Développement, inertie, déterminisme, volontarisme et fatalisme : le défi québécois face à l'évolution spatio-économique mondiale

Luc-Normand Tellier Université du Québec à Montréal

Le développement régional est, avant tout, affaire de connaissance de l'ordre des choses, de perception de ce qui est possible et de ce qui ne l'est pas ainsi que d'attitudes. Alors que la plupart des spécialistes du développement régional donnent l'impression d'être à la recherche de la formule magique qui permettra de faire «pousser» le développement économique partout où se trouvent des populations qui le réclament, un très petit nombre de chercheurs choisissent, avant de partir à la découverte du médicament miracle, de percer le mystère du fonctionnement de l'organisme spatio-économique, d'en connaître la physiologie, l'anatomie, la mécanique et le comportement. Vouloir guérir aide, mais ne suffit pas. De même, vouloir le développement économique aide, mais ne suffit pas. Encore faut-il que les conditions spatio-économiques le permettent. Avant de prescrire quelque médecine que ce soit, encore faut-il connaître l'ordre des choses.

Cette prise de position a l'heur de provoquer des réactions émotives. Certains l'associent à du déterminisme et du fatalisme, et opposent à cette attitude soi-disant négative l'attitude soi-disant positive de leur propre volontarisme. Avant de nous engager dans un tel débat, précisons les termes. *Le Petit Robert* définit :

- a) le *développement* comme étant «le progrès en extension ou en qualité »;
- b) l'inertie comme étant « la propriété qu'ont les corps de ne pouvoir d'eux-mêmes changer l'état de repos ou de mouvement où ils se trouvent»;

- c) le déterminisme comme étant l'«ordre des faits suivant lequel les conditions d'existence d'un phénomène sont déterminées, fixées absolument de telle façon que, ces conditions étant posées, le phénomène ne peut pas ne pas se produire»;
- d) le volontarisme comme étant l'«attitude d'une personne qui croit pouvoir soumettre le réel à ses volontés»;
- e) le *fatalisme* comme étant l'«attitude morale, intellectuelle par laquelle on pense que ce qui arrive doit arriver et qu'on ne peut rien faire pour s'y opposer».

Ces quelques définitions étant posées, je commencerai par décrire ma vision de «l'ordre des choses», vision que résume la théorie topodynamique.

La théorie topodynamique en quelques paragraphes

Les trente et une thèses de la théorie topodynamique sont les suivantes :

- La polarisation et le développement économique ne se produisent pas n'importe où et n'importe quand.
- 2) Le développement économique est polarisé et il se caractérise par l'apparition d'urbexplosions (systèmes urbains ayant une unité organique qui transcende les frontières politiques) et d'économies-mondes (macro-

- systèmes urbains couvrant une partie importante du globe²); comprenant un centre où l'on trouve des États marchands et des villes-états, une semi-périphérie faite d'États territoriaux et une périphérie faite de colonies ou d'États économiquement dépendants.
- 3) La semi-périphérie tend à suivre une logique très hiérarchisée de «lieux centraux»³, tandis que la périphérie et les relations entre le centre et les périphéries sont marquées par une logique tentaculaire de «systèmes réticulaires»⁴.
- 4) La succession spatio-temporelle centres d'économie-monde s'est faite historiquement à l'intérieur de trois corridors topodynamiques quasi circulaires. Le plus ancien corridor, appelé Grand corridor, va de Sumer (Éridou, Ur, Ourouk) vers l'ouest, vers Londres, en suivant l'Euphrate, le couloir syrien, la mer Égée, la péninsule italienne, le Rhône et le Rhin, et de Sumer vers l'est, vers Tokyo, en suivant le Golfe Persique, le Gange, le sud de la Chine et la mer de Chine. Le second plus ancien corridor est le Corridor asiatique (ou Corridor des routes de la soie) qui va de la vallée de l'Indus (nord du Pakistan) vers l'embouchure du Yangzi Jiang en suivant la route continentale de la soie et le Grand canal impérial de Chine. Enfin, le plus récent corridor, qui n'a même pas deux cents ans et qui domine actuellement l'économie mondiale, le Corridor américain, va de Londres vers l'ouest, vers Los Angeles, en passant par New York et en suivant la voie ferrée transcontinentale reliant New York, Chicago à Kansas City et Los Angeles, et de Londres vers l'est, vers Tokyo, en suivant le Mittelland Kanal (entre la vallée de la Ruhr et Berlin) et le Transsibérien entre Moscou et la Mandchourie. Les centres d'économie-monde se sont succédés à l'intérieur de ces trois corridors en six grandes étapes :
- a) La naissance des trois corridors topodynamiques du début de l'urbanisation, 5000 à 6000 ans avant J.-C., jusqu'à la mort d'Alexandre le Grand en 323 après J.-C. dans le cas du Grand corridor, jusqu'à 1275 après J.-C., année de l'arrivée de Marco Polo à la

