

---

## Chronique du livre

André Joyal  
Université du Québec à Trois-Rivières

---

**Luc-Normand Tellier**  
*Redécouvrir l'histoire mondiale : sa  
dynamique économique, ses villes  
et sa géographie*  
Montréal, LIBER, 2005, 585 p.

**O**ui, près de 600 pages, et bien tassées. Comment trouver le temps pour lire une telle somme, se demanderont les lecteurs susceptibles d'être attirés, avec raison, autant par le sujet que par la réputation de l'érudition de l'auteur. Si je l'ai trouvé ce temps, beaucoup d'autres feront de même et en tireront, à n'en pas douter, le même profit. En fait, ce que je me suis demandé dès la lecture des premières pages, après avoir pris connaissance de la table des matières, c'est plutôt : « Comment diable ce collègue, qui a une tâche normale de professeur-chercheur (quand il n'est pas directeur de son département (Études urbaines et touristiques de l'UQAM), a-t-il trouvé le temps pour faire toutes ces recherches et en rédiger les résultats ? » L'œuvre de sa vie ? Sûrement. Mais là encore, Luc-Normand Tellier peut toujours nous étonner au tournant. De quoi s'agit-il avec cette soi-disant redécouverte de l'histoire mondiale ? Si l'on apprend énormément de choses tout au long des dix chapitres de l'ouvrage, s'agit-il effectivement de redécouverte ? Ayant toujours été un fêru d'histoire, il va sans dire que j'ai retrouvé des informations qui m'étaient familières, mais les découvertes sont plus nombreuses que les rappels. Et j'aime croire qu'il en est ainsi pour la grande majorité de ceux qui auront la chance de lire ce volume.

Le sous-titre s'avère bien choisi. Il est essentiellement question de dynamique économique et de formation des villes à l'intérieur d'empires appelés à grandir et à disparaître, de l'antiquité à nos jours. Le lecteur d'*O&T* familier avec les écrits de notre ami uquamien s'attendra sûrement à lire abondamment sur la succession historique de pôles dominants de l'économie

mondiale telle qu'effectuée à l'intérieur de corridors circulaires désignés comme étant des **corridors topodynamiques**. Il s'agit de tendances liées aux forces de localisation. Ils sont des axes de transport polarisant et énergisant, porteurs de synergie. Ce concept va servir à l'auteur pour montrer, comme il le souligne dès le début, l'existence d'une logique économique spatiale de l'histoire, et qu'elle n'implique aucune race, aucune culture ou civilisation supérieure ou inférieure. En d'autres mots, si tous les goûts et les couleurs sont dans la nature, ils ont également marqué l'histoire de l'humanité. Pour développer sa vision de l'évolution mondiale, Tellier a emprunté à Braudel les concepts d'économie monde, de centre, de semi-périphérie et de périphérie. Cependant, avec les concepts d'inertie, de corridor, de trajectoires topodynamiques, ce à quoi s'ajoute celui d'**urbexplosion**, une approche originale a pu prendre forme. Par urbexplosion (un terme que je ne trouve pas très heureux), il faut comprendre les systèmes urbains ayant une unité organique qui traverse les frontières politiques. Ce sont des macrosystèmes urbains qui s'étendent sur une partie importante du globe où l'on trouve (ou trouvait) des villes-États et des États marchands. Tout au long de l'ouvrage, il est continuellement question de la succession spatio-temporelle des centres d'économie-monde à l'intérieur de trois grands corridors quasi circulaires. Le plus ancien, appelé « **grand corridor** », va de Sumner à Tokyo, en passant par Londres, Rome, Lyon, etc. Gare à cet etc, car la carte 1 le fait passer au-dessus du Groenland, de la Terre de Baffin, du Territoire du Nord-ouest et de l'Alaska... (mis à part le passage des oies sauvages, je ne peux voir ce qu'on y transitait). Le second est le « **corridor asiatique** » qui suit la route de la soie à la fois maritime et continentale. Enfin, le corridor américain, dit « **corridor moderne** » est l'héritier de l'antique corridor mongolo-américain (qui, j'imagine, faisait partie du grand corridor). Il va de Londres vers Los Angeles, en passant bien sûr entre (les deux tours du World Trade Center, avant 9-11) pour prendre la forme de la voie ferrée

---

transcontinentale pour faire ensuite place au bateau et à l'avion afin de rejoindre Tokyo pour adopter à nouveau le cheval de fer en vue de traverser la Sibérie en direction de la Mandchourie. Ouf! Une géographie qui donne parfois le tournis, il faut l'avouer.

