

Ceausescu :



En 2016, la demeure des Ceausescu est officiellement devenue un musée. © SHUTTERSTOCK.

Ceausescu exportait du pays toute la viande, sauf les pieds. Les Roumains appelaient ceux-ci les « baskets »

Erwin Kessler
Directeur du musée

”

Trente-deux ans plus tard, les robes colorées et les manteaux de fourrure d'Elena pendent toujours dans l'armoire.

© SHUTTERSTOCK.



l'avortement aux femmes de moins de 45 ans qui avaient donné naissance à moins de cinq enfants. Dans les entreprises, les ouvrières étaient soumises à des examens forcés. Un avortement illégal était passible de prison. Il arrivait que la police interdise aux médecins de secourir une patiente hospitalisée tant qu'elle ne leur aurait pas donné le nom de la personne qui avait procédé à l'avortement.

En 1989, les orphelinats comptaient entre 100.000 et 150.000 « décretilons » (enfants du décret, *decreteii* en roumain), des enfants rejetés, cloîtrés, mal nourris et attachés à leur lit. Les journalistes qui visitaient la Roumanie décrivait des enfants de quelques années qui n'avaient jamais vu le monde extérieur.

Difficile de ne pas y penser quand on admire la piscine, ornée d'une mosaïque constituée de centaines de milliers de céramiques colorées, ou la terrasse de style caribéen. « Lors de sa visite à Cuba, Ceausescu a beaucoup aimé la terrasse de Fidel Castro, si bien qu'il a décidé de s'en faire construire une identique », commente la guide.

« Ni diaboliser ni excuser »

Peu avant l'ouverture de la maison aux visiteurs, Alexandru Niculae, l'attaché de presse de l'institution, a expliqué au *New York Times* que le musée ne voulait « ni diaboliser ni excuser Ceausescu ». Il a ajouté que la direction avait volontairement choisi comme guides des personnes n'ayant pas connu le régime du dictateur.

Aujourd'hui encore, la société roumaine est divisée sur le thème de Ceausescu. « En 1999, un sondage d'opinion a demandé aux Roumains qui avait, selon eux, fait le plus de mal à leur pays au XX^e siècle », relate Malgorzata Rejmer dans son livre *Bucarest, poussière et sang* paru en 2013. « C'est Nicolae Ceausescu qui est arrivé en première position. Dans le même sondage, il leur a aussi été demandé qui avait fait le plus de bien au pays. C'est aussi Nicolae Ceausescu qui est arrivé en tête. » Et cette schizophrénie ne s'est pas atténuée avec la fin du XX^e siècle : « En octobre 2012, le quotidien *Adevarul* a voulu savoir qui ses lecteurs considéraient comme le meilleur politicien roumain des 80 dernières années. C'est Nicolae Ceausescu qui a été désigné », poursuit Malgorzata Rejmer.

L'auteure a parfois entendu des gens dire que le dirigeant communiste avait ramené l'ordre dans le pays, lutté contre la corruption et relancé l'économie. C'est sans doute pour cette raison qu'il n'y a pas eu d'indignation générale lorsque le seul fils de Ceausescu encore en vie, Valentin, a demandé au tribunal de lui restituer plusieurs dizaines de tableaux, de dessins de Goya et de livres rares qui lui avaient été confisqués pendant la révolution. Après sept ans de procédure, le tribunal a tranché en sa faveur. Des œuvres d'art de la collection du musée national sont ainsi revenues au fils du dictateur.

La longue route des pionnières du sport automobile

Mildred Bruce et Maria Teresa de Filippis : deux pilotes qui ont tracé la route pour les femmes sur les circuits.

GAZETA
wyborcza

IWONA PAWLUK

Mildred Bruce fut la première femme à écoper, à 15 ans, d'une amende pour excès de vitesse au Royaume-Uni. Maria Teresa de Filippis fut la première pilote à participer à un championnat du monde de Formule 1. Toutes deux étaient nées pour foncer, sur les routes et sur les circuits.

Ces pionnières étaient souvent issues de l'aristocratie. C'est généralement la passion de leur père, de leur frère ou de leur partenaire pour les courses automobiles qui avait éveillé en elles cet intérêt. Les premières participantes firent sensation. La voiture était un produit de luxe que seuls les plus fortunés pouvaient s'offrir. Pour participer, il fallait de l'argent. Et surtout, de l'audace.

Mildred Bruce, rapide et rebelle

Née en 1895, Mildred Mary Easter Petre fut la première femme à écoper d'une amende pour excès de vitesse au Royaume-Uni. Elle avait à peine 15 ans lorsqu'elle traversa Londres à toute allure à bord d'un side-car, son collier dans le panier. Elle reçut une contravention et le juge lui interdit de conduire une moto jusqu'à ses 16 ans. En 1920, elle acheta sa première voiture. Elle allait recevoir encore de nombreuses amendes pour excès de vitesse.

En 1926, elle épousa Victor Bruce, vainqueur du rallye de Monte-Carlo cette année-là, d'où le nom sous lequel elle se rendit célèbre. En 1927, elle prit place au départ du même rallye. Elle parcourut 2.736 kilomètres en 72 heures, sans dormir, et arriva sixième au classement général, ce qui lui valut de remporter la Coupe des Dames. L'année suivante, elle était déjà deuxième.