- cour de l'empereur de Chine, dans le cas du Corridor asiatique, et jusqu'à l'ouverture du canal Érié en 1825 après J.-C. dans le cas du Corridor américain;
- b) L'ascension de Rome à l'intérieur du Grand corridor. L'empire romain marque l'aboutissement de la trajectoire vers l'ouest à l'intérieur du Grand corridor. Cette période s'étend de la mort d'Alexandre le Grand, en 323 avant J.-C., à la chute de Rome, en 476 après J.-C.;
- c) Grand ressac à l'intérieur du Grand corridor et du Corridor asiatique. Le mouvement vers l'ouest est stoppé par le fait que l'Atlantique demeure un cul-de-sac jusqu'à la découverte de l'Amérique. La chute de Rome donne lieu à un retour du pendule vers l'est qui se répercute jusqu'au Pacifique. Le Grand ressac précède et accompagne l'expansion de l'Islam jusqu'à l'Indonésie. Cette période s'étend de la chute de Rome (476) à la découverte de l'Amérique (1492), et même après dans certaines régions du monde;
- d) La conquête de l'Amérique et la renaissance de l'Occident. Cette période s'accompagne, à l'intérieur du Grand corridor, de la renaissance de la trajectoire vers l'ouest;
- e) L'avènement du transport motorisé en 1825 et le «big bang» de la révolution industrielle centrée sur Londres. S'ensuit une onde de choc qui pénètre les trois corridors à partir de Londres. Cette onde de choc accompagne l'expansion de l'empire britannique;
- f) L'âge de l'automobile et le triomphe du Corridor américain depuis 1925. Pratiquement toutes les grandes villes qui dominent l'économie mondiale aujourd'hui font partie du Corridor américain (Los Angeles, Chicago, New York, Londres, Paris, Berlin, Moscou, Beijing, Séoul, Tokyo).
- 5) Il existe un phénomène fondamental d'«inertie spatiale» basé sur l'interaction du réel (décrit par les centres de gravité) et du virtuel (décrit par des optima théoriques de localisation). Ce phénomène qui est ultra connu en Amérique du Nord (le fameux déplacement

- des activités vers le sud-ouest) peut aussi être observé à travers toute l'histoire économique mondiale des 6000 dernières années.
- 6) L'inertie spatiale a un caractère entropique en ce sens qu'elle est alimentée par le processus de désintégration des anciens pôles dominants.
- 7) Une économie-monde est faite d'un certain nombre d'urbexplosions, c'est-à-dire de systèmes urbains organiques dont la frontière externe évolue avec le temps par-delà les frontières politiques. Ainsi Montréal fait partie de l'urbexplosion de New York (plutôt que d'un quelconque système urbain canadien).
- 8) Le centre des urbexplosions se trouve généralement à une interface entre deux milieux impliquant des conditions de mobilité différentes, généralement à l'interface du continent et de l'océan, mais aussi parfois à l'interface entre le désert et les terres arables.
- 9) L'évolution des urbexplosions est marquée par un changement dans le jeu réciproque des «forces de localisation» d'attraction et de répulsion⁵. L'émergence des urbexplosions est dominée par les forces d'attraction, tandis que leur déclin est marqué par la domination des forces de répulsion.
- Il existe un processus de vieillissement des urbexplosions. Les urbexplosions ne sont pas immortelles.
- 11) Les centres de gravité se déplacent à l'intérieur d'une même urbexplosion tout comme, à l'intérieur d'un territoire donné, d'une urbexplosion à l'autre. En Amérique du Nord, le déplacement du centre de gravité vers le sud-ouest (plus précisément vers Los Angeles) reflète à la fois le déplacement du centre de gravité de l'urbexplosion de New York vers l'intérieur du continent et le passage progressif du pouvoir économique de l'urbexplosion de New York à l'urbexplosion de Los Angeles.
- 12) La loi rang taille, introduite par Auerbach et Zipf, n'est pas une loi. De plus, elle ne saurait avoir de sens qu'à l'intérieur d'une urbexplo-

