Vintage Chicago

L'histoire de Chicago en six époques

Racontée par un Cliff Dweller

William J. Bowe

Dédicace

Ce récit de l'histoire de Chicago accompagne la carte interactive Vintage Chicago Map, tous deux sont dédiés aux membres passés, présents et futurs de The Cliff Dwellers qui ont apporté et continueront d'apporter une contribution majeure à la vie culturelle de Chicago.

Copyright © 2027 William J. Bowe

Table des matières

Introduction

Chicago colonial, 1688–1812

- Un lieu de rencontre bien avant de devenir une ville
- L'arrivée des Français : Marquette, Jolliet et le portage
- Pourquoi ici ? La géographie qui a créé une métropole
- Commerçants et fort : Du Sable, Kinzie et Fort Dearborn
- La guerre atteint le portage : le massacre de Fort Dearborn
- Un commencement modeste et violent

Les premiers colons de Chicago, 1813–1870

- Un fort reconstruit, une frontière reconquise
- La guerre de Black Hawk et le départ des Potawatomis
- Du poste de traite au bourg, puis à la ville
- Le canal qui fit la ville
- Écluses, bois d'œuvre et une rivière mise au travail
- L'arrivée du chemin de fer, et tout s'accélère
- Céréales, vapeur et la naissance du marché à terme
- Un taux de croissance stupéfiant
- Sortir la ville de la boue
- Maires, machines politiques en miniature et l'émeute de la Lager Beer
- Chicago et la guerre de Sécession
- Du poste-frontière à la métropole

Chicago après l’incendie, 1871–1900

- Une ville réduite en cendres
- La ville « I Will » se reconstruit
- L’invention du gratte-ciel
- Haymarket et la question ouvrière
- « Hog Butcher for the World »
- Carter Harrison, les « Gray Wolves » et la machine politique naissante de Chicago
- Bubbly Creek et l’inversion de la rivière
- La Ville blanche
- Reconstruire la scène : théâtre, opéra et symphonie
- L’Art Institute et le Midway de la foire
- Des cendres à l’empire

Chicago à l'ère du jazz, 1901–1950

- Une ville qui se réinvente
- Le Plan de Burnham et « Ne faites pas de petits plans »
- Combler le front de lac : des décombres de l'incendie à Grant Park
- Des écluses pour relier la rivière au monde
- La Grande Migration et la naissance de Bronzeville
- L'émeute raciale de 1919

La Prohibition, Capone et l'industrie du crime
Big Bill Thompson, Anton Cermak et l'essor de la machine politique
L'ère du jazz et la Renaissance de Chicago
Les studios Essanay et l'heure de gloire du cinéma chicagoan
Le Goodman Theatre et l'âge d'or de la radio
Une exposition universelle au cœur de la Dépression
L'Arsenal de la démocratie
La ville que ces cinquante années ont façonnée

Chicago à l'ère numérique, 1951–2000

Une ville refaçonnée
L'attrait des banlieues
Daley et la Machine
Le mouvement de préservation riposte
Les Chicago Seven défient les miésiens
La bande d'O'Hare : le dernier chapitre de l'annexion
La quatrième façade maritime qui ne fut jamais : la voie maritime du Saint-Laurent
Migration, ségrégation et affrontements
1968 : le monde entier regarde
La fermeture des usines
La percée de Harold Washington
Le clientélisme, les décrets Shakman et les Council Wars
Richard M. Daley et une ville postindustrielle
Le blues devient électrique, et la house music voit le jour
The Second City, Steppenwolf et une nouvelle scène chicagoane
Bellow, Terkel et la voix de Chicago de l'après-guerre
Les Hairy Who et l'Uptown Poetry Slam
Un demi-siècle de réinvention

Chicago contemporain, 2001 à aujourd'hui

Un nouveau siècle, une silhouette urbaine différente
Le krach et la longue remontée
Une ville qui se transforme, se réduit et se recompose
Clout — l'essor et le déclin de la machine politique démocrate à Chicago
Quatre maires, quatre Chicago
Violence, maintien de l'ordre et heure de vérité
La parenthèse pandémique
Toujours une ville mondiale
Le hip-hop de Chicago, de Kanye au drill
Lollapalooza rentre au bercail, et une nouvelle aile pour l'Art Institute
Une ville toujours en train de se faire

Bibliographie

Index

Introduction

↑ *Table des matières*

Les origines du Vintage Chicago History Project. J'ai pris ma retraite en 2014 avec un disque dur contenant plus de 70 000 photographies et sans la moindre idée de ce que j'allais en faire. La plupart de ces clichés n'étaient que le résidu ordinaire d'une vie de famille et de travail — vacances, voyages d'affaires pour United Press International puis pour Encyclopaedia Britannica, visites familiales ici et en France — bref, le fouillis qui s'accumule lorsqu'on a toujours un appareil photo à portée de main.

Une fois à la retraite, disposant de plus de temps encore, je me suis attaché à rassembler, auprès de sources publiques en ligne, d'anciennes photographies de Chicago, des cartes postales, des lithographies, des cartes et des œuvres d'art, puis à les ajouter à mes archives photographiques après les avoir géolocalisées et légendées. En 2025, je possédais une collection substantielle et bien organisée d'images anciennes de Chicago — et absolument aucun moyen de la faire voir à quiconque.

L'arrivée, en 2025, des plateformes d'intelligence artificielle et de l'un de leurs rejetons capables d'écrire du code informatique, le Claude d'Anthropic, m'a aidé à créer la carte interactive Vintage Chicago, A Cliff Dweller's History of Chicago. En écrivant quelque 50 000 lignes de charabia informatique dont j'étais bien incapable, la machine nommée Claude m'a permis d'offrir à toutes ces photos anciennes un foyer utile, en les rendant largement accessibles sur une plateforme facile à parcourir.

Vintage Chicago, l'histoire d'un Cliff Dweller à travers les six époques de Chicago. Corollaire essentiel, qui vient compléter l'attention visuelle que la carte interactive porte au passé de Chicago, ce récit en prose, *A Cliff Dweller's History of Six Eras*, est lui aussi accessible depuis la légende de la carte. Cette brève histoire de Chicago compte six chapitres, répartis selon les époques successives du développement de la ville :

- **1688–1812 Ère coloniale**. Les commencements amérindiens et coloniaux de Chicago ;
- **1813–1870 Ère des premiers colons**. Son peuplement initial et l'arrivée des chemins de fer ;
- **1871–1900 Ère de l'après-incendie**. Le Grand Incendie de Chicago, puis la reconstruction et l'essor industriel ;
- **1901–1950 Ère du jazz**. La Grande Migration et la Renaissance de Chicago ;
- **1951–2000 Ère numérique**. La seconde moitié du XX^{e} siècle ; et
- **2001 à aujourd'hui Ère contemporaine**. La ville telle qu'elle se présente aujourd'hui.

Chaque chapitre est illustré de photographies historiques tirées de la carte et se conclut par une bibliographie à liens actifs destinée à encourager des lectures complémentaires. Pour vous aider à trouver ce qui vous intéresse, un Index figure à la fin de l'ouvrage.

La légende de la carte Vintage Chicago. La légende de la carte est le Jane Byrne Interchange du versant visuel de Vintage Chicago. Elle mène partout et donne accès à tout. Ses nombreux filtres et ses choix d'époques ouvrent aujourd'hui sur plus de 3 000 photographies qui couvrent la mémoire visuelle de Chicago depuis 1688, année où le franciscain italien Vincenzo Coronelli dessina la première carte imprimée à porter le nom de « Chekagou », jusqu'à nos jours. À la carte se superposent des galeries consacrées à 100 bâtiments célèbres et à 50 architectes célèbres, aux lieux liés aux écrivains célèbres, un filtre permettant d'explorer chacun des 78 quartiers de Chicago, des photographies aériennes, des cartes anciennes et des œuvres d'art.

La légende de la carte a été conçue pour offrir de multiples façons d'aborder l'histoire de Chicago. On peut zoomer jusqu'au coin d'une rue de quartier, examiner de plus près l'un des bâtiments célèbres de la ville ou lire comment celle-ci est passée d'un poste de traite boueux à la métropole mondiale d'aujourd'hui. On commence aussi à comprendre comment Chicago en est venue à tenir son rôle

actuel de capitale de la conception architecturale pour des structures mégahautes édifiées aux quatre coins du monde.

The Cliff Dwellers. La légende comporte également un filtre consacré aux architectes, écrivains, artistes et photographes marquants de The Cliff Dwellers, le petit club artistique du centre-ville auquel j'appartiens depuis des décennies et que j'ai autrefois présidé. C'est de ce lien que vient le nom que je donne à la carte Vintage Chicago : « A Cliff Dweller's History ». L'appellation est autant personnelle que descriptive, et la carte me permet de célébrer le rôle de certains membres du club qui ont laissé leur empreinte sur le paysage culturel de Chicago depuis la fondation de celui-ci en 1907.

Intérêt pour l'histoire de Chicago. Mon intérêt initial pour l'histoire de Chicago remonte à de simples vacances scolaires de printemps, à l'époque où j'étais adolescent. Ma mère, soucieuse à la fois de m'instruire et de ne pas m'avoir dans les jambes, me suggéra de passer quelques jours à la Newberry Library.

Je ne tardai pas à explorer les trois volumes de l'ouvrage d'A. T. Andreas, *History of Chicago*. Ce vaste récit des débuts de la ville commence avec l'expédition de LaSalle en 1679 et se poursuit jusqu'au massacre de Fort Dearborn en 1812, au canal de l'Illinois et du Michigan, aux chemins de fer, au grand incendie de 1871 et au relèvement immédiat et stupéfiant de Chicago, pour s'arrêter à l'année 1884, celle où Andreas publia son premier volume. Je ne le mesurai pas pleinement sur le moment, mais cette semaine passée à une table de lecture de la Newberry mit en route quelque chose qui allait mettre encore 70 ans ou presque à se développer tout à fait.

Intérêt pour l'architecture de Chicago. L'attention particulière que la carte Vintage Chicago porte à l'histoire architecturale de Chicago traduit un intérêt de toute une vie pour l'architecture, que je dois à mon oncle, le frère de mon père, le juge Augustine J. Bowe. Le maire Richard J. Daley l'avait nommé en 1957 premier président de la nouvelle Commission on Chicago Architectural Landmarks.

Premier président de la Commission, Gus la dirigea au cours de ses années de formation, et notamment lors de l'importante initiative de 1960 qui érigea les 38 premiers bâtiments en monuments officiels. Parmi eux figuraient la Glessner House et le Rookery. Il fut également au cœur de la bataille très médiatisée, et finalement perdue, pour sauver le Garrick Theater de Louis Sullivan. (Voir The Demolition of Louis Sullivan's Garrick Theater).

Remerciements. Une œuvre comme la carte Vintage Chicago n'existerait pas sans les institutions et les personnes qui accomplissent le travail difficile et patient de maintenir vivant le passé de Chicago pour les générations à venir. Pour n'en citer que quelques-unes : la Ryerson and Burnham Library de l'Art Institute of Chicago, la Newberry Library, le Chicago History Museum, la University of Chicago Library, la Northwestern University Library, la University of Illinois Chicago Library, le Chicago Architecture Center, ceux qui ont bâti la ressource Chicagology, et Erik Nordstrom, avec ses travaux d'érudition architecturale et son musée-galerie Building 51. Il ne faut pas oublier les membres généreux d'une demi-douzaine de groupes Facebook consacrés à l'histoire de Chicago, qui n'ont cessé d'exhumer des photographies que je n'aurais jamais trouvées seul. J'ai envers eux tous une dette que je ne peux acquitter qu'en termes généraux, car la carte Vintage Chicago est arrivée bien après que la plupart des crédits photographiques individuels qui existaient autrefois eurent été perdus. Je n'ai tout simplement pas vu venir assez tôt l'avenir assisté par l'IA pour recueillir les provenances alors encore disponibles.

Utilisation de l'IA. Comme indiqué ci-dessus, la plateforme Claude d'Anthropic a, à ma demande, pris en charge l'ensemble des tâches de programmation nécessaires à la création de la carte interactive intitulée « Vintage Chicago, A Cliff Dwellers History ». Pour la rédaction du texte d'accompagnement de la carte, intitulé « Vintage Chicago, A Cliff Dweller's History of Six Epochs », la plateforme m'a aidé à rechercher des sources sur Internet et à générer des textes bruts en rapport avec les thèmes que je souhaitais aborder. J'ai ensuite réorganisé et largement remanié ces données pour aboutir au texte final.

Erreurs et attribution des responsabilités. Cette carte et l'histoire qu'elle raconte comportent assurément leur lot de lacunes, d'inexactitudes et d'erreurs. C'est peut-être particulièrement vrai là où j'ai tenté d'attribuer un géomarquage exact à une carte, ou au lieu depuis lequel une photographie aérienne a été prise. Si vous tombez sur d'autres motifs d'embarras, tels que des bogues de code ou du texte génératif embrouillé, n'en tenez pas rigueur à Claude : c'est moi qu'il faut blâmer. Je m'expliquerai moi-même avec Claude s'il le faut.

William J. Bowe
Northbrook, Illinois
Janvier 2027
wbowe.com

Chicago colonial, 1688–1812

↑ *Table des matières*



La première carte imprimée à faire figurer « Chekagou » comme toponyme, due au cartographe italien Vincenzo Maria Coronelli, 1688.

Un lieu de rencontre bien avant de devenir une ville



Carte dressée en 1901 par Albert F. Scharf des pistes et des villages amérindiens de Chicago et des comtés de Cook, DuPage et Will.

Des siècles avant que Chicago n'existe comme ville, le sol marécageux où la rivière Chicago rejoignait le lac Michigan avait déjà son importance, mais pas aux yeux des Européens. Les Potawatomis étaient le peuple dominant de la région lorsque commencent les documents écrits, partie d'un réseau plus vaste qui comprenait la Confédération des Illinois, les Miamis et d'autres peuples qui chassaient, voyageaient et commerçaient à travers la contrée. Un missionnaire jésuite, le père Claude Allouez, rapporta avoir rencontré un village de quelque quatre-vingts Indiens Illinois près de la rivière Illinois dès 1677, rappel que « Chicago » fut une terre autochtone pendant des milliers d'années avant d'être l'avant-poste colonial de qui que ce soit. Le nom même du lieu est lui aussi d'origine autochtone, un mot algonquien que l'on traduit habituellement comme désignant l'ail ou l'oignon sauvage qui poussait le long des berges.

