

--> See the **erratum** for this article

Nord mythique et mythe nordique Et si, du point de vue économique, le Nord n'était qu'un rêve...

Luc-Normand Tellier

Volume 18, Number 2, Summer 1999

La nordicité

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1072059ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1072059ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Tellier, L.-N. (1999). Nord mythique et mythe nordique : et si, du point de vue économique, le Nord n'était qu'un rêve... *Téoros*, 18(2), 10-14.
<https://doi.org/10.7202/1072059ar>

NORD MYTHIQUE ET MYTHE NORDIQUE

ET SI, DU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE,
LE NORD N'ÉTAIT QU'UN RÊVE...

Luc-Normand Tellier

(Abstract) Canadians and Scandinavians have thought for a long time that their northern location was a guarantee of economic development. The optimum currency area theory suggested that countries as economically similar as Canada and the Scandinavian countries had good reasons to form a customs union. Recent history has proven that such a nordic economic union was unrealistic. The topodynamic theory may explain why. The North can continue to fascinate despite the end of the economic nordic dream.

Il est des œuvres de jeunesse que le temps nous amène à remettre en question. Mon tout premier livre s'intitulait *Le Québec, État nordique*. Publié en 1977, il proposait un rapprochement économique et politique entre le Québec, le Canada et les pays scandinaves à une époque où l'ALÉNA n'existait pas et où les pays scandinaves, à l'exception du Danemark, avaient de très grandes réticences face à la construction européenne.

Cette thèse a frappé les esprits dans certains milieux québécois (Nadeau, 1977 ; Voisine, 1978 ; Lessard, 1978 ; Forget, 1978 ; Painchaud, 1979) et elle a aussi eu un certain écho dans les pays scandinaves où l'idée d'un rapprochement canado-scandinave étonnait aussi agréablement qu'ici (un petit parti danois, le Nordisk Folk Parti, a même été jusqu'à faire sienne ma thèse !). Vingt-deux ans plus tard, le Canada (et, conséquemment, le Québec) a adhéré à l'ALÉNA ; la Suède et la Finlande ont rejoint le Danemark dans l'Union Européenne ; les projets d'union de tous les pays scandinaves dans une structure économique commune ont été mis au rancart ; et, ma foi, les Canadiens et les Scandinaves sont aussi sympathiquement éloignés les uns des autres qu'alors.

Seul le dossier de la Conférence circum-polaire, fortement dominé par le souci de rassembler les Inuit de tous les pays et de préserver l'environnement du Grand Nord, a avancé notablement. Pour le reste, le Nord peut continuer à faire rêver ; il n'est vraiment pas pris au sérieux ni du point de vue économique, ni du point de vue politique et cela, encore moins aujourd'hui qu'alors, à la suite de l'effondrement de l'Union soviétique.

LES BASES ÉCONOMIQUES DE LA THÈSE D'UN RAPPROCHEMENT DES PAYS NORDIQUES

Deux mythes ont bercé ma jeunesse et celle de plusieurs de ma génération : celui de l'Ouest (go West, young man !) et celui du Nord (le Nord est riche, le Sud est pauvre...). Un quart de siècle plus tard, on me permettra, à la lumière de théories économiques anciennes et nouvelles, de jeter un regard critique sur ces deux mythes et, plus particulièrement, sur le deuxième qui, au cours des cinquante dernières années, a moins résisté au test de l'histoire que le premier.

La thèse économique qui a inspiré *Le Québec, État nordique* ainsi qu'un rapport que j'ai produit en 1979 à la demande du gouvernement québécois, est celle des unions douanières. Voir à ce sujet les articles classiques de Johnson (1960) et de Mundell (1961). Cette thèse est celle qui, en science économique, répond le plus directement à la question suivante : quand il s'agit pour un État de choisir les partenaires d'une éventuelle union douanière ou monétaire, quels sont les critères qui devraient l'emporter si l'objectif visé est celui de l'efficacité économique ?

Assez étonnamment, la réponse que fournit cette théorie à la question posée contredit l'intuition de la plupart des gens. Dans l'esprit du citoyen moyen, si le Canada (ou le Québec), par exemple, envisage de former une union douanière, il devrait choisir des partenaires qui produisent et exportent précisément ce que le Canada produit ou exporte peu ou pas du tout, comme des bananes, du cacao, des olives, du coton, etc...