- sion donnée et non pas à l'intérieur d'un pays ou d'un territoire dont les frontières sont purement politiques.
- 13) L'évolution topodynamique est faite d'inertie, de ruptures, d'avancées et de reculs. Si l'inertie prévaut généralement, elle ne prévaut pas tout le temps. À quelques reprises à travers l'histoire, des changements de trajectoire se sont produits. Ces changements ont été aussi lourds de conséquences qu'exceptionnels. Le Grand ressac en est le meilleur exemple, tout comme la renaissance du mouvement vers l'ouest qui a suivi la découverte de l'Amérique.
- 14) Les forces d'attraction engendrent des forces de répulsion. À court terme, elles engendrent des forces de répulsion liées aux valeurs foncières (qui montent d'autant plus que les forces d'attraction sont puissantes) et liées à la conquête de l'hinterland environnant. À long terme, les forces d'attraction engendrent des forces de répulsion entropiques liées au vieillissement, à la pollution, à la congestion et au déclin urbain.
- 15) Les forces de répulsion ont un effet déterminant sur la forme spatiale de la polarisation, mais elles ont peu d'effet sur le niveau même de polarisation. Les forces de répulsion favorisent une polarisation au pourtour des continents (comme en Amérique du Nord), alors que les forces d'attraction favorisent une polarisation autour du centre des continents (comme en Europe de l'Ouest).
- 16) Il existe une interdépendance entre des urbexplosions qui se suivent. Les vieilles urbexplosions engendrent les nouvelles. L'urbexplosion de Londres a donné naissance à l'urbexplosion de New York et l'urbexplosion de New York engendre l'urbexplosion de Los Angeles.
- 17) Les effets multiplicateurs jouent un rôle dans le processus de succession d'une urbexplosion à une autre. Par exemple, les effets multiplicateurs qui précédemment profitaient à New York profitent de plus en plus à Los Angeles au fur et à mesure que l'urbexplosion de

- Los Angeles s'affirme par rapport à celle de New York.
- 18) Les logiques de «lieux centraux» et de «systèmes réticulaires» jouent un rôle dans le processus de succession d'une urbexplosion à une autre. L'émergence d'une urbexplosion suit une logique de système réticulaire, tandis qu'à maturité, une urbexplosion a tendance à fonctionner suivant une logique des lieux centraux.
- 19) Il existe un décalage entre l'apparition des forces d'attraction et celle des forces de répulsion qui en résultent. Les forces d'attraction précèdent (parfois de beaucoup) les forces de répulsion.
- 20) La forme des fonctions de coûts de transport a une incidence directe sur le taux d'urbanisation, la forme urbaine, la taille des plus grandes agglomérations et sur la composition industrielle des villes. Ainsi le passage du transport animal (généralement à cheval) au transport avec relais et au transport motorisé a été accompagné d'une augmentation radicale du taux d'urbanisation, du passage d'une ville compacte à une ville étalée, d'une augmentation de la taille maximale des villes et d'une augmentation du poids du secteur tertiaire par rapport à celui du secteur primaire. Le tableau qui suit illustre cela.
- 21) La baisse de la friction de l'espace favorise la polarisation. Historiquement, tout progrès dans le domaine des transports et des communications a été suivi d'une augmentation de la polarisation et non l'inverse (bien qu'à chaque fois, certains aient annoncé le contraire).

- 22) Il n'y a pas de contradiction entre «étalement urbain» et «polarisation». Au contraire, toute baisse de la friction de l'espace favorise à la fois la polarisation, donc l'urbanisation, et l'étalement des villes.
- 23) La formation de «trous de beignes» n'entre pas en contradiction avec la polarisation et l'étalement urbain. Il est normal que l'étalement urbain s'accompagne d'un affaiblissement relatif du centre.
- 24) Les périphéries d'urbexplosions et d'économies-mondes dépendent beaucoup de l'exploitation des ressources naturelles, tandis que les centres dépendent avant tout des ressources humaines. Les centres d'urbexplosions et d'économies-mondes sont de vastes aspirateurs qui drainent les ressources humaines et physiques des périphéries. En périphérie, les ressources humaines qui sont le moins aspirées par le centre sont celles qui sont requises pour extraire les ressources physiques de la périphérie au profit du centre.
- 25) L'élasticité de la production par rapport à la population est plus grande au centre que dans la périphérie. Autrement dit, s'il existe une population «optimale» autant au centre qu'en périphérie, dépasser cette population «optimale» a plus de conséquences négatives en périphérie qu'au centre parce que le centre est moins tributaire des limites imposées par les ressources physiques dont dépend tant la périphérie.
- 26) Plus le niveau de polarisation augmente, plus est grand l'écart entre les élasticités de la production par rapport à la population au

