

VILLES ET TERRITOIRES FACE AUX DÉFIS DE LA GLOBALISATION

Jacky Perreur

Armand Colin | *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*

2007/4 - novembre
pages 563 à 571

ISSN 0180-7307

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-4-page-563.htm>

Pour citer cet article :

Perreur Jacky, « Villes et territoires face aux défis de la globalisation »,
Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2007/4 novembre, p. 563-571. DOI : 10.3917/reru.074.0563

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Villes et territoires face aux défis de la globalisation

Cities and territories facing the globalisation

Jacky PERREUR

Professeur

Laboratoire d'Économie et de Gestion

UMR CNRS 5118 – MSH

Université de Bourgogne

Pôle d'Économie et de Gestion

BP 21066 Dijon Cedex

jacky.perreur@u-bourgogne.fr

Mots clés : urbanisation, espaces ruraux, transport, mondialisation

Keywords : urbanisation, rural areas, transport, globalisation

Classification JEL : F020, F200, R100, R230

Lorsque son fils lui demanda : « C'est quoi la mondialisation ? » elle pensa qu'elle était en train de perpétuer une habitude prise lors de son séjour étudiant en Angleterre en coupant l'après-midi avec une pause thé. Le paquet de thé qu'elle avait devant elle indiquait que la firme anglaise avait apporté tous les soins pour la fabrication du produit à partir des meilleures plantes récoltées au Sri Lanka. Ses yeux se portèrent alors sur le paquet de gâteaux secs qui accompagnaient le thé, acheté dans l'hypermarché de la ville voisine sous la marque de la grande surface dont elle avait appris, récemment, qu'il s'agissait du second distributeur mondial, la composition y était indiquée en 13 langues européennes sans que l'on connaisse la véritable provenance des composants (raisins de Corinthe, cacahuètes, lécithine de soja...) ni les étapes de leur transport. Elle pensa aussi à la montre altimètre offerte dernièrement à son fils, de marque japonaise mais fabriquée dans un autre pays d'Asie du Sud-Est, il s'était heurté à la difficulté de compréhension de certains termes d'une traduction automatique piochée dans le manuel de l'utilisateur qui déclinait le mode d'emploi en une quinzaine de langues différentes.

La mondialisation c'est cela, et bien d'autres choses encore. Elle est de plus en plus ancrée dans notre vie de tous les jours.

De nombreux historiens se sont attachés à analyser le développement des échanges depuis le Moyen Âge. J. LE GOFF (1972) souligne qu'avec l'arrêt des invasions, l'apparition d'une paix relative et d'une plus grande sécurité sur les routes et les mers, et l'essor démographique, le commerce pacifique s'intensifie. Les villes du X^e au XIII^e siècle vont aussi se transformer, voire se former : la primauté des fonctions féodales, militaires et religieuses s'estompe devant l'apparition de nouveaux quartiers liés au commerce et au transit des marchandises. Les villes nœuds de communication, ou étapes de routes commerciales ainsi que les ports se développent.

Toutes les régions ne sont pas concernées de la même façon, « les deux pôles du commerce international étaient la Méditerranée et le Nord » (J. LE GOFF, 1972) ; entre les deux, une zone dans laquelle les hanséates et les italiens effectuent les échanges et qui s'adjoindra bientôt une fonction de production textile qui augmentera le nombre de produits échangés. Par la suite, les cartes des grands courants et la hiérarchie des différents produits sont remises en cause (J. HEERS, 1966). Ces échanges sont tributaires des moyens de transport car « le marchand médiéval est surtout itinérant » (LE GOFF, 1972). L'état des routes médiocre, voire mauvais, limite les effets des progrès réalisés dans l'attelage. L'insécurité ainsi que les taxes et péages contribuent à rendre le transport terrestre très coûteux : si pour les produits peu pondéreux et de grande valeur ces coûts ne représentaient que de 20 à 25 % du prix de départ, ils pouvaient atteindre 100 à 150 % pour les marchandises de moindre valeur (grains, vin, sel) (SAPORI, 1952 cité par J. HEERS) « Les vivres voyagent peu et surtout les blés ; seul le trafic par mer ou sur les fleuves paraît acceptable sur de longues distances » (J. HEERS 1966, p. 93).