Or, la théorie des unions douanières dit précisément le contraire, à savoir qu'un pays comme le Canada qui produit du bois (nordique), du minerai, des céréales, des automobiles, de la technologie assez avancée, du pétrole, etc... devrait former une union douanière avec des pays qui, comme lui, produisent du bois (nordique), du minerai, des céréales, des automobiles, de la technologie assez avancée, du pétrole, etc... Cette position s'appuie sur une distinction théorique fondamentale entre, d'une part, la « création de flux commerciaux » (trade creation) et, d'autre part, le « détournement de flux commerciaux » (trade diversion).

Un pays nordique qui forme une union douanière avec un « pays producteur de bananes » (pour prendre un exemple frappant) se lie les mains en vue des futurs achats de bananes à l'étranger. Il se met dans une position où il peut avoir à acheter ses bananes au pays qui les produit au meilleur prix à cause de l'entente douanière qu'il a conclue avec son partenaire. Si tel est le cas, il se produit un détournement des achats du fournisseur le moins cher vers un fournisseur plus coûteux, ce qui est économiquement indésirable. Par ailleurs, l'alliance avec le pays producteur de bananes ne favorise en rien l'augmentation de l'efficacité et de la compétitivité des producteurs du pays nordique.

Par contre, une alliance entre pays nordiques produisant sensiblement les mêmes biens active la concurrence entre tous les producteurs de ces mêmes pays, ce qui favorise une plus grande efficacité et la « création de flux commerciaux » avec les autres pays, mais aussi à l'intérieur même de l'union douanière nordique. Et cela est obtenu sans que ces pays ne renoncent à leur marge de manœuvre quand vient le moment d'acheter à l'extérieur de l'union douanière les biens que les pays nordiques ne produisent pas.

Cette thèse étant acceptée, dans le cas du Québec et du Canada, la question du choix d'éventuels partenaires conduit à chercher parmi tous les pays du monde ceux qui ont la structure de production la plus semblable à celle du Canada (ou du Québec). Mon rapport de 1979 a démontré très mathématiquement que, du point de vue des structures de production et d'exportation, les pays scandinaves étaient ceux qui étaient les plus semblables au Canada et au Québec. Cela était vrai en 1979 et cela demeure sans doute vrai encore aujourd'hui.

Mais alors, pourquoi la thèse d'un rapprochement canado-scandinave a-t-elle été systématiquement associée à un mythe et pourquoi le Canada et les pays scandinaves ont-ils choisi d'autres partenaires d'union douanière que ceux que la théorie indique ? Voilà la question.

LA LOGIQUE SPATIALE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Ma réflexion là-dessus a connu son « chemin de Damas » au Portugal lors d'un

congrès scientifique où deux auteurs ont présenté deux cartes de l'Europe de l'Ouest illustrant la répartition spatiale des populations et des productions en 1987 (elles se retrouvent dans Tellier, 1997). Ces deux cartes étonnent du fait que les deux distributions spatiales présentent des régularités qui, en bonne partie, font fi des frontières nationales, comme si les politiques des divers États avaient au fond peu de répercussions sur une logique spatiale transcendant les frontières. Elles étonnent aussi parce que les régularités observées dans la répartition spatiale des populations diffèrent quelque peu de celles observées dans la répartition des productions.

Il se trouve que le schéma de la répartition spatiale des productions (valeurs ajoutées) est très concentrique, les densités de production décroissant régulièrement dans toutes les directions à partir d'un centre qui se trouve, *grosso modo*, autour de Maëstricht, au sud des Pays-Bas. Les incidences des frontières nationales, sans être inexistantes, apparaissent globalement marginales dans cette distribution spatiale. Pour ce qui est de la répartition des populations, elle est aussi très régulière mais sa structure est plus linéaire que concentrique. En effet, il existe un axe à partir duquel les densités de population décroissent régulièrement tant vers le nord-est que vers le sud-ouest. Cet axe suit la botte italienne en direction des Pays-Bas, de Londres et du nord de l'Angleterre. En somme, l'axe des populations passe par le centre de la distribution des productions.

C'est en réfléchissant à cette disparité entre les deux distributions que j'ai été amené à faire des liens entre les théories de Fernand Braudel (Braudel, 1966, 1973, 1977, 1979 ; Fourquet, 1988), l'économie spatiale (Tellier, 1993) et le concept de « corridor de développement » (Whebell, 1969). En effet, il se trouve que l'axe des populations européennes passe par Londres, le centre de l'« économie-monde » (au sens de Braudel) qui domine actuellement en Europe, par le nord de l'Italie, le centre de l'économie-monde qui a dominé l'Europe jusqu'au XVI^e-XVII^e siècles et par le centre et le sud de l'Italie qui ont dominé précédemment.