Tableau 1. Incidence des changements historiques dans les modes de transport

Caractéristiques	Transport animal	Transport avec relais	Transport motorisé
Taux d'urbanisation	5 %	15 %	75 %
Forme urbaine	Compacte	Ouverte	Étalée
Pop. max. de ville	300 000	1 000 000	20 000 000 et plus
Prim. + sec. + tert.	20 % + 40 % + 40 %	10 % + 50 % + 40 %	1 % + 25 % + 74 %

- centre et en périphérie. Plus la friction de l'espace baisse et plus la polarisation augmente, plus la capacité de la périphérie à supporter un excédent de population diminue.
- 27) La principale loi de Ravenstein⁶ concernant les migrations s'applique dans la réalité. Les migrations suivent des réseaux et les flux de migrants se déposent en cours de route comme les sédiments dans le cours d'une rivière. Ainsi, par exemple, le mouvement en direction de Los Angeles implique que les gens de la Gaspésie migrent vers Montréal, que les gens de Montréal migrent vers Toronto et que les gens de Toronto migrent vers la Californie.
- 28) L'évolution topodynamique a des incidences politiques en matière de démocratie, d'absolutisme et de domination politique. La démocratie s'impose d'elle-même au centre (où, selon Braudel, dominent les États marchands et les villes-états). Les régimes centralisés sont normaux dans les États territoriaux qui entourent le centre. Enfin, les dictatures et les régimes répressifs sont la norme dans la lointaine périphérie qui subit la domination du centre des économies-mondes.
- 29) L'évolution topodynamique a des incidences socioculturelles en matière d'« hétérogénéticité» et d'« orthogénéticité» ⁷. Les centres d'urbexplosions et d'économies-mondes sont naturellement hétérogénétiques, dans ce sens qu'ils sont ouverts à la diversité des cultures et des langues. Les États territoriaux qui entourent les centres sont naturellement orthogénétiques : ils tendent à imposer une seule langue et une seule culture (la France en est le cas classique). Quant à la périphérie, elle subit une hétérogénéticité de type colonial, une ou deux cultures « mondiales » imposant leur domination à des cultures locales colonisées.
- 30) L'évolution topodynamique est influencée par les cycles économiques et vice versa. Les phases de prospérité économique accélèrent les mouvements topodynamiques, tandis que les récessions les ralentissent et peuvent même temporairement les inverser.

31) La masse monétaire influence les tendances topodynamiques : les tendances inflationnistes accélèrent les mouvements topodynamiques tandis que les tendances déflationnistes les freinent et peuvent même contribuer à les inverser.

La théorie topodynamique est-elle déterministe?

L'ordre des choses que décrit la théorie topodynamique est éminemment structuré. Il correspond à une «règle» qui semble faire fi des «exceptions». Il est tout à fait tentant de dire que cette théorie est tout à fait déterministe. Ma position est simple : l'évolution du développement économique est marquée par une forte «inertie spatiale»⁸, dont la plus récente et la plus éloquente illustration est le déplacement régulier du centre de gravité des activités économiques en Amérique du Nord. Cette inertie est forte et elle peut prévaloir sur des périodes de plusieurs siècles.

Cependant, cette inertie n'est pas irréversible. Le Grand ressac qui a suivi la chute de l'Empire romain en est un bon exemple, tout comme la renaissance du mouvement vers l'ouest à l'intérieur du Grand corridor au lendemain de la découverte de l'Amérique ou encore l'expansion vers l'est à l'intérieur du même Grand corridor qui a suivi le «big bang» londonien de la révolution industrielle. Des renversements de tendances sont possibles, mais ils sont très rares et ils ne résultent pas de politiques délibérées. Il ne suffit pas de vouloir changer une tendance topodynamique pour y arriver. Au contraire, les changements dans les tendances topodynamiques ont généralement des causes structurelles profondes qui ne tiennent pas à des facteurs politiques. L'Empire romain d'Occident a chuté parce que le mouvement vers l'Atlantique ne menait nulle part, ce qui fut tant et aussi longtemps que l'Atlantique demeura un cul-desac (ce qu'il a été jusqu'à la découverte de l'Amérique). De même, la découverte de l'Amérique a provoqué la renaissance du mouvement vers l'ouest et, à terme, le «big bang» londonien qui, à son tour, a conduit à un processus de diffusion du développement économique à partir de Londres.

