêt général ni ne s'inscrivent dans la dynamique de développement durable de l'UE. Ainsi, le développement urbain inégal, l'abandon de projets et la mauvaise gestion des fonds, ont conduit à suspendre le versement de fonds pour certains programmes.

Dans ce contexte, d'autres sources de financement, telles que l'EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) et la BEI (Banque européenne d'Investissement), sont souvent préférées pour les possibilités de prêts pour financer les projets. Certains projets reçoivent parfois l'appui technique du bureau JASPERS qui fournit une aide de suivi aux projets bénéficiant d'un prêt et assure le rôle d'intermédiaire entre l'UE et les autorités locales pour garantir que les objectifs de l'UE sont atteints. Cet intermédiaire apparaît d'autant plus nécessaire que ces projets souffrent d'un important manque de coordination et les rôles des différentes parties prenantes sont rarement définis. Dans ce cadre, les acteurs privés qui semblent sortir leur épingle du jeu sont ceux qui développent leur propre réseau de partenaires et sortent de la logique institutionnelle roumaine, source d'immobilisme. Nod Makerspace, un espace de travail communautaire et incubateur dédié au développement de projets innovants dans le domaine des industries créatives, est l'exemple d'un succès local, réalisé sans subventions ni concours des autorités publiques, mais qui a su promouvoir le développement de solutions locales et économiques. Leur succès montre que les solutions sont à chercher dans des dynamiques nouvelles. Les filiales roumaines de groupes comme Bouygues et Egis ont davantage de difficultés à sortir des logiques institutionnelles de fonctionnement et rencontrent des difficultés sur des projets dans les secteurs de l'agriculture, des transports ou de l'industrie. Pourtant, la Roumanie est perçue par les entreprises comme un pays assez attractif. Depuis 2015, de grands groupes comme Michelin ou Eurocopter s'y sont implantés. C'est ainsi qu'est née la Chambre de commerce et d'industrie française en Roumanie, afin de répondre au besoin de dialogue entre entreprises françaises et autorités publiques roumaines et contribuer aux secteurs en croissance en Roumanie : automobile, aéronautique, NTIC, tourisme (moins de 1 % du PIB) et agriculture. La transition vers une économie de marché en Roumanie a été ralentie par son héritage historique, sa situation géographique périphérique à l'échelle de l'Europe, mais également par les caractéristiques économiques du pays, marqué par le poids important du secteur agricole et les conséquences de la désindustrialisation. Pour autant, la main d'œuvre roumaine, bon marché et en voie de qualification et le potentiel de développement de certains secteurs clés, nourrissent l'attractivité de la Roumanie pour les investisseurs européens et offrent de nouvelles perspectives de développement. Si la situation semble pouvoir profiter à terme à Bucarest, la question du rattrapage des autres régions roumaines, rurales et/ou en déclin, reste ouverte et pour l'instant fortement dépendante des aides européennes.

Par Camille, avec Antoine, Diane, Gabriel, Héline, Hippolyte, Julie, Manon F., Pierre, Sarah et Vianney

Gara de Nord

5

Aparté Le système politique roumain

La République Populaire Roumaine est fondée en décembre 1947 à la suite d'un coup d'État communiste obligeant le roi Michel Ier à abdiquer. La dictature du parti unique s'impose au pouvoir jusqu'à son renversement et l'exécution de Ceausescu en décembre 1989. La nostalgie de l'époque monarchique est forte, même quarante ans après. À la chute du régime communiste, en l'absence de débat démocratique sur la forme du régime politique roumain, le régime républicain est conservé malgré des velléités de rétablir une monarchie constitutionnelle. En 1991, la Constitution roumaine est adoptée par référendum, faisant de la Roumanie un État unitaire, une république parlementaire et une économie de marché. La Roumanie expérimente alors une transition économique et démocratique. Cette dernière se traduit notamment par le pluralisme des partis politiques et l'émergence d'une société civile organisée.

Le parti social-démocrate (PSD) domine la vie politique roumaine depuis 1989. Ses membres sont principalement issus de la nomenklatura, l'ancienne administration du parti communiste. Son principal fondateur, Ion Iliescu, fit carrière au sein du parti communiste avant de participer au coup d'état de 1989. Malgré l'instabilité de la fonction, c'est le PSD qui dirige le gouvernement roumain depuis plus d'un an, fort de ses récents succès législatifs. Viorica Dancila, issue du PSD, est depuis le 29 janvier 2018 la première Première ministre roumaine. Deux autres partis politiques, le parti national libéral, qui a formé l'actuel Président Klaus Iohannis, et le parti national paysan chrétien-démocrate sont historiquement implantés en Roumanie : présents depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, ils se sont reconstitués depuis 1990.