Lorsque les marchands et les soldats européens finirent par arriver, ils pénétraient dans un paysage qui possédait déjà ses routes commerciales, ses alliances et ses rivalités. L'histoire des débuts de Chicago est, dès l'origine, une histoire de contacts et de négociations entre ces mondes, une histoire qui devait s'achever, en 1812, dans la violence.

L'arrivée des Français : Marquette, Jolliet et le portage

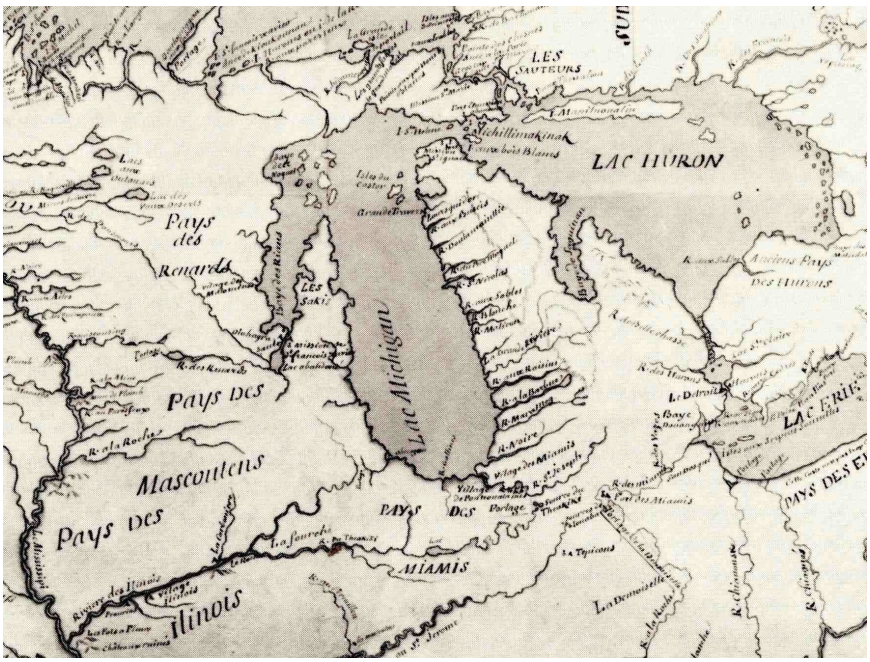


Carte française de la Louisiane et de la région des Grands Lacs, avant le passage du Pays des Illinois sous domination britannique en 1763.

La première apparition de Chicago dans les archives historiques procède de ce contact. Au printemps 1673, Louis Jolliet, chargé par l'administration coloniale française de rechercher un grand fleuve à l'ouest, partit du détroit de Mackinac avec le missionnaire jésuite le père Jacques Marquette et cinq compagnons. Ils descendirent en canot les rivières Fox et Wisconsin jusqu'au Mississippi, qu'ils suivirent vers le sud presque jusqu'à la rivière Arkansas avant de faire demi-tour, méfiants à l'approche du territoire espagnol. Au retour, guidés par des voyageurs autochtones de la région, ils remontèrent vers le nord en empruntant la rivière Illinois puis, très probablement, le court portage terrestre qui la séparait de la rivière Chicago. Selon la tradition, ils devinrent ainsi les premiers Européens à fouler le sol de ce qui allait devenir le centre-ville de Chicago.

Marquette revint sur les lieux en décembre 1674, tomba gravement malade et finit par passer l'hiver campé près du portage — le premier séjour prolongé d'un Européen dans la région, même s'il s'abrita presque certainement sous un wigwam à la manière des Amérindiens plutôt que dans quelque construction en rondins, quoi qu'en aient suggéré des récits ultérieurs plus romanesques. Même alors, il n'était pas entièrement seul : il trouva deux traitants français déjà installés un peu plus bas sur la rivière, preuve que le portage commençait déjà à être connu des marchands de fourrures avant même de porter un nom qui lui resterait. Quelques années plus tard, le plus célèbre et plus impitoyable René-Robert Cavelier, sieur de La Salle, franchit lui aussi le portage lors de ses propres expéditions pour revendiquer au nom de la France la vallée du Mississippi — un contraste que les historiens ont longtemps établi entre le Marquette « doux et saint » et le La Salle « autoritaire », bâtisseur d'empire. À eux deux, les deux Français fixèrent les termes dans lesquels l'Europe allait d'abord comprendre cette étendue de prairie : non comme un lieu où s'établir, mais comme une route vers ailleurs.

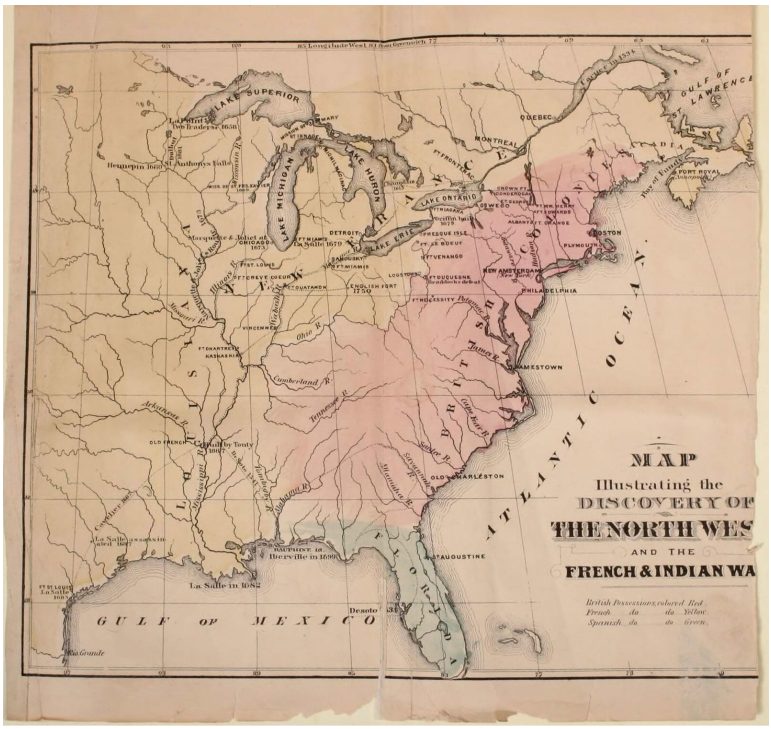
Pourquoi ici ? La géographie qui a créé une métropole



Une ancienne carte française des Grands Lacs et des réseaux fluviaux du Midwest — cette même géographie des bassins versants qui fit la valeur du portage de Chicago.

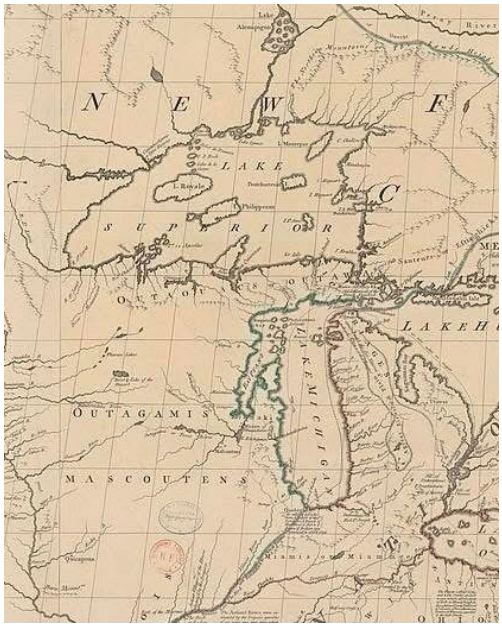
Ce dernier point est la clé de tout ce qui suit. L'emplacement de Chicago fut, pendant plus d'un siècle, précieux presque uniquement en raison de ce qui s'étendait de part et d'autre. Le portage de Chicago était l'un des rares endroits où un canot, et plus tard un chariot, pouvait passer du bassin versant des Grands Lacs et du Saint-Laurent à celui du Mississippi et du golfe du Mexique sans un long transport par voie de terre. Par les rivières Chicago et Des Plaines, un voyageur pouvait accéder plus aisément à l'intérieur du continent. Des récits d'époque du début des années 1700 décrivent le portage comme une affaire de quelques miles par temps sec, s'étirant parfois jusqu'à neuf miles lorsque les marécages s'asséchaient. À la saison des pluies, en revanche, un pagayeur pouvait parfois se frayer un chemin à travers les laîches inondées depuis le lac Michigan presque jusqu'à la rivière Des Plaines sans jamais poser le pied à terre.

Un historien y vit plus tard l'une des « clés du continent ». Il n'est pas exagéré de dire que cette trouée marécageuse et souvent inondée explique pourquoi une ville s'éleva ici plutôt qu'à l'un ou l'autre d'une douzaine d'emplacements tout aussi plats et tout aussi proches de l'eau le long de la rive du lac Michigan. Lorsque Jolliet revint de son expédition de 1673, il proposa de creuser un court canal afin de rendre la liaison permanente. Cette idée se concrétisa un siècle et demi plus tard, avec l'ouverture de la voie d'eau baptisée Illinois and Michigan Canal. La même logique amena ensuite les chemins de fer de Chicago, mais le portage vint le premier. Tout le reste de l'essor ultérieur de Chicago comme plaque tournante des transports en découle.



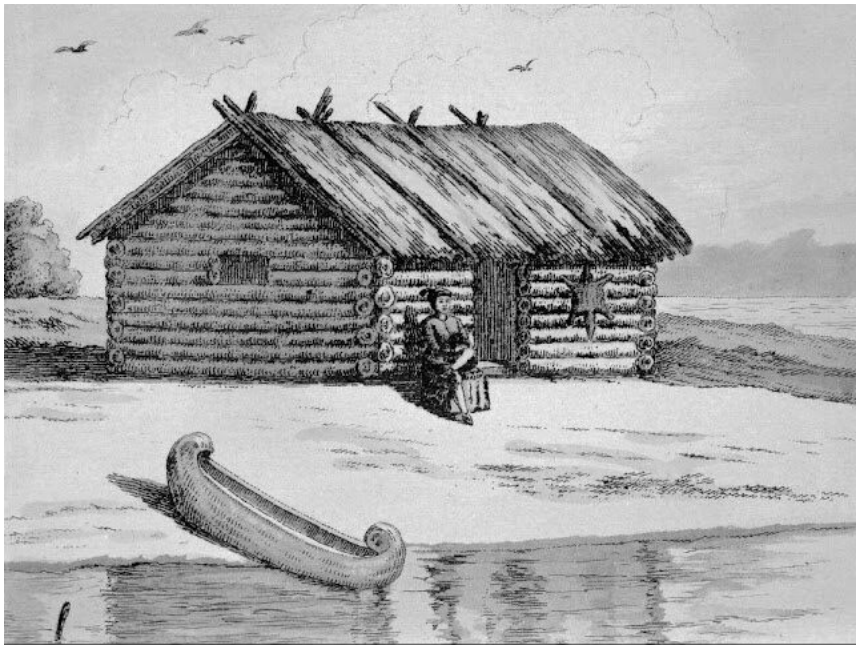
Les possessions françaises, espagnoles et britanniques en Amérique du Nord à l'issue de la guerre franco-indienne, 1763.

La souveraineté sur cette trouée changea de mains deux fois encore avant que Chicago ne fût véritablement une ville. La France céda ses prétentions sur le territoire situé à l'est du Mississippi à la Grande-Bretagne en 1763, à l'issue de la guerre franco-indienne. Puis, deux décennies plus tard, la carte fut redessinée une nouvelle fois lorsque le traité de Paris de 1783 transféra la région aux États-Unis nouvellement indépendants, au sein de l'ancien Territoire du Nord-Ouest. Le portage, lui, ne bougea jamais, quels que fussent les drapeaux qui le revendiquaient.



La carte de John Mitchell, Map of the British and French Dominions in North America, principale référence utilisée pour définir les frontières des États-Unis dans le traité de Paris de 1783.

Commerçants et fort : Du Sable, Kinzie et Fort Dearborn



La rive ouest de la branche nord de la Chicago River, près de Wolf Point — emplacement de la cabane en rondins de Jean Baptiste Point du Sable, où il cultivait la terre et faisait commerce.

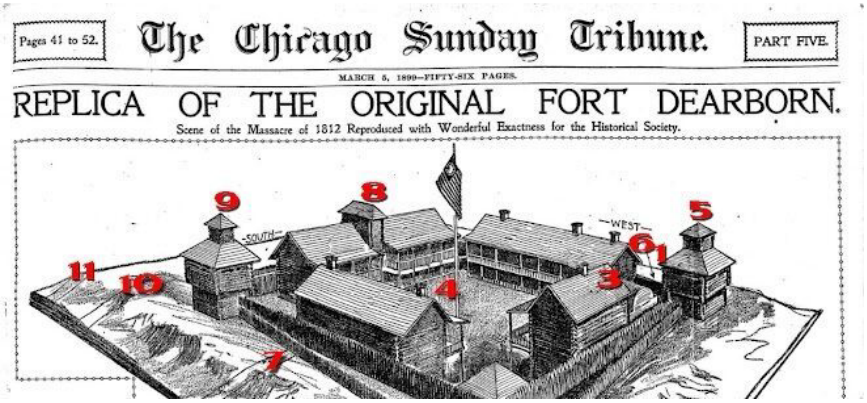


La Kinzie Mansion à l'embouchure de la Chicago River — à l'origine la deuxième maison de du Sable, devenue plus tard la demeure de la famille Kinzie.

Pendant la majeure partie du XVIII^{e} siècle, les rares visiteurs du portage furent des marchands de fourrures de passage plutôt que des colons venus s'installer. Cela changea avec Jean Baptiste Point du Sable : négociant d'ascendance française et africaine né vers 1745 dans l'actuelle Haïti, il avait bâti, dans les années 1780, un comptoir de traite important et prospère à l'embouchure de la Chicago River. Le journal d'un marchand de passage, en 1790, le décrit comme bien pourvu en marchandises. Du Sable épousa une femme Potawatomi nommée Kitihawa ; il est aujourd'hui reconnu comme le premier habitant permanent non amérindien de Chicago et comme son fondateur. Il vendit son comptoir et quitta la région vers 1800. La propriété finit par échoir à John Kinzie, un marchand qui installa sa famille à Chicago en 1803 et devint, pour la décennie suivante, le résident civil le plus en vue de l'établissement.



