

GÉOGRAPHIES D'UNE VILLE INDUSTRIELLE AMÉRICAINE : LOWELL EN MODÈLES CHRONOGRAPHIQUES

Claude Mangin *

RÉSUMÉ. Des modèles chronographiques à moyenne échelle, proposant une mise en espace de Lowell au Massachusetts, prennent en compte deux siècles d'histoire industrielle. Ils présentent des systèmes spatiaux successifs transposables à beaucoup de régions industrialisées du monde économiquement développé.

• ÉTATS-UNIS • INDUSTRIE • LOWELL • MISE EN ESPACE • MODÈLE CHRONOGRAPHIQUE • SYSTÈME SPATIAL

ABSTRACT. Chronographic models on a medium scale offer a spatialisation of the city of Lowell (Massachusetts) over two centuries of industrial history. They show successive spatial systems that can be transposed to many industrialised regions of the economically developed world.

• CHRONOGRAPHIC MODEL • INDUSTRY • LOWELL • SPATIALISATION • SPATIAL SYSTEM • UNITED STATES

RESUMEN. Modelos cronográficos de escala mediana, poniendo en espacio Lowell (Massachusetts), toman en cuenta dos siglos de historia industrial. Presentan sistemas espaciales sucesivos, aplicables para muchas regiones industrializadas del mundo económicamente desarrollado.

• ESTADOS UNIDOS • INDUSTRIA • LOWELL • PUESTA EN ESPACIO • MODELO CRONOGRÁFICO • SISTEMA ESPACIAL

Modèles chronographiques

Lowell (Massachusetts): 105 000 habitants d'une agglomération de 260 000 au bord du fleuve Merrimack et de l'auto-route 495; autrefois principale cité textile des États-Unis; aujourd'hui encore parmi les 25 plus grandes villes industrielles du pays. Lowell: lieu de naissance de Jack Kerouac et cité jumelée avec Saint-Dié-des-Vosges; un endroit pour séduire un géographe! Lowell: peut-être avant tout un témoin et un acteur continu et privilégié de l'histoire géographique nord-américaine, voire de l'ensemble des pays industrialisés. Nous proposons une représentation graphique des mises en espace de cette ville exemplaire et de ses changements de statut dans le long terme, au sein des systèmes spatiaux successifs auxquels elle s'intègre, comme centre associé, puis comme périphérie.

Le propos, pour reprendre les récentes formules de S. Velut, consiste à essayer de faire de la «géo-graphie» par le «déchiffrement d'un espace» et «l'élaboration d'une représentation, d'une lecture et d'une écriture». La méthode retenue est celle de la construction de modèles graphiques localisés, qui peuvent s'avérer proches de chorotypes par leur caractère transposable. Toutefois, ces modèles reposent sur l'utilisation directe de signes graphiques élémentaires et non sur la combinaison de «structures élémentaires de l'espace» (R. Brunet). Bien qu'ils tentent de décrire – voire d'expliquer – des systèmes et des sous-systèmes spatiaux dans leur spécificité comme dans leur enchaînement, et qu'ils présentent des structures et des dynamiques spatiales «dans la diachronie» (R. Brunet), il ne s'agit pas davantage de chronochorèmes qui traitent, eux, des «processus de changement» (H. Théry); encore moins de paléochorèmes,

* Lycée Henri Poincaré, Nancy, E-mail: cl.mangin@ac-nancy-metz.fr

car leur propos n'est pas prioritairement de représenter «la trace actuelle de phénomènes passés» (H. Théry), même si le parc national d'Archéologie industrielle de Lowell en est ici un témoignage.

Les modèles présentés ont leurs limites, celles de la représentation du temps en géographie: ils rendent compte de structures et de dynamiques spatiales dominantes à certaines périodes, mais peinent à décrire les phases de transition d'un système à l'autre; bien qu'ils soient eux-mêmes transitoires, il leur manque l'animation. C'est pour toutes ces raisons que je suggère de qualifier simplement ces figures de modèles chronographiques, en ce qu'ils enregistrent des phénomènes dans la durée. Ils s'inspirent de modèles plus généraux bien connus: ceux de Vance, de Rimmer, de Soja notamment, auxquels ils répondent et s'intègrent, mais à une échelle géographique différente, et avec un degré de parenté plus proche du troisième. Le propos est donc multiple: il est monographique mais vise l'exemplarité; il est également méthodologique.