L'idée m'est venue de prolonger l'axe observé des populations vers le sud-est. C'est alors qu'il m'est apparu évident que l'histoire économique entière de l'Occident semblait marquée par un axe partant

de la Mésopotamie, passant par la Phénicie, puis par la Grèce, puis par Rome, puis par le nord de l'Italie (avec Gênes et Venise), puis par la Flandre (avec Bruges, Anvers et Amsterdam), et enfin par Londres. En somme, le schéma proposé par Braudel qui a étudié le passage de l'économie-monde méditerranéenne dominée par le nord de l'Italie à l'économie-monde nord-européenne dominée par la Flandre et par Londres s'applique aussi aux périodes antérieures. Non seulement il s'applique, mais la succession des centres d'économies-mondes s'inscrit à l'intérieur d'un corridor de développement dont Braudel ne soupçonnait pas l'existence.

LA THÉORIE TOPODYNAMIQUE

Cette constatation m'a conduit à élaborer une nouvelle théorie que j'ai appelée la théorie topodynamique (Tellier, 1995, 1996, 1997). Du point de vue mathématique, le concept le plus fondamental de cette théorie est celui d'inertie spatiale (Tellier et Vertefeuille, 1995 ; Tellier et Pinsonneault, 1998). Il est notoire que partout dans le monde les centres de gravité des populations ou des productions se déplacent avec une très grande régularité. Par exemple, aux États-Unis, le centre de gravité des populations se déplace presque en ligne droite, depuis deux cents ans au moins, le long d'un axe allant de Philadelphie vers Los Angeles.

Tellier et Vertefeuille (1995) ont tenté d'expliquer l'inertie observée dans les déplacements de centres de gravité par le lien mathématique qui existe entre le concept « réel » de centre de gravité (qui est purement descriptif d'une situation observée) et les concepts d'« optima virtuels » que sont l'optimum du problème exhaustif de Weber et le point de potentiel gravitaire maximal. Sans entrer dans les aspects mathématiques, disons que l'inertie spatiale peut résulter du fait qu'un déplacement du centre de gravité change les conditions dans lesquelles les futures décisions de localisation seront virtuellement prises et que, le plus souvent, les changements dans ces conditions favorisent la poursuite du déplacement « réel » du centre de gravité, d'où un phénomène d'inertie spatiale.

Un second concept joue un rôle majeur dans la théorie topodynamique. C'est celui

d' « urbexplosion ». Une urbexplosion est un système urbain ayant un centre, une périphérie, une dynamique propre et une unité organique qui transcendent les frontières politiques. Par exemple, l'urbexplosion dominée par Londres s'étend sur l'ensemble de l'Europe, indépendamment des frontières nationales. De même, l'urbexplosion de New York s'étend à la fois aux États-Unis et au Canada (Montréal en fait partie) ; cependant, elle ne couvre pas l'ensemble du territoire des États-Unis. Historiquement, il y a eu une progression allant des villes pré-urbaines, aux villes urbaines, aux systèmes urbains pré-urbexplosifs, aux urbexplosions, aux urbexplosions dominant une économie-monde et à l'apparition de corridors urbexplosifs.

La théorie topodynamique comporte actuellement vingt-quatre thèses que nous résumons ici :