REGARDS SUR …

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Lorsque l'on entre dans Bucarest, quel que soit son mode de transport, le nombre très élevé de véhicules motorisés et la circulation difficile interpellent. En 2017, Bucarest est en tête du classement européen des villes les plus touchées par les embouteillages et tient le 5e rang mondial. Plusieurs éléments peuvent expliquer ce niveau de congestion, à partir desquels la mobilité est en train d'être redéfinie.

Explosion du nombre de voitures individuelles

En dix ans le nombre de véhicules particuliers immatriculés à Bucarest a presque doublé. La chute du communisme a entraîné un étalement urbain de la ville et la voiture, portée symboliquement comme l'incarnation de la liberté et l'élévation du niveau de richesse, est très vite devenue le seul moyen de réaliser les trajets pendulaires. Immanquablement, cette arrivée massive de voitures conduit à une plus forte concentration aux heures de pointe et donc au phénomène de congestion.

Inefficacité des infrastructures routières et de stationnement

Force est de constater l'inadaptabilité des infrastructures routières : trames routières non hiérarchisées, inaccessibilité des transports publics et manque d'axes routiers périurbains majeurs. De l'usage intensif de la voiture émerge enfin la problématique du stationnement. La municipalité possède peu de foncier pour développer des surfaces de parking. Le recouvrement des redevances, peu onéreuses, des quelques places règlementées dans le centre-ville est très insuffisant. À partir de ce stationnement « sauvage » qui participe à la congestion de certaines voies, c'est toute l'approche de la planification du système de transport qui est en train d'être revue par les pouvoirs publics. L'objectif est de transformer progressivement le rapport modal du règne de l'automobile vers une meilleure articulation avec des modes de transports doux et/ou collectifs. De fait, l'offre de transports publics existe, se développe, mais est encore inefficace. On compte 105 lignes de bus, 18 lignes de trolleybus, 25 lignes de tramway et 4 lignes de métro. Le bus, le trolleybus ainsi que le tramway sont directement insérés dans les axes routiers déjà congestionnés et ne sont donc pas plus rapides que l'automobile, ce qui les rend peu attractifs. Il a été tenté, une fois seulement, de faire des voies dédiées aux bus, mais des voitures sont rapidement venues stationner sur cet espace, décourageant le projet. Seul le métro se démarque grâce à une circulation plus fiable. Toutefois, les 4 lignes ne desservent pas tout le territoire. Seulement 8 % de la population a accès à une station de métro à proximité. Tout un travail est encore à faire pour permettre l'articulation entre les modes de transports et le développement d'un maillage plus efficient du réseau.

Les enjeux de la gouvernance pour la mobilité

La Ville de Bucarest est partenaire du projet CREATE (Congestion Reduction Efficiency, Advancing Transport Efficiency), financé par la Commission Européenne (horizon 2020). À partir d'un diagnostic intégré, ce projet permet d'identifier les principaux enjeux de la congestion. Parmi eux, on compte, pour partie, un manque de gouvernance à plusieurs échelles. D'une part, il n'existe pas d'aire métropolitaine institutionnalisée à proprement parler, qui engloberait l'aire urbaine fonctionnelle autour de Bucarest. D'autre part, exception faite du réseau de métro (exploité par la société Metrorex, sous l'égide du Ministère national des transports), les transports publics bucarestois sont sous l'autorité du Département Transports. L'exploitation est assurée par la RATB (Régie autonome des transports de Bucarest), ancienne régie socialiste qui n'établit pas de contrat avec la municipalité ! A ce jour, il n'existe aucun cadre juridique pour créer des liaisons de bus vers la périphérie de la ville, ou connecter le réseau de transports publics bucarestois aux villes limitrophes. Les acteurs se multiplient, au sein même de Bucarest : certaines voies de circulation, comme les boulevards, relèvent de la compétence de la municipalité, alors que d'autres axes secondaires sont gérés par les mairies de secteur.

