Comptes-rendus

=====
Kharchi T. et Miossec J-M.

La Théorie du transport de Charles Horton Cooley: Traduction, contexte et perspectives, Paris, Éditions L'Harmattan, Collection «Territoires de la Géographie», 2024, 416 pages.

«Dans une communauté, il ne peut y avoir de théorie adéquate des transports qui ne considère qu'un aspect de leur fonction sociale, tel que l'aspect économique. Ce n'est pas le seul aspect, et l'on ne peut vraiment pas dire, non plus, qu'il est plus important que les autres. Tous sont combinés et sont également indispensables au progrès social». Cette phrase n'est pas extraite d'un quelconque ouvrage de sociologie radicale des années 1970 du XX^e. Il s'agit d'une assertion écrite par Charles Horton Cooley (1864-1929) sociologue et économiste américain de l'Université du Michigan dans sa thèse originale soutenue, en 1894, et intitulée: la Théorie du transport⁽¹⁾.

C'est pour nous faire découvrir cette figure de l'économie et de la sociologie classique, un peu méconnue, que Tahar Kharchi et Jean-Marie Miossec⁽²⁾ ont œuvré à nous offrir une synthèse édifiante sur la pensée spatiale de Charles Horton Cooley ainsi que le contexte historique de sa production. Se fondant sur une méthodologie solide et

(1) Charles H. Cooley, *The Theory of Transportation*, Publications of the American Economic Association, Vol. 9, No. 3 (May 1894), pp. 13-148

(2) Tahar Kharchi est enseignant-chercheur de géographie à l'École Normale Supérieure de Sétif.

Jean-Marie Miossec est Professeur émérite de géographie à l'Université Paul Valéry de Montpellier.

une documentation dense et variée, les deux auteurs nous entraînent dans un voyage au cœur de l'Amérique de la deuxième moitié du XIX^e siècle, territoire de toutes les ruées et espace de plus en plus maillé et irrigué par les réseaux du transport. Le résultat qu'ils nous offrent est un ouvrage imposant de 416 pages très bien illustré par une production exceptionnelle de cartes et de photos qui vient enrichir la collection «Territoires de la Géographie» des Éditions L'Harmattan.

L'ouvrage est divisé en deux parties complémentaires dont chacune mérite à elle seule une présentation détaillée. La première est une traduction, en français, de la thèse de Charles Horton Cooley. Cette entreprise de traduction, loin d'être une opération technique, mérite d'être analysée ; car exemplaire par la méthode suivie et le résultat final obtenu. La deuxième partie de l'ouvrage est une reconstitution aussi informée que vigoureuse du contexte historique, spatial, économique et familial qui semble avoir guidé Cooley dans ses réflexions novatrices sur la problématique du transport à la fin du XIX^e siècle. En somme, les auteurs ont développé cinq chapitres pour contextualiser l'œuvre d'un visionnaire qui influencera profondément les recherches sur l'espace et son organisation au XX^e siècle. Suivons donc Tahar Kharchi et Jean-Marie Miossec dans cette grande découverte de Charles Horton et de sa théorie du Transport.

Commençons tout d'abord par saluer l'entreprise de traduction de l'œuvre de Cooley. Conduite rigoureusement par les deux auteurs, cette entreprise nous a fourni, finalement, un texte cohérent, clair et accessible. Il faut dire que les géographes francophones ont peu traduit des textes fondamentaux de la géographie allemande ou anglo-saxonne. La théorie des lieux centraux de Walter Christaller⁽³⁾, à titre d'exemple, n'a été, partiellement, traduite qu'en 2005⁽⁴⁾. Dans ce cas précis de l'œuvre

(3) Christaller W., *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Iéna, Fischer, 1933.

(4) Djament G. et Covindassamy M., «Traduire Christaller en français. Textes seuils, réception, récit de découverte», *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne], Epistémologie, Histoire de la Géographie, Didactique, document 298, mis en ligne le 25 janvier 2005.