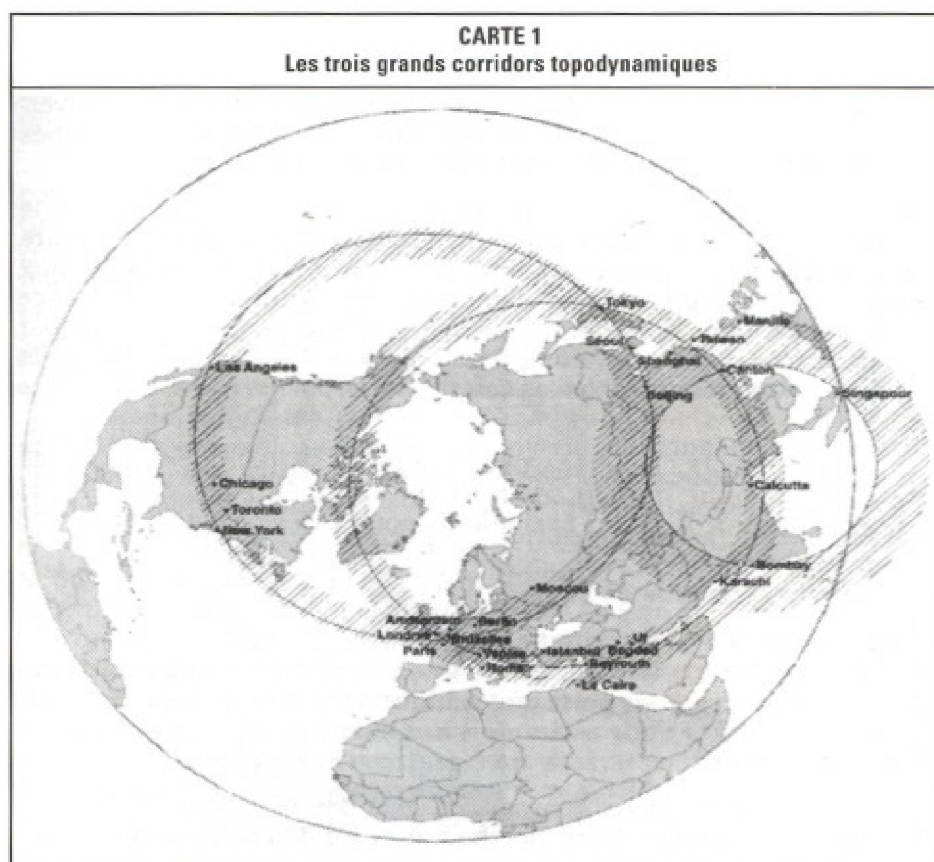
1. La polarisation et le développement économique ne se produisent pas n'importe où n'importe quand (contrairement à ce que la plupart des théories économiques non-spatiales supposent implicitement).
2. Il existe des corridors de développement économique.
3. L'inertie spatiale joue un rôle dans le développement économique.
4. L'inertie spatiale a un caractère entropique.
5. Les urbexplosions se produisent généralement à l'interface entre deux continuums caractérisés par des conditions différentes de mobilité (par exemple, sur la côte séparant le continent de l'océan, ou sur la ligne séparant le désert et les zones cultivables).
6. Les forces d'attraction et de répulsion, concepts introduits par Tellier (1985), jouent un rôle dans l'évolution des urbexplosions.
7. Les urbexplosions vieillissent.
8. Les centres de gravité se déplacent tant à l'intérieur des urbexplosions qu'à l'intérieur des espaces contenant plusieurs urbexplosions.
9. La loi rang-taille n'est pas une loi.
10. L'évolution topodynamique est faite d'inertie, de ruptures, de progressions et de mouvements de recul.

11. Les forces d'attraction donnent naissance à des forces de répulsion.
12. Les forces de répulsion modifient peu le niveau de polarisation, mais elles ont un effet important sur la forme spatiale de la polarisation.
13. Il existe une interdépendance entre urbexplosions voisines et successives.
14. Les effets multiplicateurs jouent un rôle dans la succession des urbexplosions.
15. La logique des places centrales (décrite par Christaller et par Lösch) joue un rôle dans la succession des urbexplosions.
16. Il existe un décalage entre l'apparition des forces d'attraction et celle des forces de répulsion qui en découlent.
17. La polarisation a été favorisée par la baisse de la friction de l'espace.
18. L'étalement urbain ne contredit pas la polarisation.
19. L'apparition de « trous-de-beigne » n'entre pas en contradiction ni avec la polarisation ni avec l'étalement urbain.
20. Les périphéries des urbexplosions dépendent, plus que les centres, de l'exploitation des ressources naturelles.
21. La loi de Ravenstein prévaut en matière de migrations.
22. L'évolution topodynamique a des incidences sur les systèmes politiques.
23. L'évolution topodynamique a des effets socioculturels.
24. L'évolution topodynamique et les cycles économiques sont reliés.

LE NORD ET L'ÉVOLUTION TOPODYNAMIQUE MONDIALE

Les observations faites concernant la répartition des populations et des productions en Europe, l'élaboration de la théorie topodynamique et un retour sur l'histoire du monde depuis l'apparition de l'urbanisation en Mésopotamie, il y a environ 6 000 ans, ont conduit à identifier trois grands corridors topodynamiques qui semblent avoir dominé l'histoire économique mondiale. La carte 1 les présente.