Tout cela est logique. Toutes ces évolutions sont lentes et se produisent sur des siècles, ce qui les rend très prévisibles. Tout cela ressemble à un système mécanique, mais ce n'en est pas un dans la mesure où des ruptures de tendances se produisent, rarement, mais réellement. Il ne faut jamais oublier qu'en 1453, à la chute de Constantinople aux mains des musulmans, trente-neuf ans avant la découverte de l'Amérique, rien de laissait présager que, cinquante ans plus tard, l'Europe chrétienne redeviendrait suffisamment forte pour amorcer un mouvement de conquête impérialiste du reste du monde sans précédent. De même, Alexis de Tocqueville a sans doute été le tout premier analyste à percevoir l'émergence de la domination du Corridor américain en annonçant la montée des États-Unis et de la Russie. Il l'a fait en 1835, dix ans après l'ouverture du canal Érié, qui marque le lancement du Corridor américain.

Les changements de tendance topodynamique ont des causes structurelles; cependant, assez étrangement, ils sont rarement prévus et encore moins le fruit d'une stratégie planifiée, ce même quand ils résultent de décisions humaines (comme la décision d'envoyer Christophe Colomb vers l'ouest ou la décision de construire le canal Érié ou le Transsibérien). Du moins jusqu'à maintenant, l'être humain s'est avéré un assez piètre observateur des évolutions spatio-économiques, et un planificateur encore plus incompétent.

Le Québec et ses régions

Ce qui précède étant dit, qu'en est-il du Québec et de ses régions? Doivent-ils lutter ou se résigner face au mouvement topodynamique vers le sud-ouest? Ma position là-dessus est simple: ils doivent faire l'un et l'autre, en ce sens qu'ils doivent déployer tout le dynamisme possible pour exploiter les potentiels locaux, sans jamais cependant tenter d'aller à l'encontre des tendances topodynamiques (cette règle est, d'ailleurs, la règle d'or de toute planification, que ce soit au centre ou en périphérie).

Certes, le Québec et ses régions deviennent objectivement chaque jour un peu plus périphériques, et rien n'indique que cela soit sur le point de changer. Cependant, il est dans l'intérêt du centre même que la périphérie soit dynamique. J'entends par là que tous ont intérêt à ce que le défaitisme et le fatalisme ne s'installent pas à demeure dans la périphérie. Pour ce faire, il faut éviter certains écueils. Le plus grand d'entre eux est de partir de l'hypothèse que la distribution actuelle des populations doit être maintenue à tout prix et que cela est économiquement possible. Du point de vue topodynamique, cela est indéfendable.

Dans un système dynamique, la distribution des populations est toujours en mouvement et il est bon qu'il en soit ainsi. Les populations du centre et des périphéries sont appelées à changer, et s'y opposer est malsain et contre-productif. La recherche de la mobilité des compétences doit être aussi active en périphérie qu'au centre. Dire et faire le contraire est une grave erreur. Que des régions périphériques se vident n'a en soi rien de dramatique. S'y opposer peut s'avérer une grave erreur. C'est d'ailleurs cette erreur précise qui a causé la perte de la Nouvelle-France, la France ayant choisi de ne pas «se vider» au profit de la Nouvelle-France, alors que l'Angleterre, au moins trois fois moins peuplée que la France, a choisi d'envoyer dans ses colonies d'Amérique du Nord une population qui, en 1760, était devenue quinze fois plus grande que celle de la Nouvelle-France. À ce jeu, la France a perdu sur les deux tableaux alors que l'Angleterre, elle, a gagné sur les deux tableaux.

Ce qui importe, ce n'est pas et ce ne doit jamais être de «garder» ses populations, mais bien de faire en sorte que le niveau de vie de ceux qui restent soit aussi élevé que possible. Il ne faut jamais oublier que des populations à revenu élevé se trouvent dans des zones très périphériques. Il n'y a qu'à songer à l'Australie ou, plus près de nous, à l'Islande. Ce qui compte, c'est d'exploiter les potentiels locaux avec dynamisme et d'ajuster les populations résidentes aux potentiels locaux. Entretenir sur place une population sous-utilisée, sous-employée et sous-payée ne conduit nulle part, sinon au sous-développement.