Comptes-rendus

de Cooley, il a fallu que se croisent plusieurs circonstances professionnelles outre-Atlantique à la fin des années soixante-dix, conjuguées à la grande passion de Jean-Marie Miossec pour ce genre de littérature, pour que se mette en place un vrai projet de traduction de la théorie du transport de Cooley. Leçon de persévérance: le projet se concrétise après quatre décennies, avec la parution, enfin, du présent ouvrage.

La version en anglais de *the theory of transportation de Cooley* est un texte austère, de 137 pages, publié en 1894, dans l'*American Economic Association*⁽⁵⁾. Un an après sa publication, le texte bénéficie de deux comptes rendus ouvertement favorables. Le premier est publié, par Frederick C. Hicks dans le *Journal of Political Economy* de l'Université de Chicago⁽⁶⁾. Le deuxième, plus copieux, émanait de Emory R. Johnson, Professeur à l'Université de Pennsylvanie, dans *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*⁽⁷⁾. Mais si les deux comptes-rendus insistent clairement sur l'originalité de l'approche de Cooley concernant le transport et son rôle économique, c'est la recension d'Emory R. Johnson qui avait saisi le plus la portée scientifique et méthodologique du travail de Cooley. Professeur d'économie du transport et du commerce à l'Université de Pennsylvanie, il insiste sur le caractère innovant du travail de Cooley qui tout en proposant d'étudier le problème du transport comme étant une question économique à part entière, se démarquait sensiblement des monographies classiques qui réduisaient le transport à un problème purement technique.

Cette dimension spatiale du problème du transport qui forme l'ossature du travail théorique de Cooley⁽⁸⁾ ne peut être dissociée d'un tournant historique très marquant dans l'histoire des USA, celui de la fin du XIX^e siècle, et l'achèvement du front de la conquête de l'Ouest avec ce que cela impliquait en accélération de l'urbanisation, en construction

(5) Charles H. Cooley, *The Theory of Transportation*, Op. cit.

(6) Frederick C. Hicks, *The Theory of Transportation*. Charles H. Cooley, *Journal of Political Economy*, V.3, N°1, 1894.

(7) Emory R. Johnson, 1895. "The Theory of Transportation. By CHARLES H. COOLEY, Ph. D." *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 6(1), pages 134-136.

(8) Le terme «space» est utilisé six fois dans la monographie de Cooley.

des réseaux ferrées et en restructuration profonde du foncier à l'échelle du pays. C'est à ce tournant que les auteurs du livre s'attaquent, dans la deuxième partie du livre, exemplaire par la richesse des informations qu'elle apporte et la pertinence des analyses quelle offre. Au total, cinq chapitres denses et bien informés pour décrire et analyser les contextes économiques, sociologique et techniques du travail du Cooley.

Ainsi, c'est à un véritable tournant de l'histoire des USA que l'œuvre de Cooley est consacrée. Ce tournant, appuyé sur une révolution spectaculaire des réseaux du transport et la mobilité massive quelle engendrait dans un espace quasi continental par sa superficie et ses dimensions, est magistralement décortiqué par les auteurs dans un premier chapitre riche en information sur la démographie, la mobilité de la population et la dynamique de l'urbanisation. Dans une Amérique dopée par l'industrialisation et les innovations techniques la fin du XIX^e siècle est une période charnière où le territoire américain s'est «fabriqué», par les villes et la diffusion des rails. La croissance inégale du territoire contribuera à la naissance des places centrales consacrant définitivement la victoire totale du rail-ville.

Toutefois, au-delà d'une minutieuse reconstitution, par les cartes, chiffres et schémas, de l'ampleur de ce tournant spatial et territorial qu'ont connu les USA à la deuxième moitié du XIX^e siècle, ce chapitre est une démonstration édifiante de ce que vraiment été cette prodigieuse invention d'un territoire américain unifiée par les réseaux. L'idée d'un rôle presque exclusif de l'individu agissant démocratiquement dans sa petite communauté locale dans le façonnement de l'économie et du territoire américain est remarquablement nuancée par les auteurs du livre. Et, on comprend mieux comment est né ce territoire continental immense, jalonné et irrigué par le réseau du rail, maillé de villes et densément traversé par une population mobile. Les auteurs, montrent parallèlement comment cette grande métamorphose du territoire américain a été à l'origine d'un débat au sein même des acteurs de l'école française de géographie au début du XX^e siècle qui, surpris par l'ampleur des changements dans l'espace américain, préférèrent insister sur les permanences des campagnes françaises que de traiter la complexité qu'imposaient les changements des espaces outre atlantiques.