En 1929, elle se mit en tête de battre le record sur 24 heures à l'autodrome de Montlhéry, au sud de Paris. Mais son véhicule n'était pas assez puissant. Elle s'adressa donc à W. O. Bentley, avec l'intention de lui emprunter une Bentley de 4,5 litres. Quand il lui demanda qui était son pilote, elle lui répondit : « Je n'en ai pas, c'est moi qui conduis. » Elle monta pour la première fois à bord de la Bentley le jour de la tentative de record - à grand renfort de coussins pour pouvoir at-

teindre les pédales.

La même année, elle battit le record de la traversée de la Manche en solitaire en hors-bord, aller-retour. Puis elle acheta un avion, qu'elle apprit à piloter en moins de six semaines, et s'envola aussitôt pour un tour du monde en solitaire, ce qu'aucune femme n'avait encore réalisé. Elle survola l'Europe de l'Est, la Syrie, le Proche-Orient, la Thaïlande, la Chine et le Japon, avant d'expédier son avion, dont elle avait plié les ailes, sur un paquebot japonais pour traverser le Pacifique.

À Vancouver, elle s'installa à nouveau aux commandes d'un avion et longea la côte ouest des États-Unis pour gagner New York, où elle embarqua à bord d'un bateau pour Londres. Son parcours fut émaillé de quelques incidents : une arrestation à New York pour avoir survolé l'Empire State Building, un atterrissage forcé dans la jungle ou encore un tremblement de terre au Japon.

Maria Teresa de Filippis, la première pilote de F1

31 ans après Mildred, c'est Maria Teresa de Filippis qui vit le jour, à Naples, dans une famille aristocrate. Cadette de cinq enfants, elle apprit à la perfection à monter à cheval, à faire du ski et à jouer au tennis. Dès son plus jeune âge, cette fille d'ingénieur respira les effluves d'essence. Elle eut sa première expérience de conduite à 21 ans sur les routes sinueuses de la côte amalfitaine. Elle voulait montrer de quoi elle était capable à ses frères aînés, qui critiquaient sa conduite et pensaient qu'elle ne remporterait jamais de course. En 1948, la comtesse de Filippis, alors âgée de 22 ans, participa à son premier rallye à bord d'une Topolino (une Fiat 500) ; elle remporta les dix kilomètres entre Salerne et Cava de' Tirreni dans la catégorie voitures de tourisme de 500 cm³.

Le seul casque fait pour les femmes, c'est celui du coiffeur

Le directeur de course du GP de France

à Maria Teresa De Filippis

”

Au cours des années suivantes, elle triompha dans plusieurs courses dans les catégories 750 cm³ et 1.100 cm³. C'est là qu'elle fit la connaissance et tomba amoureuse de Luigi Musso, qui l'aïda à peaufiner sa technique de conduite. Pendant un certain temps, ils voyagèrent ensemble, se défiant mutuellement et pariant sur des courses. En 1954, Maria arriva en deuxième position au championnat italien de voitures de sport, au volant



Quand W. O. Bentley demanda à Mildred Bruce qui était son pilote, elle lui répondit : « Je n'en ai pas, c'est moi qui conduis. » © DR.

de sa propre Taraschi Urania 750 Sport équipée d'un moteur BMW. Conscient de son talent et de son potentiel, Maserati proposa de l'engager comme pilote. Elle accepta et rejeta ainsi une précédente offre d'Enzo Ferrari en déclarant qu'elle n'aimait pas l'idée d'être régentée par ce dernier. Son 1,58 mètre lui valut le surnom de Pilotina, « petite pilote ».

Si elle remporta de nombreuses victoires avec Maserati, c'est la Formule 1 qui la rendit célèbre. Elle fut la première femme à participer à ce prestigieux sport automobile. Le 18 mai 1958, Maria prit part aux qualifications du Grand Prix de Monaco à bord d'une Maserati 250F. Un mois plus tard, elle participa à son premier Grand Prix du championnat du monde de Formule 1, et ce fut en Belgique. Bien qu'arrivée à la dixième place seulement, le roi Baudouin convia la Pilotina napolitaine. En lui serrant la main, il s'exclama : « Vous avez des bras d'acier ! »

De Filippis ne participa pas à la course suivante, à savoir le Grand Prix de France. Dans une interview accordée en 2006, elle raconta que le directeur français de la course lui avait alors dit : « Le seul casque fait pour les femmes, c'est celui du coiffeur. » Il l'empêchera de prendre part à la compétition.

1958 fut une année tragique pour la Formule 1 puisque plusieurs pilotes trouvèrent la mort. En 1959, c'est Jean Behra, un ami de Filippis, qui disparut sur un circuit. Dévastée, Maria Teresa ne revint plus jamais à la Formule 1. Au cours de sa carrière, elle arracha cinq qualifications en F1, dont trois prirent fin sur la ligne de départ.



En 1958, le roi Baudouin convia Maria Teresa de Filippis à l'issue du Grand Prix de Belgique. En lui serrant la main, il s'exclama : « Vous avez des bras d'acier ! » © DR.