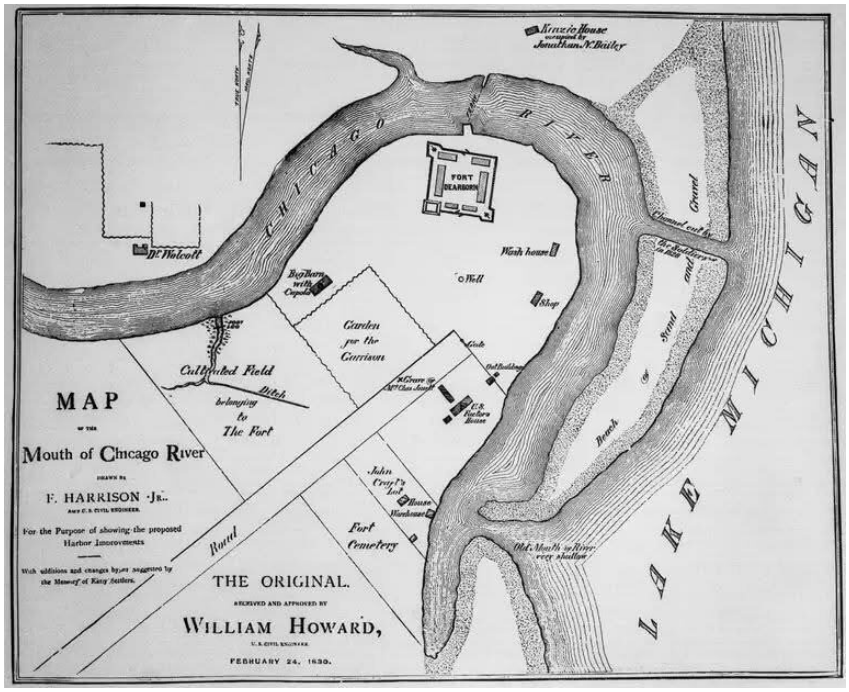
Une vue d'artiste de Fort Dearborn à l'époque de sa construction, 1803.



Une maquette du premier Fort Dearborn (1803–1812), sculptée par A. L. Van Den Berghen en 1898 d'après un dessin du capitaine John Whistler.

Kinzie arriva l'année même où l'armée des États-Unis construisit le premier Fort Dearborn. C'était une modeste palissade de rondins sur la rive sud de la rivière, élevée pour asseoir les revendications américaines dans la région après l'achat de la Louisiane et pour gérer les relations avec les tribus environnantes. Le premier fort était plus petit que celui qui fut reconstruit pour le remplacer en 1816. Il comptait deux blockhaus et un passage souterrain couvert descendant jusqu'à la Chicago River. La garnison avait ainsi accès à l'eau même lorsque le fort était assiégé, détail qui laisse penser que l'armée mesurait exactement à quel point ce petit poste était exposé. Kinzie avait sa propre maison juste en face du fort, de l'autre côté de la rivière. Non loin s'étendait une ferme isolée connue sous le nom de « Lee's Place ». En 1812, c'était une petite communauté : une garnison, une famille de marchands, une poignée d'autres colons. Autour d'eux, sur des miles dans toutes les directions, s'étendaient les villages bien plus vastes et bien plus nombreux des Potawatomis et de leurs alliés, dont la bienveillance conditionnait silencieusement la survie de tout l'avant-poste.

La guerre atteint le portage : le massacre de Fort Dearborn



« Chicago in 1812 », carte rétrospective d'Alfred Theodore Andreas, publiée dans son History of Chicago (1875–1885).

À l'été 1812, les États-Unis déclarèrent la guerre à la Grande-Bretagne ; les garnisons isolées de l'ancien Nord-Ouest se trouvaient loin de tout renfort possible et entourées de tribus que les agents britanniques courtisaient depuis des années. Elles devinrent soudain vulnérables.

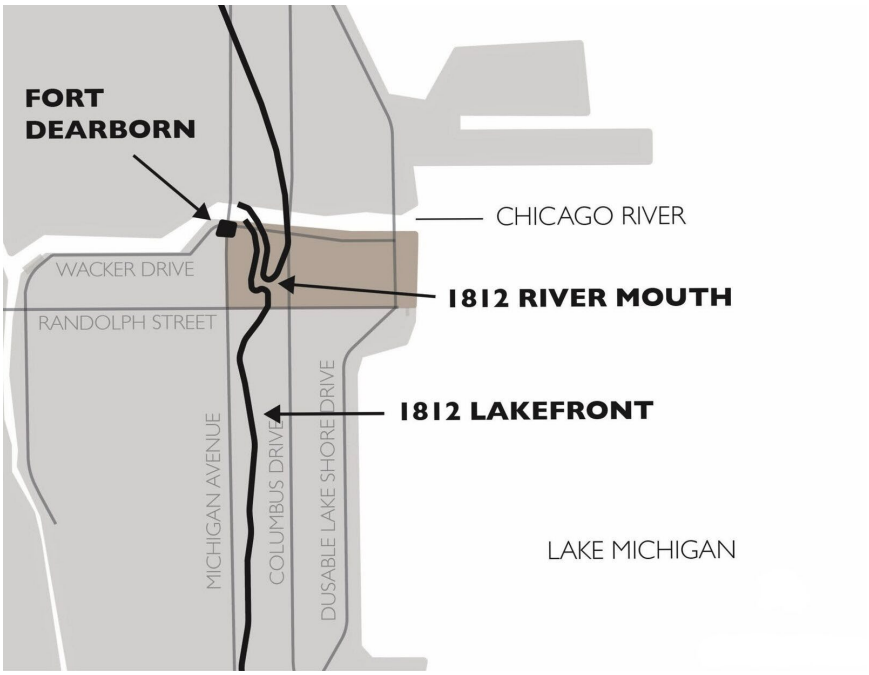
Le 8 août, le commandant de Fort Dearborn, le capitaine Nathan Heald, reçut un ordre du général William Hull, que lui apporta un chef Potawatomi du nom de Winnemeg. L'ordre lui enjoignait d'abandonner le fort et de gagner Fort Wayne, dans l'actuel Indiana, en distribuant à son départ les biens du fort aux tribus environnantes. Le 12 août, le capitaine William Wells arriva de Fort Wayne avec une compagnie de guerriers miamis en guise d'escorte. Alors que près de cinq cents Potawatomis étaient rassemblés à proximité du fort et de ses réserves de mousquets, d'artillerie, de poudre et de vivres, Wells jugea que la situation était devenue dangereuse. Sur ses instances et sur celles de Kinzie, Heald revint sur son plan initial. Dans la nuit du 13 août, les armes, l'alcool et les munitions du fort furent détruits plutôt que remis aux Potawatomis, une décision qui suscita le lendemain matin la colère des Potawatomis rassemblés.

Cette nuit-là, un chef Potawatomi du nom de Black Partridge vint trouver en privé Heald et lui rendit la médaille de paix que les Américains lui avaient remise. Dans des propos rapportés plus tard par un officier qui survécut à la bataille, il déclara qu'il ne pouvait plus retenir ses jeunes guerriers et qu'il ne porterait pas un gage de paix alors qu'il se voyait contraint d'agir en ennemi. Heald ne transmit pas cet avertissement à ses propres officiers.

Au matin du 15 août 1812, la garnison évacua malgré tout : cinquante-deux soldats, quatre officiers et un chirurgien, une poignée d'autres colons, neuf femmes et dix-huit enfants s'engagèrent vers le sud à travers la prairie du bord du lac, accompagnés de leur escorte miami. À environ un mille et demi du fort, Wells, qui chevauchait en tête, signala qu'ils étaient encerclés, et l'attaque commença presque aussitôt. En quelques minutes, tous les soldats ou presque furent tués ou blessés. Les combats furent d'une brutalité extrême et, selon tous les témoignages qui nous sont parvenus, il s'agit d'un massacre perpétré à bout portant entre des gens qui vivaient les uns près des autres depuis des années. Une vingtaine de soldats périrent dans les premiers affrontements, ainsi qu'un certain nombre des civils qui les accompagnaient ; les blessés que l'on ne pouvait déplacer furent achevés là où la colonne s'était arrêtée.

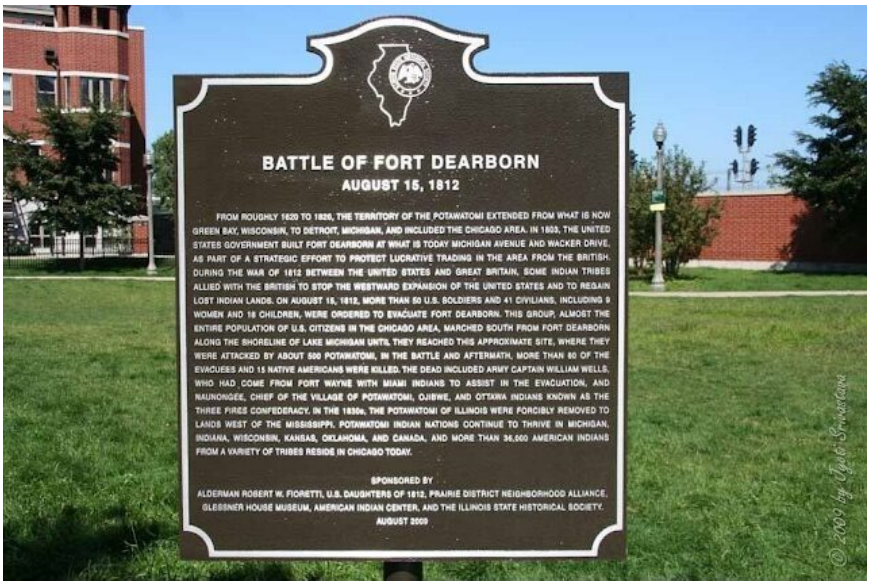
Le lieutenant Linai Helm, gendre de Kinzie, fut blessé et capturé, mais sa femme survécut, cachée et protégée par le chef potawatomi Black Partridge. Heald et son épouse furent finalement libérés et regagnèrent l'est par un long itinéraire passant par St. Joseph et Mackinac. Le fort lui-même fut réduit en cendres, avant d'être reconstruit à plus grande échelle en 1816.

Un commencement modeste et violent



Fort Dearborn : son emplacement reporté sur les anciens et les nouveaux rivages du Lake Michigan.

En août 1812, « Chicago » n'était qu'un fort, un comptoir de traite, quelques familles éparses et quelques milles de prairie. La population non autochtone se comptait en dizaines, et l'événement qui allait définir cette période dans la mémoire locale dura moins d'une heure. Et pourtant, presque tout ce qui suivit dépendit de ce qui se produisit ici, en ces premières années. Le portage qui, d'emblée, valait que l'on se battît pour ce site fut découvert. Les commerçants qui empruntèrent les premiers ce chemin en pressentirent la promesse commerciale. Et le modus vivendi des débuts entre les colons et les Potawatomis s'effondra avec le massacre de Fort Dearborn. La croissance explosive que connaîtrait plus tard Chicago comme plaque tournante ferroviaire et maritime était prédestinée par un fait géographique que les Potawatomis, les Français et l'armée avaient tous reconnu séparément, plus d'un siècle auparavant. Celui qui contrôlait cette étroite trouée marécageuse dans le paysage contrôlait le passage central entre les deux moitiés du continent nord-américain.

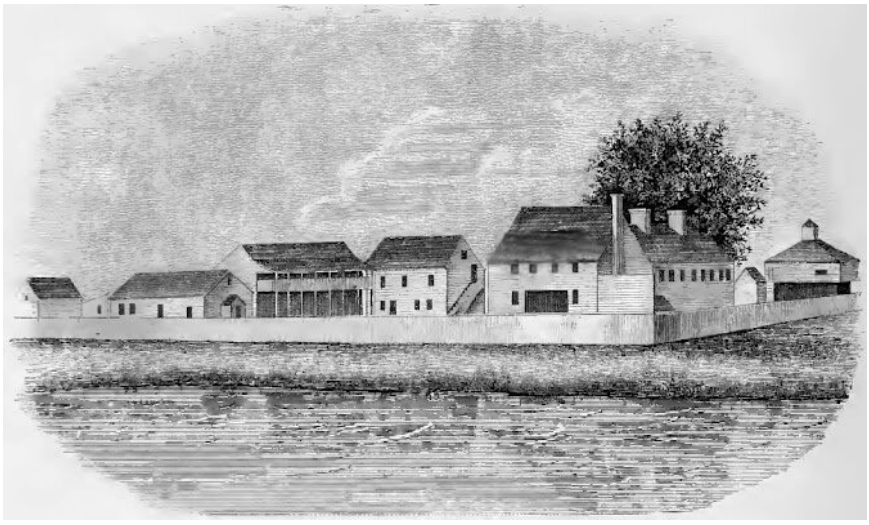


Plaque commémorative du site de la bataille de Fort Dearborn, Fort Dearborn Park, 1801 South Calumet Avenue — le site du massacre tel qu'il apparaît aujourd'hui.

Les premiers colons de Chicago, 1813–1870

↑ *Table des matières*

Un fort reconstruit, une frontière reconquise



Le Fort Dearborn reconstruit, à l'embouchure de la Chicago River, 1816.

Lorsque les soldats américains revinrent à l'embouchure de la Chicago River, à l'été 1816, ils ne trouvèrent guère que des cendres et les souvenirs des survivants. Le premier Fort Dearborn avait été rasé par le feu après le massacre d'août 1812, et la poignée de commerçants et de familles autochtones qui y avaient élu domicile étaient pour la plupart dispersés ou morts. Le nouveau Fort Dearborn, construit cette année-là sous les ordres du capitaine Hezekiah Bradley, n'était qu'une modeste palissade de bois. Il s'agissait de réaffirmer le contrôle américain sur un carrefour que les États-Unis n'avaient nullement l'intention d'abandonner.

La garnison amena avec elle un mince filet de civils, de commerçants, d'interprètes et de quelques familles entreprenantes prêtes à parier sur un avant-poste marécageux dont la plupart du pays n'avait jamais entendu parler. Pendant près de deux décennies, Chicago demeura ce qu'il avait toujours été, un portage et un poste de traite, sa population dépassant rarement quelques dizaines de résidents blancs, aux côtés des Potawatomis, des Odawas et des Ojibwes qui dominaient encore le pays alentour. Rien dans son cadre physique, plat, humide, infesté de moustiques et sujet aux inondations, ne laissait présager qu'il fût destiné à devenir davantage.