Comptes-rendus

Le deuxième chapitre du livre est consacré à la région natale de Cooley, le Middle West. Région de plaines uniformes peu accidentées elle est aussi un territoire composé d'une population très homogène anglo-saxonne, blanche et protestante très ancrée dans les valeurs du travail et de liberté économique. Ainsi au moment où naissait Cooley, cette partie de l'Amérique était en passe de se transformer en un noyau très dynamique d'une nouvelle puissance économique mondiale. C'est précisément cette profonde phase de transition que les auteurs du livre ont mobilisé, de manière fort intelligente, pour expliquer pourquoi la thèse de Cooley était, à vrai dire, la parfaite théorisation d'une révolution spatiale sans précédent.

Ainsi, en retraçant l'histoire économique et spatiale du Middle West et en inscrivant, délibérément, le travail de Cooley dans ce contexte de transition, les auteurs du livre nous ont offert une vue, en perspective cavalière, non seulement des changements des territoires mais aussi des théories sur l'organisation de l'espace depuis Von Thünen et son modèle de formation de la rente foncière, en 1826, jusqu'à la théorie des lieux centraux de W. Christaller en 1933 et les lois de la hiérarchie urbaine de Zipf couplée aux modèles gravitaires de B. Berry. Cette mise en contexte de la thèse de Cooley et la reconstitution minutieuse de l'histoire des théories spatiales est, à notre avis, un vrai travail d'archéologie du savoir au sens que définit Michel Foucault. Maintenant on sait comment les spécialistes de l'économie spatiale ont forgé cette maïeutique qui va des cercles concentriques de la rente foncière jusqu'aux modèles christallériens partiellement réfutés puis augmentés par August Lösch.

Mais les idées de Charles Horton Cooley ne sont pas uniquement le fruit d'un contexte social et spatial en transition. Les auteurs du livre manient l'art de l'enquête jusqu'à nous faire découvrir la généalogie familiale de Charles Horton Cooley bien ancrée dans le milieu puritain congrégationniste qui, depuis son départ au milieu du XVII^e siècle du Sud-Est de l'Angleterre vers l'Amérique, formait le noyau et le fer de lance d'un mouvement soutenu de colonisation dans le Connecticut et le Massachusetts. Échantillon très représentatif du milieu WASP⁽⁹⁾ très

(9) White Anglo-Saxon Protestant

attaché aux valeurs du puritanisme et du libéralisme, les grands-parents de Charles H. Cooley étaient des fermiers de l'Attica au Nord de New York dans le Wyoming.

Membre d'une fratrie de treize enfants, le père de Charles H. Cooley, Thomas McIntyre, un parfait autodidacte devenu juge et constitutionnaliste républicain de renom, s'est forgé la réputation d'un éminent spécialiste des chemins de fer. Auteur prolifique, juriste rigoureux et théoricien de la gouvernance économique, son influence sur Cooley fils sera énorme. Keynésien avant l'heure, sur certains aspects de la tarification des transports comme le montre son action à la tête de la puissante *Interstate Commerce Commission* (I.C.C) de 1887 à 1991, Thomas McIntyre Cooley permet à son fils, par le biais d'un stage dans l'I.C.C. et les discussions intenses qu'ils ont pu entretenir tous les deux, d'enrichir la réflexion du fils sur les réseaux du transport et la mobilité de manière générale. La collaboration des Cooley est parfaitement illustrée dans un chapitre consacré au transport co-écrit dans un ouvrage de synthèse sur les États-Unis dirigé par Nathaniel Southgate Shaler.

