

Commission européenne
DG Emploi, affaires sociales et égalité de chances

**La mobilité géographique au sein de l'Union
européenne :
Optimiser ses avantages économiques et sociaux**

Contrat VT/2006/042

Rapport final
Avril 2008

Soumis par :
Institut d'études sur le travail, DE (partenaire en chef)
NIRAS Consultants A/S, DK
L'Office national suédois pour le marché du travail (AMS), SE



I Z A



Arbetsmarknadsstyrelsen
Swedish National Labour Market Board (AMS)

NIRAS
CONSULTANTS

RÉSUMÉ

Le présent résumé fournit les résultats généraux d'une étude réalisée par l'Institut d'étude sur le travail (IZA), les experts du NIRAS et l'Office national suédois du marché du travail pour la Commission européenne en 2007 et 2008. Cette étude correspond au contrat VT/2006/042.

L'étude poursuit un double objectif. Le premier consiste à dresser un tableau à la fois exhaustif et concis de l'ampleur de la mobilité géographique au sein de l'Union européenne, son évolution dans le temps et les caractéristiques des personnes affectées par la mobilité. Le deuxième objectif consiste à rechercher comment on peut optimiser la mobilité géographique dans l'Union européenne.

L'étude opte pour une large définition de la mobilité géographique. Elle intègre aussi bien les changements de résidence à l'intérieur des pays et hors des frontières que divers autres contrats de mobilité comme la navette quotidienne transfrontalière ou régionale.

Historique et cadre du programme

L'un des principes fondateurs de l'Union européenne est la libre circulation des travailleurs (Article 39 du Traité créant l'Union européenne). La libre circulation des travailleurs est indispensable à la création d'une zone sans frontières internes et au renforcement de la cohésion économique et sociale ainsi que de la participation active des citoyens européens.

En dépit de ces avantages évidents, les taux de mobilité restent encore relativement faibles, tant *au sein* de l'Union européenne qu'*entre* les pays. Par exemple, entre 2000 et 2005, le taux moyen de mobilité des travailleurs au sein des États membres de l'UE (mobilité régionale) était d'un pour cent chaque année. Cette proportion est bien plus faible que les taux de mobilité enregistrés au sein des territoires australiens et des États-Unis qui dépassent deux et trois pour cent respectivement.

Dans un tel contexte, il n'est pas étonnant qu'un grand paradoxe persiste au sein de l'Union européenne : les pénuries de main-d'œuvre et les goulots d'étranglements côtoient les zones à forts taux de chômage persistants. Des niveaux de croissance économique et d'emploi différents engendrent des pénuries et des mains-d'œuvre excédentaires dans toute l'Europe.

Ce phénomène est dû en partie aux marchés de l'emploi très réglementés et à la faible mobilité de ces marchés.

Voilà pourquoi la mobilisation du potentiel de la mobilité des travailleurs est l'une des questions primordiales dans la démarche de Lisbonne et la stratégie européenne de l'emploi. Les lignes directrices intégrées pour la croissance et l'emploi (2005-2008) invitent les États membres à « *améliorer l'adéquation des besoins du marché de l'emploi à travers la modernisation et le renforcement des institutions du marché de l'emploi, ... en supprimant les obstacles à la mobilité des travailleurs en Europe dans le cadre des traités de l'UE...* ».

L'adoption du Plan d'action pour la mobilité de l'emploi en décembre 2007 constitue l'avancée la plus récente d'une série d'initiatives visant à promouvoir la mobilité des travailleurs.

La présente étude réalisée en même temps que le Plan d'action apporte d'autres connaissances préalables sur l'actuel de la mobilité géographique, des réflexions sur le niveau optimal de la mobilité et des recommandations politiques supplémentaires.