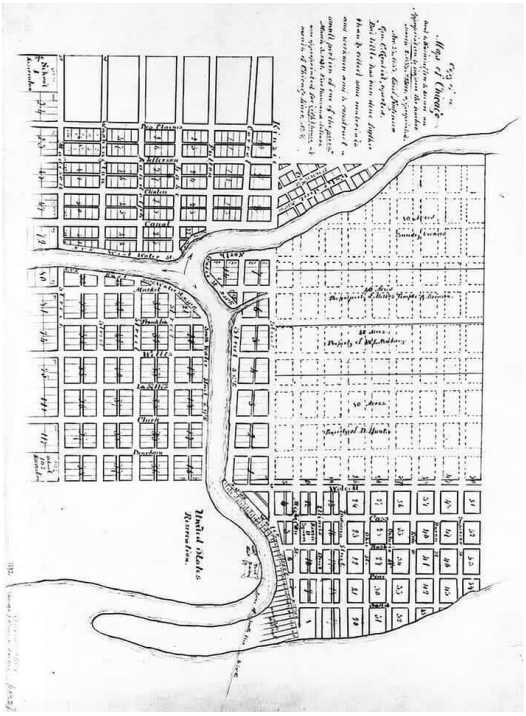
La guerre de Black Hawk et le départ des Potawatomis

L'événement qui fit plus que tout autre pour ouvrir la voie à la colonisation américaine ne fut nullement un événement chicagoan. Il se produisit en 1832 le long de la Rock River, lorsque le chef sauk Black Hawk ramena plusieurs centaines des siens de l'autre côté du Mississippi, en Illinois, dans l'espoir de reprendre possession de champs de maïs ancestraux et au mépris d'une cession de terres antérieure.

Le conflit qui s'ensuivit, bref et inégal, ne toucha guère Chicago directement, mais il terrifia assez les colons dispersés de la région pour que beaucoup se réfugient dans le fort reconstruit. Il raffermit la détermination des Américains à achever le retrait des nations autochtones du nord de l'Illinois. L'année suivante, en 1833, les commissaires américains réunirent à Chicago des milliers de Potawatomis, ainsi que des délégués Odawas et Ojibwes. Le but était le traité de Chicago, par lequel les tribus cédèrent les dernières terres qui leur restaient dans la région en échange d'argent et de réserves à l'ouest du Mississippi. Les départs effectifs s'étalèrent sur plusieurs années, mais dès 1835

les derniers grands campements Potawatomis avaient quitté la région de Chicago pour de bon. On les conduisit vers l'ouest sous escorte gouvernementale. Ce fut une fin déchirante et contrainte à des milliers d'années de présence autochtone au confluent de la Chicago River et du lac, et elle libéra le terrain sur lequel s'édifierait la ville américaine.

Du poste de traite au bourg, puis à la ville



Le plan cadastral original de Chicago dressé en 1833 par John Kinzie — le même quadrillage de rues du centre-ville qu'aujourd'hui, celui du Loop.

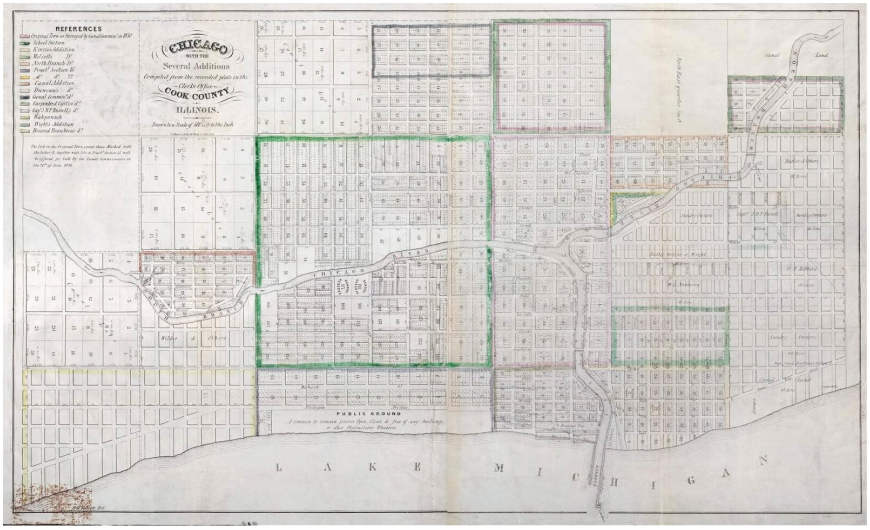


Wolf Point, 1832, par George Davis — la taverne de Wentworth à gauche, la Miller House à droite.

La transformation qui suivit fut saisissante, même pour les contemporains. En 1833, l'année même du traité de Chicago, la minuscule agglomération, quelques centaines d'habitants groupés autour du fort et de l'embouchure de la rivière, se constitua en Town of Chicago. Elle élut un conseil d'administrateurs et adopta une charte digne d'un lieu que l'on pouvait encore traverser de part en part en quelques minutes.

La spéculation foncière était déjà en passe de devenir la première véritable industrie du bourg. Des parcelles vendues quelques dollars au début des années 1830 changeaient de mains pour des centaines de dollars en l'espace de quelques années. Le bruit courait que ce carrefour marécageux se trouvait sur le tracé probable d'un canal reliant les Great Lakes au bassin versant du Mississippi. La croissance déborda presque aussitôt le cadre de la charte du bourg. En 1837, avec une population estimée à environ quatre mille habitants, Chicago fut érigée en ville de plein exercice et élut pour premier maire William B. Ogden, un New-Yorkais d'adoption et promoteur des terrains du canal. Le moment était mal choisi, car la panique de 1837 survint cette même année. La bulle spéculative foncière qui avait gonflé les débuts de Chicago s'effondra, entraînant avec elle des banques dans tout le pays. Pendant plusieurs années, les finances de la jeune ville et son projet de canal à demi achevé faillirent l'un et l'autre sombrer.

Le canal qui fit la ville



Chicago tel que relevé par la Illinois and Michigan Canal Commission, 1836.



Le récit que fit en 1841 le voyageur britannique James S. Buckingham du campement des ouvriers irlandais installé le long du chantier du canal.

Bien avant la panique, les législateurs de l'Illinois et les promoteurs de Chicago avaient compris que l'avenir de l'établissement dépendait de la résolution d'un problème géographique tenace : le portage entre la Chicago River et la Des Plaines River, bien que court, n'était pas navigable. Marchandises et embarcations devaient donc être transportées par voie de terre entre le système des Great Lakes et celui du Mississippi. Le Illinois and Michigan Canal, autorisé par la législature de l'État en 1836, devait y remédier définitivement en creusant un chenal d'une centaine de milles de long entre Chicago et la Illinois River à LaSalle. Les travaux commencèrent cette même année, à grand renfort de fanfare et de dettes plus considérables encore. Celles-ci avaient été financées pour l'essentiel par des concessions de terres et des émissions d'obligations adossées à cette même spéculation immobilière qui allait bientôt s'effondrer.

Les travaux ralentirent jusqu'à l'arrêt presque complet durant les années de dépression de la fin des années 1830 et du début des années 1840, et l'État faillit abandonner le projet. Le canal fut enfin achevé en 1848, douze ans après l'ouverture du chantier, mais son coût avait failli mettre l'Illinois en faillite. Une fois ouvert, cependant, l'effet fut immédiat et décisif. Le grain, le bois d'œuvre et toutes sortes de marchandises pouvaient désormais circuler par voie d'eau depuis le bassin du Mississippi jusqu'aux Great Lakes. De là, ils pouvaient gagner la côte atlantique par l'Erie Canal. Chicago se trouvait au point d'articulation de tout ce système. Le canal tint ce que ses promoteurs avaient toujours promis : il transforma un village des rives de Lake Michigan en une véritable porte commerciale.

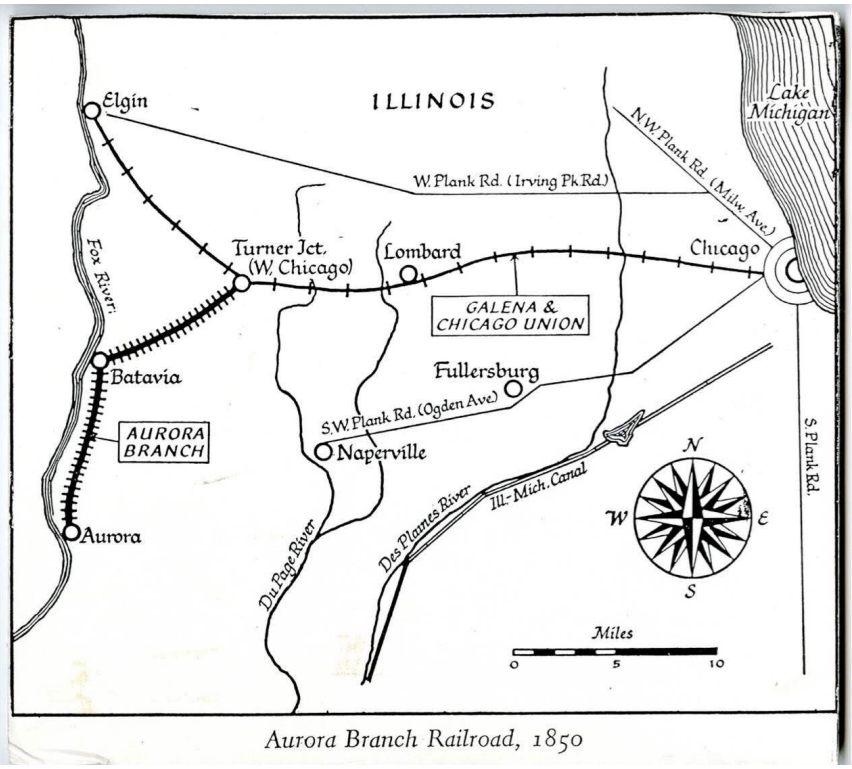
Écluses, bois d'œuvre et une rivière mise au travail



Voiliers le long des quais de la Chicago River, au niveau du Rush Street Bridge, 1858.

Le succès du canal remodela la rivière elle-même bien avant qu'un quelconque retournement économique spectaculaire ne fasse la une. À Bridgeport, là où le canal rejoignait la South Branch de la Chicago River, les ingénieurs construisirent une écluse et une station de pompage à vapeur destinée à puiser l'eau de la rivière pour alimenter le chenal du canal chaque fois que le débit naturel de la saison devenait trop faible pour les péniches chargées. Autrement dit, les jours où les pompes tournaient assez fort, elles pouvaient attirer le courant de la rivière vers la Des Plaines River au lieu de Lake Michigan. C'était le prélude de l'inversion bien plus vaste que la ville entreprendrait des décennies plus tard. La South Branch devint le front d'eau industrieux de Chicago : les goélettes chargées de bois venues des forêts de pins de l'est du Wisconsin et de l'ouest du Michigan s'amarraient le long de ses berges pour décharger dans un vaste quartier du bois. Dans les années 1850, la jeune Chicago comptait parmi les plus grands marchés du bois au monde. Corollaire de cet essor, les tanneries, distilleries et abattoirs situés en amont avaient commencé à traiter cette même rivière comme un déversoir commode pour leurs déchets. Cette pratique allait se muer, en l'espace d'une génération, en une véritable crise de santé publique.

L'arrivée du chemin de fer, et tout s'accélère



Carte de l'Aurora Branch Railroad, une des premières lignes ferroviaires de Chicago, absorbée par la suite dans le Chicago, Burlington & Quincy.

Outre l'achèvement de l'Illinois and Michigan Canal en 1848, cette année-là vit également naître le premier chemin de fer de Chicago. Le Galena and Chicago Union, doté d'une charte des années plus tôt mais bloqué faute de capitaux, posa enfin des rails filant vers l'ouest à la sortie de la ville. Il atteindrait plus tard les mines de plomb de Galena, dans l'Illinois. La première petite locomotive de la compagnie, la Pioneer, commença toutefois par acheminer le blé de fermes qui n'avaient eu jusque-là que des débouchés saisonniers, tributaires qu'elles étaient de chemins charretiers noyés sous la neige ou la boue une bonne partie de l'année.

Le chemin de fer fut rentable presque immédiatement, car les fermiers étaient avides d'une voie d'accès au marché plus rapide que ne pouvaient l'offrir les péniches du canal ou les chariots. Il s'ensuivit une ruée vers la construction de nouvelles lignes. En une décennie, une douzaine de lignes rayonnaient depuis Chicago vers l'Illinois, le Wisconsin, l'Iowa et l'arrière-pays au-delà. La ville se trouvait ainsi placée en entonnoir par lequel passait une grande part de la production de tout le Midwest en route vers l'est, et plus tard vers l'ouest. Le canal et le chemin de fer arrivant la même année, le destin de Chicago s'en trouva démultiplié. Plus que tout autre événement de la période, le canal avait fait la preuve du concept de Chicago comme plaque tournante des transports. Les chemins de fer qui suivirent en changèrent l'échelle bien au-delà de ce que le transport par eau aurait jamais pu accomplir. À la différence des canaux, les voies ferrées pouvaient être construites presque partout, en toute saison, sans égard à la sécheresse ou au gel.

Céréales, vapeur et la naissance du marché à terme

Cette même année charnière de 1848 dota également Chicago de l'institution qui allait transformer les récoltes de ses fermiers en marchandise nationale. Le Chicago Board of Trade fut fondé cette année-là comme une chambre de commerce générale au service des marchands d'une ville en pleine croissance. Durant ses premières années, l'institution ne fit guère plus que fixer des poids et trancher de menus litiges commerciaux. L'afflux de blé arrivant par le canal et par le rail imposa toutefois bientôt une innovation plus fondamentale. Le grain était traditionnellement acheminé à Chicago en

sacs et vendu comme la récolte propre de chaque fermier. Il fallait donc peser, inspecter et négocier chaque chargement, goulet d'étranglement sans issue à mesure que les volumes grimpaient jusqu'à des millions de boisseaux.

En 1856, le Board of Trade résolut le problème en instaurant un système officiel de classement. Il s'agissait de répartir le blé arrivant en quelques catégories de qualité, de sorte que le grain d'une même catégorie, quelle que soit la ferme dont il provenait, puisse être versé dans un même silo et traité comme une marchandise uniforme. Une charte accordée par la législature de l'Illinois en 1859 conféra aux inspecteurs du Board une autorité contraignante pour attribuer ces classements. La norme céréalière de Chicago devint ainsi, de fait, la loi du marché du blé.

