Sophie **Duchesne**

Adrian Favell, *Eurostars and Eurocities. Free Movement and Mobility in an Integrating Europe*, Oxford, Blackwell publishing, 2008.

Le livre d'Adrian Favell interroge les effets réels de l'intégration européenne à partir d'une question particulière : la mobilité des hommes et des femmes. Il est le fruit d'une enquête qualitative comparative menée par l'auteur, en parallèle d'un projet quantitatif, PIONEUR, dirigé par Ettore Recchi, mais auquel A. Favell a beaucoup collaboré.

Comment dissocier, dans les multiples processus en jeu sur le continent européen aujourd'hui, ce qui relève de l'intégration européenne elle-même et ce qui participe d'autres transformations, dont le mouvement plus large de la globalisation ? Choisir d'aborder cette question à travers l'étude de la mobilité intra-européenne est d'autant plus pertinent que la liberté de mouvement et de travail à l'échelle de l'Union est un des éléments fondateurs de la nouvelle Europe, et que les mobiles sont généralement considérés comme les archétypes de ses Européens. Qu'en est-il dans la réalité du processus d'expatriation sur le continent européen au début du XXIe siècle ? L'intégration, au-delà de la simplification en matière de permis de travail, a-t-elle vraiment rendu plus facile l'installation dans le moyen et le long terme dans un autre pays de l'Union ? La vie quotidienne dans un autre pays membre contribue-t-elle vraiment à élargir l'horizon patriotique de ceux qu'A. Favell appelle les « *Eurostars* » ? Plus simplement, observe-t-on vraiment une augmentation de la mobilité professionnelle et familiale des Européens à mettre au crédit de l'intégration ? Et cette augmentation de la mobilité intra-européenne est-elle à la fois le signe et le vecteur de la transformation du vieux continent et de son adaptation au libéralisme de l'économie et des mœurs ?

Pour aborder ces questions, A. Favell a mené l'enquête dans trois villes européennes, Londres, Bruxelles et Amsterdam. Outre une soixantaine

politique européenne, n° 28, printemps 2009, p. 173-178.

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan

d'entretiens en forme de récits de vie, reconstitués à l'aide d'un questionnaire semi-directif, dont le livre rend compte de façon extensive, l'enquête est nourrie des observations multiples et des discussions informelles dans les lieux fréquentés par les *Eurostars*, ou les « *movers* » de ces trois villes et plus généralement, d'Europe. Socialement, la population dont il est rendu compte forme certes un groupe nettement plus éduqué et qui réussit professionnellement bien mieux que la population moyenne de l'UE. Mais l'auteur refuse qu'on les assimile à l'élite internationale, au contraire, puisque celle-ci a toujours été mobile et n'a pas besoin de l'intégration européenne pour cela. Le cœur de l'ouvrage est justement d'étudier cette forme nouvelle de mobilité promue par l'Union européenne, entre immigration et cosmopolitisme, qui serait le fait des classes moyennes, sinon populaires.

Dans les premiers chapitres, A. Favell commence par planter le décor de la liberté de mouvement imaginée par l'UE, laquelle produit ce que l'auteur désigne comme une forme de liberté « dénationalisée », sorte d'échappée aux prédispositions inscrites dans l'éducation, nationale qu'ils ont reçue. Alors que le projet PIONEUR compare des échantillons de *free movers* de différentes nationalités, les interviewés de *Eurostars and Eurocities* ont été sélectionnés sur la base de la ville où ils ont choisi de s'installer. Amsterdam, Londres et Bruxelles représentent trois capitales européennes par excellence, même si elles diffèrent à bien des égards. Elles sont chacune présentées à travers le regard et le discours bien informé de l'auteur et des *Eurostars*. À chaque fois, c'est bien la ville, et non le pays, qui a été choisie comme lieu d'installation. La suite du livre traite de l'expérience de la mobilité de façon chronologique, envisageant successivement les raisons de la migration, les conditions de la mobilité, puis de l'installation avant d'aborder sur un ton très différent les questions relatives à la durée, à l'intégration ou au retour.

De fait, les premières étapes de la mobilité sont traitées d'une façon qui semble assez banale.