Lowell : haut lieu de la révolution industrielle

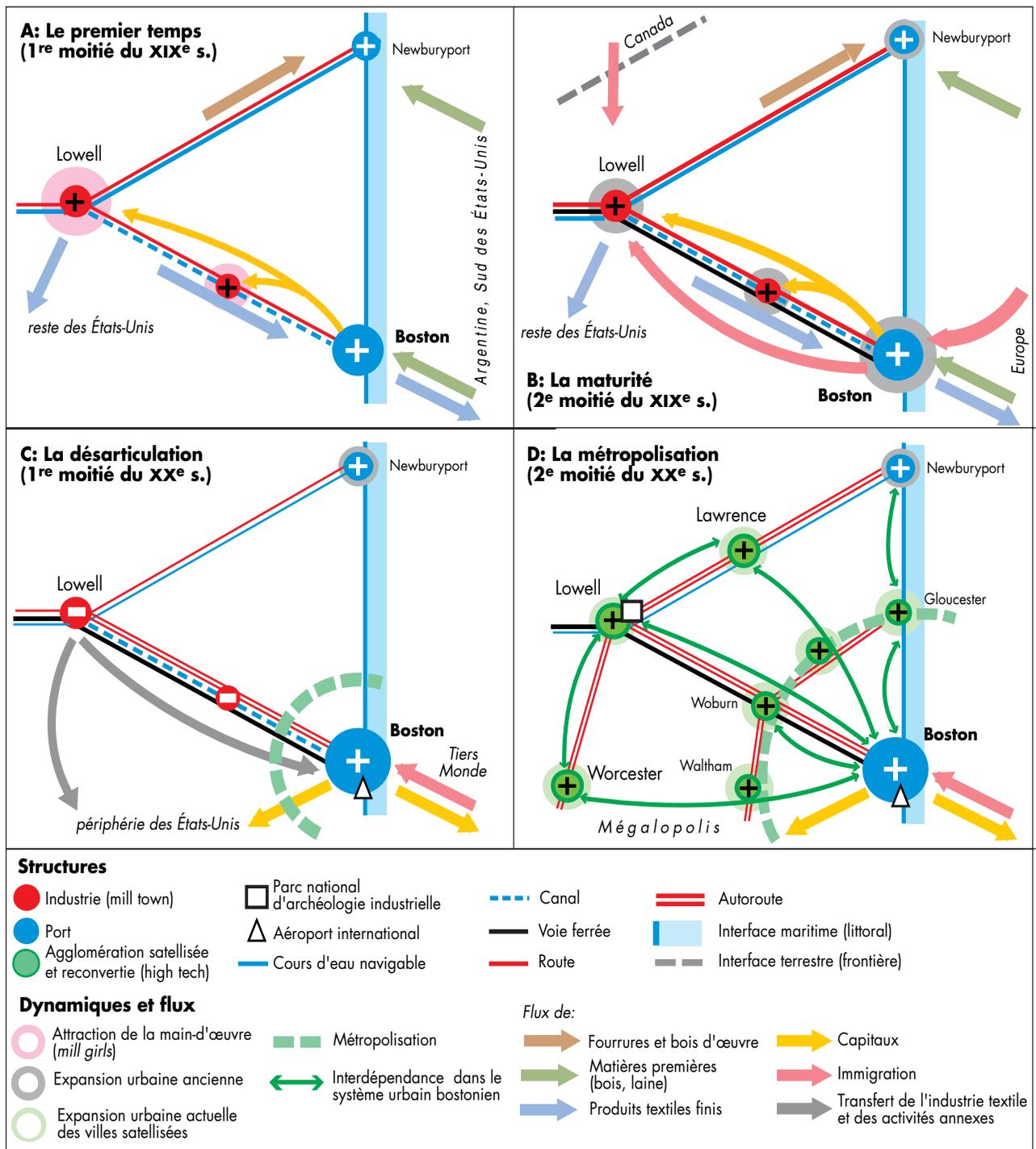
Qualifiée en 1846 de «Manchester de l'Amérique» par Henri David Thoreau, Lowell est, dans la première moitié du XIX^e siècle, l'exemple et le symbole de l'industrialisation des États-Unis. Fondée en 1821, dans un espace rural situé à la confluence du fleuve Merrimack et de la rivière Concord, par un groupe d'hommes d'affaires bostoniens (les fameux Boston Associates), elle devient l'une des toutes premières villes industrielles du pays. Sa localisation, à l'emplacement d'East Chelmsford, valide aussi bien la loi d'Alfred Weber que les préoccupations économiques et philosophiques de ses fondateurs, qui l'ont baptisée du nom de l'un d'entre eux, décédé quelques années avant: Francis Cabot Lowell. Son site, près des chutes Pawtucket, les plus hautes du fleuve, lui apporte alors l'énergie hydraulique, les axes de liaison (la chute étant contournée depuis la fin du XVIII^e siècle par un canal que les marchands et constructeurs navals de Newburyport, la ville de l'estuaire, ont financé pour permettre le transport du bois et de la pierre)... et les vertus de la ruralité – toute provisoire – si chères à Thomas Jefferson. La synergie port-ville industrielle (ou *mill town*) est ici exemplaire de l'organisation industrielle de l'ensemble de la Nouvelle-Angleterre, et à rapprocher aussi de ses symétriques britanniques: on pense notamment à la vallée de la Mersey. Ce système spatial autour du couple Boston-Lowell qu'un canal (dit du

