Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 67 (2009)

Heft: 2: Les suisses au travail : heureux, mais ... fatigués ; Les circulations au cœur de la mondialisation

Artikel: Mobilité, ancrage et transformations économiques

Autor: Crevoisier, Olivier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-142294

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MOBILITÉ, ANCRAGE ET TRANSFORMATIONS ÉCONOMIQUES[1]

OLIVIER CREVOISIER
Institut de sociologie, MAPS, Université de Neuchâtel
olivier.crevoisier@unine.ch

> La mobilité joue un rôle essentiel dans le champ économique car tout échange présuppose une mobilité minimale des biens, des personnes, des moyens de paiement. Cet article passe en revue les principaux enjeux économiques liés à la circulation des biens, des services, des personnes, des compétences, et surtout des capitaux, cette dernière s'étant considérablement accrue au cours de ces vingt dernières années pour déboucher sur le crise actuelle.

Mots-clés: mobilité, marché, apprentissage, marchés financiers.

L'histoire de l'économie recoupe largement le développement de la mobilité. Le cours de l'histoire économique est celui de l'augmentation des échanges, de l'accroissement de la circulation des biens, des moyens de paiement, puis des personnes et des compétences, enfin des moyens d'investissement. Si la mobilité n'est guère abordée directement dans les théories économiques, elle renvoie à d'autres notions comme les coûts de transport, l'intégration économique, etc. ainsi qu'à de vastes corpus théoriques, comme l'économie régionale et urbaine ou l'économie internationale. Il ne s'agit pas ici de faire le tour de ces différents domaines, mais de formuler la manière dont la mobilité est conceptualisée en économie, quelles sont ses causes, ses effets et ses manifestations au cours des dernières décennies. La *mobilité des biens et services* a toujours été considérée comme une des principales sources du développement économique. En effet, mobilité signifie échange, échange suppose une division du travail existante ou qui se renforce. On sait depuis Adam Smith que la division du travail permet la spécialisation des personnes et des moyens de production, l'augmentation de la productivité et l'innovation. C'est l'objet de la première partie de cet article.
La *mobilité des facteurs de production* fait l'objet de deux grandes familles d'interprétation et sera présentée dans la deuxième partie. L'approche *allocative* dit que le capital et le travail vont se déplacer là où leur rémunération est la plus élevée et que cette mobilité permet – en principe – au système économique d'atteindre une plus grande efficacité. La seconde approche, que l'on peut dénommer *évolutionniste*, porte sur des possibilités de combinaisons accrues entre les facteurs de production. La mobilité permet ainsi à différents espaces de s'insérer dans les échanges grâce à l'innovation: on s'intéresse à la *spécificité* de ces facteurs et aux apprentissages que permet leur mobilité dans l'espace.

---

[1] Je remercie Laeticia Stauffer pour la relecture de ce texte.

Enfin, on présentera dans la troisième partie les *formes spatiales* résultant de la mobilité des facteurs de production. Capital et travail ont des mobilités différenciées mais doivent s'articuler au sein d'entreprises, de systèmes de production, de régions et de nations concrètes. On distinguera d'un côté les *systèmes de production régionaux* (métropoles, districts industriels, milieux innovateurs, etc.), agglomérés dans l'espace, et qui attirent différentes sortes de main-d'œuvre et de capitaux. De l'autre côté, la production s'organise, essentiellement via de grandes entreprises multi-locales et multinationales, sur le principe de la *division spatiale du travail*, en faisant jouer au maximum l'homogénéité du travail à l'intérieur des espaces régionaux et nationaux et les différences entre ces espaces. Enfin, la *global city* construit et exploite la circulation des capitaux.

1. LA MOBILITÉ DES BIENS ET SERVICES

La mobilité des biens et services est très présente dans trois phénomènes centraux de la croissance: les échanges (en particulier mais pas exclusivement internationaux), les coûts de transport (qui comprennent en fait tous les coûts liés au franchissement de la distance) et la division du travail (et les rendements croissants qu'elle permet) (section 1.1). Certain-e-s se sont aussi préoccupé-e-s des *formes spatiales* qui résultent de cette mobilité (section 1.2).