Ce changement dissocia, pour la première fois, le droit de propriété d'un cultivateur de tout blé physique déterminé. Ce que le cultivateur détenait désormais était un titre portant sur tant de boisseaux d'une qualité donnée, un titre qui pouvait être acheté, vendu et faire l'objet de spéculations indépendamment de tout grain réel. C'est précisément cette dissociation qui rendit possible un véritable marché à terme. Le Board of Trade s'exécuta en 1865, en adoptant des contrats à terme standardisés et des règles de négociation formelles en matière de marge et de livraison. Ce fut un modèle que les bourses de matières premières, du coton au soja et, à terme, aux contrats à terme financiers, allaient copier pendant le siècle suivant et au-delà.

Manutentionner ce torrent de grain classé exigeait des machines à la hauteur. La vapeur, appliquée pour la première fois à un élévateur à grains à Buffalo en 1842, avait gagné Chicago dès 1848. C'est alors que le premier élévateur à vapeur de la ville commença à hisser le grain sur une chaîne à godets, appelée « legs » dans le langage du métier. L'élévateur était capable de déplacer des milliers de boisseaux à l'heure, tirant le blé directement des chalands du canal et des wagons pour le déverser dans des silos de stockage hauts de plusieurs étages le long de la Chicago River. Un journaliste du Chicago Tribune en visite dans les élévateurs du bord de la rivière en 1861 s'émerveilla de l'ampleur du phénomène. Il écrivit que les quelque 28 millions de boisseaux traités l'année précédente par les élévateurs de la ville, s'ils avaient été transportés à l'ancienne dans des sacs de deux boisseaux, auraient formé « un mur de seize pieds de haut et de sept cents milles de long ».

Les milliers de maisons bâties à cette époque le furent en planches d'épinette empilées et en ossatures comptant des millions de pieds-planche venus des vastes forêts de pins du Wisconsin et du Michigan. Le quartier des scieries et des parcs à bois de la South Branch ne se trouvait qu'à quelques rues des élévateurs à grains. Ainsi, le grain, le bois, le rail et les nouveaux contrats à terme du Board of Trade transformèrent ensemble Chicago, en un peu plus d'une décennie, de poste de traite boueux en chambre de compensation des matières premières pour tout l'intérieur agricole de l'Amérique du Nord.

Un taux de croissance stupéfiant



Une carte lithographiée de Chicago datant de 1855, établie d'après les souvenirs des habitants sur la population de 350 âmes que comptait la ville en 1833.

Les chiffres de population de ces décennies sont presque difficiles à croire. Chicago comptait peut-être 350 habitants lorsqu'elle fut constituée en bourg en 1833. Au moment de son érection en municipalité en 1837, ce chiffre avait été multiplié par dix environ. En 1850, alors que le canal venait d'ouvrir et que l'essor du chemin de fer était lancé, la population de la ville atteignait environ 30 000 habitants. Vingt ans plus tard, en 1870, elle s'élevait à près de 300 000, soit une multiplication par cent en moins de quatre décennies depuis l'époque de sa charte de bourg, et l'un des rythmes de croissance urbaine soutenue les plus rapides que le pays eût jamais connus.

L'immigration fut le principal moteur de cette poussée : les ouvriers irlandais venus creuser le canal s'y fixèrent ensuite, les immigrants allemands arrivèrent en grand nombre tout au long des années 1840 et 1850, fuyant les bouleversements politiques et les difficultés économiques de l'Europe, et un flux constant de natifs de Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York gagna l'Ouest en quête d'occasions dans l'immobilier, le négoce du grain et le bois. La ville qui n'était qu'un fort boueux une génération plus tôt devenait rapidement l'un des grands centres urbains du pays tout entier, son centre-ville se garnissant de devantures de brique, d'hôtels et des prémices d'un quartier commercial bien distinct le long de la rivière.

Sortir la ville de la boue



Le Court House et le City Hall après le relèvement du niveau des rues par la ville — un quatrième étage fut ajouté en 1858 pour s'accorder à la nouvelle élévation.

La croissance rapide fit surgir un problème que l'ambition seule ne pouvait résoudre : Chicago reposait sur un terrain plat, mal drainé, souvent marécageux et à peine au-dessus du niveau du lac, et ses premiers bâtiments de bois et ses rues de terre se changeaient en mers de boue à chaque pluie. Dans les années 1850, la situation était devenue une crise sanitaire autant qu'une humiliation pour les ingénieurs, car on imputait aux eaux stagnantes et à l'insuffisance du drainage, à juste titre, les épidémies de choléra et d'autres maladies.

La solution retenue par la ville fut audacieuse. Plutôt que de creuser des égouts en sous-sol, ce que la nature détrempée du sol rendait presque impossible, les ingénieurs conduits par des hommes tels qu'Ellis Chesbrough décidèrent de relever de plusieurs pieds le niveau de la ville tout entière. De nouveaux égouts seraient posés par-dessus l'ancien niveau du sol, puis les rues, les trottoirs et, à terme, des bâtiments entiers seraient rehaussés d'autant. De la fin des années 1850 jusque dans les années 1860, Chicago connut une période où des immeubles de brique entiers, dont certains hôtels imposants, furent soulevés sur des centaines de vérins à vis et hissés de plusieurs pieds dans les airs. Pendant ce temps, leurs activités se poursuivaient à l'intérieur sans interruption. Cela se fit pâté de maisons par pâté de maisons, jusqu'à ce que le niveau de la ville eût été relevé bien au-dessus de son assise marécageuse d'origine. Cela demeure l'un des exploits d'ingénierie urbaine les plus remarquables de l'époque. Le procédé donna à Chicago un réseau d'égouts fonctionnel et un moyen de faire reculer les maladies qui l'accablaient.

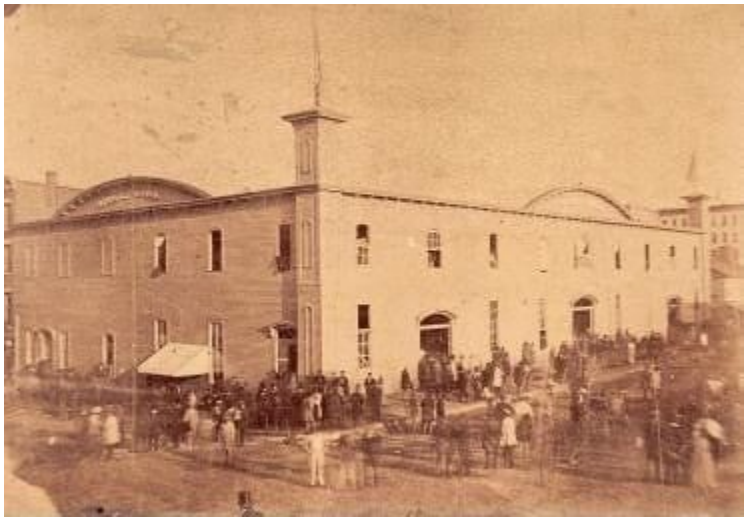
Maires, machines politiques en miniature et l'émeute de la Lager Beer

Les débuts de la politique municipale à Chicago furent modestes, mais l'évolution fut rapide. Le bourg fut constitué en 1833, la charte municipale suivit en 1837, et William B. Ogden, démocrate, promoteur du canal et du chemin de fer, remporta l'élection au poste de premier maire de Chicago, battant le président du bourg sortant, le whig John H. Kinzie.

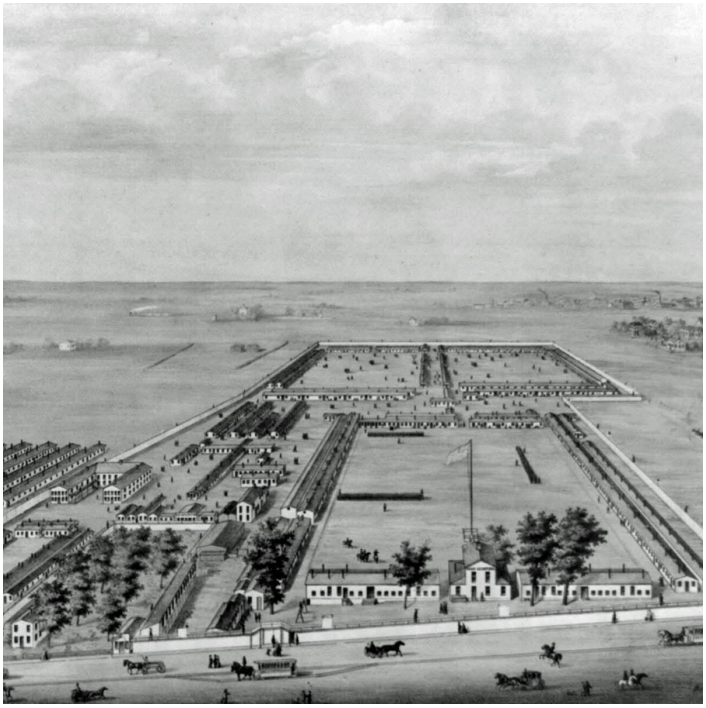
Sous la charte à maire faible de ces décennies, le pouvoir réel appartenait à un City Council composé d'échevins de quartier. Les maires accomplissaient des mandats d'un an, dans un roulement rapide et enthousiaste qui reflétait la croissance agitée du bourg lui-même plutôt qu'un système de

gouvernance bien établi. Ce roulement devint franchement violent en 1855, lorsque Levi Boone fut élu maire sur la liste nativiste et anti-immigrés du parti américain dit « Know-Nothing ». Il entreprit de faire appliquer une loi de fermeture dominicale depuis longtemps tombée en désuétude et sextupla les droits de licence des débits de boissons. Ces mesures visaient directement les tavernes et les brasseries en plein air de la population allemande et irlandaise de la ville, en pleine expansion. Lorsque la police se mit à arrêter des tenanciers de taverne en avril de cette année-là, plusieurs centaines d'Allemands en colère marchèrent sur le palais de justice, dans ce qui prit le nom d'émeute de la Lager Beer. L'affrontement qui s'ensuivit fit un mort parmi les émeutiers et des dizaines d'arrestations avant que l'ordre ne fût rétabli. L'arrêté de Boone fut abrogé dans l'année, et l'épisode discrédita la politique nativiste à Chicago pour une génération. Cela contribua à cimenter une alliance durable entre le Democratic Party de la ville et ses électeurs immigrés, alliance qui allait façonner la politique chicagoane pour le reste du siècle.

Chicago et la guerre de Sécession



Le Wigwam, à l'angle de Lake Street et de Market Street — siège de la convention républicaine de 1860 qui investit Abraham Lincoln.



Camp Douglas, dans le South Side, qui compta jusqu'à 30 000 prisonniers de guerre confédérés à son apogée.

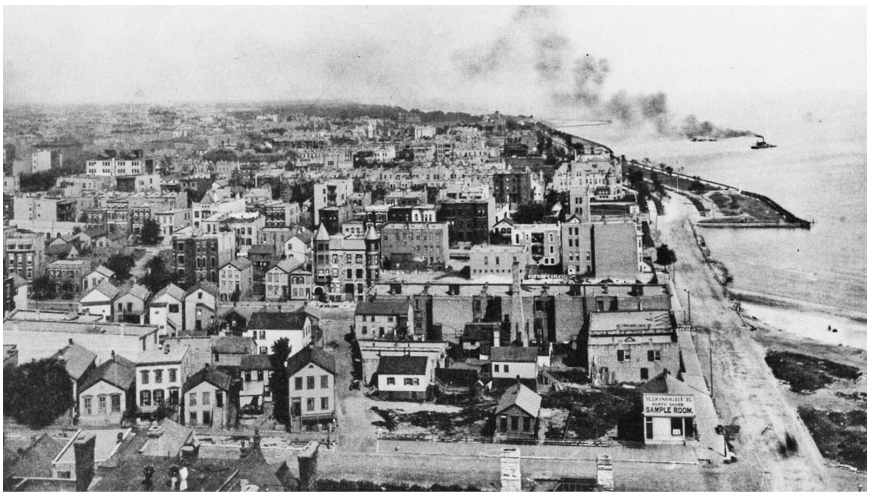


Des habitants de Chicago défilant devant le corps d'Abraham Lincoln exposé en chapelle ardente au Court House, 1865.

Lorsque la guerre de Sécession éclata en 1861, le réseau de transport de Chicago faisait de la ville une plaque tournante naturelle de l'effort de guerre de l'Union. Camp Douglas, installé dans le South Side de la ville, sur un terrain associé au défunt sénateur Stephen A. Douglas, débuta comme camp d'instruction et de rassemblement pour les volontaires de l'Illinois. Plus tard, il devint l'un des plus vastes camps de prisonniers de l'Union destinés aux soldats confédérés capturés. Il finit par abriter des milliers de détenus dans des conditions devenues notoirement rudes à mesure que la guerre s'éternisait. Au-delà du camp lui-même, la guerre accéléra l'essor de Chicago comme puissance de la transformation de la viande et de l'expédition des céréales. Les besoins de l'armée de l'Union, qui devait nourrir et approvisionner ses troupes, canalisèrent d'énormes contrats vers les parcs à bestiaux, les scieries et les lignes de chemin de fer de la ville. Loin de ralentir la croissance de Chicago,

les années de guerre l'attisèrent. Le conflit consacra le rôle de la ville comme moteur logistique nourrissant les armées de l'Ouest et prépara les décennies d'après-guerre au cours desquelles les industries chicagoanes de la transformation de la viande et du négoce céréalier allaient dominer le monde.

Du poste-frontière à la métropole



Vue depuis la Water Tower, vers le nord le long de Michigan Avenue en direction d'Oak Street Beach, peu avant le Grand Incendie.



Le premier Palmer House, inauguré le 26 septembre 1870 — et détruit, comme tant d'autres bâtiments, treize mois plus tard.

En 1870, le poste de traite frontalier de 1813 avait entièrement disparu. À sa place s'élevait une métropole florissante du rail et des céréales, forte de près de 300 000 habitants, bâtie en moins de deux générations. Fort Dearborn avait été reconstruit pour réaffirmer la revendication américaine sur le site ; la guerre de Black Hawk et le traité de Chicago avaient écarté la dernière présence autochtone organisée susceptible de la contester. L'érection en bourg, puis en ville, fournit l'armature juridique nécessaire à la croissance, et l'arrivée conjointe du canal et du chemin de fer en 1848 donna à la jeune

cité la maîtrise d'une grande partie des flux de marchandises entre la vallée du Mississippi et les Grands Lacs. Aucune autre ville des Grands Lacs ou des rivières ne pouvait rivaliser avec elle.

L’explosion démographique des années 1840 et 1850, et la seule volonté collective qu’il fallut pour hisser physiquement la ville hors de sa propre boue, furent l’une comme l’autre des événements extraordinaires. Portée par un tel élan, la catastrophe qui guettait à un an de là, le Grand Incendie de Chicago, ne se révélerait qu’une pause, et non une fin.

