LIBERTE DE MOUVEMENT ET MOBILITE DES PROFESSIONNELS URBAINS DANS UNE EUROPE DE L'INTEGRATION: EUROSTARS AND EUROCITIES

ADRIAN FAVELL

UCLA, AARHUS UNIVERSITY, DANEMARK

TABLE RONDE 4

Je vais présenter quelques éléments centraux de mon livre nouveau *Eurostars and Eurocities: Free Movement and Mobility in an Integrating Europe*, une étude empirique de la nouvelle mobilité intra-Européenne suite à l'intégration européenne, ce qui a créé la possibilité ouverte maintenant aux citoyens des 27 états membre de UE du libre mouvement des personnes dans l'ensemble du territoire.

Le droit commun du libre mouvement en Europe fournit à l'ensemble de la population européenne une mobilité professionale potentielle qui va tout à fait au rebours des clichés dans la littérature sur la "polarisation" accroisante entre des fabuleuses "élites de la mondialisation" cosmopolites et les masses prolétariates immobiles, fixes et xénophobes. En fait, le nouvel espace européen en friche s'avère très particulier à l'échelle globale vu qu'il a donné aux classes moyennes européennes de nouvelles possibilités du "spiralisme sociale" en Europe, c'est-à-dire utiliser la mobilité spatiale internationale pour avancer dans sa mobilité sociale, en rompant avec des sentiers bien connus des élites classiques et sa mobilité (et reproduction) sociale, qui reste bien ancrée dans un logique typiquement nationalisé. À travers une étude ethnographique et quantitative de nouvelles mobilités européennes, *Eurostars and Eurocities* dessine pour le plupart un portrait des aventures et problèmes d'une nouvelle génération de pionniers de classes moyennes – éduquées, professionnelles dans ses ambitions, mais souvent provinciales et venant des milieux modestes – dans les grandes villes globales de l'Europe, en particulier Londres, Amsterdam et Bruxelles où l'enquête a été menée. Le prototype de cette mobilité est en fait une jeune femme ambitieuse et mobile venant d'un pays du sud ou de l'est de l'Europe, parmi lesquelles une vague extraordinaire des jeunes françaises (et français) qui out débarquées pour Londres pendant la bulle économique du "cool Britannia" de 1995 à 2008.

Néanmoins, l'intégration européenne a bien donné aux grandes sociétés multinationales la possibilité d'organiser la mobilité internationale interne des cadres dans une manière bien différente. Dans mon échantillon donc il y avait un bon nombre de cadres internationales, qui ont choisi une vie de mobilité relativement locale en Europe pour des raisons pratiques de famille et de qualité de vie. La tendance à gérer plus doucement la demande de l'expérience internationale va de pair avec l'individualisation du choix de la mobilité dans les carrières, et un accent désormais sur une logique du "supply side" dans les demandes, face surtout au grand taux d'échecs de la mobilité pour les raisons familiaux et mécontement des époux. En travaillant avec les bureaux de personnel de grandes multinationales plutôt progressiste – dont ABN Amro ou Unilever – mon livre nuance considérablement les arguments exagérés sur le soi-disant modèle "anglo-saxon" du gestion international, voir les clichés les plus répandues de la globalisation sur "le monde plat" (Friedman) ou la vision fantastique des élites du "fast-lane" (comme chez Tyler Brûlé au *Financial Times* le samedi).