Ceci explique la prédilection pour le transport par voie d'eau. Les voies fluviales d'abord (le Pô en Italie, le couloir rhodanien et l'ensemble des rivières flamandes), les voies maritimes ensuite où sont enregistrés les progrès les plus importants dans

les navires : à côté des bateaux destinés au commerce régional et dont les dimensions sont modestes, les grands marchands utilisent des navires deux à trois fois plus importants (300 tonnes métriques voire 1000 tonnes métriques à Genès en 1460). Leur construction requiert des moyens considérables et parfois le navire est divisé en parts négociables, ceci devient une affaire de capitaliste. L'empreinte spatiale des échanges ne se limite pas aux réseaux de transport, la « puissance économique (des grands marchands médiévaux) est liée au développement des villes, centres de leurs affaires » (LE GOFF 1966, p. 42). De même, grâce aux capitaux accumulés, les marchands ont, dans certaines régions, transformé les conditions de l'agriculture : achats des terres, améliorations des techniques (travaux hydrauliques), orientation plus commerciale des cultures, reconversions (en élevage pour la laine, pastel en région toulousaine pour les teintures, mûriers en Italie pour la soie...).

On observe donc que cette volonté d'échanges en dehors des frontières régionales et nationales est une tendance de long terme et que, déjà à ses débuts, elle concernait différemment les territoires créant ou entretenant de fortes inégalités. Les économistes théoriciens ont, eux aussi depuis longtemps, démontré les avantages de l'ouverture des marchés pour obtenir une meilleure spécialisation et mieux capter les économies d'échelle de production. On oublie d'ailleurs peut-être trop rapidement leurs mises en garde (inconvenients d'un simple système de libertés naturelles A. SMITH, ch2, L4 ; ou recommandations de progressivité de mise en œuvre de l'ouverture D. RICARDO, ch. XIX).

Le phénomène de mondialisation est un fait constaté. De multiples indicateurs en mesurent certaines de ses facettes mais il est difficile d'en donner une définition et, souvent, les chercheurs se limitent à un aspect particulier (par exemple EL MOUHOUB MOUHOUD, 2006). Si dans sa dimension ouverture des marchés mondiaux pour les acteurs elle n'est pas nouvelle, ce qui est nouveau, c'est la réduction fantastique de ce qui freinait les échanges, à savoir les coûts de transport, et tout ce qu'elle a permis. P. BAIROCH (1964) avait déjà souligné l'importance de ce phénomène en 1962 mais ceci s'est accéléré depuis facilitant les mouvements. Par exemple, le fret aérien, en milliards de tonnes-km, est passé de 0,4 vers 1950 à 116,6 en 2002 ; quant au nombre de passagers, en milliards voyageurs-km, il était d'à peine 2 vers 1950 et se trouve à 2 942 en 2002. En dollars courants, 3 minutes d'appel téléphonique New-York-Londres coûtaient 75 dollars en 1927, 30 dollars en 1930 et 0,15 en 2003 (*Alternatives Économiques* n° 59, 2004). Éléments du coût, les temps de transport se sont aussi réduits considérablement conduisant à ce que les géographes ont qualifié un « rétrécissement » de l'espace, plus sensible sur des longues distances que sur des plus petites et créant des effets tunnels. Dans ce même laps de temps les barrières (ou plus exactement certaines barrières) douanières se réduisaient, les accords régionaux se multipliaient redonnant de la pertinence aux modèles gravitaires dans l'analyse des échanges, certaines barrières non tarifaires demeurent cependant. La concurrence, quelquefois oligopolistique, toujours imparfaite, pousse à la différenciation des produits (les coûts de transport n'étant plus suffisants pour se protéger), différenciation encouragée par la forte demande de variétés de la part des consommateurs, qui elle-même stimule l'innovation. Cette dernière est indispensable pour assurer la compétitivité des entreprises. La mondialisation accroît aussi le nombre des acteurs, complexifie leurs interactions et oblige