Chicago après l’incendie, 1871–1900

↑ *Table des matières*

Une ville réduite en cendres



La maison de Mrs. O’Leary, 137 DeKoven Street — réputée être le point de départ du Grand Incendie de Chicago. La maison survécut ; pas la grange qui se dressait derrière elle.



Ruines du Court House et du City Hall après l’incendie de 1871.

Dans la nuit du 8 octobre 1871, un incendie se déclara dans une petite grange, derrière une maisonnette de DeKoven Street, dans le proche West Side de Chicago. Attisé par des semaines de sécheresse et un vent violent venu du sud-ouest, il franchit en quelques heures le bras sud de la Chicago River, ravagea le quartier des affaires en bois du centre-ville, franchit une seconde fois le bras principal de la rivière et continua de brûler vers le nord à travers les riches îlots résidentiels du front de lac, jusqu’à s’éteindre enfin sous la pluie au petit matin du 10 octobre. Il avait alors consumé environ trois milles carrés et demi de la ville, détruit quelque 17 000 bâtiments et tué peut-être 300 personnes. De nombreux corps furent réduits en cendres, si bien qu’aucun décompte exact ne fut jamais possible. S’appuyant sur le recensement municipal de 1871, les estimations de l’époque

évaluèrent à près de 100 000 le nombre de personnes jetées à la rue. Cela représentait près du tiers de la population totale de Chicago.

La légende populaire selon laquelle la vache de Mrs. O'Leary aurait renversé une lanterne pendant la traite et déclenché le brasier s'imposa presque aussitôt. Elle a persisté jusqu'à nos jours. Les auteurs qui enquêtèrent sur l'incendie dans les jours qui suivirent se montrèrent sceptiques. Les journalistes chicagoans qui parcoururent les ruines et interrogèrent les témoins en l'espace de quelques jours conclurent que le feu avait pris naissance dans la grange de la famille O'Leary. L'histoire précise de la lanterne renversée était, selon les termes d'un témoignage de l'époque, déjà « reconnue comme fausse » alors même qu'elle se répandait. Mrs. O'Leary elle-même l'a toujours démentie, et un reporter de Chicago admit plus tard avoir enjolivé le récit pour en tirer une meilleure histoire.

Les hypothèses avancées depuis lors vont de voisins se faufilant dans la grange pour voler du lait ou jouer, à une étincelle égarée échappée d'une cheminée voisine, jusqu'à l'idée plus pittoresque d'une pluie de météores liée aux autres incendies qui ravagèrent le Midwest la même nuit, à Peshtigo, dans le Wisconsin, et à travers le Michigan. Nul ne saura jamais avec certitude comment le feu s'est déclaré. Ce que tout le monde savait, en revanche, c'est qu'au cours d'un été exceptionnellement sec, dans une ville bâtie presque entièrement en bois, aux trottoirs de planches et aux toits couverts de bardeaux, la catastrophe n'était qu'à une étincelle de distance.

La ville « I Will » se reconstruit



Le bureau immobilier de W. D. Kerfoot, à l'angle de Clark Street et de Washington Street — par tradition le premier « bâtiment » relevé dans le quartier incendié de Chicago après le sinistre.



Le deuxième Chicago Tribune Building, à l'angle de Madison et de Dearborn — le siège du journal après l'incendie, 1872.

Ce qui distinguait Chicago des autres villes rasées par une catastrophe n'était pas l'incendie lui-même, mais la rapidité stupéfiante de ce qui suivit. En quelques jours, baraques provisoires et tentes couvraient le quartier incendié. En quelques semaines, des équipes de chantier déblayaient les gravats et coulaient de nouvelles fondations. En trois ans, la majeure partie de la zone sinistrée avait été entièrement reconstruite, souvent plus vaste et plus solide qu'auparavant. Les secours affluèrent de tout le pays et du monde entier. Il y eut des céréales de Milwaukee, de l'argent de Londres et des couvertures de New York. La classe d'affaires de Chicago traita l'incendie moins comme une tragédie à pleurer que comme un problème à résoudre. La ville adopta une figure féminine tenant un phénix pour emblème du renouveau, et la formule « I Will » devint une devise civique officieuse, résumant une sorte de volontarisme inlassable.

De nouveaux règlements contre l'incendie imposèrent au centre-ville la maçonnerie et la pierre à la place du bois. Ce changement accéléra involontairement le passage aux méthodes de construction mêmes qui allaient bientôt faire la renommée de l'architecture chicagoane. La population et le commerce repartirent plus vite encore que les bâtiments. Lors du recensement de 1880, Chicago comptait plus d'habitants qu'avant l'incendie. En 1890, elle avait franchi la barre du million, un rythme de croissance presque sans précédent parmi les villes du monde.

Cette même énergie de reconstruction produisit aussi la première vague de clubs privés de Chicago, institutions civiques qui allaient façonner la vie culturelle de la ville pendant des générations. Le Chicago Club fut fondé juste avant l'incendie, en 1869, et il reprit ses activités peu après que les cendres furent retombées. Il devint le conseil d'administration informel des industriels qui finançaient la reconstruction. Parmi eux figuraient Marshall Field, Cyrus McCormick et George Pullman. The Fortnightly of Chicago, fondé en 1873 par Kate Newell Doggett, donna à la ville son premier club intellectuel féminin, né directement de la ferveur de la reconstruction. Au cours du siècle suivant, il accueillit des orateurs allant de Mark Twain au « Barde du Bengale », prix Nobel, Rabindranath Tagore. Et le Chicago Literary Club, fondé en 1874, réunissait ses membres pour qu'ils rédigent et lisent à voix haute leurs propres essais, une tradition qui, comme le club lui-même, demeure ininterrompue un siècle et demi plus tard.

L’invention du gratte-ciel



Le Home Insurance Building, 135 South LaSalle Street, 1885 — traditionnellement considéré comme le premier gratte-ciel du monde.



Daniel Burnham (à gauche) et John Wellborn Root dans leur bureau du dernier étage du Rookery, 209 South LaSalle Street, 1888.

L’essor de la reconstruction, conjugué à la flambée du prix des terrains dans le Loop, créa précisément les conditions qui allaient permettre aux architectes de Chicago de réinventer l’immeuble de grande hauteur. Dans le quartier central des affaires, le foncier était trop précieux pour être exploité de façon inefficace, mais les méthodes de construction existantes limitaient les édifices à dix ou douze étages

tout au plus, au-delà desquels l'épaisseur des murs porteurs en maçonnerie à la base devenait structurellement impraticable. La solution arriva en 1884–1885 avec William Le Baron Jenney et son Home Insurance Building, à l'angle de LaSalle Street et d'Adams Street. Jenney utilisa pour son bâtiment une ossature interne complète de poteaux et de poutres en fer et en acier destinée à reprendre les charges, la maçonnerie extérieure étant réduite à un mur-rideau non porteur suspendu à la structure. Haut de dix étages (deux autres furent ajoutés par la suite), le Home Insurance Building est traditionnellement considéré comme le premier gratte-ciel au monde bâti sur une véritable ossature à squelette. Ce jugement a toutefois toujours fait l'objet de débats parmi les historiens de l'architecture, car d'autres édifices de Chicago et de New York expérimentaient des idées similaires à la même époque.

Quelle que soit la validité exacte de ce titre de « premier », Jenney ouvrit, par son innovation, la voie à ce qui allait devenir l'école d'architecture de Chicago. Louis Sullivan, qui travailla d'abord avec Dankmar Adler et forgea la maxime « la forme suit la fonction », conçut des bâtiments comme l'Auditorium Building et le Schiller Building (rebaptisé plus tard Garrick Theater). C'étaient des tours commerciales qui abordaient le gratte-ciel comme un problème architectural entièrement nouveau à résoudre. Daniel Burnham et John Wellborn Root, associés dont l'agence conçut le Rookery et le Monadnock Building, poussèrent la maçonnerie porteuse jusqu'à son extrême limite tout en expérimentant l'ossature d'acier dans d'autres de leurs réalisations.

Leur agence héritière, Holabird & Roche, signa une longue série d'immeubles commerciaux à ossature d'acier, perfectionnant la « fenêtre de Chicago » : le plus souvent un large panneau central flanqué de châssis ouvrants plus étroits, qui devint une signature du style. Ensemble, ces architectes et ingénieurs, rivaux et collaborateurs à la fois dans les mêmes quelques pâtés de maisons du Loop tout au long des années 1880 et au début des années 1890, inventèrent pour l'essentiel l'immeuble commercial vertical tel que le monde moderne allait le connaître. Le développement parallèle d'ascenseurs sûrs et de matériaux de construction ignifuges en terre cuite y contribua. Leur œuvre fut une contribution américaine véritablement originale à l'architecture mondiale, née directement de la table rase laissée par l'incendie.

Haymarket et la question ouvrière



Le Randolph Street Market sur Haymarket Square, théâtre de l'émeute des anarchistes de mai 1886.

La croissance industrielle effrénée de Chicago après l'incendie engendra aussi des conflits sociaux tout aussi violents. Rien ne cristallisa davantage ce conflit, ni ne ternit autant la réputation de la ville, que l'affaire de Haymarket. Le 4 mai 1886, un rassemblement se tint près de Haymarket Square en soutien aux ouvriers en grève pour la journée de huit heures. Il avait été convoqué en partie en réaction aux violences policières commises la veille contre les grévistes de la McCormick Reaper Works. Alors que la police s'avançait pour disperser la foule vers la fin du meeting, un inconnu lança une bombe dans les rangs des policiers, tuant l'un d'eux. La fusillade qui s'ensuivit, où les agents se tirèrent apparemment dessus les uns les autres dans le chaos et la panique, fit plusieurs autres morts parmi les policiers ainsi qu'un nombre indéterminé de victimes civiles. L'auteur du jet de bombe ne fut jamais identifié.

Au procès qui suivit, huit organisateurs syndicaux anarchistes furent condamnés. Quatre furent pendus, un se donna la mort dans sa cellule et les trois derniers furent finalement graciés en 1893 par le gouverneur John Peter Altgeld. Celui-ci dénonça publiquement le procès initial comme une erreur judiciaire.

Haymarket eut des répercussions pendant des décennies. À court terme, l'affaire déclencha à l'échelle nationale une vague d'hostilité aux syndicats, aux immigrés et aux radicaux, associant le mouvement des huit heures à la violence. La cause du mouvement ouvrier organisé s'en trouva retardée d'une génération dans l'opinion publique. À plus long terme, le 1er mai devint une fête internationale des travailleurs, en partie en mémoire des martyrs de Haymarket. L'événement demeure l'un des moments décisifs de l'histoire du mouvement ouvrier américain. Pour Chicago, l'affaire scella une double réputation embarrassante que la ville allait emporter dans le XXe siècle : celle d'une cité au génie commercial et architectural audacieux qui était en même temps synonyme de violence de classe, de corruption et de politique radicale.

« Hog Butcher for the World »

Alors même que les architectes réinventaient la silhouette de la ville, le moteur économique qui la portait demeurait résolument industriel. Nulle part cela n'était plus visible qu'aux Union Stock Yards. Ils ouvrirent dans le South Side le jour de Noël 1865 et connurent une expansion considérable au cours des décennies qui suivirent l'incendie. Ils regroupèrent ce qui n'avait été jusque-là qu'une poussière de parcs à bestiaux concurrents en un seul et vaste ensemble, relié à toutes les compagnies ferroviaires desservant la ville. Les Union Stock Yards firent de Chicago la capitale incontestée de la transformation de la viande aux États-Unis et, pendant un temps, dans le monde.

Des entreprises comme Armour, Swift et Morris furent les pionnières des wagons frigorifiques, qui permirent à Chicago d'abattre et de préparer bovins et porcs sur place, puis d'expédier la viande fraîche vers les marchés de l'Est. Ce procédé supplanta le transport d'animaux vivants, bien plus coûteux et source de pertes. Le changement équivalut à une révolution logistique qui réorganisa toute l'économie américaine de la viande autour de Chicago, devenue sa plaque tournante. Les Yards inaugurèrent aussi une division du travail impitoyable le long de la « chaîne de démontage », dont certains historiens estiment qu'elle annonçait la chaîne de montage automobile d'Henry Ford. Dans les années 1890, les parcs à bestiaux et les abattoirs qui les entouraient employaient des dizaines de milliers d'ouvriers, pour la plupart des immigrants récents, dans des conditions de danger et de misère qui allaient plus tard retenir l'attention des réformateurs comme des romanciers.

L'échelle en était stupéfiante. À la fin du siècle, les parcs à bestiaux de Chicago abattaient plusieurs millions d'animaux par an, et l'odeur et la fumée de « Packingtown » faisaient, pour le meilleur ou pour le pire, autant partie de l'identité internationale de Chicago que ses nouveaux gratte-ciel.

Carter Harrison, les « Gray Wolves » et la machine politique naissante de Chicago

La vie politique de la ville reconstruite trouva sa figure centrale en Carter Harrison Sr., démocrate né dans le Kentucky et élu maire pour la première fois en 1879. Il serait réélu quatre fois encore au cours

des quatorze années suivantes. Harrison bâtit sa coalition en courtisant directement les quartiers immigrés de Chicago. Il se montrait régulièrement en personne dans les brasseries en plein air allemandes, les saloons irlandais et les fêtes ethniques, comme les réformateurs yankees distingués de l'époque prenaient rarement la peine de le faire. Il fit naître un style de politique de quartier affable et rassembleur qui allait résonner un siècle durant dans la machine démocrate de Chicago. Mais le conseil municipal qu'il présidait s'attira une réputation nettement moins flatteuse. Un bloc d'échevins que la presse surnomma les « Gray Wolves » fit commerce régulier de la vente au plus offrant de concessions de tramways, de contrats de services publics et de licences de débit de boissons. C'était une forme de corruption institutionnalisée que les contemporains appelaient « boodle ». Elle prospéra en grande partie parce que le style non interventionniste de Harrison laissait le Conseil libre de se surveiller lui-même.