État actuel de la mobilité géographique au sein de l'UE

Il est difficile de mesurer la mobilité géographique dans la mesure où les changements de lieu sont relativement rares. Par conséquent, de vastes ensembles de données comme l'ESPA (L'enquête suisse sur la population active européenne) sont utiles pour mesurer la mobilité en termes de stocks et de flux, en dépit de plusieurs faiblesses. Par ailleurs, des renseignements glanés à partir du baromètre euro permettent de couvrir trois aspects différents de la mobilité géographique, à savoir une approche rétrospective du cycle de vie, les circonstances du dernier déplacement et les attentes nourries à l'égard de la mobilité dans un avenir proche.

Stocks de populations migrantes

En termes de stocks, pour les pays de l'UE-15 (la France, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Autriche, l'Italie, la Grèce, le Portugal, l'Espagne, le Danemark, la Suède, la Finlande, l'Irlande et le Royaume-Uni) la proportion de la population active étrangère provenant de l'UE-27 (c'est-à-dire l'UE-15 plus la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, la République Tchèque, la Slovaquie, la Slovénie, la Hongrie, Chypre, Malte, la Bulgarie et la Roumanie) ou d'un pays non membre de l'UE-27 a augmenté au cours de la dernière décennie. La plus forte augmentation est enregistrée en Espagne, suivi de la Grèce, du Danemark, du Portugal, de la Suède, de l'Irlande, du Royaume-Uni et de l'Autriche. Parmi les nouveaux États membres, ceux qui enregistrent la plus forte proportion initiale de personnes nées à l'étranger (Lettonie, Estonie) présentent un fléchissement dans le temps, à l'exception de Chypre, tandis que les autres États qui connaissent une faible proportion de personnes nées à l'étranger restent relativement stables.

Si l'on insiste sur les proportions des personnes de nationalité étrangère, la courbe observée pour l'UE-27 est semblable à celui des personnes nées à l'étranger. Cependant, la proportion

de personnes nées à l'étranger est bien plus élevée dans la plupart des cas, car elles peuvent acquérir la citoyenneté de nombreux pays et en être ressortissants. La distinction des ressortissants étrangers par origine fournit des courbes très révélatrices.

Premièrement, dans la plupart des pays de l'UE-15, les ressortissants étrangers issus d'un autre pays membre ne représentent qu'une petite fraction de la population totale des ressortissants étrangers. La plus grande proportion de la population totale de ressortissants étrangers issus d'un pays non membre de l'UE-27 tout comme le taux de ressortissants étrangers de l'UE-12 est relativement faible. Deuxièmement, la proportion de ressortissants étrangers a connu une augmentation significative au cours de la dernière décennie, particulièrement au sein des Quinze, les cas les plus frappants étant l'Espagne, la Grèce, le Portugal, le Danemark et le Royaume-Uni. Troisièmement, l'augmentation de la proportion générale des ressortissants étrangers observée dans l'UE-15 s'explique par le changement de la proportion des ressortissants étrangers issus des pays non membres des Quinze, et surtout, des pays non membres de l'UE-27. La proportion des ressortissants étrangers issus d'UE-15 est légèrement stable dans le temps et les renseignements disponibles sur les pays de l'UE-12 révèlent des proportions plus faibles de ressortissants étrangers issus de l'UE-12 par rapport aux pays non membres d'EU-27.

Citoyens mobiles de l'UE-27 par origine

Un autre aspect digne d'intérêt consiste à examiner la proportion de citoyens vivant dans un autre pays de l'UE-27 par rapport à la population du pays de citoyenneté. Selon ce type d'analyse, parmi les Quinze, le Luxembourg, l'Irlande et le Portugal présentent la proportion la plus élevée de citoyens vivant dans un autre pays de l'UE-27. Parmi les douze nouveaux États membres de l'UE, les proportions les plus élevées de citoyens mobiles issus de l'UE-27 se retrouvent à Chypre, à Malte et en Roumanie, suivis par la Bulgarie et la Slovaquie.