Middlesex) relie bientôt, s'inscrit dans ce que Soja appelle l'économie mercantile de l'époque et des lieux, fondée sur l'importation des matières premières (le coton en particulier) et sur l'exportation des produits finis (très majoritairement textiles) par voie principalement océanique. L'attraction d'une main-d'œuvre rurale proche, abondante et essentiellement féminine, les fameuses *mill girls* «paternelles» par les industriels, constitue l'autre condition du décollage (Rostow). Ainsi Lowell devient-elle au milieu du XIX^e siècle la première cité textile de l'Union, passant de 2 500 habitants en 1826 (date à laquelle elle accède au statut urbain) à 33 000 en 1850: c'est alors la deuxième ville du Massachusetts après Boston. Trente-deux usines marquent pour longtemps son paysage.

La figure A résume cette phase très dynamique dont toute la région profite, bien au-delà de ses pôles aux fonctions spécialisées et complémentaires: on pense à Waltham sur la Charles, à Lawrence, à Manchester (celle du New Hampshire), et à la vallée de la Blackstone au sud. Lowell peut être considérée comme un laboratoire de la Révolution industrielle.

Lowell : point fort de l'affirmation économique des États-Unis

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, et en particulier au lendemain de la guerre de Sécession, la croissance de Lowell, de son industrie et de la région environnante franchit une nouvelle étape. Avec le passage de l'énergie hydraulique à la vapeur, l'arrivée ou le développement d'activités complémentaires (construction de machines textiles, armes et munitions, matériel de canalisations), la ville renforce sa puissance industrielle et maintient sa position de premier centre de production textile du pays. Si la structure spatiale dans laquelle s'insère Lowell change peu, deux modifications majeures interviennent. D'abord, la taille des villes industrielles et portuaires de la région s'accroît. À Lowell, les rives du Merrimack ne sont plus le site obligatoire d'implantation des nouvelles usines puisque l'usage de la force de la vapeur se généralise et affranchit les établissements de cette contrainte: l'espace urbain et industriel s'étend désormais au sud du fleuve. Ensuite, les *mill girls* ne suffisent plus à répondre aux besoins en main-d'œuvre: l'origine de celle-ci est de plus en plus liée à l'immigration proche (Franco-Canadiens) et lointaine (Européens, en particulier Irlandais, Polonais, Grecs, Portugais, Juifs d'origine européenne). Le centre ville, où



1. Les différents temps de l'évolution de Seattle

ces immigrants se regroupent en quartiers culturellement homogènes, participe désormais, par cette forme de ségrégation spatiale, du modèle classique de l'agglomération nord-américaine. La figure B rend compte de cette organi-

sation spatiale de la région à l'époque d'une maturité économique liée au règne du « roi Coton »: elle confirme le modèle précédent auquel elle ajoute la dimension de la maturité (Rostow) industrielle traditionnelle.