CARTE 1
Les trois grands corridors topodynamiques



Le premier de ces corridors, le Grand corridor, est le plus ancien et aussi le plus important du point de vue historique. Il part du berceau même de l'urbanisation, la Mésopotamie. Vers l'ouest, il passe par la Phénicie (l'actuel Liban) qui a été la toute première puissance commerciale de la Méditerranée, puis par la Grèce qui, comme la Phénicie, a constitué en Méditerranée un puissant réseau de villes commerciales, puis par l'Italie d'où Rome a établi sa domination sur l'ensemble du bassin méditerranéen, puis par le nord de l'Italie, où Gênes et Florence se sont partagé le pouvoir économique sur l'Europe, puis par la Flandre où, surtout grâce à la conquête de l'Amérique, Bruges, Anvers et Amsterdam ont réussi à ébranler la position de force de Gênes et de Venise, et, enfin, par Londres qui, au début du XVIII^e siècle, prendra la tête de l'urbexplosion du nord de l'Europe avant de prendre le contrôle des mers du monde et de constituer la toute première économie-monde véritablement mondiale.

Cette partie du Grand corridor a comme épine dorsale un réseau exceptionnel de cours et d'étendues d'eau à vocation économique. Tout d'abord, on y trouve le Tigre et l'Euphrate, puis la mer Égée et le détroit du Bosphore, puis la mer Adriatique et le Tibre, puis le Pô et le Rhin avec, d'une part, le Rhône, la Saône et la Seine, et, d'autre part, le Danube, et enfin, la mer du Nord et la Tamise.

Vers l'est, le Grand corridor traverse le golfe Persique vers l'Inde, Delhi et Calcutta, vers Shanghai et, enfin, Tokyo. Dans cette partie du Grand corridor, on trouve le Gange, le Yangzi Jiang (le plus grand fleuve de Chine) et la mer du Japon.

Le second corridor, que nous avons appelé le Corridor asiatique ou le Corridor de la soie, part de la vallée de l'Indus où l'urbanisation est apparue très peu de temps après son apparition en Mésopotamie. Vers le nord-ouest, à partir de l'Indus, le Corridor asiatique suit la route continentale de la soie en direction de Changan-Xi'an (qui sera un moment la plus grande ville du monde) et Luoyang, deux villes se trouvant sur le fleuve Huang He (fleuve Jaune) qui débouche sur la mer Jaune. Plus loin, le corridor traverse le Yangzi Jiang et poursuit son cours le long du fleuve Xi Jiang jusqu'à Canton-Guangzhou et Hong Kong.

Vers le sud-est, le Corridor asiatique est entièrement maritime. À partir de l'Indus,

il traverse successivement la mer d'Oman, l'océan Indien, le détroit de Malacca et la mer de Chine jusqu'à Hong Kong. Ce tracé correspond à la route maritime de la soie. Il est intéressant de noter que si la route continentale de la soie, qui constitue la partie septentrionale du Corridor asiatique, est celle qu'a suivie le bouddhisme pour passer de l'Inde (où il est né) à la Chine, la route maritime de la soie est celle que l'Islam a empruntée pour conquérir une bonne partie de l'Inde, le Sri Lanka, la Malaisie et l'Indonésie (similairement, le christianisme aura suivi le Grand corridor dans sa partie occidentale).

Si les origines du Grand corridor et du Corridor asiatique remontent aux débuts de l'urbanisation, le Corridor américain a environ deux cents ans. Néanmoins, il est celui qui réunit les centres des trois urbexplosions les plus importantes d'aujourd'hui, soit New York, Londres et Tokyo. Vers l'ouest, le Corridor américain part de Londres vers New York. Il suit le complexe fluvial formé par le Saint-Laurent, la Hudson et les Grands Lacs en direction de Los Angeles et de Tokyo. Le tracé du corridor est tout à fait parallèle à l'axe du Saint-Laurent. Le déplacement du centre de gravité des populations en Amérique du Nord suit précisément le tracé du Corridor américain. Il se trouve que ce centre se dirige vers Los Angeles, où n'aboutit aucun fleuve, plutôt que vers San Francisco, où débouche la Sacramento, ou vers Portland, où arrive le fleuve Columbia. Le concept d'inertie spatiale fournit peut-être une explication à ce curieux phénomène.

