

Luc-Normand Tellier, *Redécouvrir l'histoire mondiale, sa dynamique économique, ses villes et sa géographie*, LIBER, Montréal, 2005, 582 p.

Pierre Fortin

Volume 83, Number 2, juin 2007

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/017521ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/017521ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Fortin, P. (2007). Review of [Luc-Normand Tellier, *Redécouvrir l'histoire mondiale, sa dynamique économique, ses villes et sa géographie*, LIBER, Montréal, 2005, 582 p.] *L'Actualité économique*, 83(2), 291–294.  
<https://doi.org/10.7202/017521ar>

## Compte rendu

Luc-Normand TELLIER

*Redécouvrir l'histoire mondiale, sa dynamique économique, ses villes et sa géographie*

LIBER, Montréal, 2005, 582 p.

*Redécouvrir l'histoire mondiale*, de Luc-Normand Tellier, est l'œuvre d'une vie entière de recherche consacrée à la compréhension de la logique économique spatiale de l'histoire. Tellier a écrit ce livre avec patience, intelligence, érudition et passion. Ce qui éclate dans ces pages, c'est sa passion de l'histoire mondiale, sa passion de l'économie spatiale, sa passion des mathématiques, et aussi sa passion d'écrire pour être compris de tous. Y compris de l'oncle Albert et de la tante Germaine.

Le plus célèbre des Albert, Albert Einstein, a déjà affirmé avec force que, « si la science n'est pas bien communiquée, c'est comme si elle n'existait pas. » Tellier a pris cet avertissement d'Einstein au sérieux. En parcourant son livre, le lecteur comprend et se sent intelligent. Tellier réussit même à révéler l'intuition derrière les mathématiques avec beaucoup de clarté et de simplicité. En lançant son livre sur le Québec au 19<sup>e</sup> siècle, le grand historien de l'économie Albert Faucher – l'autre Albert – s'exclama un jour : « Ça se lit peut-être en pantoufles, mais ça ne s'écrit pas en pantoufles! » Plus c'est facile à lire, plus c'est difficile à écrire.

Allons à l'essentiel. Au départ, Tellier souligne trois régularités de l'histoire mondiale des quelques derniers millénaires : 1) une tendance de l'activité économique à se polariser dans l'espace, 2) une tendance des pôles multiples ainsi formés à évoluer de façon organique en macrosystèmes urbains hiérarchisés, et 3) une tendance des pôles dominants de l'économie mondiale à se succéder à l'intérieur de trois grands corridors circulaires bien identifiables que Tellier, faisant un emprunt à la terminologie de la biologie moléculaire et de la robotique, qualifie de « topodynamiques ». Ces trois corridors sont nommés le *grand corridor* (de Londres à Tokyo via le golfe Persique, l'Indus et le Yang-Tseu-Kiang), le *corridor asiatique* (autour de la Chine, de l'Inde et du Sud-Est asiatique) et le *corridor mongolo-américain* (de la Ruhr à Tokyo via Moscou, puis de Tokyo à New York via Los Angeles).

Face à ces régularités, Tellier poursuit deux objectifs. D'une part, dans les deux premiers chapitres, il expose en détail la logique économique spatiale qui

explique le phénomène de la polarisation, les macrosystèmes urbains et leur lente évolution dans les corridors. D'autre part, dans les huit chapitres suivants, comme le titre du livre l'annonce, il nous fait redécouvrir l'histoire mondiale des débuts de l'agriculture à l'époque contemporaine à la lumière de cette logique économique spatiale. La théorie d'abord, l'application ensuite.

Dans la partie théorique, Tellier commence par souligner que, jusqu'à l'apparition du chemin de fer en 1825, pas plus de 5 % de la planète n'était urbanisé. Depuis lors, le taux d'urbanisation global a grimpé en flèche. En Amérique du Nord, il dépasse aujourd'hui 75 %. Une explication détaillée de la polarisation du développement économique et de son essor contemporain est alors donnée. Fondamentalement, l'espace crée une friction. Transporter est coûteux et les activités sont mobiles. Minimiser les coûts de transport (et de communication) est donc susceptible de mener au départ à une certaine polarisation de l'activité économique. Mais c'est surtout l'apparition du transport motorisé au 19<sup>e</sup> siècle qui a finalement fait exploser la polarisation et l'urbanisation, en raison des économies d'échelle qui le caractérisent et des réseaux routiers, ferroviaires et autres qui le contraignent. La concurrence et l'interdépendance dans l'espace, les économies d'échelle, les économies d'agglomération, les effets multiplicateurs et l'interactivité des processus d'innovation sont autant d'autres facteurs qui amplifient la polarisation.