1.1. Division du travail, mobilité et développement économique

La *division du travail* se développe dans deux directions (figure 1). En premier lieu, pour la production de biens et services existants, la division du travail permet à chaque agent économique, grâce à la restriction du champ de travail et la répétition, d'atteindre de plus hauts niveaux d'efficacité (hausse de la productivité). Cette segmentation et simplification des problèmes productifs rend en outre possible la mise au point de procédés de plus en plus automatisés de production. En second lieu, la division du travail se développe également par l'innovation. En effet, selon les circonstances, les entreprises préfèrent affronter leurs concurrentes en différenciant plus ou moins leur offre sur le marché des biens et services plutôt que de se livrer frontalement à une guerre des prix. L'imitation, la différenciation et l'innovation augmentent ainsi l'éventail des produits sur le marché.

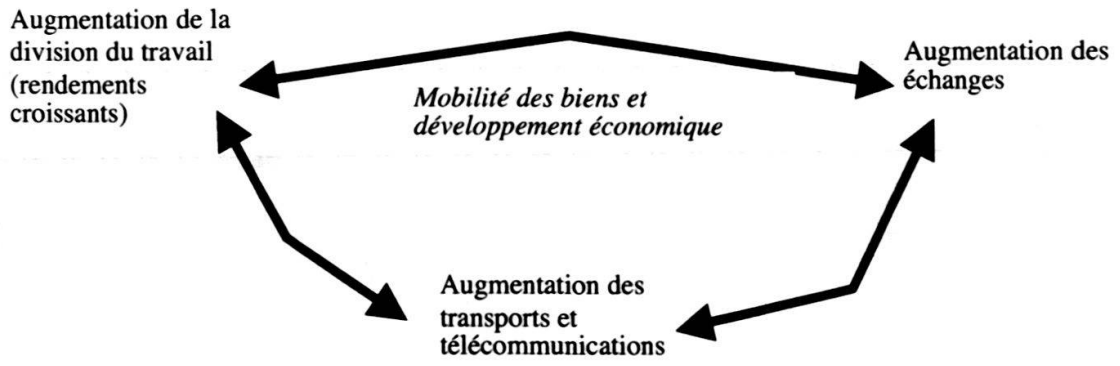

Figure 1: Mobilité des biens et services et développement économique.

L'augmentation de la division du travail a pour corollaire l'*augmentation des échanges* (Figure 1). En effet, lorsque l'on se spécialise ou que l'on se différencie de l'offre existante, cela suppose de nouer de nouvelles relations d'échange avec des client-e-s prêt-e-s à acheter des biens ou des services plus spécialisés.

De nombreuses mesures de promotion directe des échanges ont été mises en œuvre au cours de l'histoire. Encore aujourd'hui, la mise sur pied de vastes zones de libre-échange (Union européenne, ALENA, etc.) et les accords de l'Organisation mondiale du commerce sont un des moteurs de l'augmentation des échanges et en parallèle de la division du travail entre des zones économiques de plus en plus intégrées.
Enfin, échanges et division du travail s'accroissent parallèlement avec l'augmentation des flux de transport et de télécommunication (figure 1).
Notons qu'ici aussi, la baisse des coûts et l'amélioration des délais de transport et de télécommunication ont leur propre dynamique. L'innovation technologique est considérable dans ces domaines. Des productions qui devaient être locales, parce qu'impossibles techniquement et économiquement à transporter, font aujourd'hui l'objet de transactions à longue distance. Pour prendre quelques exemples, les fleurs du Kenya, les haricots frais du Burkina, le poisson frais du Sénégal sont présents aujourd'hui sur les étals d'Europe occidentale. Il résulte de ces baisses de coûts de transport que des biens et services de proximité font de plus en plus l'objet d'échanges à longue distance, provoquant ainsi une spécialisation et une intégration de plus en plus poussée des espaces. Ainsi, des services qui sont aujourd'hui considérés comme «de proximité» (santé, éducation, loisirs, etc.) font de plus en plus l'objet d'échanges à moyenne ou longue distance. Dernier exemple, l'élargissement des possibilités de formation. Un étudiant a aujourd'hui la possibilité de choisir sa formation dans un éventail qui s'est considérablement élargi. Il est devenu courant d'aller étudier ailleurs que dans sa région ou même dans son pays d'origine.