Caractéristiques sociodémographiques des personnes ayant déménagé de l'UE

Si l'on met l'accent sur les traits sociodémographiques des personnes ayant déménagé, les données montrent que le profil des personnes ayant déménagé des pays de l'UE-12 vers l'UE-15 est principalement associé à l'emploi peu qualifié, surtout parmi les jeunes. En revanche, les personnes ayant déménagé d'un autre pays de l'UE-15 sont en moyenne plus âgées et plus instruites. Les personnes ayant aménagé dans les pays de l'UE-12 diffèrent à plus d'un titre de celles de l'UE-15, surtout les citoyens issus d'un autre pays de l'UE-15. Elles sont généralement plus âgées, le plus souvent de sexe masculin, avec une forte propension à être inactive. Par contre, les personnes ayant déménagé d'un pays de l'UE-12 vers un autre sont plus jeunes (50 % entre 25 et 34 ans) et connaissent des taux d'emploi et de chômage plus élevés par rapport aux citoyens de l'UE-15.

Taux de mobilité géographique

Bien que l'analyse basée sur les stocks fournisse un aperçu de l'état actuel de la mobilité géographique (passée), son inconvénient est que le développement des stocks de migrants dans le temps enregistre des flux de mobilité nets plutôt que bruts. Le flux de mobilité géographique donne une idée plus claire des courbes actuelles de la mobilité en Europe.

Le taux moyen de mobilité transfrontalière au sein des pays de l'UE-15 est d'environ 0,2 pour cent chaque année (0,2 pour cent si le Luxembourg n'est pas pris en compte). Le taux moyen de mobilité transfrontalière des pays de l'Europe des Quinze vers les nouveaux États membres s'élève à environ 0,2 pour cent. En ce qui concerne les nouveaux États membres, les taux de mobilité des pays de l'UE-15 sont en hausse alors que les taux de mobilité au sein des pays de l'UE à 15 sont relativement stables dans le temps.

Si les taux de mobilité transfrontalière au sein de l'UE ont été relativement faibles, la mobilité interrégionale à l'intérieur des pays est très marquée. Le taux moyen de mobilité régionale de la population totale au sein des pays de l'UE-15 basé sur le niveau NUTS 2 s'élevait à un pour cent en 2006. Mais il y a de différences significatives entre les pays, la mobilité la plus faible étant enregistrée dans les pays de l'Europe du Sud (environ 0,5 pour cent) et la mobilité régionale plus élevée dans les pays comme la France, l'Irlande, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni (environ deux pour cent). En ce qui concerne les nouveaux États membres, le peu de renseignements disponibles présente des taux de mobilité de l'ordre observable dans les pays d'Europe du Sud.

En comparant le taux moyen de mobilité régionale au sein des pays de l'UE (un pour cent) avec la mobilité entre les États aux USA, les États-Unis présente des taux de mobilité qui sont en moyenne deux fois ceux de l'UE.

Enfin, la navette quotidienne est également considérée comme un substitut à la mobilité géographique en parcourant régulièrement de longues distances du domicile au lieu de travail. Il existe deux types de navette quotidienne: La navette quotidienne transfrontalière qui consiste à travailler dans un pays, bien que résidant dans un autre, et la navette quotidienne régionale qui intervient lorsqu'une personne travaille dans une région différente de son lieu de résidence au sein d'un même pays.

Le taux moyen de navette quotidienne transfrontalière d'un pays de l'UE-15 à l'autre s'élève à 0,6 pour cent, le taux le plus élevé étant enregistré en Belgique. Le taux moyen de mobilité transfrontalière d'un nouvel État membre vers un pays de l'UE-15 est du même ordre. Les taux de navette quotidienne vers un pays non membre de l'UE-15 sont plus faibles dans tous les pays, les moyennes de l'UE-15 et de l'UE-12 avoisinant 0,2 pour cent. Enfin, le taux moyen de navette quotidienne régionale des pays de l'UE-15 en 2006 s'élevait à 7,3 pour cent sur la base du niveau NUTS 2, tandis qu'il était bien plus faible (4,0 pour cent) dans les pays de l'UE-12.