Commentaires

Marc-Urbain Proulx Université du Québec à Chicoutimi

Nul doute que l'utilisation d'une perspective d'analyse du développement économique local et régional du Québec à partir des grands déterminants spatiaux qui agissent à l'échelle mondiale s'avère nécessaire. Car l'ordre des choses qui sied dans la dynamique spatiale planétaire influence inévitablement la trajectoire de développement des différents territoires du Québec. En ce sens, la théorie topodynamique dont Luc-Normand Tellier a exposé succinctement ci-dessus les trente et une thèses devient des plus pertinente pour éclairer la situation et offrir un cadre rigoureux d'analyse spatiale de l'évolution économique. Nos lecteurs y puiseront des éléments explicatifs de certains phénomènes qui apparaissent comme des barrières pour le développement de leur collectivité ou de leur organisation. Ils constateront aussi que certains déterminants sont si puissants qu'ils rendent inutiles certains investissements, certaines interventions et certains efforts de promotion du développement économique.

Sans faire la critique de chacune des thèses et de leurs composantes, ce qui déborderait largement l'envergure de ce commentaire et de cette discussion, nous aimerions nous attarder sur deux points relatifs à l'application au contexte québécois puisque nos lecteurs sont majoritairement des acteurs et des intervenants. Le premier touche la théorie topodynamique comme telle alors que le second porte sur l'élément central de la conclusion de Tellier.

Il existe un certain nombre de théories, de jalons de théorie et modèles explicatifs du développement territorial (local et régional). Plusieurs sont de nature keynésienne bien sûr, mais d'autres sont inspirées du darwinisme, du marxisme ou de la théorie microéconomique. Chacune de ces théories apporte des éclairages sur la réalité territoriale du développement en contexte québécois. À titre d'exemple, la théorie du développement par étapes nous aide à comprendre phénomènes certains alors que le modèle centre – périphérie nous offre d'autres éléments tout à fait pertinents pour notre compréhension du développement ou du non-développement. Après des années d'efforts pour appliquer ces diverses grilles théoriques dans l'analyse des multiples territoires centraux, métropolitains, nordiques, urbains et périphériques du Québec, force nous est de constater deux points importants. Aucune théorie n'explique universellement la réalité du développement social, culturel et économique qui se produit ici et là. Et la bonne compréhension du développement territorial en un lieu donné nécessite généralement les lumières de plusieurs théories, voire quelquefois de toutes les théories et tous les modèles disponibles. Nous pouvons ainsi avancer que toute théorie spatiale se voit confrontée à des situations si diverses dans son application sur un territoire ou sur un autre que son universalité dépend moins de son caractère général que de sa capacité d'adaptation et de souplesse face aux nombreuses particularités.

À partir de ces constats induits de notre expérience encore limitée en matière d'analyse du développement territorial, notre opinion est que la théorie topodynamique possède un caractère universel très marqué qui lui donne non seulement une très grande crédibilité, mais aussi préséance sur d'autres théories spatiales, souvent parce qu'elle les inclut directement, comme c'est le cas pour la théorie des places centrales ou celle de la localisation industrielle. Elle doit cependant à notre avis être appliquée, confrontée à la réalité et relativisée s'il y a lieu par le recours à d'autres théories disponibles.

Si l'on observe la dynamique spatiale du Québec contemporain à titre d'exemple, la théorie topodynamique nous indique un déplacement historique le long de l'axe du Saint-Laurent de Québec vers les Grands Lacs. Ce mouvement du nord-est vers le sud-ouest est soutenu par le déplacement vers l'ouest (ou sud-ouest) du centre de gravité de l'économie américaine. Ainsi la ville de Québec a perdu son rôle de métropole au profit de Montréal au cours du XIXe siècle alors que Montréal a perdu ce rôle au profit de Toronto depuis le milieu des années 1950. Cette vérité doit tout de même être relativisée actuellement par le fort dynamisme spatial localisé au cœur du Québec qui, autour de Drummondville, forme un territoire polycentrique qui génère actuellement la majorité des emplois offerts naturellement par les forces du marché. La proximité des grands marchés américains, grâce au transport routier de marchandises de plus en plus important, explique en partie cette performance exceptionnelle

d'un pôle secondaire de la hiérarchie urbaine québécoise. Drummondville ne surclassera certainement pas Toronto, ni Montréal, mais elle représente tout de même, avec Victoriaville et Saint-Georges, un repositionnement spatial intéressant à observer et expliquer. L'inertie spatiale confirmée par la théorie topodynamique n'est alors pas, selon notre lecture, illustrée parfaitement dans la réalité. Les corridors actuels de développement perpendiculaires à la vallée du Saint-Laurent tels que celui de la Beauce, des Laurentides ou du Richelieu le démontrent tout aussi clairement. Bref, il y a exception à la règle, nous semble-t-il.