1.2. Les formes spatiales résultant du développement économique

La distance, les coûts de transport et les obstacles aux échanges tout à la fois instaurent une contrainte et fournissent un cadre territorial aux activités économiques. C'est ainsi que l'on peut parler d'économies régionales, nationales, européenne, globale, etc. Comment ce cadre évolue-t-il avec le temps?
Avec le développement des transports et des échanges, la concentration spatiale de la production et de la consommation s'est considérablement accrue. Intuitivement, on pourrait penser que la baisse des coûts de transport, en rendant des biens et services accessibles depuis des points de plus en plus éloignés, favorise une dispersion des activités dans un espace qui tendrait à devenir de plus en plus homogène. Or, l'évidence historique nous montre exactement le contraire et ces mécanismes sont encore puissamment à l'œuvre aujourd'hui. Comment expliquer ce paradoxe? Il faut faire appel à une notion essentielle: les *rendements croissants*. Ces derniers sont de deux ordres:

> les économies internes aux firmes, comme les économies d'échelle. Plus les quantités produites sont élevées, plus le coût unitaire est bas;
> les économies externes aux firmes, mais qui sont généralement agglomérées dans un

espace donné, comme l'existence d'une main-d'œuvre spécialisée, la transmission facilitée d'information par des canaux informels, l'existence de bonnes infrastructures, etc.

En présence de rendements croissants, une connexion améliorée entre différents espaces provoque non pas une dispersion, mais un regroupement de la production afin de profiter des avantages tant dans la production que dans la consommation. Ces phénomènes de concentration spatiale en raison de rendements croissants sont décrits par de nombreuses théories, comme la polarisation (Perroux 1954; Hirschman 1958), la nouvelle géographie économique (Krugman 1991), les technopoles, les districts industriels, les milieux innovateurs (Ratti, Bramanti et Gordon 1997), les systèmes de production localisés, les villes globales (Sassen 1991), etc. Bien entendu, ces formes spatiales agglomérées d'organisation économique ne se développent pas sans problèmes. De multiples effets secondaires (congestion, coûts d'accès au centre, prix du sol, etc.) limitent l'expansion de ces systèmes.

2. LA MOBILITÉ DES FACTEURS DE PRODUCTION

Aujourd'hui, les mouvements des capitaux sont considérables et touchent pratiquement l'ensemble des pays de la planète. La mobilité du travail reste beaucoup plus faible, contenue par des barrières institutionnelles, économiques et sociales.

Suivant les courants de pensée, on distingue deux *motifs* principaux à la mobilité des facteurs de production (figure 2). Les approches dites *allocatives* ou néo-walrasiennes posent que la mobilité est suscitée par l'obtention d'une rémunération supérieure (section 2.1). Les approches *évolutionnistes* partent d'un point de vue différent. La mobilité résulte des possibilités accrues d'apprentissage et d'innovation (section 2.2).