L'étude de ces corridors permet de répondre à trois questions. Existe-t-il des régularités géographiques dans le développement économique? En répondant par l'affirmative, l'auteur va ensuite passer à la deuxième: existe-t-il des explications économiques des régularités observées? Vient enfin la question fondamentale se rapportant au poids relatif des facteurs raciaux, religieux, politiques, sociologiques ou culturels par rapport aux facteurs spatiaux-économiques. Pour ne pas l'oublier, je préfère donner immédiatement la réponse de l'auteur: il n'existe pas de logique raciale de l'histoire humaine. Une preuve entre mille: le mot « esclave » (*slave* en anglais) vient du mot *slavus* en latin qui désignait des personnes de race blanche ayant cheveux blonds et yeux bleus, d'origine slave, réduits en esclavage par les Germains... Bien pour dire!

En fait, l'auteur veut mettre en évidence le fait que l'histoire économique mondiale s'explique avant tout par les formes que prend l'espace géographique. À ses yeux, il s'agit d'un élément de première importance que les spécialistes ont tendance à négliger au profit d'explications socioculturelles ou raciales trop souvent simplistes, voire dangereuses. Alors se pose la question: qu'est-ce qui amène les hommes à vivre en un même lieu? Autrement dit: qu'est ce qui rend la polarisation si impérieuse? Sept raisons se trouvent ici avancées. Elles se rapportent aux concepts et faits suivants: les réseaux, l'interdépendance, l'information, la concurrence spatiale, les réductions biaisées de la friction de l'espace, la capacité de construire des grandes villes et enfin, les coûts de chargement et de déchargement et les avantages absolus. Tout ceci est démontré à partir des toutes premières villes, les premiers empires, et les grandes civilisations avec moult détails, parfois captivants.

Ainsi, comment ne pas s'attarder plus particulièrement sur la section consacrée à la montée de l'Islam et ses points culminants? Ou encore à celle sur la France de l'ancien régime qui fait comprendre ce qu'on désigne toujours comme étant le mal français. C'est ici qu'on fait la connaissance d'un ancêtre (?)

de l'auteur, Michel Le Tellier, qui, avec son fils et Colbert, sera l'un des trois grands ministres de Louis XIV. Il s'opposera cependant au colbertisme qui favorisera une France régulée, réglementée, encadrée et régie, comme l'écrit l'auteur, par l'octroi de nombreux monopoles, où l'esprit d'initiative meurt dans l'œuf. Un contexte qui permit à Louis XIV de dominer l'Europe militairement et culturellement sans jamais toutefois la dominer économiquement, pas plus que Napoléon un siècle plus tard. Comme l'écrit Tellier, la logique spatio-économique est si forte que les batailles et empires y changent rarement quelque chose. Tiens donc! Ça fait penser à un autre empire, plus près de nous dans le temps et l'espace.

En relation avec ce dernier empire, c'est la position stratégique du Saint-Laurent qui retient l'attention. Nos voisins du sud le convoitaient pour avoir un accès aux Grands Lacs. Salaberry, en 1813, leur fera perdre leurs ambitions. Et c'est entre eux, quelque cinquante ans plus tard, que ces mêmes voisins devront en découdre avec leur guerre de Sécession qui coûtera en vies davantage que toutes les guerres napoléoniennes. Là-dessus, Tellier s'y prend à deux reprises, à 90 pages de distance, pour nous montrer que les motivations du Nord relevaient plus de la logique économique que l'adhésion à des principes moraux. Il aurait pu ici faire un lien avec l'abolition du servage en Russie à la même époque. En termes simples: il est plus facile pour le capitalisme en effervescence de composer avec des salariés sous-payés (continuellement menacés de chômer et de crever de faim) qu'avec des esclaves alimentés et dépourvus d'intérêts particuliers.

Tout au long de l'ouvrage, le lecteur se voit offrir des informations, qui, répétons-le, sont davantage des découvertes que des redécouvertes. Vous saviez, vous, que Saladin était kurde? Qu'un certain Ibn Battuta, qui vécut entre 1304 et 1377, a parcouru trois fois le tour de la terre sur ses vaisseaux et qu'il aurait pu, peu s'en serait fallu, découvrir l'Amérique un siècle avant Colomb? Ou encore que l'invention du papier-monnaie en Chine provoqua une accélération considérable des mouvements topodynamiques à l'intérieur du corridor asiatique? Que l'invention du macadam (1815) est due à un malin répondant au nom de Scott John MacAdam? Qui savait qu'un des nôtres (ou presque) aurait pu avoir sa statue à la place de celle de Lincoln sur le mail conduisant au Capitole? En effet, un certain Charles Frémont, né en Georgie, mais fils de Louis-