à réfléchir à de nouveaux modes de gouvernance. À côté des Etats (y compris les pays émergents comme la Chine dont, en 2004, les exportations dépassent celles du Japon, elle était, cette même année, premier exportateur de produits en technologie de l'information), des entreprises et des associations nationales, apparaissent des firmes internationales, dont le rôle s'accélère depuis les années 1990, qui construisent leur propre stratégie et qui sont responsables d'un développement sans précédent des échanges internationaux intra-firme (MIOTTI, SACHWALD, 2006). Le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), même s'il ne permet pas de résoudre tous les problèmes de gouvernance des firmes mondiales, facilite le partage de la chaîne de valeur ajoutée en un nombre toujours plus grand d'établissements chacun spécialisé dans une étape précise du processus de production, ce qui remet en cause les processus traditionnels de localisation (DEFEVER, MUCCHIELLI, 2005). Même les activités de services adoptent une spécialisation fonctionnelle, renforçant les grands centres urbains et participant au processus de métropolisation. Les opérations des marchés financiers ont aussi bénéficié de la liberté des mouvements des capitaux grandement facilitée par les TIC « permettant une déconnexion de la sphère financière et de la sphère de l'économie réelle » c'est-à-dire les transactions commerciales (J. LAROCHE, 2004). Les marchés financiers développent des logiques de plus en plus autonomes. Les réseaux de délinquance se sont, eux aussi, mondialisés (corruption, drogue, criminalité, fraude fiscale...). Les organisations non gouvernementales sont aussi de plus en plus présentes, leur nombre croît et leurs ressources aussi. Elles se professionnalisent et jouent un rôle important dans la genèse du droit international (J. LAROCHE, 2004). Certaines permettent aussi l'apparition d'une « opinion publique » internationale sur le devant de la scène dont il convient de tenir compte lors de négociations internationales (l'Organisation Mondiale du Commerce, par exemple).

On aurait tort d'assimiler accentuation de la concurrence et libéralisme à tous crins : les prélèvements sociaux sont importants, les subventions - agricoles entre autres - se maintiennent, les barrières non tarifaires demeurent aussi, les mouvements des hommes sont contraints... On comprend aisément que toutes ces caractéristiques modifient l'organisation spatiale des activités et des hommes. Les villes et les territoires n'ont pas tous la même capacité à tirer profit de ces mouvements, des nouvelles hiérarchies apparaissent, d'autres se renforcent ou disparaissent. La mondialisation est donc au cœur de la compréhension des phénomènes spatiaux actuels. L'Association de Science Régionale de Langue Française a consacré son XLI^e colloque à une réflexion sur les implications spatiales de la mondialisation. Quelques communications ont été sélectionnées pour composer ce numéro ; elles sont volontairement très diverses et ne portent pas sur les aspects les plus médiatisés pour montrer l'étendue et la richesse du sujet.

L'ouverture des marchés a conduit à la recherche de gains de productivité dans la production de biens agricoles. Celle-ci a entraîné une restructuration des espaces, souvent encouragée par des politiques nationales ou communautaires, ces restructurations s'accompagnent d'une concentration croissante de la population dans les villes qui conduit, en retour, à une demande de plus en plus forte d'espace de

« récréation » et de tourisme. L'agriculture productiviste ne répond pas nécessairement à cette demande. La plus grande sensibilité au paysage et la nécessité d'entretien de l'espace induisent la notion d'agriculture de services. L'Uruguay Round reconnaît ces politiques de services environnementaux dans la mesure où elles n'introduisent pas d'effets de distorsion sur les échanges ou la production. L'agenda européen 2000 accepte aussi ces mesures agro-environnementales.

O. AZNAR, M. GUÉRIN et Ph. PERRIER-CORNET essaient de caractériser économiquement un service pour esquisser une définition d'une agriculture de services. Ils recensent et classent les divers services fournis par l'agriculture et présentent ceux développés dans le cadre de la Politique Agricole Commune (services environnementaux en particulier).

Partant du même constat, on note la tendance, liée directement ou indirectement à la mondialisation, à la constitution de grands ensembles urbains (métropolisation) gros consommateurs d'espace. La lutte pour l'occupation du sol, au travers de la hausse des prix du foncier, tend à rejeter à la périphérie les fonctions récréatives et de loisirs d'autant plus que ces dernières sont souvent associées à des territoires « naturels ». Il apparaît alors une nouvelle forme de mobilité : les mobilités récréatives alternantes ; les jours ouvrés de semaine, les flux sont intra-urbains, les week-ends, ils sortent de l'aire urbaine en direction de territoires ruraux ou « naturels ». Ceci peut remettre en cause certains modèles bien établis en prenant en compte de nouvelles stratégies résidentielles de la part des ménages (recherche de proximité d'espaces « naturels »). F. DECOUPIGNY essaye, dans son article, de déterminer l'impact de l'intégration de ces espaces naturels périphériques dans l'organisation territoriale d'une métropole. Cette dernière n'est plus uniquement un bâti continu, l'adjonction d'espaces de loisirs en fait un territoire plus vaste et « éclaté » mais cohérent. Il propose un modèle de simulation pour évaluer ces impacts sur la structure et l'organisation du territoire métropolitain. L'application sur les métropoles azuréenne et marseillaise permet de mettre en évidence les différences de comportement de ces deux métropoles.