Outils de lutte contre la congestion … et projets de mobilité alternative

C'est donc au sein de dispositifs communs que l'ensemble de ces acteurs peuvent aujourd'hui lutter contre la congestion. Innovant, le Control Center Supervisory System (CCTV) consiste à faciliter le trafic des transports publics à l'aide des feux de circulation. En cas de congestion, la priorité est donnée aux bus et trolleybus à l'aide de la signalisation. L'information sur le retard d'un bus est transférée par satellite au gestionnaire de circulation qui prolonge la durée du feu vert, permettant au bus de minimiser ou rattraper son retard. Ce dispositif est rendu possible grâce à un système de surveillance par caméras implantées sur 130 carrefours de la ville. Si ce dispositif est en cours d'évaluation on constate déjà une accélération de la vitesse moyenne de circulation des bus : de 15 à 18 km/h. Au-delà de l'expérimentation menée sur la vitesse de circulation, ce dispositif permet aussi de récolter de nombreuses données qui pourraient trouver leur utilité dans des projets à venir. Quant aux autres dispositifs, ils concernent davantage les modes de transports doux, comme le vélo ou la marche à pied. En ce qui concerne les déplacements non-motorisés, les piétons retrouvent peu à peu leur place dans le centre de Bucarest, grâce à la piétonisation de certaines rues et à la réappropriation de quelques places occupées auparavant par des stationnements sauvages. Consciente du manque d'infrastructures dédiées aux modes doux, la municipalité affirme vouloir améliorer la place des vélos au sein de la ville. Bucarest mène en ce sens un projet pilote de construction d'une voie dédiée aux vélos sur l'avenue centrale Calea Victoriei. Elle répond en cela aux demandes et revendications émanant non seulement de figures universitaires, mais également d'associations comme l'Organisation pour la promotion des transports alternatifs en Roumanie (OPTAR, créée en 2011). D'après cette association et l'étude « Project Green Roads in Bucharest » menée en 2014, seules 4 pistes cyclables ont été correctement réalisées à Bucarest, soit 6 km de voies. Une offre de vélos en libre-service a été mise en place par une autre association avec un faible nombre de stations (6 pour toute la ville). Mais cette offre complémentaire ne suffit pas à encourager la pratique du vélo urbain en l'absence d'infrastructures cyclables sécurisées. Il existe également des obstacles législatifs à l'extension de la pratique du vélo. Si les cyclistes ne représentent que 1 % du trafic, c'est aussi parce que depuis 2002 il est interdit aux enfants de moins de 14 ans de circuler à vélo sur la voie publique. Une loi de 2005 prévoyait d'interdire l'usage du vélo sur les grands boulevards, mais cette disposition a été abandonnée en raison de la forte pression exercée par la société civile. La mobilisation d'associations comme OPTAR n'attire cependant pas toujours la bienveillance des pouvoirs publics. OPTAR a entre autres reçu une amende pour trouble à l'ordre public suite à ses actions « vélorutionnaires », consistant à ce que des cyclistes se réunissent en nombre afin d'occuper l'espace urbain et de faire valoir leurs droits. Du point de vue de l'accessibilité enfin, aucune rue de Bucarest n'est accessible aux personnes à mobilité réduite au sens de la loi roumaine.

Des infrastructures routières aux alternatives modales encore trop peu efficaces, des obstacles posés par la gouvernance à ceux découlant de modes de vie encore très centrés sur l'automobile, les défis sont grands pour Bucarest dans le domaine des transports et de la mobilité.

Par Anne, avec Constance, Elise, Guillaume, Juliette H., Laure et Tristan

Des infrastructures routières aux alternatives modales encore trop peu efficaces, des obstacles posés par la gouvernance à ceux découlant de modes de vie encore très centrés sur l'automobile, les défis sont grands pour Bucarest dans le domaine des transports et de la mobilité.

 La question de l'habitat dans la capitale roumaine a connu de nombreux changements au cours de ces soixante dernières années. Sa situation actuelle est largement héritée des décisions prises sous le régime communiste et des transformations radicales induites par la libéralisation du pays. Les problèmes qui en découlent sont très nombreux et de diverse nature : dégradations, inégalités, fragmentation, blocages politiques et administratifs …