René Frémont né à Québec, fut en 1856 le tout premier candidat républicain à la présidence des États-Unis. Il perdit de peu l'élection pour des raisons non politiquement correctes (!) évoquées par son adversaire. Lincoln, moins antiesclavagiste que notre quasi-compatriote, lui, parviendra à la présidence avec les suites qu'on connaît. Vous ne saviez probablement pas davantage que Nikolaus Otto, à défaut d'inventer l'auto, inventa tout de même le moteur à essence (1876). Par ailleurs, je vous le concède, vous saviez que Dunlop a inventé le pneu en 1888. Tout comme, j'imagine, vous vous doutiez qu'Elisha Otis fut le premier, en 1856, à doter un magasin de la Grosse Pomme d'un ascenseur sécuritaire. Cependant, vous ignoriez totalement qu'on doit le tramway à un ingénieur français vivant à New York qui a eu le génie d'imaginer des rails encastrés. Ce ne sont là que quelques exemples de détails passionnants dont regorge le volume qui se termine par ses lignes : « Souhaitons seulement que la cohérence du récit de l'histoire mondiale alimente la réflexion de ceux qui l'on parcouru en les convainquant que l'espace géographique est le grand "ordonnateur" et la grande matrice de l'histoire économique mondiale ». Bravo Luc-Normand! Tu m'as convaincu. J'invite les lecteurs d'*O&T* à l'être à leur tour. ■

**Mario Polèse et Richard Shearmur**

***Économie urbaine et régionale***

**2<sup>e</sup> édition, Paris, Économica, 2005, 376 p.**

**A**près avoir publié la première édition il y a une dizaine d'années, Mario Polèse, chercheur depuis des lustres à l'INRS-Urbanisation, Culture et Société, a fait appel cette fois à son jeune collègue Richard Shearmur avec lequel il a déjà publié d'intéressants travaux sur le développement régional. Le questionnement que les deux auteurs soulèvent à travers leur dernier ouvrage représente bien l'intérêt de cette nouvelle édition. Pourquoi des entreprises s'installent dans une région et pas dans une autre ? Les villes sont-elles toujours des moteurs de développement ? Existe-t-il une taille urbaine optimale ? La théorie des pôles de croissance a-t-elle toujours son utilité ? Quelles sont les causes des disparités régionales ? Que peut faire l'État pour réduire les écarts économiques entre les régions ? Faut-il accepter le développement inégal comme une fatalité ? Pourquoi des initiatives de coopération et de mise en réseau réussissent-elles dans certains cas et pas dans

d'autres ? Ce sont là quelques exemples de questions que soulève cet ouvrage et auxquelles les auteurs cherchent à répondre sans prétendre être en possession tranquille de la vérité<sup>1</sup>. En trouvant des éléments de réponse à ses propres questionnements, le lecteur se voit offrir l'occasion de se familiariser (ou de se refamiliariser) avec des concepts fréquemment utilisés en économie régionale tels : les économies d'agglomération, le coefficient de concentration ou le quotient de localisation, le pôles de développement, les grappes industrielles, les milieux innovateurs, l'analyse *shift-share*, la théorie de la base économique, la centralité et combien d'autres. Autant d'éléments utilisés pour, en fait, répondre à une interrogation fondamentale que les auteurs considèrent comme étant à la base de leur ouvrage : le progrès économique est-il possible sans la transformation continue des paysages et des modèles de peuplement ? À quelques jets de pierres de la frontière avec le Vermont, le mont Pinnacle offre un bel exemple de ce que ne peut être précisément le progrès économique. Les auteurs en conviendraient sûrement. Si leur volume a pour cible, à n'en pas douter, les étudiants d'économie et de géographie, il intéressera également les praticiens ou intervenants, fonctionnaires comme consultants avec ou sans bagage académique relié à l'économie ou à la géographie. Libre à certains de sauter les passages qui leur paraîtront un tantinet trop théoriques.

Pour les lecteurs d'*O&T*, ce sont les chapitres 5, 6, 7 et 8 qui, à mon avis, les intéresseront le plus. Ils se rapportent aux disparités régionales et aux efforts théoriques et pratiques pour y apporter autant que faire se peut des correctifs. Pour nos amis de l'INRS-Urbanisation, Culture et Société, expliquer pourquoi les habitants de certains territoires sont plus riches que d'autres demeure l'un des grands défis de la science économique. D'autres diraient que l'explication n'est pas difficile à trouver, le véritable défi consistant plutôt à améliorer le sort des plus démunis sans porter préjudice aux plus favorisés. En se positionnant à l'échelle des pays et des peuples, ils signalent l'existence de facteurs culturels et institutionnels susceptibles de jouer un rôle fondamental dans l'explication des différents niveaux de développement. En conséquence, inutile de miser uniquement sur l'apport d'investissements massifs en capital physique. C'est pourquoi, comme ils le signalent, on peut toujours souhaiter transformer Haïti en un Japon ou en une Suède, on ne sait pas vraiment comment y arriver. À l'échelle des régions, l'interrogation existe également : com-