Or, les systèmes urbains sont sans cesse soumis à des forces contraires. Les avantages de la localisation centrale constituent des forces d'attraction. Mais devant elles se dressent des forces de répulsion : congestion, pollution, criminalité, pauvreté, cherté du logement, désertification, surexploitation industrielle, tensions sociales, attractions concurrentes de la périphérie, *etc.* Les forces d'attraction et de répulsion peuvent s'équilibrer à un moment donné, mais rien ne le garantit. Par conséquent, ascension, vieillissement et déclin des villes se succèdent. Des renaissances, des changements de forme, des expansions périphériques sont aussi possibles. Mais un paradoxe fondamental est que la tendance à la polarisation ne paraît pas avoir diminué depuis 150 ans, bien que le coût du transport et des communications, lui, ait énormément diminué. Si se transporter et communiquer est si bon marché, pourquoi alors continuons-nous de nous établir dans les grandes villes? À cette question, Tellier apporte plusieurs réponses convaincantes. J'en mentionnerai une que je trouve particulièrement pertinente. Elle est basée sur un exemple de concurrence spatiale. Si, pour aider Val-d'Or à se développer, je construis une autoroute rapide qui réduit le coût du transport entre Montréal et Val-d'Or, il se peut fort bien que cela permette à Montréal d'exporter plus à Val-d'Or plutôt qu'à Val-d'Or d'exporter plus à Montréal. Surprise : le déplacement de l'activité économique de l'Abitibi vers Montréal s'accélère, alors qu'on visait le contraire.

Quelle qu'en soit la source, une impulsion initiale qui change le rapport entre les forces d'attraction et de répulsion d'un pôle urbain va engendrer un déplacement du système dans l'espace. C'est parce que ce déplacement est lent et jusqu'à un certain point prévisible, inertiel en quelque sorte, que Tellier le qualifie

d'« inertie topodynamique ». Les derniers millénaires ont été témoins de mouvements topodynamiques incessants. Il ne s'agit pas de mouvements désordonnés, mais de déplacements contenus à l'intérieur de corridors géographiques délimités. Il n'y a rien d'étonnant à cela. La topologie de la planète et les constructions humaines qui minimisent la friction spatiale définissent tout naturellement une multiplicité de microcorridors de développement. Réunis, ces microcorridors forment trois grands corridors topodynamiques, que Tellier croit avoir identifiés. Il a mis au point une méthode qui lui a notamment permis de suivre à la trace les mouvements à l'intérieur de ces corridors et de projeter leurs trajectoires futures.

Les deux premiers chapitres sur la théorie sont là pour donner la clé des huit suivants, qui, eux, reconstruisent l'histoire selon la logique économique spatiale. Ces huit chapitres historiques sont un véritable tour de force. Mais ça se lit vraiment en pantoufles : Tellier est un grand conteur. Comme il le résume, les systèmes urbains du monde se sont développés en six étapes : 1) l'émergence des trois corridors, respectivement dans le Croissant fertile, dans la vallée de l'Indus et le Shaanxi, et en Amérique précolombienne; 2) l'ascension de Rome dans le grand corridor; 3) le grand ressac et la montée de l'islam dans le grand corridor et le corridor asiatique, 4) la conquête de l'Amérique et la renaissance de l'Occident, 5) le « *big bang* » de la révolution industrielle et l'avènement du transport motorisé, et enfin 6) l'âge de l'automobile et le triomphe récent du corridor américain. Certaines parties de chapitres expliquent l'exclusion de l'Afrique, de l'Amérique latine et de l'Océanie de ces trois macrocorridors. Les conditions topographiques minimales n'étaient pas remplies.

Un aspect de cette relecture de l'histoire mondiale basée sur la friction de l'espace m'a beaucoup frappé, à savoir la parenté de son point de vue avec celui que défend le biologiste et géographe américain Jared Diamond dans sa non moins monumentale fresque de 1996 intitulée *Guns, Germs and Steel* (en français, *De l'inégalité parmi les sociétés*). Diamond insiste sur les facteurs géographiques et environnementaux qui ont avantagé certains peuples et désavantagé les autres. Les grilles de lecture de Tellier et de Diamond sont bien distinctes, mais elles sont tout à fait compatibles, voire complémentaires. Mais surtout, comme clés de l'histoire mondiale, elles ont en commun de rejeter la prédominance des facteurs raciaux, religieux, politiques, sociologiques ou culturels en faveur de causes plus fondamentales comme l'économie spatiale et l'environnement. Je partage entièrement leur point de vue. Ceux qui mettent la « culture » au premier rang des causes ont tort. Comme nous disons en économétrie statistique, ils se trompent en prenant la forme structurelle pour la forme réduite. La culture est une cause intermédiaire et dérivée, pas une cause ultime.

Tellier nous a fait cadeau d'un ouvrage audacieux. Il n'a pas du tout à rougir de son audace. Car conformisme en science est synonyme de stagnation. J'entends encore le pionnier de la science économique québécoise que fut Maurice Bouchard marteler que « le conformisme est la plaie de l'université ». Tellier, fort heureusement pour lui et pour nous, ne souffre pas de ce mal.

Pour finir sur une anecdote, j'ajouterai que j'ai aimé dans ce livre jusqu'à ses clins d'œil généalogiques : au Le Tellier qui, contre Colbert, fut le grand-père français du libéralisme économique; et au Tellier qui conçut le premier navire frigorifique, superbe cadeau pour l'économie argentine. Bizarrement toutefois, nulle mention n'est faite de ce Luc Letellier de Saint-Just, lieutenant-gouverneur de la province de Québec qui fut destitué en 1879. Mais, comme aurait dit ma mère : « Le problème avec la généalogie, c'est que, dès qu'on remonte un peu dans le temps, on finit toujours par trouver un pendu dans la famille! »

Pierre FORTIN  
*Université du Québec à Montréal*