Mobilité au cours de la vie

Le taux de mobilité au cours de la vie d'une personne, c'est-à-dire le nombre de déménagements que les citoyens effectuent au cours de leur vie, est un indicateur important de l'ampleur de la mobilité géographique en Europe. Nous observons une variation substantielle des taux de mobilité au cours de la vie en Europe. On constate qu'en ce qui concerne tous les types de déménagements, le taux moyen dans les pays de l'UE-12 s'élève à environ soixante-sept pour cent. Par contre, lorsqu'on analyse les déménagements au sein d'un

même pays – hormis les déménagements locaux – le taux moyen dans les pays de l'UE-25 est d'environ seize pour cent, ce pourcentage descend à quatre pour cent en ce qui concerne les déménagements au sein de toute l'UE et à trois pour cent en ce qui concerne les déménagements hors de l'UE. Les données confirment que la mobilité professionnelle et la mobilité géographique sont corrélées positivement. Les changements d'emploi plus fréquents sont associés aux déplacements géographiques plus fréquents, et vice versa.

Les intentions de la mobilité

Pour se faire une idée des courbes actuelles de la mobilité, on analyse les intentions de la mobilité, à savoir si une personne croit qu'il est probable qu'elle se déplace dans les cinq prochaines années. Certains pays sont classés parmi les faibles quel que soit le type de mobilité géographique considéré. L'Autriche, la République Tchèque, l'Allemagne et le Portugal en font partie. En revanche, cinq pays se distinguent remarquablement comme des pays à mobilité élevée : la Suède, le Royaume-Uni (y compris l'Irlande du Nord), l'Estonie, la Finlande et la France.

Niveau optimal de mobilité géographique : comment équilibrer les externalités positives et négatives

S'il est évident qu'une mobilité trop faible peut être synonyme de faculté d'adaptation réduite, de possibilités et de compétitivité d'emploi non exploitées, une trop grande mobilité peut déformer les marchés nationaux de l'emploi et générer des coûts sociaux énormes. Par conséquent, cette étude complète les preuves empiriques présentées ci-dessus grâce à un exercice plus analytique d'identification d'un niveau optimal de mobilité géographique. Ce niveau optimal n'est pas manifeste, mais il est néanmoins important en termes d'intervention politique.

L'étude du problème de mobilité optimale nécessite une perspective à la fois *économique* et *sociale*. Pour que la mobilité produise ses avantages potentiels dans le long terme, il faut créer un équilibre entre ses effets économiques et ses effets sociaux, entre la mobilité et la stabilité.

Perspective économique – externalités positives et négatives

Etant donné que la mobilité du capital et des biens ne converge pas avec l'emploi et les salaires réels dans les économies ouvertes ou intégrées, la mobilité de la main d'œuvre pourrait influencer l'équilibre des résultats du marché du travail. De cette façon, d'un point de vue économique, la mobilité géographique sert de facteur d'équilibre entre les marchés régionaux du travail. En général, la mobilité géographique a un effet positif majeur de croissance économique dans les pays confrontés à un déficit de main d'œuvre et de prospérité dans les pays affichant un surplus de main d'œuvre.

Le déséquilibre actuel entre les taux de chômage des États de l'UE-27 est très important. Par exemple, la Pologne se confronte avec un taux de chômage trois fois plus important que celui

des Pays-Bas. Nous observons également des déséquilibres importants entre des États membres voisins. Ces taux élevés de chômage sont du moins en partie expliqués par une offre de travail insuffisante. Par conséquent, la mobilité géographique de la main d'œuvre pourrait conduire à une répartition plus équilibrée du travail et des travailleurs dans l'UE. En même temps, les différences entre les *salaires réels* à travers les États membres sont énormes également. En particulier entre les nouveaux États membres et les États de l'UE-15, nous observons des différences de l'ordre de 738 pour cent.

Au delà de ces effets d'équilibre, l'ouverture du marché de travail aux individus, par le biais de leur mobilité géographique, pourrait avoir comme résultat un meilleur alignement des compétences. Ainsi, le retour à la formation du capital humain pourrait se développer, ce qui aura en prime l'investissement dans ce capital humain. L'alignement amélioré des compétences et la formation accélérée du capital humain pourront stimuler la croissance économique à travers le continent.