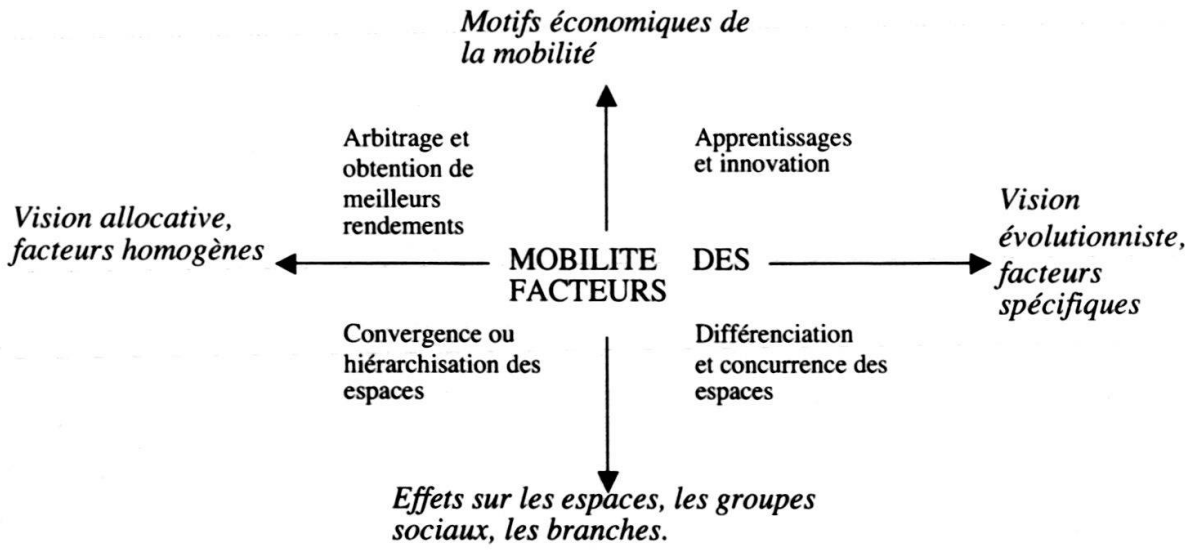

Figure 2: Allocation et apprentissage: les deux principaux motifs de la mobilité des facteurs de production.

L'autre face de la *mobilité* des facteurs de production est leur *ancrage*, c'est-à-dire les modalités d'insertion locales. Pour le capital, on parlera d'une plus ou moins grande *liquidité*, c'est-à-dire, suivant les modalités de l'investissement, une possibilité concrète de se dégager et de redéployer le capital ailleurs. Pour le travail, les modalités d'ancrage dépendent en particulier des modes de gestion appliqués par les entreprises et des réglementations du marché du travail. Certaines mobilités sont qualifiantes pour les personnes, d'autres sont au contraire le signe de précarité.

2.1. L'approche allocative: l'arbitrage entre les espaces

Une première manière d'aborder la mobilité se focalise sur les différences de rémunération des facteurs entre les espaces, qu'ils soient régionaux ou nationaux. On considère généralement non seulement le niveau de la rémunération, mais aussi, en particulier pour le travail, la possibilité concrète d'obtenir un emploi. La mobilité permet donc une meilleure allocation des facteurs que s'ils sont confinés à des marchés locaux ou nationaux, meilleure dans le sens où ces facteurs seront mieux employés ou d'avantage rémunérés que dans l'espace de départ.

Bien entendu, pour que ces mouvements soient possibles et efficaces, il est nécessaire que les facteurs soient *homogènes* et redéployables d'un espace à un autre et d'un emploi à l'autre, et que les coûts de cette mobilité ne soient pas trop élevés. En effet, pour les travailleurs, le changement d'emploi et a fortiori de région ou de pays entraîne des coûts de déplacement. De plus, les compétences ne sont généralement pas aisément transférables d'un contexte à un autre. L'insertion est un processus qui prend du temps, qui entraîne des coûts et provoque par conséquent des phénomènes d'*ancrage*.

Bien qu'elle se soit énormément développée, la mobilité dans l'espace du capital ne va pas non plus de soi. En effet, le capital, lorsqu'il est investi dans un bien productif physique (immeuble, machine) est très peu mobile. En fait, le capital réel ne se déplace pas. Ce qui peut devenir mobile, c'est le capital *financiarisé*. La financiarisation est une opération qui va consister à coter les titres de l'entreprise en bourse, puis à effectuer des opérations d'achat et de vente. Pour que cela soit possible, il faut des marchés financiers organisés, et ce que l'on appelle la *liquidité*... Plus le marché regroupe un nombre important d'offreurs et d'acheteurs, plus il est liquide. Plus il couvre un vaste espace, plus il est liquide. C'est ici qu'intervient l'*industrie financière* dont la raison première d'existence est précisément de rendre liquides, c'est-à-dire mobiles, vendables et transférables, des capitaux investis dans des activités économiques.