La politique de l'habitat sous le régime communiste

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'essentiel du territoire roumain est rural. Au cours du siècle suivant, les facteurs sociaux, économiques et politiques entraînent de profondes transformations morphologiques dans le pays. La période de la démocratie parlementaire, pendant l'entre-deux guerres, est marquée par d'importants travaux urbanistiques, notamment dans les grandes villes du pays, comme Bucarest. Jusqu'en 1945, la Roumanie tente de rattraper son retard d'urbanisation, en s'inspirant notamment des bâtiments occidentaux. La morphologie urbaine est radicalement modifiée par des travaux de type haussmannien au centre, tandis que des zones résidentielles émergent en périphérie, en lien avec, d'une part, l'industrialisation et d'autre part, l'édification de villas bourgeoises au nord de la ville. À la suite de la Seconde guerre mondiale, la révolution communiste bouleverse la politique de l'habitat de Bucarest. Par décret, l'ensemble du parc devient propriété nationale en 1950. L'État roumain devient ainsi le grand propriétaire du foncier. En 1948, on compte seulement 0,2 % d'investissements réalisés par le secteur privé contre 98,8 % par l'État. Par ailleurs, le régime décide de concentrer ses efforts sur la production industrielle, accentuant les phénomènes d'exode rural. Le gouvernement développe une politique volontariste de construction intensive dans les villes. Influencés par l'urbanisme fonctionnaliste de la Charte d'Athènes, de grands ensembles résidentiels voient le jour pendant « la grande reconstruction socialiste » de 1952. Les tours et barres de dix étages sur des surfaces de vingt à cinquante hectares font irruption dans le paysage urbain. En 1970, débute un second plan de planification, reposant sur un système d'îlots d'immeubles de cinq à dix hectares, dotés de tous les équipements nécessaires. L'objectif est de parvenir à un idéal de densité de 3 000 habitant·e·s à l'hectare. Le quartier de Tineretului en est une illustration parfaite. La grande majorité des blocs du quartier a été édifié en cinq ans, après le tremblement de terre de 1977, selon les nouvelles normes de construction. Des commerces, des services publics et des espaces verts sont disponibles pour les habitant·e·s des quelques 5 000 unités d'habitation, toujours présentes aujourd'hui. Si l'habitat collectif et fonctionnel est largement mis en avant, les conditions de logements sont loin d'être idéales. Compte tenu de la demande croissante, le choix est fait de réduire les coûts, notamment en termes d'isolation thermique et de qualité des matériaux. Cette politique de l'habitat va connaître de profondes transformations à la chute du régime communiste.

Le bouleversement de l'habitat

Dans le domaine de l'habitat , le vaste agenda de libéralisation mené après l'adoption de la démocratie, conduit à un triple mouvement de rétrocession des maisons nationalisées, de privatisation des logements publics et d'étalement urbain excessif. Cette transition brutale du modèle de développement à des conséquences majeures sur l'utilisation de l'espace urbain, la production et la distribution des logements et enfin les représentations sociales de l'habitat (Surditu, Virdol, Vâlceanu, 2014). La libéralisation modifie le rôle des pouvoirs publics dans la construction et la gestion de l'habitat. Perdant leur centralité dans la prise de décision et le financement des opérations d'aménagement, ils laissent place à l'initiative privée, dans un cadre légal faible et peu coercitif. Depuis la chute du parti communiste en 1989, le double mouvement de libéralisation et démocratisation a donc provoqué le retrait de l'État central, qui était auparavant omniprésent. Dès lors, la faiblesse de l'intervention publique se manifeste par la baisse drastique de la construction de logements sociaux et le relâchement d'un modèle d'habitat urbain basé sur l'immeuble collectif. En 1990 et 1992, des lois sont votées sur la vente des logements, dont l'état était propriétaire, aux locataires. En 2002, on recense ainsi 82 % de propriétaires alors que l'on en comptait 2 à 3 % sous le régime de Ceausescu. De ce fait, l'espace du marché s'agrandit, en même temps que la spéculation immobilière. La perte de centralité étatique a pour corollaire l'acculturation à un modèle politique libéral, centré sur la responsabilité individuelle et non plus collective. Le passage à l'économie de marché opère notamment au travers de la création du crédit hypothécaire en 2003, avec deux conséquences majeures. D'une part l'augmentation de la spéculation foncière ; d'autre part, la hausse de la construction de logements, freinée ensuite par la crise économique de 2008. Cette spéculation foncière a entraîné le doublement des prix du foncier depuis 2007. L'accès au logement, en tant que propriétaire, devient plus difficile. Les instruments manquent aux pouvoirs publics pour exercer leur travail de régulation du marché. Par exemple, un programme d'accèsion à la propriété dans les logements collectifs a été créé sous l'impulsion de l'Agence Nationale du Logement, à destination des ménages les plus jeunes, mais le dispositif dysfonctionne. La faiblesse des outils étatiques est également frappante en matière de documents d'urbanisme.