Aucun duo d'échevins n'incarna plus vivement le style des Gray Wolves que « Bathhouse » John Coughlin et Michael « Hinky Dink » Kenna, les deux échevins du First Ward. À partir du début des années 1890, ils dirigèrent le quartier de vice du bord du lac, juste au sud du Loop, le « Levee », comme un fief semi-officiel de maisons de jeu, de saloons et de bordels. Ce faisant, ils percevaient des paiements de protection qui contribuaient à maintenir le vote du quartier fidèlement acquis à la machine le jour du scrutin. Leur First Ward Ball annuel, collecte de fonds ostensiblement caritative qui remplissait le Coliseum de pickpockets, de prostituées et de capitaines de circonscription confondus, devint le symbole de la tolérance de l'époque envers le vice. Pour eux, ce n'était qu'une source de revenus municipaux de plus. Une histoire de leur règne parue en 1943, *Lords of the Levee: The Story of Bathhouse John and Hinky Dink*, demeure le récit de référence sur la fusion profonde qui s'était opérée entre la pègre du Levee et la machine de clientélisme de City Hall.

La chance de Harrison tourna dans les derniers jours de son cinquième mandat, le 28 octobre 1893. Peu après que la World's Columbian Exposition eut fermé ses portes, un solliciteur de poste déçu du nom de Patrick Eugene Prendergast abattit Harrison sur le seuil de sa propre porte. Il était convaincu que le maire lui avait promis un poste de conseiller juridique de la ville. L'assassinat, survenu à quelques jours de la clôture triomphale de la foire, conféra à 1893 un caractère violemment double dans la mémoire de Chicago. Ce fut l'année du succès éclatant de la Ville blanche, mais aussi de la mort violente d'un maire.

Bubbly Creek et l'inversion de la rivière

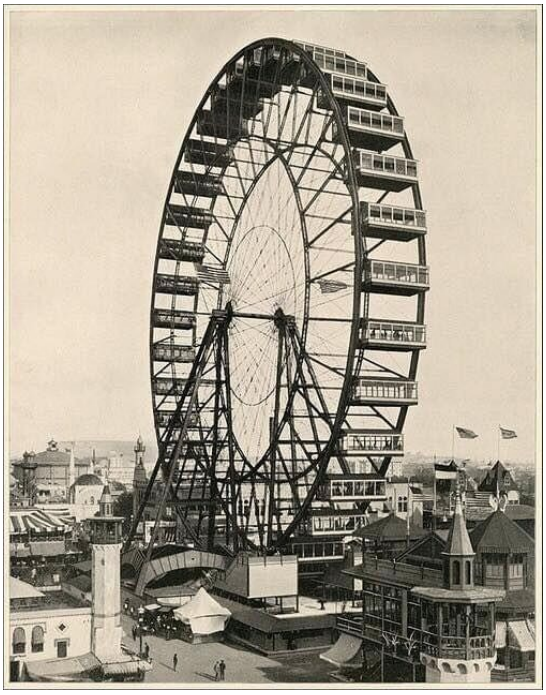
Les mêmes parcs à bestiaux qui firent de Chicago le « Hog Butcher for the World » rendirent aussi sa rivière presque inhabitable. Le sang, les abats et la graisse des usines de conditionnement de la viande s'écoulaient directement dans le South Fork de la South Branch. C'était un bras d'eau stagnante derrière les Yards que les déchets en décomposition maintenaient perpétuellement gazeux et bouillonnant. Les habitants de Chicago le surnommèrent « Bubbly Creek », et le romancier Upton Sinclair décrirait plus tard sa surface comme assez épaisse pour prendre feu si l'on y jetait une allumette.

Dans les années 1880, le chenal principal ne valait guère mieux, épaissi par les eaux d'égout et les rejets industriels d'une ville dont la population avait dépassé le million. Des flambées périodiques de choléra et de typhoïde balayaient des quartiers qui puisaient leur eau potable dans le lac même où la rivière se déversait directement. En 1889, la législature de l'Illinois créa le Sanitary District of Chicago dans le but précis de résoudre le problème. Ses ingénieurs optèrent pour une solution technique remarquable. Plutôt que de traiter les eaux usées, ils inverseraient purement et simplement le cours de la rivière pour l'éloigner du lac Michigan. Ils enverraient plutôt les déchets de Chicago en aval des rivières Des Plaines et Illinois, vers le Mississippi River.

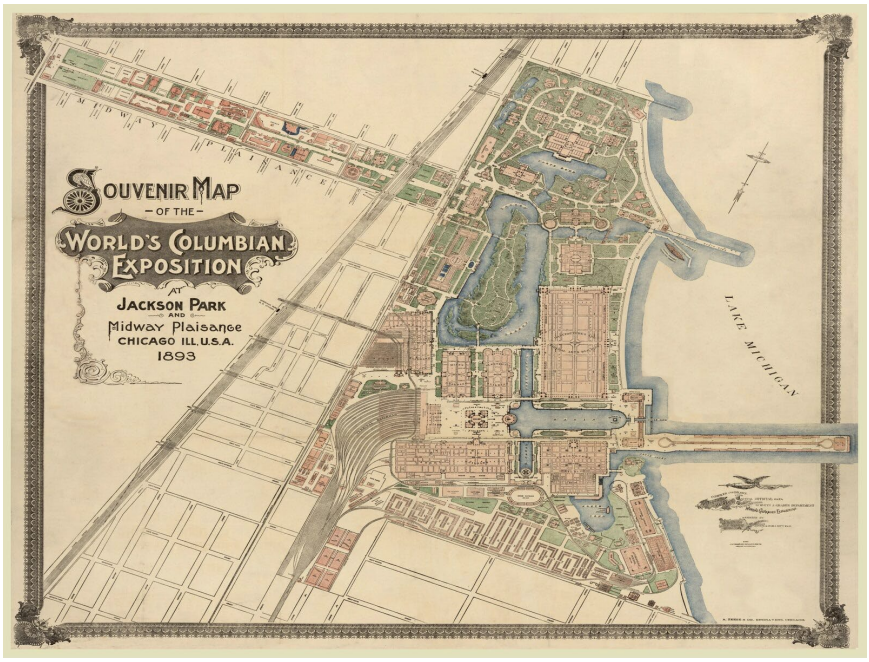
Leur solution fut la construction du Chicago Sanitary and Ship Canal, un chenal d'environ vingt-huit milles de long. Par endroits, il fut taillé dans la roche vive. Les travaux se poursuivirent tout au long des années 1890, comptant parmi les plus vastes chantiers de terrassement alors en cours dans le monde. Lorsque l'ultime digue de terre fut dynamitée le 2 janvier 1900, l'écoulement du lac Michigan dans la Chicago River s'arrêta, puis s'inversa. Ce fut une inversion hydrologique permanente qui

protégea l'approvisionnement en eau potable de la ville, approfondit ses chenaux pour la navigation et fixa le modèle des écluses et des ouvrages de régulation qui allaient gérer la nouvelle plomberie de la rivière tout au long du siècle suivant.

La Ville blanche



La Court of Honor de la World's Columbian Exposition, Jackson Park, 1893 — la « Ville blanche ».



Des visiteurs sur le site de l'exposition, 1893.

La détermination de Chicago à se poser en ville mondiale de premier rang culmina avec la World's Columbian Exposition de 1893. Elle fut installée sur les rives marécageuses de Jackson Park, pour marquer (avec un an de retard) le quatre-centième anniversaire du débarquement de Colomb dans les Amériques. Chicago avait mené une campagne acharnée et devancé New York, Washington et St.

Louis pour obtenir le droit d'accueillir la foire. Cette victoire lui valut brièvement le surnom de « the Windy City », donné par un rédacteur new-yorkais qui raillait la vantardise de ses promoteurs civiques, même si l'expression est restée comme un sobriquet affectueux plutôt que comme une insulte.

L'architecte Daniel Burnham fut nommé chef des travaux et s'entoura d'une brochette des plus grands architectes du pays ainsi que de Frederick Law Olmsted, le célèbre concepteur de Central Park à New York. Ensemble, ils dessinèrent une véritable cité monumentale dans la cité. Il y avait une Court of Honor solennelle, faite de palais néoclassiques d'un blanc étincelant disposés autour d'un grand bassin et de canaux. Ceux-ci étaient entourés des lagunes et des îles boisées d'Olmsted, plus libres et plus naturalistes. L'échelle éclipsait tout ce que les Américains avaient vu jusque-là. Le site de l'exposition couvrait quelque six cents acres, et les bâtiments étaient revêtus d'un enduit blanc provisoire appelé staff, qui valut à la foire son surnom durable de « Ville blanche ». L'éclairage électrique illuminait le site à une échelle qui stupéfiait les visiteurs habitués à l'éclairage au gaz. Il annonçait à lui seul l'avènement de l'ère électrique.

Plus de vingt-sept millions de visites furent enregistrées au cours des six mois d'ouverture de l'exposition. Le chiffre était extraordinaire au regard d'une population nationale d'environ soixante-cinq millions d'habitants. L'exposition fit découvrir aux Américains le Cracker Jack, le chewing-gum Juicy Fruit et la première grande roue Ferris (conçue tout exprès pour rivaliser avec la tour Eiffel et devenir le spectacle emblématique de la foire). D'innombrables autres merveilles techniques furent présentées au Palace of Fine Arts et au Manufactures Building, alors le plus vaste édifice du monde. Ordonnée et classique, la White City de la foire lança aussi le mouvement City Beautiful dans l'urbanisme américain. Elle inspira directement Burnham dans son Plan of Chicago ultérieur, ainsi que des démarches d'aménagement comparables dans des villes de tout le pays. Des critiques comme Louis Sullivan déplorèrent néanmoins par la suite que son classicisme européen d'emprunt eût fait reculer le langage architectural moderne et proprement local que Chicago venait tout juste d'inventer. Pendant quelques mois de 1893, la ville qui, une génération plus tôt, n'était qu'une ruine fumante se dressa devant le monde entier comme la preuve tangible de l'ambition américaine.

Reconstruire la scène : théâtre, opéra et symphonie



L'immeuble Auditorium Building, Michigan Avenue et Congress Street, 1888.



La salle de l'Auditorium Theatre, conçue par Adler & Sullivan.

La même détermination « I Will » qui fit surgir des cendres les tours de bureaux releva tout aussi vite les scènes de Chicago. Le théâtre de James H. McVicker, sur Madison Street, premier foyer de la comédie dans la jeune ville depuis 1857, brûla jusqu'aux fondations en octobre 1871, avec presque tout le reste du centre-ville. Les architectes Wheeler & Thomas le reconstruisirent dans l'année, et le McVicker's rouvrit le 15 août 1872, à peine onze mois après l'incendie. La preuve était faite que la vie culturelle de la ville, et non son seul commerce, avait survécu aux flammes.

Edwin Booth, qui avait épousé la fille de McVicker, s'y produisit régulièrement et, en janvier 1881, le théâtre accueillit les débuts sur une scène américaine de la célèbre actrice française Sarah Bernhardt dans *Camille*. Adler & Sullivan, qui ne formaient pas encore le tandem appelé à définir l'architecture de Chicago, remanièrent de nouveau le McVicker's en 1883. Ce n'était là qu'un modeste avant-goût de la commande bien plus ambitieuse que la même agence allait recevoir avant la fin de la décennie.

Cette commande bien plus ambitieuse fut celle de l'immeuble Auditorium Building, dont la société fut constituée en décembre 1886 par l'homme d'affaires Ferdinand Peck. Il s'était donné pour tâche de bâtir un théâtre capable de rivaliser avec le Metropolitan Opera House de New York tout en demeurant, selon ses propres mots, ouvert aux travailleurs de Chicago plutôt que réservé à son élite. Conçu par Dankmar Adler et Louis Sullivan, avec la contribution, pour les intérieurs, d'un jeune dessinateur nommé Frank Lloyd Wright, l'édifice ouvrit le 9 décembre 1889, inauguré par le président Benjamin Harrison lors d'une cérémonie où la soprano Adelina Patti chanta « Home, Sweet Home ».

Brièvement le plus haut bâtiment de la ville et le plus vaste du pays, l'Auditorium devint le premier foyer du Chicago Grand Opera Company comme du Chicago Symphony Orchestra, fondé cette année-là par le chef d'orchestre germano-américain Theodore Thomas. Ce dernier était venu à Chicago après que l'homme d'affaires Charles Norman Fay lui eut demandé s'il accepterait de s'y installer pour diriger un orchestre permanent. Thomas aurait répondu qu'il « irait en enfer si on lui donnait un orchestre permanent ». Il dirigea l'Orchestre jusqu'à sa mort, en janvier 1905, trois semaines après avoir conduit l'inauguration de sa nouvelle demeure, Orchestra Hall.

L’Art Institute et le Midway de la foire



Le nouveau bâtiment du musée Art Institute of Chicago, sur Michigan Avenue, peu après son ouverture, 1895.



L’allée des attractions du Midway Plaisance, 1893.

La Chicago Academy of Fine Arts, fondée en 1879 à la fois comme musée et comme école, se rebaptisa Art Institute of Chicago en 1882. Elle devint trop à l’étroit dans ses locaux presque aussi vite qu’elle les remplissait. Lorsque la ville obtint le droit d’accueillir en 1893 la World’s Columbian Exposition, les administrateurs du jeune Art Institute conclurent un accord en vue de construire un bâtiment permanent de style Beaux-Arts à l’angle de Michigan Avenue et d’Adams Street. Bientôt flanqué de deux lions de bronze à son entrée sur Michigan Avenue, l’édifice ouvrit ses portes comme siège définitif du musée Art Institute le 8 décembre 1893, quelques jours après la clôture de la foire elle-même. Chicago se dotait ainsi de son premier véritable musée d’art municipal.

Deux clubs privés de l’époque contribuèrent à financer cette ambition culturelle. L’Union League Club, fondé en 1879 dans la tradition de l’Union League of America née pendant la guerre, réunit une collection d’art américain assez importante pour que le Chicago Tribune la qualifie plus tard de « l’autre institut d’art de Chicago ».

La contribution propre de l’exposition à la vie culturelle de la ville, nettement moins élevée d’esprit, s’étirait le long du Midway Plaisance. C’était une allée d’attractions d’un mile de long qu’un jeune

promoteur nommé Sol Bloom avait délibérément tracée à l'écart des solennelles halles d'exposition. Elle donna à la langue anglaise le mot « midway », qui désigne depuis lors l'allée des divertissements d'une fête foraine. Les visiteurs montaient dans la nouvelle roue de 264 pieds de George Ferris, regardaient l'hercule Eugen Sandow faire la démonstration de ses appareils de gymnastique et se pressaient pour voir la danse « hootchy-kootchy » d'une artiste présentée sous le nom de « Little Egypt ». Tout cela voisinait avec une rangée de villages nationaux et de spectacles de foire. Si grossier que cela pût paraître selon les critères ultérieurs, Chicago et le pays y apprirent qu'une foire, comme une ville, pouvait vendre le spectacle aussi aisément que le commerce. Ce fut une leçon que les industries de l'amusement et du divertissement du siècle suivant retinrent pleinement.