Quant aux potentiels effets négatifs, un argument souvent invoqué dans le débat sur l'immigration est celui qu'une concurrence accrue sur les marchés nationaux du travail fait pression sur la baisse des salaires et par conséquent réduit le bien-être de la population préexistante. Une autre crainte est celle que l'immigration pourrait être un fardeau pour la sécurité sociale, soit parce que le marché du travail n'arrive pas à absorber la main d'œuvre migrante, soit à cause de l'augmentation du taux de chômage dans la population préexistante. Enfin, lorsque ces externalités négatives sont susceptibles d'apparaître dans les pays de destination des migrants, leurs pays d'origine, quant à eux, craignent qu'un « exode de matière grise » puisse entraver la croissance des revenus à long terme. Cela arrive dans le cas d'une émigration permanente de personnes fortement productives et hautement éduquées. Le danger d'un exode de matière grise apparaît plus particulièrement lorsqu'il y a une différenciation de revenus très importante entre le pays de destination et celui d'origine. Dans le contexte de l'UE, l'exode de matière grise pourrait affecter certains des nouveaux États membres de l'Europe de l'Est.

D'un point de vue supranational cependant, on peut argumenter par le fait que les externalités positives dues à la mobilité sont nettement en avantage par rapport aux externalités négatives. La mobilité géographique pourrait en effet devenir une situation gagnant-gagnant au sens économique du terme pour les deux pays, aussi bien celui d'accueil que celui d'origine. Les externalités positives sont principalement le fruit des effets de croissance positive associées à la libre circulation du capital humain, réduisant les déséquilibres du marché du travail, à un meilleur alignement des compétences sur un marché intégré, à un meilleur investissement dans l'éducation et à un meilleur esprit d'innovation et d'entreprise. Les externalités négatives sont principalement d'ordre pécuniaire ou fiscal, mais ces effets négatifs dans le pays de destination sont du moins en partie contrebalancés par des effets positifs dans la région d'origine. Les acquis de l'efficacité sont cependant des avantages très clairs pour l'Europe.

Perspective démographique et sociale – externalités positives et négatives

D'un point de vue démographique et social, la mobilité géographique apporte également des externalités aussi bien positives que négatives. Cependant, cette image semble de quelque part troublée.

En ce qui concerne les caractéristiques sociodémographiques, dans le contexte actuel réel, il y a peu de raison pour justifier la mobilité au sein de l'UE sous prétexte de l'impact du vieillissement et du déclin de la population; sachant que presque toute l'Europe est confrontée avec ce même problème. C'est pourquoi, essayer de compenser les taux bas de fécondité par une migration de remplacement, ne ferait aucune différence en termes d'externalités au niveau de l'Europe, à cause du processus rapide de vieillissement dans tous les pays européens. La solution à ces problèmes demeure plutôt dans l'immigration des pays non UE et dans le renforcement des primes pour travailler plus longtemps, c.-à-d. ne pas quitter le marché du travail de façon prématurée; par la retraite anticipée ou d'autres avantages sociaux.

En ce qui concerne les conséquences sociales de la mobilité géographique, le savoir empirique est toujours plutôt insatisfaisant. Pourtant, certaines preuves convergent vers une mobilité accrue au profit d'une intégration socioculturelle dans l'Union européenne et d'une consolidation de l'identité européenne et des réseaux interculturels. Des externalités positives de la migration sont associées aux profits tirés de la diversité culturelle et ethnique, de la croissance et du développement urbain, conditionnées par l'intégration réussie des nouveaux arrivants.

Les points faibles de l'intégration socioculturelle sont le déclin de plus en plus des cultures locales et les frictions sociales. A présent, plusieurs régions métropolitaines d'Europe sont confrontées à des tensions entre les minorités ethniques et groupes de la population autochtone. Reste encore à voir si ces tensions vont se montrer à être similaires aux souffrances toujours plus accrues de la transition, connues dans le passé par d'autres destinations attractives de la migration. Tout compte fait, il semble que les externalités positives sont tout à fait possibles, sous la forme de l'intégration socioculturelle, mais afin de garantir cet effet il est impératif de prendre en compte tous les défis de la cohésion sociale.