Par ailleurs, face aux déterminants spatiaux illustrés par la théorie topodynamique, le professeur Tellier plaide pour la mobilité des ressources humaines afin d'ajuster la population aux potentiels territoriaux réels de manière à maintenir le niveau de vie de la population. Cette recommandation de nature classique en science économique tombe sur le bon sens. Mais comme pour bien d'autres facteurs pointés pour l'intervention par la théorie du développement, une telle recommandation ne s'applique cependant pas si facilement. Voyons pourquoi en trois points qui n'épuiseront certes pas le sujet.

D'abord, parce que les ressources humaines, particulièrement au Québec, ne sont pas parfaitement mobiles pour des raisons de langue, d'identité, d'attachement à sa collectivité, de considérations relatives à la qualité de vie, etc. Il semble que plusieurs Québécois préfèrent, à tort ou à raison, sacrifier un peu de niveau de vie en échange de la conservation d'un bon degré de qualité de vie. Le respect des goûts et préférences de la population s'avère une finalité qui a souvent préséance, en particulier à l'échelle des collectivités territoriales pour lesquelles elle offre une importante légitimité à l'autonomie de gouverne.

Ensuite parce que nos gouvernements ont investi largement dans les équipements publics (écoles, hôpitaux, centres sportifs, routes, aqueducs, etc.) afin d'offrir une bonne qualité de services collectifs partout au Québec. La mobilité qui conduit souvent à l'exode et à la dévitalisation de zones entières, non seulement en périphérie mais aussi dans les noyaux anciens des centres urbains, génère des problèmes reliés à la sous-utilisation des équipements publics coûteux en entretien quotidien alors que d'autres zones en nécessitent de nouveaux. L'équilibre de gestion publique est

alors limité par la recherche de l'équilibre économique à travers la mobilité.

Finalement, la mobilité s'avère un attribut très inégal à travers les divers groupes qui composent une population donnée. Elle n'est surtout aucunement universelle, sauf dans des cas spéciaux comme ceux de Shefferville ou de Gagnonville. Beaucoup de gens à faible employabilité ne sont que très peu mobiles, d'autant plus que leurs besoins de base sont assurés par le filet de sécurité sociale. Puisque ceux et celles qui quittent les territoires à trop faible potentiel sont généralement les plus aptes à créer de la richesse, leur départ grâce à leur mobilité accentue généralement les inégalités dans le niveau de vie plutôt que de les réduire. Ce processus cumulatif de sous-développement territorial s'avère un puissant argument qui plaide contre la fuite des ressources, inévitablement alimentée par la mobilité.

Bref, sur l'espace québécois, la mobilité illustre aussi ses coûts sociaux et économiques, qui se répercutent souvent sur le plan politique. Même si la pondération rationnelle de tous ces coûts fait pencher la balance en faveur de la mobilité, il demeure néanmoins que l'importance de ces coûts fait souvent agir les politiciens en sens contraire par des mesures économiques et sociales visant à stimuler, souvent en vain, la création d'emplois là où les besoins sont les plus criants, réduisant du fait même les incitatifs naturels à la mobilité.

Nous espérons que ces commentaires pourront éclairer un peu plus le lecteur sur l'utilité de la théorie topodynamique pour l'analyse de l'économie des territoires québécois et pour la mise en exergue de facteurs d'intervention publique.

Réplique

Luc-Normand Tellier

Marc-Urbain me permettra de ne pas comprendre en quoi les cas de Drummondville et des corridors de la Beauce, des Laurentides ou du Richelieu contredisent la théorie topodynamique. Ces cas sont, tout au contraire, tout à fait révélateurs des tendances topodynamiques à la polarisation de l'espace et à la struc-

turation des urbexplosions et des économies-mondes par les réseaux de communications. Une urbexplosion, même en déclin, demeure un «organisme vivant» dont certaines parties se développent plus vite que d'autres ou décroissent relativement moins vite que d'autres, dans un contexte où les corridors de développement continuent à jouer leur rôle structurant. Notons que le rôle des corridors de la Beauce, des Laurentides ou du Richelieu ne date pas d'hier. Le corridor du Richelieu remonte à la Nouvelle-France. Celui de la Beauce est à peine moins vieux. Quant au corridor des Laurentides, il a été ouvert par le curé Labelle il y a plus de 130 ans.