Comment comprendre les enjeux sociaux de ces mobilités différenciées des facteurs de production? Albert Hirschman (1986) a développé la distinction entre deux attitudes fondamentales dans les comportements économiques: la défection (*exit*) et la prise de parole (*voice*). La défection est la forme que prennent les rapports économiques lorsque la concurrence existe et que les agents économiques l'utilisent pour nouer et dénouer des relations. La prise de parole caractérise une attitude d'implication, de délibération et de volonté d'améliorer une relation existante. Pour sommaire qu'elle soit, cette distinction est utile pour comprendre la manière dont le capital et le travail sont ancrés dans une réalité locale. Des travailleurs peu mobiles ou les détenteurs de capitaux non liquides investis dans des actifs productifs devraient plutôt utiliser la prise de parole afin de trouver des solutions producti-

ves plus efficaces ou innovatrices. En revanche, lorsqu'il existe une industrie financière, il est possible pour le détenteur du capital d'acheter et de vendre ses actifs sans même jamais avoir à prendre contact avec les organes de l'entreprise. L'ancrage territorial du capital peut être extrêmement faible. On comprend dès lors que l'abaissement des contraintes à la circulation des capitaux et en particulier tout le mouvement de libéralisation aux échelles régionale, nationale et surtout internationale soit un enjeu crucial.

Du côté de la mobilité du travail et d'un point de vue social, l'approche allocative montre pourquoi, lorsque la mobilité augmente, ceux qui peuvent en jouer grâce à leur position, leurs compétences ou leurs ressources sortent gagnants. Ceux qui ne gagnent rien ou qui perdent sont ceux qui ne peuvent pas bouger, qui ne sont pas attractifs (par exemple entreprises ou Etats considérés comme «risqués») ou encore ceux pour qui la mobilité n'apporte rien (par exemple la main-d'œuvre non qualifiée dans les pays industrialisés n'a guère de possibilité supplémentaire d'emploi lorsqu'elle se déplace, en raison de sa présence sur l'ensemble du territoire).

2.2. L'approche évolutionniste: les dynamiques d'apprentissage et d'innovation

Pour les approches évolutionnistes et institutionnalistes, la force principale qui caractérise le développement économique n'est pas l'accumulation et l'allocation efficace des facteurs de production: l'innovation et l'apprentissage sont considérés comme les moteurs du développement. L'important est un usage *spécifique*, une combinaison *nouvelle* des facteurs de production afin de maintenir un avantage par l'*innovation* et l'*apprentissage*. Cette seconde manière d'aborder la mobilité des facteurs de production ne porte donc pas sur la correction de déséquilibres, mais sur des opportunités de combinaisons et de création accrues dans un monde incertain (innovation, apprentissage, etc.). Les ressources ne sont plus données et allouées dans l'espace, mais construites par la mobilité et la combinaison créatrice (Maillat et Kébir 1999).

Ce sont les modalités d'*ancrage* et de *prise de parole* qui sont déterminantes lors de cette mobilité.

Pour le capital, on a développé au cours de ces vingt dernières années de nombreuses modalités visant à concilier les risques et les gains potentiels de l'innovation: capital risque, *management buy out*, capital de proximité, *stock options* pour les cadres et les employés des petites entreprises en croissance, etc. L'objectif est à chaque fois de favoriser la *prise de parole* entre les détenteurs du capital et ceux qui détiennent les compétences.

Pour les travailleurs, la mobilité peut être comprise en termes de trajectoire professionnelle, en partant de la formation initiale, puis par les différents postes occupés et formations complémentaires suivies. Une telle trajectoire combine les mobilités spatiales et d'emploi à différentes échelles géographiques. Du cadre de l'entreprise multinationale, qui doit faire un parcours via les filiales implantées dans différents pays pour obtenir une promotion au centre, au *designer* qui travaille quelques années dans une des capitales mondiales de la mode et de la culture, en passant par l'ingénieur qui effectue des stages ou des recherches là où se trouvent les compétences les plus pointues dans son domaine, la mobilité à une échelle nationale ou internationale offre la possibilité d'acquérir de nouvelles compétences ou de les mettre en œuvre de manière innovante (Berset et al. 2000). Dans un tel schéma, ceux qui gagnent sont ceux qui s'ancrent dans des *milieux innovateurs régionaux* qui leur

permettent de participer à des dynamiques d'apprentissage (amélioration de la compétitivité par renforcement de la différenciation). A l'inverse, les personnes moins qualifiées ne se déplacent guère. Il en résulte que certaines villes ou régions deviennent attractives en raison de la nature qualifiante des emplois offerts alors que d'autres rencontrent des difficultés à fixer leur main-d'œuvre la plus qualifiée.