Si la mondialisation n'est pas la responsable de l'éclatement et de l'ouverture du bloc des économies socialistes, elle n'en est pas étrangère. Ces économies sont frappées de plein fouet par l'abandon du modèle socialiste et l'ouverture mondiale voire, pour certaines, l'intégration dans une union douanière. E. JABA, C. IATU, C. PINTILESCU analysent les changements structurels dans le marché du travail d'un Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) : la Roumanie. Les auteurs mobilisent des statistiques et indicateurs économiques sur la période 1990-2003 pour mettre en évidence des changements (diversification de la production et instabilité de l'emploi). Ces modifications ne se sont pas réalisées de la même façon dans les régions et les départements, les auteurs essaient de caractériser le profil des régions mettant en évidence, pour certaines d'entre elles, un déséquilibre entre le niveau de ressources humaines disponibles et le niveau de développement de ces régions.

Les mouvements de population, avec les grandes invasions barbares, constituent, sans aucun doute, les flux les plus anciens. Volonté de conquérir de nouveaux

espaces pour en confisquer les richesses, fuite de persécutions religieuses ou politiques, recherches, hypothétiques quelquefois, de travail pour de meilleures conditions de vie sont autant de mobiles qui poussent des masses d'individus à se déplacer et franchir les frontières. La motivation économique semble la principale pour les immigrants en France au cours du dernier demi-siècle. Des travaux dans différents pays font ressortir une répartition géographique spécifique pour chaque nationalité, qui est peu influencée par les politiques d'immigration des pays d'accueil. N. UKRAYINCHUK et H. JAYET proposent une analyse fine des concentrations spatiales, combinant un niveau géographique fin (communal) et des niveaux plus agrégés tout en introduisant une dimension temporelle (période intercensitaire 1982-1990 et recensement de 1968). Un premier constat réside dans la forte différence entre les nationalités représentées selon que l'on raisonne en stock ou en flux. Les mouvements des diverses nationalités ne sont pas simultanés mais successifs. Les immigrants ne se répartissent pas de façon homogène sur le territoire ; une forte disparité de répartition entre les régions s'accompagne de micro-concentrations au niveau communal : toutes les communes d'une région à fort taux de présence d'immigrés ne sont pas également concernées ; les plus peuplées semblent être les plus attractives. L'effet frontière (concentration des immigrants à proximité du pays d'origine) existe mais on note des exceptions (portugais, anglais). Qu'en sera-t-il avec les distorsions introduites par les liaisons rapides (la communauté anglaise périgourdine justifie une liaison aérienne low-cost avec Londres). Il ne faut cependant pas négliger la logique économique de présence d'emplois et celle résidentielle liée aux aménités (Périgord, Midi de la France...)

La comparaison des recensements 1968-1990 fait ressortir une stabilité dans la répartition spatiale. Elle est certes liée à des effets de réseaux avec les immigrants déjà en place mais la persistance des facteurs de localisation peut aussi être évoquée.

Les auteurs proposent une analyse économétrique sur 36 600 communes successivement sur les stocks d'immigrants de 1990 et le flux 1968-1990 qui confirme l'importance des facteurs signalés ci-dessus ; la place des effets géographiques nécessite la poursuite d'investigations afin de mieux en comprendre la nature.