A. Favell met en question le postulat utilitariste selon lequel cette nouvelle mobilité serait le résultat d'incitations financières et professionnelles en montrant comment les motivations du départ sont certes liées au désir de réussir, mais témoignent aussi d'une structure de personnalité particulière dans laquelle le fait d'être peu nombreux à tenter l'aventure, de choisir un destin différent des gens avec qui on a grandi, le sentiment d'être précurseur en somme, comptent pour beaucoup. La première partie du livre rapporte les propos enthousiastes, dynamiques

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan

et entreprenants des *Eurostars* et le sentiment de liberté, voire d'apesanteur qui est le leur au cours des premières années de leur mobilité. Il bascule au cours du chapitre intitulé « Mobilité 2 » lorsqu'ils sont rattrapés par l'emprise que les États-nations exercent en particulier sur les conditions de la vie familiale : « *The social theorists of global mobility have it wrong. There are human limits to flexibility, movement and transience, as these intimate negotiations illustrate.* » (p. 113).

D'abord présentées comme contingentes, et variables d'une ville à l'autre (Bruxelles apparaissant de loin, parmi les trois, comme la ville la plus pratique, confortable et accueillante), les difficultés que rencontrent les *Eurostars* dans leur vie quotidienne prennent peu à peu des contours structurels. Logement, santé, crèches et écoles apparaissent comme des biens rares dont l'accès est clairement réservé à la population locale. Le cosmopolitisme apparent de ces trois grandes capitales européennes vole en éclat face au récit de la réalité de la ségrégation de fait que connaissent les « expats » qui fréquentent au mieux dans la population locale ceux qui ont eux-mêmes connu la mobilité, mais restent entre eux pour l'essentiel. A. Favell donne à voir comment les conditions de la vie quotidienne produisent dans chacune des villes, Londres y compris, une forme de standardisation des modes de vie qui est une forme de « re-nationalisation » sous contrainte pour des gens qui ont tout fait pour y échapper : « *Over and over in my interviews it is striking to hear how much pressure the city puts on people to live there in a certain way.* » (p. 169). Il écarte l'hypothèse d'une spécificité culturelle des cas choisis, des Néerlandais notamment puisqu'il développe plus longuement le cas d'Amsterdam, présenté comme étant plus encore que les deux autres l'archétype de la ville européenne : c'est bien structurellement que ces villes, par-delà le cosmopolitisme exigé par l'économie, réservent leurs ressources, trop rares, à ceux qui acceptent de s'y attacher « *These cities are economically flattened by global connections and regional networks that seem to dictate openness and dilution of particularism; yet their very strengths and distinctiveness seem to lie in preserving these very particularisms. So these cities need the investment and engagement of stable populations who invest their lifetime in them as places of belonging – while casting out those who are just passing through.* » (p. 196). Ouvert sur des accents de liberté et de conquête, le livre s'enfonce dans le récit de la solitude, l'anomie, le désir de retour. Alors que la recherche avait été entreprise dans l'enthousiasme pour rendre compte d'un phénomène nouveau et prometteur – une mobilité intra-européenne

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan

post-nationaliste, libre et entreprenante, gage d'une société nouvelle – la conclusion est désabusée : « *I keep asking the same questions, over and over again. Is there a new Europe emergent in the tales of the Eurostars? Or is this still an old continent in which the new cannot be born?* » (p. 230).

Sur la forme comme sur le fond, *Eurostars and Eurocities* est un livre exceptionnel. L'enquête elle-même est exemplaire. A. Favell avait vivement critiqué ceux qui se contentent d'observer la construction européenne à travers les déclarations de sondage, insistant sur la nécessité d'aller voir ce que l'UE fait aux Européens, comment ils vivent l'intégration au quotidien ; il l'a fait. Ce livre est tout sauf un copier/coller d'entretiens enregistrés à la va-vite. L'annexe rend compte avec clarté des difficultés rencontrées pour construire un échantillon à partir d'une population non identifiée et des choix qui ont été ceux de l'auteur. Les nombreuses citations permettent de se faire une idée assez précise de la façon dont les entretiens ont été menés, de façon assez iconoclaste il est vrai, tantôt entretien individuel tantôt entretien de couple, dans des lieux très différents, avec un fort engagement de l'interviewer qui n'hésite pas à mettre en jeu sa propre expérience. Les solutions choisies pour rendre compte de l'analyse sont intéressantes. Elles alternent approche thématique et analyse de cas en complétant les citations qui émaillent le texte par des portraits – on en trouve un à la fin de chaque chapitre. On imagine qu'A. Favell a ainsi répondu à ce besoin de rendre hommage à ses interviewés que connaissent les chercheurs qui vivent ainsi de longues années en compagnie des témoignages qu'on leur a confiés. L'analyse elle-même va fort heureusement au-delà des mots. À la fois parce que l'auteur contextualise largement les récits qu'il nous livre, avec la volonté de faire se répondre microanalyse des histoires singulière et la macroanalyse des changements sociaux et politiques ; et parce qu'il prête attention, au-delà de ce qui peut se dire, à ce qu'on préfère taire. La deuxième partie du livre fait une part importante à ce qui ne peut pas être dit, ou difficilement, parce que la mobilité est une conquête et l'envie de rentrer – ou le seul fait de ne pas se sentir bien là où on est arrivé – un échec dont il est douloureux de parler. C'est donc une belle enquête dont ce livre rend compte, une enquête « bricolée » comme il se doit, inspirée certes de la littérature méthodologique, comme en témoigne le « *litterature essay* » en fin de volume, mais très largement réinventée et longuement mûrie par un chercheur très impliqué.