Vers l'est, le Corridor américain part de Londres vers Berlin, Moscou, Pékin-Beijing, Séoul et Tokyo. Il croise l'Elbe, la Vistule et la Volga, puis il traverse la mer du Japon. Notons que les capitales des cinq pays ayant un siège permanent au Conseil de sécurité de l'ONU et de six des sept pays les plus industrialisés font partie du Corridor américain : Washington, Moscou, Pékin, Londres, Paris, Tokyo et Ottawa. Le seul des sept pays les plus industrialisés dont la capitale ne fait pas partie du Corridor américain est l'Italie, avec Rome.

Et le Nord dans tout cela ? Eh bien, le Nord fait le plus souvent partie de la périphérie, au même titre que l'hémisphère sud de la planète. À l'intérieur des trois corridors, à certains moments de l'histoire, le développement économique a eu ten-

dance à se diriger vers le nord. Cela a surtout été le cas dans la partie occidentale du Grand corridor quand, à la faveur de la découverte de l'Amérique, l'urbexplosion de la Flandre et de Londres a triomphé aux dépens de l'urbexplosion du nord de l'Italie. Dans le Corridor asiatique, le développement s'est fait au début en direction du nord : la Chine s'est urbanisée à partir du nord grâce au Corridor asiatique. Dans le Corridor américain, le nord-est du continent nord-américain s'est développé avant le reste du continent. Enfin, au sud, l'Afrique et l'Amérique latine se trouvent en dehors des trois corridors. De ces quatre faits peut provenir le mythe selon lequel le Nord est riche et le Sud est condamné à être pauvre.

L'ÈRE DU SUD-OUEST

Un examen de l'évolution mondiale récente à la lumière de la théorie topodynamique fait voir que les évolutions prédominantes ne favorisent pas le nord, mais bien l'ouest ou le sud-ouest (le mythe du « go West, young man » a plus de fondements que celui du Nord !). Il se trouve qu'actuellement, à l'intérieur des trois corridors, l'évolution prédominante se fait dans le sens des aiguilles d'une montre. Dans le Corridor américain, qui domine actuellement, l'évolution va de New York vers Los Angeles et de Tokyo vers Pékin ; dans les deux cas, il s'agit de mouvements vers l'ouest. Dans le Grand corridor, la tendance va de Tokyo vers Shanghai et l'Inde ; il s'agit d'un mouvement vers le sud-ouest. Enfin, dans le Corridor asiatique, l'évolution prédominante va de Canton-Hong Kong vers Singapour, cette ville se trouvant à l'équateur (!).

Non seulement le nord n'est nullement privilégié, mais encore un des principaux disciples de Braudel, Immanuel Wallerstein (1991), a-t-il prétendu que la chute de la très nordique Union soviétique était avant tout attribuable à la mauvaise position géographique de la Russie par rapport aux économies-mondes qui prédominent actuellement. Il faut convenir que la théorie topodynamique ne fait que consolider une telle affirmation.

CONCLUSION

Que conclure de tout cela ? Au fond que ni le Nord, ni le Sud, ni l'Est, ni l'Ouest

ne sont des garanties de développement. Oui, la localisation du développement économique est une variable déterminante et les théories économiques qui la négligent, comme la théorie des unions douanières, font fausse route. Le développement économique est polarisé et ne peut se comprendre qu'en faisant référence aux concepts d'urbexplosion et d'économie-monde. Par ailleurs, les urbexplosions et les économies-mondes sont elles-mêmes spatialement interdépendantes et leur interdépendance à travers le temps donne lieu à la création de corridors topodynamiques.

La structure de ces corridors est généralement liée aux cours d'eau et aux voies maritimes. À l'intérieur de chaque corridor topodynamique, le sens du développement n'est pas fixé pour l'éternité. Des changements de direction sont possibles et même probables. Par exemple, dans la partie occidentale du Grand Corridor, le développement a été de Babylone vers Rome, puis vers Bagdad, puis vers Londres. Les mouvements d'aller-retour sont donc tout à fait possibles.

Si le Canada et les pays scandinaves ont été happés, respectivement, par l'ALÉNA et par l'Union européenne, c'est que, malgré les raisons que la théorie des unions douanières leurs donnait de se rapprocher, les évolutions topodynamiques ont prévalu.