Le quatrième chapitre, d'une grande densité, est une mise en perspective de la théorie spatiale de Charles H. Cooley. Les auteurs montrent comment, dans ces années de transition de la fin du XIX^e siècle, l'espace est au cœur du dispositif théorique de Cooley. Il a mobilisé ce concept pour expliquer les dimensions complexes du transport et de la mobilité. À l'aide d'une figure de synthèse (p. 260), une reconstitution de l'architecture de la pensée de Cooley est montée où on voit clairement un agencement de six domaines autour d'un concept central: l'espace. Partant du principe de l'isotropie géométrique de l'espace Cooley introduit, dans une démarche de modélisation, l'idée de la rugosité plus conforme à l'espace géographique. Espace des hommes, il est (re)façonné par une demande sociale différenciée du transport assurant la mobilité et devenant, par le jeu des acteurs, au cœur des interactions de l'économie. Le système du transport ainsi greffé sur l'espace nécessite la mise en place d'instruments de régulation et de gouvernance. La communication, enfin, est le stade suprême de l'acte de transporter qui dessine, par sa vigueur, les liens sociaux et l'unité de la société. C'est

Comptes-rendus

l'ensemble de cette maïeutique qui forme, finalement, une théorie complète du transport.

On découvre, avec cette théorie spatiale bien ficelée, la grande capacité de Cooley à théoriser les réalités spatiales complexes en cherchant des lois qui expliquent la localisation des hommes, des activités et des richesses. Influencé par la sociologie allemande de la fin du XIX^e siècle et son projet prometteur, il s'écarte sensiblement des idées déterministes du darwinisme social en vogue aux USA à l'époque. Ses réflexions sur les notions d'obstacle et de rupture de charge dans les systèmes de transport lui permettent d'expliquer spatialement comment naissent et évoluent les villes et les agglomérations et comment, par le jeu des interactions, s'opèrent la hiérarchisation des lieux et des espaces aboutissant à la mise en place des réseaux urbains plus ou moins complets. En géographe avisé, Cooley complète sa théorie par une analyse de la question de la rente à l'échelle intra-urbain à un moment de l'histoire urbaine des USA où le foncier est devenu un enjeu économique de taille.

À la fois rigoureuse et percutante, comme le montre les auteurs du livre dans un cinquième chapitre instructif, la pensée spatiale de Cooley était un pont entre les idées éparées sur la localisation des activités économiques et les villes du XIX^e siècle (Von Thünen, Georg Kohl, Jean Reynaud, Léon Lalanne ...) et les modèles sophistiqués de l'économie spatiale du début du XX^e siècle (A. Weber, W. Christaller et A. Lösch), un véritable chaînon manquant du paradigme spatial produit par une modernité technique victorieuse. C'est sur ce point précis que le livre de Tahar Kharchi et Jean-Marie Miossec est une contribution fondamentale qui nous éclaire sur la filiation des idées dans un domaine de la géographie et de l'économie spatiale qui est resté entouré par bien des énigmes concernant la diffusion et la filiation des idées et des approches.

Au terme de cette présentation une idée s'impose: le livre de Tahar Kharchi et Jean-Marie Miossec n'est pas une simple biographie d'un auteur américain méconnue de la fin du XIX^e siècle. Il est beaucoup plus. Il s'agit d'une mise en perspective historique et épistémologique

sur les filiations et ramifications d'un courant fondamental de l'économie spatiale et de la géographie de la première moitié du XX^e siècle. Souvent présenté dans les manuels de géographie sans aucun effort de contextualisation historique, les modèles de localisation des activités économiques et des villes sont perçus par des générations de chercheurs et d'étudiants comme de véritables ovnis de la pensée géographique. En nous faisant découvrir Charles H. Cooley les auteurs du livre nous ont offert, à la fois, un voyage dans cette Amérique de la fin du XIX^e siècle, impressionnante par l'ampleur des changements économiques et spatiaux et des lunettes pour voir, comprendre et explorer, via *la théorie du Transport*, la maïeutique d'un courant de l'économie et de la géographie: les théories fonctionnalistes de l'espace dont l'influence étaient démesurées sur le corpus des sciences économiques et sociales tout au long du XX^e siècle. Sur ce point précis la contribution de Tahar Kharchi et Jean-Marie Miossec est plus qu'utile. Elle est tout simplement fondamentale pour tout géographe soucieux de l'histoire de la discipline.