La fragmentation de l'habitat

Ces éléments contextuels impliquent une fragmentation déraisonnée de l'habitat dans la capitale roumaine. Héritage du passé communiste, l'habitat collectif continue d'être la norme tout en étant de plus en plus une contrainte qu'un véritable choix pour les occupant·e·s. Ces types d'habitats se dégradent et ne correspondent plus aux modes de vie actuels. Cependant, la faiblesse structurelle de l'offre de logement d'une part et l'augmentation des prix sur le marché de l'immobilier d'autre part conduisent à limiter les mobilités intra-urbaines, et ce notamment pour les populations les plus défavorisées. Par ailleurs, sous la pression des promoteurs immobiliers, des « gated communities » sont érigées depuis les années 2000 au nord de la ville. Ces grands complexes d'habitat individuel sont destinés aux classes les plus aisées. L'absence de planification urbaine et la corruption profitent à ces quartiers construits sans cohérence avec le reste de la ville. Enfin, pour les populations les plus défavorisées, l'auto-construction s'est développée au cours de la période communiste dans un contexte d'explosion de l'exode rural vers la capitale. L'habitat informel a ainsi proliféré au sein des plus riches de Ferentari, de Livelizer ou encore de Zabraitu par exemple, où de graves problèmes sanitaires et sociaux se manifestent. De nouvelles hiérarchies résidentielles émergent donc et illustrent les inégalités spatiales qui structurent Bucarest. Au nord et dans le centre de la ville résident les classes les plus aisées. Dans les zones intermédiaires, où se trouvent les habitats collectifs, logent les classes moyennes et populaires tandis qu'à la périphérie cohabitent l'habitat informel où demeurent les populations les plus défavorisées ainsi que les grandes villas des plus aisés. Au regard des disparités qui touchent le pays, les 2 % de logements sociaux sont loin de suffire et la situation demeure préoccupante. À plus long terme, le parc de logement précaire est susceptible d'augmenter.

Les dysfonctionnements au sein de l'habitat collectif

L'héritage du passé communiste ainsi que la libéralisation économique ont causé de de nombreuses difficultés en ce qui concerne l'habitat des bucarestois·e·s. Comme nous l'avons explicité plus haut, la période communiste a imposé une planification massive au détriment de la qualité des bâtiments. Par conséquent, la plupart des immeubles nécessitent, à l'heure actuelle, des travaux de réhabilitation, d'autant plus que les besoins et les modes de vie des populations ont changé. La réhabilitation n'est pas imposée par la législation et repose sur la volonté, le financement et l'entente des copropriétaires. Comme nous l'avons observé dans le cas du quartier de Tineretului, il est complexe de mettre tous les propriétaires d'un immeuble d'accord pour procéder à de tels travaux pour deux raisons. D'une part, la quasi-totalité des Roumain·e·s sont propriétaires depuis la libéralisation économique ce qui induit bien évidemment que les moyens dont il·elles disposent sont inégaux pour financer les travaux, alors même que ce type de réparation est très coûteux. D'autre part, aucun cadre législatif n'est venu préciser le mode de gestion d'une copropriété depuis la privatisation des logements. Ceci ne facilite pas l'émergence de consensus entre les habitant·e·s d'une copropriété. Cette situation est tout à fait préoccupante dans les zones d'habitat collectif identifiées comme vulnérables.

La question de l'habitat à Bucarest est aujourd'hui marquée par la planification massive et le mode d'habitat collectif hérités de la période communiste mais également par la libéralisation sans doute trop rapide et trop radicale des années 1990. Les lois et les régulations relatives au foncier et à la planification urbaine sont quasiment inexistantes. L'action en matière d'habitat est fortement inhibée par la corruption qui touche le secteur. Par ailleurs, les immeubles collectifs se dégradent sans pour autant qu'une action collective au sein de la copropriété soit envisageable en raison du manque d'encadrement et des moyens financiers inégaux des propriétaires. Dans ce contexte, l'habitat à Bucarest se caractérise par une fragmentation et des inégalités croissantes. Pour répondre à ces enjeux majeurs, plusieurs propositions ont été introduites par les intervenant·e·s : d'une part mettre en place une réglementation plus fournie en matière d'habitat et de gestion de copropriété et d'autre part réduire le nombre de propriétés privées et augmenter la quantité de logements sociaux.