Qui dit échange dit réseau physique de communication avec empreinte territoriale plus ou moins forte (pylône de téléphonie mobile, satellite de communications, infrastructure routière ou ferroviaire...). L'adaptation aux moyens modernes nécessite de grands équipements, coûteux et émetteurs d'externalités négatives qui justifient une évaluation socio-économique de plus en plus précise. C'est l'objet de la réflexion proposée par P. BÉRIION, G. JOIGNAUX et J. F LANGUMIER. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport est aujourd'hui très répandue tant au niveau national qu'international, ne serait-ce qu'en raison de l'importance des investissements requis. Elle ne se réduit plus à une simple analyse ex-ante coûts-avantages, la montée de « l'opinion publique » et des divers groupes de pression (écologistes ou autres) nécessite de nouvelles formes de gestion des projets. Le cadre de l'évaluation se fonde de plus en plus sur la négociation territoriale associant les différents groupes d'acteurs concernés. Pour enrichir le débat et les négociations, l'exigence d'informations est de plus en plus grande.

En effet, les infrastructures viabilisent les territoires, modifient les distances (réseaux et temps) déformant l'espace et accentuent son hétérogénéité et ses anisotropies. La continuelle recherche d'ubiquité et d'instantanéité des échanges nécessite le perfectionnement des moyens de communication, il est donc important de réfléchir sur les effets économiques, sociaux, politiques, environnementaux et territoriaux des équipements créés. L'interrogation des spécialistes sur les limites, conséquences, coûts, des choix en matière de transport n'est pas récente mais, depuis une quinzaine d'années, le niveau local a quitté son statut de lieu d'application pour devenir aussi lieu de décision et de contribution au financement, et on note une montée en puissance de la demande de transport et de la sensibilité à ses nuisances.

Quelle est la nature exacte des effets dits structurants des infrastructures de transport pour le développement économique ? Longtemps perçues comme suffisantes, elles ne doivent être considérées que comme nécessaires, le calcul économique standard étant lui même remis en cause. Une réflexion est aussi menée sur le rôle de la proximité géographique créée par les infrastructures de transport, certains auteurs soutiennent qu'il faut lui adjoindre une proximité institutionnelle ou organisationnelle pour comprendre les effets territoriaux, le rôle des acteurs locaux reste très important.

Le doute sur l'automaticité des effets positifs des grandes infrastructures de transport apparaît dans les années 1970. En 1982, la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) institutionnalise l'évaluation *ex-ante* et le bilan *ex-post* pour ces grands ouvrages, et progressivement apparaissent les observatoires autoroutiers. Les approches territorialisées mises en œuvre sont justifiées par nos auteurs qui en donnent ensuite quelques exemples.

Les grandes villes ont été localisées à l'origine en raison des facteurs naturels (fleuves, ports...) ou de ce que certains auteurs ont qualifié d'accidents historiques. M. POLÈSE et R. SHEARMUR se demandent si le développement de ces courants d'échanges mondiaux a remis fondamentalement en cause les hiérarchies urbaines à la LÖSCH, les activités économiques sont supposées être localisées selon un arbitrage forces de centralisation, forces de dispersion. Pour effectuer leur test, l'économie canadienne est décomposée en 71 secteurs d'activité et onze régions synthétiques. Ils montrent qu'il existe toujours une grande stabilité dans la hiérarchie urbaine. La zone centrale joue toujours un rôle important, les changements s'effectuent très lentement. Cette régularité des modèles de localisation ne les exclut pas. Les entreprises consommatrices d'espace sont rejetées à l'extérieur et la baisse des coûts de communication a un effet centralisateur.

F. GASCHET et Cl. LACOUR proposent le concept de « *clusty* » pour souligner que c'est généralement dans et par les grandes villes que la métropolisation, les innovations et les réseaux de pouvoir se créent, se renforcent et se diffusent. De nombreuses références aux effets de débordements technologiques se retrouvent dans deux familles d'analyse. Il existe une relation entre la taille d'une ville et le niveau de capital humain qui n'est pas remise en cause mais les logiques sous jacentes sont mal explicitées, plusieurs explications sont proposées. Au-delà du rôle de la distance sur

les externalités technologiques, il faut savoir si les firmes tirent des avantages de la spécialisation ou de la diversité économique de la ville, les résultats des études montrent la supériorité des structures diversifiées dans la production d'innovations, ce qui est conforme à l'idée de cycle spatial des industries.

On ne peut ignorer la capacité de la ville à révéler et cristalliser les facteurs de développement, ceux de la ségrégation. Pour les auteurs :

« le *clusty* est un système territorial urbain concernant généralement de grandes agglomérations qui créent, captent, accumulent, diffusent, des économies de diversité, de pouvoir d'organisation et de réseaux afin de développer sa compétitivité sur le plan international ».