Conclusion : La mobilité géographique en Europe est trop faible

Mettant en balance les externalités économiques et sociales positives et négatives, nous arrivons à la conclusion que la mobilité géographique en Europe est trop faible. Alors qu'il serait pratiquement impossible de déterminer ce qui est le niveau optimal, la situation actuelle nous semble être bien en dessous d'un tel niveau. Quant aux déséquilibres encore trop importants, il semble y avoir des avantages, économiques pour la plupart, encore inexplorés par rapport à la mobilité géographique comme facteur d'équilibre sur un marché du travail intégré.

Ainsi, puisque les effets économiques sont nettement positifs, les effets démographiques sont nuls et les effets sociaux sont variés, il nous semble raisonnable d'assumer qu'une mobilité intra-européenne accrue pourrait améliorer le bien être de tous les européens.

En même temps, la plupart des coûts associés à une migration intra-européenne accentuée ne seraient probablement pas trop grands, compte tenu du niveau très bas des taux de la mobilité géographique actuelle en Europe. D'un point de vue démographique à long terme, au fur et à mesure que la tranche de la population la plus penchée vers la migration (les jeunes) avancera dans l'âge, les propensions proactives croissantes des individus à la mobilité géographique pourront servir de contre poids à la chute des taux de la mobilité dans une Europe vieillissante.

Facteurs de mobilité et barrières

Afin de comprendre comment on peut accroître la mobilité, cette étude examine à la fois les facteurs clés de mobilité et les barrières à la mobilité. L'attention de l'analyse se tourne ainsi vers le niveau de l'individu, où la décision de mobilité est rapportée également aux avantages et aux coûts. En général, une personne se décide d'émigrer si l'utilité escomptée du fait de partir est supérieure à l'utilité escomptée du fait de rester, tous coûts de migration compris.

L'évaluation des avantages et des coûts de migration faite par les individus dépendra des caractéristiques sociodémographiques, telles que la dotation du capital humain et la possibilité de transfert des compétences à la destination, mais aussi des préférences et des attentes personnelles. Par conséquent, le cadre du capital humain montre bien que la migration entre les pays n'est pas seulement une fonction de mesures agrégées, tels que les différences du PIB par tête, le taux de chômage ou la rémunération relative des compétences. Au contraire, l'hétérogénéité entre les individus est un facteur important. Des individus différents dans le même pays affichent des propensions différentes à la migration et, plus encore, préfèrent des pays d'accueil différents, selon la possibilité existante de transfert des compétences et du goût propre de chacun.

Facteurs clés de mobilité

Les sondages révèlent que les migrants ont une variété de motivations de quitter leur pays. Les facteurs associés à l'emploi, tels que des revenus meilleurs et des meilleures conditions de travail, jouent un rôle clé. Mais aussi des facteurs associés à la famille et au relationnel, de même que les conditions de logement et d'habitat, semblent influencer très souvent les décisions de migration. Les résultats des enquêtes *n'appuient pas* les idées des uns que la migration serait principalement déclenchée par l'accès aux allocations et aux meilleurs services publics.

Des motivations rapportées au travail et aux revenus sont particulièrement fortes dans les nouveaux États membres. Presque 60 pour cent des migrants ressortissants des nouveaux États membres ont changé de lieu de vie pour des raisons d'emploi, alors que seulement 40 pour cent des migrants ressortissants de l'UE-15 ont mentionné ce facteur. Plus de 80 pour cent des personnes interrogées des nouveaux États membres affirment que les facteurs associés au travail et aux revenus pourraient à l'avenir les encourager à quitter leur pays. Cette réponse n'a été donnée que par 50 pour cent des citoyens de l'UE-15 interrogés.