3. LES FORMES SPATIALES RÉSULTANT DE LA MOBILITÉ DES FACTEURS DE PRODUCTION

Quel est l'impact de la mobilité des facteurs sur l'organisation spatiale de la production? A l'inverse, quelles formes de mobilité les transformations actuelles des systèmes de production induisent-elles? Enfin, comment aujourd'hui la mobilité du *capital financier* modifie-t-elle la géographie et les institutions de l'économie?

3.1 Systèmes de production régionaux et division spatiale du travail

Partons de l'idée que le problème central de tout système de production consiste à articuler différentes sortes de travail et de capitaux le long d'une chaîne de valeur. De manière très simplifiée, deux solutions, deux *idéaltypes*, s'offrent alors: le *système de production régional* (SPR) ou la *division spatiale du travail* (DST). Les *systèmes de production régionaux* (SPR) se caractérisent par le regroupement dans un espace restreint d'une chaîne de valeur longue. A l'échelle d'une région, le système de production est autonome dans le sens où il fait évoluer ses produits et services de manière compétitive (du point de vue des coûts et de l'innovation) face à un environnement technique et de marché situé à une échelle internationale ou mondiale. Ceci suppose la coprésence et l'articulation de nombreuses sortes de travail et de capitaux dans la région, à même de prendre en charge et de faire évoluer une longue chaîne de valeur ajoutée. Les districts industriels, les technopoles, les régions métropolitaines se rapprochent de ce type. Ces systèmes ne sont pas mobiles dans l'espace car ils se caractérisent par l'articulation de nombreuses PME, d'institutions locales et de marchés locaux du travail. Dans les SPR, le facteur travail apparaît généralement comme le plus structurant. La dynamique du système est largement dépendante du maintien d'un niveau de qualification, de la spécificité et de la diversité des savoir-faire ainsi que de l'organisation du marché du travail. Pour survivre, ces systèmes doivent attirer différentes sortes de travail allant des plus qualifiées, afin de maintenir leurs capacités d'innovation, aux moins qualifiées, afin de réduire les coûts de production sur place pour les opérations les plus simples.

Dans la *division spatiale du travail* (DST), seul un segment de la chaîne de valeur ajoutée est maîtrisé dans la région. Cette dernière a donc une place dans un système de production dont la cohérence réside à une échelle spatiale supérieure (nationale ou internationale).. Il y a donc nécessité d'une coordination supra-régionale et généralement internationale effectuée par de *grandes entreprises* qui utilisent les différences entre régions pour réduire les coûts. Dans la division spatiale du travail, le capital apparaît comme le facteur organisateur, homogénéisant le travail à l'intérieur des espaces et le différenciant entre eux. La division spatiale du travail suppose aussi une *circulation considérable des biens intermédiaires et des informations* afin de permettre la cohérence de productions réalisées entre plusieurs espaces séparés par des distances significatives.

3.2 Mobilité et ancrage des capitaux

Au cours des vingt dernières années, la croissance des mouvements de capitaux a largement dépassé celle des biens ou celle des personnes. Pour l'année 2004, Morin (2006) chiffre les mouvements de biens et services à l'échelle mondiale à 32 mille milliards de dollars. Pour les mouvements de capitaux, qui comprennent en particulier les opérations sur devises et celles concernant les produits dérivés, ce chiffre grimpe à 1150 mille milliards de dollars. Comment s'est opérée cette croissance? Pourquoi, après vingt années de croissance quasi continuelle des cours boursiers, le système s'est-il effondré en 2008?

