

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 topodynamique¹ sont les suivantes :

- 1) 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'urbex-plosions (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 des 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.
- 10) 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'«hétérogénéité» et d'«orthogénéité»⁷. Les centres d'urbexplosions et d'économies-mondes sont naturellement hétérogènes, dans ce sens qu'ils sont ouverts à la diversité des cultures et des langues. Les États territoriaux qui entourent les centres sont naturellement orthogènes : 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 hétérogénéité 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-de-sac (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 incompetent.

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. ■