Il faut aussi favoriser des coopérations entre des ensembles urbains, on retrouve la question des réseaux, la métropolisation n'est pas « un processus univoque ».

La plus grande partie des *clusters* européens est localisée dans les zones métropolitaines, souvent capitales nationales. Cette sélectivité est encore plus marquée pour les clusters TIC. Les fondements de leur émergence dans ces espaces sont rappelés par les auteurs qui envisagent ensuite les « *clusties* » comme des systèmes productifs urbains.

Le rôle historique des bourgs et des petites villes rurales a été remis en cause suite aux transformations importantes du milieu socio-économique des territoires ruraux. Ces bourgs et petites villes ont eu des évolutions socio-économiques très inégales. Conscients de ceci, les décideurs nationaux et européens ont intégré cette question dans leurs politiques de développement. Le schéma de développement de l'espace communautaire (1999) souligne le rôle des petites villes intégrées dans un maillage urbain polycentrique équilibré dans le développement des territoires. Mais ces interventions publiques sur ces petites villes contribuent-elles réellement au développement du territoire ? Les effets d'agglomération jouent-ils ? Les injections locales engendrent-elles une dynamique de développement local ou sont-elles immédiatement transférées à l'extérieur (importations de biens, mobilité des acteurs vers d'autres centres...) ?

Dans leur contribution, F. DINITZ, D. LÉPICIER, B. SCHMITT, examinent le degré d'intégration des entreprises rurales non agricoles à l'économie des bourgs et des petites villes. L'analyse empirique repose sur des données collectées dans trente zones d'étude concernant cinq pays européens. Les auteurs présentent d'abord le cadre d'analyse économique et proposent une synthèse des travaux existants sur les relations interindustrielles locales. Ils précisent ensuite leur base de données issue d'un programme de recherche européen, les pays retenus (Royaume-Uni, France, Pays-Bas, Portugal, Pologne) offrent une diversité de contextes.

Il semble que la taille du bourg ou de la petite ville influence assez fortement l'intégration économique, tout comme le contexte économique de la zone et sa position spatiale relative au pôle urbain. Le secteur d'activité et la taille de l'entreprise jouent aussi : l'industrie a peu d'échanges avec le tissu économique local, contrairement à la construction et aux services, les petites entreprises ont un

comportement plus local que les grandes. L'ancrage local du chef d'entreprise, tout comme le faible niveau technologique sont associés à des échanges locaux plus importants.

Tous ces éléments sont susceptibles d'éclairer les décideurs, mais, comme le notent les auteurs, il faudrait prendre en compte les salaires distribués localement et leur utilisation en dépenses locales ou non.

On voit que ces huit contributions sont loin d'épuiser les questions soulevées par le thème du numéro. Elles montrent cependant la diversité des conséquences de la mondialisation et des réflexions théoriques et études empiriques qu'elle suscite.

Je remercie l'ensemble des arbitres qui ont accepté de faire une lecture critique d'une première version des articles qui composent ce numéro.

Bibliographie

- BAIROCH, P., 1964, *Révolution industrielle et sous développement*, SECES, Paris (2^e éd.).
- DEFEVER, F., MUCCHIELLI, J.-L., 2005, « Décomposition internationale de la chaîne de valeur. Une étude de la localisation des firmes multinationales dans l'U.E. élargie », *Revue Économique*, n° 6, pp 1185-1206.
- HEERS, J., 1966, *L'Occident au XIV^e et XV^e siècles aspects économiques et sociaux*, nouvelle clio, PUF, Paris.
- LAROCHE, J., 2004, « Les protagonistes : une multitude d'acteurs », in « La mondialisation », *Alternatives Économiques*, n° 59, pp.17-19.
- LE GOFF, J., 1972, *Marchands et banquiers du Moyen Âge*, QSJ.699, PUF, Paris.
- MIOTTI, L., SACHWALD, F., 2006, *Commerce mondial : le retour de la « vieille économie » ?*, Les études de l'IFRI, Paris, IFRI.
- MOUHOUD, E.M., 2006, *Mondialisation et délocalisation des entreprises*, La Découverte, Paris.