Tout d'abord, il convient de préciser que lorsque l'on parle de la mobilité des capitaux, il ne s'agit pas du capital «réel», productif, comme des usines ou des immeubles, mais bien des droits de propriété des titres financiers. Au cœur de la finance de marché se trouve la notion de *liquidité*. La liquidité, pour un actif consiste dans la possibilité de le vendre immédiatement et en grande quantité. Un actif est donc d'autant plus liquide qu'il est offert sur un marché vaste, comprenant de nombreux acheteurs potentiels. Ainsi, les actions d'une entreprise familiale non cotée en bourse ne sont guère liquides : pour les vendre, il faut tout d'abord procéder à une évaluation, puis trouver des acquéreurs, négocier le prix, etc.

L'industrie financière peut donc être définie comme l'industrie qui, au cours des vingt dernières années, a construit et exploité la mobilité/liquidité des capitaux. Cette mobilité a entraîné une modification considérable de la géographie des activités financières et des circulations de capitaux, d'informations et de personnes entre les différents espaces. Ces transformations ont été opérées par un vaste mouvement de libéralisation des institutions qui régulaient les mouvements de capitaux et sont allées de pair avec des investissements considérables dans les techniques et les infrastructures de transport et de télécommunication. La croissance de la mobilité a conduit à une (hyper-)concentration du pouvoir financier.

Dans son ouvrage *The Global City* paru en 1991, Saskia Sassen explique le développement du secteur financier par l'émergence de nouveaux espaces, ou plutôt d'un nouvel espace puisqu'elle avance l'idée que l'intégration des principaux centres financiers de la planète - grâce aux réseaux informatiques et aux systèmes de transport aérien -leur permet de fonctionner comme une seule ville planétaire. Ces espaces remplissent deux fonctions essentielles: d'une part le contrôle des flux dans une économie globalisée et d'autre part l'innovation dans le secteur financier. Ces villes (dans l'ouvrage de S. Sassen New York, Londres et Tokyo, mais on peut y ajouter des villes comme Paris ou Zurich) se sont profondément transformées dans les années 1980. Le secteur financier devenait alors très innovateur et prenait le pas sur la domination traditionnelle des grandes entreprises industrielles et de services. Ces villes développent alors autour du secteur financier (sociétés financières, banques, bourse, etc.) toute une série d'activités (conseil informatique, juridique, de gestion, immobilier, etc.) qui permet d'élaborer cette capacité de contrôle d'activités mondialisées.

Du point de vue géographique, le développement de la finance s'explique par l'émergence de ces espaces de production très particuliers et très intégrés qui constituent la *global city*. Entre elles, ces villes utilisent massivement les communications informatiques et aériennes et forment une «économie d'archipel» constituée de quelques «îlots» étroitement reliés entre eux et largement coupés de leurs *Hinterland*.

Du point de vue économique, cette liquidité/mobilité confère aux détenteurs de capitaux une possibilité de faire en permanence défection (exit) face à des entreprises ou des états qui

pratiquent une politique qu'ils n'apprécient pas. Les entreprises et les états doivent donc aujourd'hui en premier lieu satisfaire les attentes des marchés financiers s'ils ne veulent pas voir les cours de leurs actions ou leur devise chuter.

De nombreux économistes, issus de l'école de la régulation, parlent d'un *régime d'accumulation financiarisé* pour caractériser le système économique des vingt dernières années. La croissance continuelle des cours boursiers permettaient aux entreprises cotées de voir leur valeur croître, ce qui leur permettait de s'endetter d'avantage auprès des banques. Avec ces nouveaux fonds, les entreprises pouvaient, par exemple, racheter d'autres entreprises, cotées ou non. On est face à un «cercle vertueux» qui a conduit à la constitution de très grands groupes cotés, qui ont absorbé la plupart des PME et qui ont de plus largement fusionnées entre eux. Ce mouvement de concentration s'auto-entretenait et a mené à une centralisation extrême du pouvoir économique.