Pour ce qui est du débat sur la mobilité, il faut, selon moi, toujours distinguer ce qui peut être fait en conformité avec l'évolution topodynamique et ce qui tente d'aller directement à l'encontre de cette évolution. Tenter de s'opposer par tous les moyens à des tendances topodynamiques lourdes ne peut que conduire au désastre. Cela il faut l'éviter à tout prix, et pour ce faire, il faut approfondir notre connaissance des phénomènes spatio-économiques et des potentiels topodynamiques. Par contre, toutes les mesures de mitigation des effets négatifs des évolutions inévitables sont défendables et même souhaitables dans la mesure où elles réduisent les coûts sociaux des processus d'ajustement.

Le pas à ne pas franchir est celui qui conduit à entretenir un processus de paupérisation des populations sous prétexte de venir en aide à ces mêmes populations. La pauvreté n'est pas plus acceptable en périphérie qu'au centre. Une politique d'aide aux régions qui ne servirait qu'à prolonger le processus de marginalisation de certaines populations serait un cul-de-sac. Les exigences de chacun en matière de niveau de vie doivent être les mêmes en périphérie qu'au centre. Si le potentiel de développement de quelque région que ce soit (au centre ou en périphérie) ne permet pas d'assurer à une certaine population un niveau de vie acceptable, retenir l'ensemble de cette population sur place par toutes sortes d'incitatifs est une erreur. Il faut que partout les densités de population soient proportionnées aux potentiels locaux, lesquels dépendent avant tout des ressources locales et des variables topodynamiques. Il vaut généralement mieux être une région sous-peuplée qui attire les investisseurs qu'une région surpeuplée qui les fait fuir.

Notes et références

- TELLIER, Luc-Normand (1995). «Projecting the evolution of the North-American urban system and laying the foundations of a topodynamic theory of space polarization», Environment and Planning A, vol. 27, p. 1109-1131; TELLIER, Luc-Normand (1996). «Le Québec et ses régions à l'intérieur de la dynamique spatiale de l'économie mondiale», dans Proulx, Marc-Urbain (dir.), Le Phénomène régional au Québec, Québec, Les Presses de l'Université du Québec, p. 9-28; TELLIER, Luc-Normand (1997). «A Challenge for Regional Science: Revealing and Explaining the Global Spatial Logic of Economic Development», Papers in Regional Science, vol. 76, nº 4, p. 371-384.
- Concept élaboré par Braudel. BRAUDEL, Fernand (1973). Capitalism and Material Life, 1400-1800, New York; BRAUDEL, Fernand (1977). Afterthoughts on Capitalism and Material Civilization, Baltimore; BRAUDEL, Fernand (1979). Civilisation matérielle, économie et capitalisme: 15°-18° siècle. Paris. Armand Colin. 3 tomes.
- Voir les théories des lieux centraux de Christaller et de Lösch.
- VANCE, J. E. Jr. (1970). The Merchant's World: The Geography of Wholesaling, Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall; HOHENBERG, Paul M. and Lynn HOLLEN LEES (1985). The Making of Urban Europe, 1000-1950, Cambridge et London, Harvard University Press, 398 p.
- Concepts introduits par Tellier à partir d'une réinterprétation de Weber.
- 6 RAVENSTEIN, E. (1885 et 1889). «The Laws of Migration», *Journal of the Royal Statistical Society*, 1885: n° 48, p. 167-235; 1889: n° 52, p. 241-301.
- Concepts introduits par Redfield et Singer. REDFIELD, R. and M. B. SINGER (1954). «The Cultural Role of the Cities», Economic Development and Cultural Change, vol.3, no 1, p. 52-73.
- TELLIER, Luc-Normand et Claude VERTEFEUILLE (1995). «Understanding Spatial Inertia: Centre of Gravity, Population Densities, the Weber Problem and Gravity Potential», *Journal of Regional Science*, vol. 35, n° 1, février, p. 155-164; TELLIER, Luc-Normand et Martin PINSON-NAULT (1998). «Further Understanding Spatial Inertia: a Reply», *Journal of Regional Science*, vol. 38, n° 3, p. 513-534.