Par Guillaume, avec Charlene, Clara, Colin, Ghézelaine, Salomé et Sophia

… la mobilité.

Congestion automobile et gouvernance en panne

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

La ville cache l'un des plus grands parcs

naturels urbains d'Europe

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Des voitures individuelles en circulation dans Bucarest.

Rencontre avec les étudiant·e·s de la filière francophone de science politique de l'université de Bucarest

Originaires de Roumanie, de Moldavie ou du Sénégal, les étudiant·e·s de la filière francophone nous ont apporté un éclairage inédit et pertinent sur les grands enjeux sociétaux qui traversent la Roumanie. Il·elle·s ont abordé, en français, des sujets variés comme la corruption, l'extrême droite roumaine, les zones urbaines non exploitées. Il·elle·s nous ont notamment parlé de la situation politique en Roumanie rappelant que les partis politiques y ont plus de pouvoirs que les institutions, à côté d'une société civile peu développée. Le fort pouvoir des partis engendre une grande méfiance contre les figures de l'État et du parti social-démocrate roumain (PSD), assimilées systématiquement à la corruption et

à l'absence de renouvellement de ses leaders. En Roumanie, les stigmates laissés par la dictature de Ceausescu sont à prendre en compte pour analyser la trajectoire du pays et comprendre le clivage politique actuel entre pro-Occident (libéraux et partisans de l'Union Européenne) et pro-Orient (conservateurs, religieux, tournés vers la Russie). Au travers de cet échange, nous avons mieux perçu les clivages politiques structurants en Roumanie. La question de la mémoire du communisme fut aussi abordée au cours de notre échange. Nos interrogations portaient sur le rôle du système éducatif. Le communisme est abordé dans les enseignements dès le collège, puis de façon plus approfondie au lycée. À l'université, un éventail plus large de cours traite de la manière dont cette mémoire a été théorisée et de son interaction avec notre époque. Ces discours sur la mémoire de la dictature communiste se transmettent aussi par les pairs et au sein des familles, comme les étudiant·e·s ont tenu à le rappeler. Bien que peu familier·ère·s des questions d'urbanisme, les étudiant·e·s ont eu une analyse très fine des enjeux urbains à Bucarest. L'urbanisme en Roumanie se caractérise aujourd'hui par le manque de programmation et de continuité de l'action publique. La ville est un lieu de rencontre entre les acteurs privés et étatiques, mais la coordination entre les deux est problématique, entravant le renouvellement urbain et l'émergence de projets pour les friches urbaines de Bucarest. Enfin, tandis que les jeunes Roumain·e·s peu qualifié·e·s sont nombreux·ses à quitter le pays, les étudiant·e·s rencontré·e·s expriment le souhait de mettre leurs compétences et expérience au service de leur pays et d'améliorer la situation sociale, économique et politique en Roumanie, en prenant appui sur l'Union Européenne notamment.

Par Laure, avec Nina et Manon F.

Universitate

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons ici remercier l'ensemble des intervenant·e·s rencontré·e·s pour leur temps et leur attention :

Système politique, mobilisations et société civile : **Alexandra Iancu, Cristi Borcan, Cristian Parvulescu, Iuliana Rada, Mircea Toma, Simona Constantinescu, Vera Marin, Vlad Catuna** et les membres du Groupe d'Initiatives Lacul Tei

Politiques de l'habitat et inégalités territoriales : **Bogdan Suditu, Emanuela Ignatou-Sora, Gabriela**

Stanciu, Gheorghe Patrascu, Ioana Petrache et Mihaela Negulescu

Transports et mobilités : **Cosmin Gheorghiu, Filip Atanasiu, Marian Ivan,**

Melania Mihaescu et Mihaela Negulescu

Mémoire et héritage architectural : **Antoine Heemeryck,**

Catalina Bulborea et Claudia-Florentina Dobre

Développement économique et urbain : **Alan O'Brien, Alain de Penfentenyo, Clarence Cognet, Cristine Ungureanu,**

Elena Cojan, Lucia Cristea, Monica Sirbu, Raluca Sancariuc et Venera Vlad

Et **Bogdan Vatamanu, Dan Barbulescu, Irina Mocanu, Sandy Balasoiu** et les étudiant·e·s et professeur·e·s

de la section francophone de l'Université de science politique de Bucarest

Sans oublier l'équipe du master STU de l'École Urbaine de Sciences Po

SciencesPo
ÉCOLE URBAINE