Lowell : marqueur du déclin des industries traditionnelles

Le déclin du textile débute tôt à Lowell : en 1918 a lieu la première cessation d'activité d'une entreprise, la très ancienne Lowell Manufacturing Company (entre temps rebaptisée Bigelow Carpet Company), suivie, en 1926, d'une ample vague de fermetures. Les transferts vers le Sud de l'Union commencent avant le déclenchement de la grande crise, et un siècle à peine après la fondation de la ville qui, là encore, est aux avant-postes de l'évolution de l'économie du pays. C'est le début d'un déclin historique des *sunset industries*, qui prendra plusieurs décennies. À peine sera-t-il temporairement atténué par la seconde guerre mondiale, qui y induira le développement d'entreprises comme Remington, General Electric ou US Rubber.

La paix revenue, les fermetures reprennent et font de la cité une grande friche industrielle en quelques années ; son urbanisme porte l'empreinte de cette industrie du passé. Tandis que le processus de métropolisation renforce Boston à partir de laquelle les investisseurs réorientent leurs capitaux en direction du Tiers-Monde et du Sud des États-Unis, tandis que Newburyport profite d'un processus de littoralisation désormais confirmé, Lowell et les *mill towns* voisines s'enfoncent dans la désindustrialisation et le chômage structurel : décadence après la grandeur. C'est pourquoi le modèle mute : la figure C traduit cette désarticulation du système spatial de la région. N'est-ce que la transition (la crise) vers une nouvelle organisation stable de cet espace ? Il semble pertinent de le qualifier de nouveau système : il dure 40 ans environ et décrit une destinée commune à beaucoup de homologues étatsuniens et européens.

Lowell : périphérie métropolitaine intégrée

L'économie de Lowell toucha véritablement le fond dans le courant des années 1950, avec la fermeture des Boott and Merrimack Mills. Au cours des années 1960, un groupe de citoyens, en relation avec des urbanistes et des historiens, proposa une stratégie originale de redéveloppement, fondée sur la mise en valeur du patrimoine culturel et architectural de la ville, en vue d'en faire un musée vivant. Les élus locaux puis nationaux soutinrent le projet au point que le Congrès prenne la décision de créer, en 1978, « un parc d'archéologie industrielle parmi les plus remarquables du continent » (Bailly et Dorel), doté du statut de parc national et complété par de vastes opérations

de réhabilitation résidentielle d'une partie des anciens bâtiments des compagnies textiles (une centaine au total). Toutefois, la renaissance de Lowell dans les années 1970 s'appuie aussi sur d'autres facteurs. La fondation, en 1975, de la quatrième université de l'État après les « bostoniennes », The University of Massachusetts Lowell, en est un. L'arrivée, au même moment, d'activités de haute technologie (Wang Computers Laboratories notamment), en est un autre. Ils contribuent, du moins pour une partie des habitants, à l'élévation du niveau de la qualification professionnelle et au retour de la prospérité dans les années 1980. Lowell accueille de nouveaux immigrants du Cambodge, du Laos et d'Amérique latine. Cette reconversion trouve certes une de ses limites au cours de la décennie suivante avec la crise de l'industrie de la microinformatique. L'avenir, selon les chercheurs de l'Université de Lowell (qui se préoccupent beaucoup d'analyse économique régionale), semble aujourd'hui se dessiner à partir du développement de la nouvelle économie, des *infocom industries*. Cette évolution locale s'inscrit dans une forme d'organisation spatiale régionale dont Boston devient plus que jamais le centre : celle des ceintures périphériques high-tech, les fameux modèles « Route 128 » puis « Autoroute 495 » (Soppelsa). La ville est devenue une périphérie satellite de la métropole septentrionale de Megalopolis.

La figure D propose une lecture de ce système spatial de quatrième génération : le statut fonctionnel de Lowell et de ses voisines et homologues (Waltham ou Lawrence), mais aussi Boston, a bien changé en moins de deux siècles, pendant lesquels les différenciations hiérarchiques se sont renforcées. Ce modèle, inscrit dans la métropolisation, est lui aussi devenu un classique.