Ce résultat indique le fait que les taux de mobilité pourront chuter avec la convergence des économies européennes. En particulier les intentions fortes de mobilité dans les nouveaux États membres s'estomperont lorsque ces économies rattraperont celles des pays de l'UE-15.

Des preuves empiriques montrent que certaines personnes sont plus susceptibles de mobilité que d'autres. L'âge, le sexe, la structure du foyer, l'éducation, la situation de l'emploi et les expériences de mobilité antérieures sont autant de déterminants microéconomiques clés: les jeunes sont plus mobiles que les personnes âgées, les hommes plus que les femmes, les célibataires sans enfants plus que les familles, les ouvriers de haut niveau plus que ceux de bas niveau, les chômeurs plus que les employés et, enfin, les personnes qui se sont déjà déplacé dans leur passé ont tendance à être plus mobiles que les autres.

En plus des déterminants microéconomiques, nous trouvons également d'importants « effets pays ». Cette conclusion indique le fait que la plupart des variations de taux de mobilité à travers les États membres de l'UE, mais aussi une partie significative des variations dans les attitudes envers la migration, ne sont pas facilement expliquées par les différences structurelles des facteurs d'influence de la mobilité énumérés ci-dessus. Cette observation souligne plutôt l'importance du goût et des préférences nationales, éléments difficilement pris en compte par les décideurs politiques. Ces facteurs sont des éléments qui influencent fortement les taux de mobilité. Cela montre également qu'essayer d'aligner les taux de mobilité au niveau de l'UE n'est pas une mince affaire. Dans l'UE, les pays scandinaves se détachent nettement comme zone de grande mobilité. Il nous semble ainsi digne d'étudier l'association entre leur modèle politique – la flexicurité – et la mobilité géographique.

Obstacles clés à la mobilité

En son ensemble, notre étude étaye que les barrières *culturelles* et de la *langue* sont extrêmement importantes lorsqu'on veut expliquer le niveau limité de mobilité géographique en Europe. Alors que la capacité d'acculturation, un processus de resocialisation impliquant des changements d'attitude, des valeurs et de l'identification, est une cible plutôt difficile pour l'intervention du gouvernement, la preuve empirique suggère deux options de politique viable. Premièrement, la promotion des capacités langagières pourrait encourager la mobilité géographique. L'effet de la langue est aussi direct qu'indirect. De façon directe, il réduit les barrières de la langue, négativement associées autrement avec les propensions à la mobilité transfrontalière. De façon indirecte, il semble réduire les barrières culturelles qui empêchent la migration. Deuxièmement, la promotion de l'éducation à l'étranger pourrait stimuler la mobilité géographique. L'effet pourrait fonctionner en réduisant à la fois les barrières de la langue et celles qui sont de façon culturelle.

Un troisième empêchement clé de mobilité, derrière la langue et la culture, tel que perçu par les européens, est associé aux *soucis de trouver un travail (convenable)*. Cette observation indique la nécessité de soutenir l'information et la transparence des offres d'emploi à l'international, afin d'établir un milieu générateur d'opportunités de mobilité. Mis dans un contexte plus général, il établit un besoin de marchés du travail flexibles. Un milieu facilitant

la redistribution de l'emploi crée des meilleures opportunités pour les nouveaux arrivants, y compris ceux venus d'un marché du travail éloigné.

La persistance des formes nationales de marché du travail et d'organisation du marché du logement, du système des soins et du système fiscal pourrait contraindre également la mobilité au sein de l'UE. Même si nos preuves empiriques suggèrent qu'en général les citoyens de l'UE ne les perçoivent pas comme les barrières les plus importantes à la mobilité, l'harmonisation et la coordination sont certainement pertinentes dans la conception des programmes de mobilité efficaces. Les barrières légales, de reconnaissance, de portabilité et d'accès dans ces domaines génèrent des coûts à la mobilité pour l'individu et en retour réduisent les propensions à la migration.