Du point de vue de l'attrait exercé par le Nord sur tant de voyageurs, ce qui précède ne signifie nullement que le Nord ne présente aucun intérêt. Selon Braudel, la structure d'une économie-monde comporte un centre caractérisé par une forte intensité des échanges d'information, de biens et de services, une semi-périphérie où se trouvent des États territoriaux (l'Égypte ancienne dans le cas de l'urbexplosion de Babylone, la France dans l'économie-monde dominée par la Flandre, puis par Londres, et la Russie dans l'économie-monde moderne de l'Europe en sont des exemples classiques) et, enfin, une périphérie faite de colonies ou d'espaces économiques tout à fait dépendants du centre et vivant essentiellement de l'exploitation des ressources naturelles. Au rang de ces ressources « naturelles », il faut compter les attraits touristiques.

La marginalité et la « périphéricité » ne constituent pas forcément des obstacles au

tourisme. Les attraits des zones peu développées sont souvent au moins aussi grands que ceux des centres qui dominent le monde économiquement. Si le mythe du « Nord forcément riche » ne saurait survivre à l'analyse, celui du Nord « contrée fascinante à découvrir » mérite d'être cultivé.

Luc Normand Tellier est professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal.

Un comité de lecture a lu et accepté ce texte



BIBLIOGRAPHIE

- Braudel, Fernand (1966), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 2 volumes.
- 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^e-18^e siècle*, Paris, Armand Colin, 3 tomes.
- Forget, Jacques (1978), « Le Québec, État nordique », *Le Banquier*, 5^e année, 1, janvier-février, p. 55-57.
- Fourquet, François (1988), « Villes et économies-mondes selon Fernand Braudel », *Les annales de la recherche urbaine*, 38, juin-juillet, p. 13-22.
- Johnson, H. G. (1960), « The Economic Theory of Customs Union », *Pakistan Economic Journal*, X, 1, mars.
- Lessard, Marc-A. (1978), « Luc-Normand Tellier. Le Québec, État nordique », *Recherches sociographiques*, 19, 2, p. 281.
- Mundell, Robert A. (1961), « A Theory of Optimum Currency Areas », *American Economic Review*, 51, novembre.
- Nadeau, Michel (1977), « Un Québec nordique », *Le livre d'ici*, 3, 2, 19 novembre, p. 1.
- Painchaud, Paul (1979), « La Nordicité : nouveau mythe canado-québécois de politique étrangère », *Études internationales*, 3, septembre, p. 614-624.
- Tellier, Luc-Normand (1977), *Le Québec, État nordique*, Montréal, Éditions Quinze, 232 p.
- Tellier, Luc-Normand (1979), *Étude des possibilités de rapprochement économique entre le Québec, le Canada et les pays scandinaves*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 139 p.

Tellier, Luc-Normand (1985), *Économie spatiale : rationalité économique de l'espace habité (première édition)*, Chicoutimi, Éditions Gaëtan Morin, 277 p.

Tellier, Luc-Normand (1993), *Économie spatiale : rationalité économique de l'espace habité (seconde édition revue, augmentée et corrigée)*, Boucherville, Éditions Gaëtan Morin, 285 p.

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*, 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*, 76, 4, p. 371-384.

Tellier, Luc-Normand et Martin Pinsonnault (1998), « Further Understanding Spatial Inertia : a Reply », *Journal of Regional Science*, 38, 3, p. 513-534.

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*, 35, 1, février, p. 155-164.

Voisine, Nive (1978), « Un retour à l'utopie. 'Le Québec, État nordique' de Luc-Normand Tellier », *Lecture Québec*, 9, février, p. 47-48.

Wallerstein, Immanuel (1991), *Geopolitics and Geoculture*, Cambridge et Paris, Cambridge University Press et Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

Whebell, C.F. (1969), « Corridors : A Theory of Urban Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, 59, p. 1-26.

NDLR

Cet article, on l'aura constaté, se rattache moins exclusivement au tourisme que ne le font les articles habituels de *Téoros*. Le haut niveau des réflexions qui y sont présentées, ainsi que la contribution importante des thèses de l'auteur, telles qu'elles sont ici explorées, à l'analyse de la « nordicité » nous paraissent ouvrir une voie que ce numéro de *Téoros* sur la nordicité pouvait difficilement ignorer ; et, de fait, le lecteur retrouvera là un chemin qu'il reste à la recherche en tourisme à explorer.