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan

Car l'auteur est présent à chaque ligne du livre. Exceptionnel, celui-ci l'est également par le ton très personnel et la montée dramatique du récit. Autant certains chapitres peuvent parfois déconcerter, voir décevoir, par des développements trop rapides et des enchaînements peu évidents, autant le rythme général, ou plutôt la montée dramatique de l'ouvrage sont réussis. L'intensité des derniers témoignages contraste de façon saisissante avec la banalité des premiers. La dynamique du volume repose très largement sur la plume de l'auteur mais aussi sur sa présence. Il se met en scène aux moments clefs du livre – dans l'introduction et les chapitres de fin, mais aussi au moment où la *success story* tourne mal, lorsque la police vient rappeler à l'*Eurostar* que sa liberté est encadrée par l'État-nation souverain qui l'accueille (p. 108) et que pointe l'inquiétude de l'avenir (p. 206). De fait A. Favell ne cache pas que l'histoire des *Eurostars* est aussi la sienne. C'est évidemment la force du livre, mais aussi sa limite. Pour finir, il s'interroge à raison sur le fait que ses conclusions pessimistes ne sont peut-être que le reflet du temps qui a passé sur lui au cours de ces années d'enquête.

Plus largement, si sa profonde connaissance de la situation d'expatriation lui a permis de voir, d'entendre très au-delà de ce que ses interviewés pouvaient lui dire, cela n'a-t-il pas aussi un peu limité ce qu'il a pu comprendre à ce que lui-même a vécu ? Il fait intervenir au chapitre final Richard, un expatrié plus âgé que son échantillon, un *successful mover*, et publie les lettres que celui-ci lui envoie, très optimiste quant aux effets que la mobilité intra-européenne aura à terme sur l'Europe. A. Fravell interprète leur désaccord comme une question de méthode, une opposition entre les chiffres et les histoires, entre approche statistique et attachement aux cas. Mais leur désaccord porte aussi très largement sur le temps qu'on donne aux choses et sur les effets des successions de génération. Une question à peine abordée par l'auteur, sinon pour remarquer au début que les *movers* ont souvent eu une expérience de mobilité dans leur enfance. La limitation de l'analyse à la période de mobilité des *Eurostars* est peut-être elle-même la conséquence de la dynamique très personnelle de cette recherche. Quoi qu'il en soit, si A. Favell n'a, à l'instar de ses *Eurostars*, pas pu échapper aux déterminations nationales, il a en tout cas conquis la liberté du chercheur et produit une œuvre originale qui renouvelle fort heureusement l'analyse de l'intégration européenne.

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan

Le livre se conclut sur une note pessimiste, l'auteur nous laisse aux portes du cimetière de Århus (Danemark), symbole de la persistance du nationalisme, au sens de l'inscription durable des êtres humains dans les systèmes de signification et les comportements prescrits par les nations, en échange de la protection et des ressources qu'elles dispensent à leurs membres. Un nationalisme qui est, de bout en bout, opposé à la liberté – *denationalised freedom*, c'est ce que les *Eurostars* recherchent, et c'est qu'ils échouent à conquérir. L'échec de l'intégration européenne, telle qu'elle est rendue visible par l'échec des *Eurostars*, devient alors la victoire du nationalisme sur le libéralisme. Tout au long du livre, le spectre de l'inscription dans une communauté nationale est rendu aux couleurs les plus noires, passant sous silence la concomitance de la construction nationale et de l'émergence de la démocratie de masse. Or de façon intéressante, le livre laisse de côté les questions politiques : l'appartenance nationale n'est évoquée que comme un système de contraintes et de distributions matérielles, elle n'est jamais mise en lien avec la participation politique au sens large. Les *Eurostars*, s'ils anticipent ce que pourraient être les citoyens européens de demain, ne nous disent pas comment pourrait fonctionner la démocratie post-nationale européenne, ni ce que serait alors la participation de ses citoyens.

Document téléchargé depuis www.cairn.info - Institut d'Etudes Politiques de Paris - - 193.54.67.93 - 24/07/2014 15h23. © L'Harmattan