Recommandations

Notre discussion sur la mobilité géographique optimale a montré que, toutes choses confondues, le niveau actuel de mobilité en l'UE est trop bas, compte tenu des avantages nets que la migration présente pour l'économie et pour la société. Ainsi il nous semble qu'il reste encore beaucoup à faire pour relever le niveau bas actuel de mobilité géographique.

Les politiques de mobilité géographique jouent un double rôle dans le processus d'amélioration continue des taux de mobilité: (i) en élargissant la palette des gains utilitaires et (ii) en réduisant les coûts à la mobilité pour l'individu.

Quant aux soucis de trouver un travail convenable, perçus comme l'un des obstacles clés à la mobilité, cela établit le besoin de créer des marchés du travail adaptables et transparents. Un milieu facilitant la redistribution de l'emploi, qui échange la sécurité du travail en sécurité de l'emploi, crée en général des meilleures opportunités pour les nouveaux arrivants, y compris ceux venus d'un marché du travail éloigné. Dans ce contexte, accorder la flexibilité avec la sécurité selon le concept de la flexicurité peut être une solution viable. En effet, un projet de flexicurité adapté aux besoins spécifiques pour amortir la flexibilité spatiale – la mobilité géographique à l'intérieur des pays et au-delà de leurs frontières – sert d'orientation générale pour la formulation de nos recommandations.

Cette étude montre l'importance cruciale que les politiques suivantes minimisent les frictions du marché du travail au niveau national et transnational:

Recommandations

Renforcer les conditions institutionnelles préalables de mobilité sur le marché du travail

- Les États membres devraient développer des projets de création des marchés actifs du travail qui encouragent la mobilité.
- Évaluer le rôle des institutions du marché de l'emploi dans la détermination de la mobilité géographique, en accord avec le principe de flexicurité.
- Envisager une compensation financière pour les chercheurs d'emploi mobiles.
- La Commission européenne devrait évaluer le rôle des facilitateurs d'accès au logement, de l'infrastructure d'aide à la petite enfance et des autres organismes publics ou privés qui influencent le coût de la mobilité.

Développer des politiques éducationnelles qui encouragent la mobilité

- Mettre l'accent sur la création des capacités d'apprentissage des langues étrangères à tous les niveaux.
- Continuer de promouvoir et d'encourager la participation aux programmes d'échanges européens tels qu'Erasmus, Leonardo, Grundtvig etc.
- Développer et implémenter des stratégies d'apprentissage à vie, avec pour objectif direct aussi la mobilité géographique.

Création de réseaux sociaux et d'information efficaces

- Déployer et améliorer les réseaux EURES et Europass.
- Organiser à tous les niveaux des campagnes de sensibilisation à la mobilité.
- La Commission européenne devrait identifier les rôles et déléguer les responsabilités à tous ses partenaires sociaux afin de promouvoir la mobilité.
- Assurer l'intégration sociale de travailleurs migrants et de leurs familles.
- Développer et partager des exemples de bonnes pratiques sur l'intégration réussie des stratégies.
- Déployer la base de connaissances associée aux impacts des activités d'information.

Enlever les barrières à la mobilité en s'inspirant de la diversité des systèmes nationaux de protection sociale et de qualification

- Malgré les progrès déjà réalisés, la Commission européenne devrait continuer à s'occuper des obstacles restants dans le domaine de la coordination des régimes nationaux de sécurité sociale. Prendre en compte les nouvelles formes de mobilité géographique.
- Avancer sur la question de la portabilité des retraites dans le domaine de la conservation des droits à la retraite supplémentaire.
- Améliorer la transparence des qualifications.
- Enlever les barrières persistantes devant les professionnels mobiles.

Déployer la base de connaissances et les politiques d'évaluation de la mobilité

- La Commission européenne devrait optimiser le recueil de données valides sur la mobilité géographique et les modèles régionaux de l'offre et de la demande d'emploi.
- La Commission européenne devrait également stimuler le recueil des données valides sur l'efficacité, l'équité et l'impact des diverses initiatives de promotion de la mobilité, telles que les campagnes.