Conclusion : des modèles extensibles ?

L'histoire d'une ville peut se lire dans les systèmes spatiaux successifs auxquels elle prend part, tout comme l'histoire et la géographie économiques peuvent se lire dans l'évolution d'une ville ; à condition, ce qui est le cas de Lowell, que celle-ci soit un témoin et un acteur constant des mutations. Au travers d'une approche graphique à échelle adéquate, la géographie régionale peut ainsi trouver une forme supplémentaire de renouveau. La monographie prend une autre dimension lorsqu'elle est contextualisée, puisque ses positions successives jouent le rôle de révélateurs d'organisations de l'espace.

Références bibliographiques

BAILLY A., DOREL G., 1992, « États-Unis », in *Géographie Universelle*, Paris : Belin-RECLUS.

BRUNET R., 1990, « À quoi sert la chorématique », in *Modèles graphiques et représentations spatiales*, Paris : Anthropos-RECLUS.

DUBLIN T., 1992, *Lowell, the story of an industrial city*, Washington : Division of publications, National Park Service, Library of Congress.

LOWELL NATIONAL PARK SERVICE, <http://www.nps.gov/lowel>

RIMMER P. J., 1977, « A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in South-East Asia », *Pacific Viewpoint* 18, p. 133-47.

ROSTOW W. W., 1963, *Les étapes de la croissance économique*, Paris : Le Seuil-Points.

SOJA E. W., 1989, *Postmodern Geographies*, Londres : Verso.

SOPPELSA J., 1980, *Géographie des armements*, Paris : Masson.

THERY H., 1990, « Chronochorèmes et paléochorèmes », in *Modèles graphiques et représentations spatiales*, Paris : Anthropos-RECLUS.

THOREAU H. D., 1849, *A week on the Merrimack and Concord rivers*, Londres : Penguin Viking.

UNIVERSITY OF MASSACHUSETTS LOWELL, <http://www.uml.edu/Dept/RESD/courses.htm>

U. S. CENSUS BUREAU, <http://quickfacts.census.gov>

VANCE J. E., 1970, *The merchant's world: the geography of wholesaling*, Englewood Cliffs (N J) : Prentice Hall.

VELUT S., 2001, « Argentine, modèle à monter », *L'Espace Géographique*, 3.

CES LIEUX DONT ON PARLE

Diamants du Canada

Le Canada a pris rang parmi les grands producteurs mondiaux de diamants, déjà en 5^e position (3,7 millions de carats en 2001 pour 520 millions de dollars US). La mine d'Ekati a ouvert fin 1998, celle de Diavik va ouvrir début 2003. Toutes deux sont proches du lac de Gras dans les Territoires du Nord-Ouest. Ekati est au trust minier BHP-Billiton, Diavik à Rio Tinto ; l'ancien monopole De Beers est ainsi dépassé ; il a bien trouvé des diamants (Snap Lake) mais plus tard, et il en repousse l'exploitation. D'autres découvertes ont été faites dans le grand craton du lac des Esclaves, dans ce que l'on appelle le Couloir de l'Espoir depuis 1990, qui se prolonge au Nunavut. Yellowknife (20000 hab.) en est le chef-lieu et y trouve une renaissance. Les conditions de travail sont difficiles en plein Arctique et les investissements sont lourds (800 M\$ pour Ekati, 900 pour Diavik). Une « route d'hiver » courant de lac gelé en lac gelé permet les transports lourds, mais le reste se fait en avion ou hélicoptère, y compris les rotations du personnel. Ekati emploie 650 personnes, en grande partie recrutées dans les tribus indiennes de la région, qui veillent à obtenir des emplois. Trois ateliers de taille sont apparus à Yellowknife et des accords avec des diamantaires ou des joailliers comme Tiffany permettent de court-circuiter De Beers. D'autres découvertes ont été faites très récemment au Québec et le Canada a vu naître des centaines de sociétés avides de profiter de futures mannes. Le Canada pourrait en 2010 devenir le premier producteur mondial. – **Roger Brunet**