Depuis 2007-2008, le mouvement s'est inversé. La baisse continuelle des valeurs boursières entraîne une fuite des investisseurs. Cette capacité de défection, qui a fait la force de la finance de marché, se retourne contre elle. On prône dorénavant une finance ré-encastrée dans des institutions contraignantes. Les investisseurs institutionnels, et les fonds de pension en premier lieu, cherchent dorénavant des possibilités de placement directes, qui ne passent plus par les marchés. Ainsi, le pouvoir que la finance conférait grâce à la liquidité est-il aujourd'hui contrebalancé par l'instabilité systémique des marchés. On peut raisonnablement penser qu'au cours des prochaines années, on va redécouvrir les vertus de l'encastrement, d'un pacte social qui garantit tant aux actionnaires qu'aux autres acteurs économiques et sociaux un rendement peut-être plus modeste, mais durable.

On le voit, il n'y a pas d'irréversibilité dans la croissance de la mobilité dans le domaine économique. Si la période récente était caractérisée par le capitalisme financier, le prochain cycle d'accumulation s'enracinera sur d'autres objets et d'autres flux qui connaîtront à leur tour un accroissement de leur circulation.

4. CONCLUSION: DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET MOBILITÉ SPATIALE

Dans le champ économique, la mobilité des biens et services ainsi que du capital, du travail et des informations tout à la fois ouvre des opportunités et impose des contraintes. Elle impose des contraintes car la concurrence par les prix et par l'innovation joue de manière plus active lorsque les cloisonnements spatiaux, qu'ils soient institutionnels (réglementations nationales, etc.), économiques (coûts de transport, etc.) ou techniques s'atténuent. Il en résulte que les acteurs économiques locaux (entreprises, travailleurs, détenteurs de capitaux), afin de rester connectés à l'économie monétaire, sont contraints de faire régulièrement évoluer leurs prestations ou leurs productions. Cette mobilité ouvre également de nouvelles possibilités de développement car elle permet d'augmenter l'espace de marché pour des entreprises et des systèmes de production qui peuvent faire jouer des rendements croissants. La mobilité spatiale permet aussi à des personnes et à des capitaux de s'employer là où les conditions sont plus favorables, que ce soit en termes de rémunération ou en termes d'acquisition de compétences.

Concernant le capital et le travail, l'accroissement de la mobilité s'est fait de manière très asymétrique au cours de ces vingt dernières années. Du côté des capitaux, la croissance de la mobilité a été frénétique grâce à l'industrie financière. Du côté de la main-d'œuvre, les

distances parcourues par les pendulaires, les séjours de formation, les voyages d'affaires, les migrations des personnes qualifiées ont également crû, mais de manière plus limitée. C'est dans cette asymétrie que résident des enjeux économiques et sociaux importants. En effet, la mobilité/liquidité accrue du capital a conféré aux détenteurs de capitaux une possibilité accrue de faire défection face aux entreprises, aux régions et aux Etats. Il résulte de cet accroissement différencié de la mobilité une évolution considérable du pouvoir de négociation relatif de ces différents acteurs économiques et sociaux. Ce pouvoir est en train de se modifier aujourd'hui.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BILLAUDOT B., *Régulation et croissance: une macroéconomie historique et institutionnelle*, Paris, L'Harmattan, 2001

CHANDLER A.. *Scale and Scope: the Dynamics of Industrial Capitalism*, Cambridge (MA), The Belknapp Press of Harvard University Press, 1990

CORPATAUX, J. and CREVOISIER, O., "Increased capital mobility/ liquidity and its repercussions at regional level: some lessons from the experiences of Switzerland and UK", *European and Urban Regional Studies*, vol. 4, no 12, 2005, pp. 315-334

HIRSCHMAN A., *Vers une économie politique élargie*, Paris, Le Seuil, 1986

KRUGMAN P., *Geography and trade, Cambridge*, MIT Press,1991.

MAILLAT D., et KEBIR L., «Learning Region et systèmes de production territoriaux». - *Revue d'économie régionale et urbaine* 3, 1999, pp. 429-447.

MORIN F., *Le nouveau mur de l'argent : essai sur la finance globalisée*, Seuil, Paris, 2006

RATTI R., A. Bramanti, and R. Gordon (eds), *The Dynamics of Innovative Regions: The GREMI Approach*, Aldershot, Ashgate, 1997

SASSEN S., *The Global City*, Princeton, Princeton University Press, 1991