Des cendres à l'empire



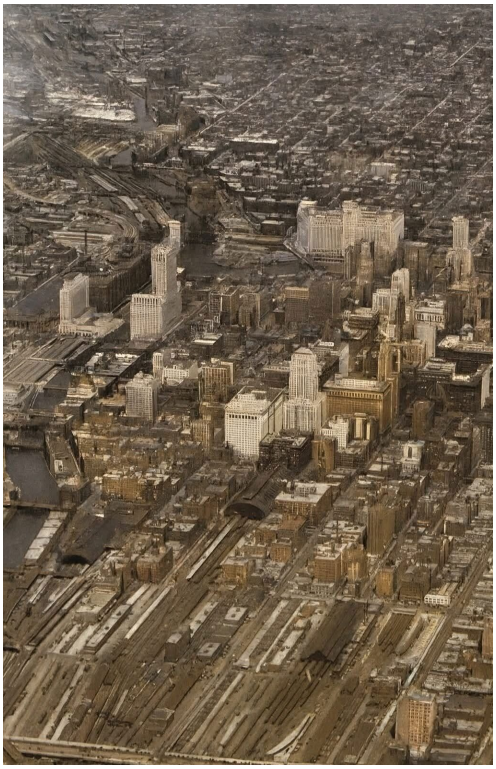
Chicago au tournant du siècle, 1900 — une génération après les cendres de 1871.

Dans le Grand Incendie, Chicago perdit son centre-ville, un tiers des logements de sa population et, selon certaines estimations, près de deux cents millions de dollars de biens en trois nuits. Pourtant, en l'espace d'une seule génération, elle s'imposa comme le berceau du gratte-ciel commercial moderne. Elle devint aussi la capitale incontestée de l'industrie de la viande et du chemin de fer sur le continent, et l'hôte de l'exposition universelle la plus spectaculaire que les États-Unis eussent jamais organisée. La ville y était parvenue tout en absorbant des centaines de milliers d'ouvriers immigrés dans des emplois industriels brutaux et dangereux, et tout en traversant une crise sociale à Haymarket qui entacha sa réputation au moment même où son architecture et son commerce éblouissaient le monde.

En miniature, l'histoire de Chicago après l'incendie est celle de l'Amérique elle-même à l'âge doré. Ce fut une croissance à couper le souffle, dénuée de sentimentalité, bâtie sur la main-d'œuvre immigrée et sur l'impitoyable brutalité industrielle, mais rachetée dans l'imaginaire populaire par une innovation authentique qui changea le monde. L'esprit « I Will » qui rebâtit le Loop en brique et en acier était cette même énergie inquiète qui, vingt-deux ans après l'incendie, sut faire surgir tout entière une éclatante White City au-dessus d'un marécage du bord du lac. La double identité de Chicago, métropole américaine à la fois moderne et turbulente, était fixée pour le siècle à venir.

Chicago à l’ère du jazz, 1901–1950

↑ *Table des matières*



Le centre-ville de Chicago, 1930 — la Tribune Tower et le Wrigley Building ancrant une silhouette urbaine bâtie dans le demi-siècle qui sépare l’exposition de la Dépression.

Une ville qui se réinvente

Au tournant du XXe siècle, Chicago s’était déjà reconstruite une fois, après l’incendie de 1871, et avait montré au monde ses ambitions lors de l’exposition de 1893, la World’s Columbian Exposition. Mais la ville qui émergea dans la première moitié du nouveau siècle fut tout autre : plus vaste, plus riche, plus violente, plus créative et plus divisée sur le plan racial que tout ce que les premiers colons auraient pu imaginer. En l’espace de cinquante ans, Chicago passa d’une ville en plein essor, vouée au rail et aux parcs à bestiaux, tout entière de chaos prospère, à une métropole qui donna à l’Amérique son premier plan d’urbanisme d’ensemble, son gangster le plus tristement célèbre, quelques-uns de ses plus grands poètes et romanciers, et l’une de ses plus laides émeutes raciales. En 1945, Chicago était devenue l’un des arsenaux qui contribuèrent à gagner une guerre mondiale. Peu de villes américaines changèrent autant, ou aussi vite, que Chicago entre 1901 et 1950.

Le Plan de Burnham et « Ne faites pas de petits plans »



Daniel Burnham, immeuble de 13 étages de style Beaux-Arts à l'angle de State Street et de Washington Street, 1907.

En 1909, l'architecte Daniel Burnham, auréolé de son triomphe comme directeur des travaux de la Columbian Exposition, publia le Plan of Chicago avec son collaborateur Edward Bennett. Patronné par le Commercial Club of Chicago, ce fut le premier plan d'ensemble consacré au développement matériel d'une ville américaine. Il imaginait un Chicago transformé. Le front de lac y formerait un espace public continu, débarrassé des faisceaux ferroviaires et de l'industrie privée. Une ceinture de réserves forestières entourerait l'agglomération, de larges boulevards diagonaux trancheraient la trame existante, un centre civique monumental s'élèverait, et un système unifié de port et de voies rapides relierait toute la région.

Burnham reste dans les mémoires pour une formule exhortant les urbanistes à « ne pas faire de petits plans », car les petits plans n'ont pas la magie qui enflamme le sang des hommes et ont peu de chances d'être réalisés. Le front de lac de Chicago, demeuré en grande partie à l'abri de la promotion immobilière privée, de Jackson Park à Lincoln Park, et parcouru par Lake Shore Drive, est l'héritage le plus visible du Plan. Grant Park, le Museum Campus, Navy Pier et le réseau de réserves forestières de la région remontent eux aussi tous à Burnham et Bennett, à leur vision. Cependant, les desseins les plus grandioses du plan, ceux d'un cœur civique monumental, ne furent jamais réalisés tels qu'ils avaient été dessinés. Le Plan of Chicago compta moins comme plan directeur littéral que comme démonstration qu'une ville industrielle moderne pouvait se penser en générations plutôt qu'en cycles immobiliers. D'autres villes américaines l'étudièrent des décennies durant comme un modèle du mouvement City Beautiful.

Le sculpteur chicagoan Lorado Taft donna à ce même idéal City Beautiful sa forme matérielle la plus durable. Formé à Paris et installé pendant des décennies dans ses Midway Studios, près de l'University of Chicago, Taft emplit les parcs de la ville de sculptures publiques monumentales. Parmi elles figurait la Fountain of the Great Lakes (1913), qui se dresse devant le musée Art Institute. La Fountain of Time (1922), sur le Midway Plaisance, était une frise de cent pieds où l'humanité défile devant une figure encapuchonnée du Temps lui-même, qui l'observe. L'élève et assistant d'atelier de Taft, Leonard Crunelle, prolongea cette même tradition de sculpture civique dans les monuments aux morts et la statuaire publique de Chicago et du reste de l'Illinois.

Combler le front de lac : des décombres de l'incendie à Grant Park



Le Victoria Hotel, à l'angle de South Michigan Avenue et de Van Buren Street, vu vers l'ouest depuis les terrains fraîchement remblayés de Grant Park, 1905.

Le front de lac que Burnham célébrait dans son plan comme le grand espace civique de Chicago fut, très littéralement, construit plutôt que trouvé. Bien peu de ce qui constitue aujourd'hui Grant Park existait en terre ferme avant le grand incendie de 1871. Les décombres de la ville brûlée furent déversés le long du rivage à l'est de Michigan Avenue au lendemain du sinistre, et la pratique se poursuivit des décennies durant, gravats de chantier, cendres et remblais repoussant peu à peu le rivage vers l'est.

Le magnat de la vente par correspondance Aaron Montgomery Ward, dont l'entrepôt de State Street dominait le parc, intenta une série de procès entre 1890 et 1911 pour empêcher la municipalité et des intérêts privés de bâtir sur ces terrains nouveaux. Il invoquait une formule remontant à un plan cadastral dressé en 1836 par les commissaires du canal, qui avait désigné le front de lac comme un « terrain public, devant à jamais demeurer libre de toute construction ». Les quatre procès de Ward, largement gagnés, préservèrent Grant Park de toute construction permanente et offrirent au plan de 1909 de Burnham et Bennett une véritable pelouse civique ouverte, qu'il n'eut plus qu'à formaliser au lieu de l'inventer. Les remblais continuèrent d'ajouter des hectares tout au long des années 1920, tandis que le Field Museum of Natural History (1921), le Soldier Field (1924) et, juste au sud du parc, Adler Planetarium et Shedd Aquarium (tous deux en 1930) s'élevaient sur des terres nouvellement créées, formant ce que l'on allait appeler le Museum Campus.

Quelques rues plus au nord, un remblaiement d'une tout autre nature, entièrement officieux, était à l'œuvre. Après que le capitaine de goélette George Wellington Streeter eut échoué son bateau sur un banc de sable au large du front de lac du Near North Side, en 1886, lui puis des promoteurs opportunistes passèrent des années à déverser des gravats de chantier autour de l'épave. Ils l'agrandirent peu à peu en un terrain habitable que Streeter revendiqua comme son propre « District of Lake Michigan », affranchi de la juridiction de Chicago. Des décennies de procédures finirent par attribuer la propriété de ces terres gagnées sur le lac à la municipalité et à des promoteurs établis. Dans les années 1920, l'ancien banc de sable était devenu Streeterville, le dense quartier de tours qui porte encore le nom du capitaine.

Des écluses pour relier la rivière au monde



Dragage d'un batardeau sur le Sanitary and Ship Canal, à hauteur de Cicero Avenue, 1924.

L'inversion du cours de la Chicago River en 1900 avait résolu le problème des eaux usées de Chicago, mais elle en créait un nouveau. La rivière s'écoulant désormais en permanence à l'écart du Lake Michigan, le Sanitary District dut contrôler avec soin la quantité exacte d'eau du lac détournée dans le nouveau chenal. Un prélèvement excessif menaçait le niveau des lacs et la navigation dans tout le système des Great Lakes, et le différend entraîna Chicago dans des décennies de litiges avec les États riverains rivaux, jusque devant la Cour suprême des États-Unis. Le Sanitary District répondit en partie au problème entre 1936 et 1938 en construisant la Chicago Harbor Lock à l'embouchure de la rivière. Ce point de contrôle à vannes laissait passer les navires entre le lac et la rivière inversée, tout en limitant la quantité d'eau du lac susceptible de s'y glisser.

Plus en aval, le gouvernement fédéral acheva le Lockport Lock and Dam en 1933. Une série d'écluses complémentaires suivit à Brandon Road, Dresden Island, Marseilles et Starved Rock. Ainsi s'achevait l'Illinois Waterway, qui dotait Chicago d'une voie d'eau entièrement contrôlée par des écluses, courant depuis Lake Michigan jusqu'au Mississippi River. L'ancien quartier du bois d'œuvre du XIXe siècle, le long de la South Branch, s'était pour l'essentiel effacé à cette date. Son commerce passait de plus en plus par le rail. Mais les écluses et le Sanitary and Ship Canal maintinrent l'activité du corridor fluvial avec une nouvelle génération d'industries, dont des quais à charbon et des silos à céréales. Le long de la Calumet River, au sud, les aciéries et les chantiers navals allaient définir l'industrie lourde de la région pour le reste du siècle.

La Grande Migration et la naissance de Bronzeville

Tandis que Burnham réorganisait sur le papier le front de lac de Chicago, une transformation bien plus vaste était en cours dans ses quartiers. Elle commença vers 1916 et s'accéléra brusquement lorsque la Première Guerre mondiale interrompit l'afflux de main-d'œuvre immigrée européenne vers les usines et les parcs à bestiaux de Chicago. Des dizaines de milliers de Noirs du Sud commencèrent à arriver à Chicago, dans ce que l'on appela la Grande Migration. Ils venaient pour la plupart par le rail, beaucoup d'entre eux suivant la ligne de l'Illinois Central vers le nord depuis le Mississippi, l'Alabama, la Louisiane et le Tennessee. Ils étaient attirés par les emplois industriels du temps de guerre, par la campagne menée par le journal Chicago Defender et par l'espoir d'échapper à la ségrégation Jim Crow et à l'économie de métayage du Sud rural. La population noire de Chicago, environ 44 000 personnes en 1910, fit plus que doubler en une décennie.

En raison des clauses immobilières restrictives, des associations de quartier blanches hostiles et de la violence pure et simple exercée contre les familles noires qui tentaient de s'installer au-delà d'une

étroite bande du South Side, les nouveaux venus furent canalisés vers un corridor de plus en plus surpeuplé le long de State Street, qui devint connu sous le nom de « Black Belt ». Il prit plus tard, avec plus de fierté, le nom de Bronzeville. Dans cette géographie contrainte, les Noirs de Chicago bâtirent un extraordinaire monde autosuffisant, fait d'églises, de commerces, de journaux, de compagnies d'assurance et de boîtes de nuit, alors même que nombre d'entreprises et d'institutions de la ville leur restaient fermées.

Ce monde autosuffisant trouva sa voix littéraire la plus durable chez la poétesse Gwendolyn Brooks. Elle grandit dans ces rues et publia en 1945 *A Street in Bronzeville*, un recueil qui transforma en art les appartements-kitchenettes du quartier et les vies éprouvées que l'on y menait. Cinq ans plus tard, elle devint la première autrice noire à recevoir le prix Pulitzer, pour *Annie Allen*, une reconnaissance à la fois de son talent propre et de la communauté qui l'avait façonné.

L'émeute raciale de 1919

Les pressions d'une migration rapide vers un marché du logement hostile et surpeuplé, la concurrence pour les emplois et l'accès aux syndicats, et le retour de vétérans noirs qui avaient combattu pour la démocratie en Europe pour ne rencontrer que la discrimination une fois rentrés chez eux, tout cela culmina durant l'été 1919. Cette période est restée dans la mémoire nationale comme le « Red Summer », en raison de la vague de violences politiques et raciales qui déferla sur les villes américaines. À Chicago, l'étincelle jaillit le 27 juillet, lorsqu'un adolescent noir du nom d'Eugene Williams dériva sur un radeau au-delà de la ligne invisible mais strictement respectée qui isolait une portion ségréguée du littoral du Lake Michigan, près de 29th Street. Des baigneurs blancs lui lancèrent des pierres et il se noya.

Lorsque la police refusa d'arrêter l'homme que les témoins désignaient comme responsable, la violence éclata et se répandit dans le South Side et le quartier des parcs à bestiaux. Pendant environ une semaine, des foules blanches, dont certaines organisées autour de « clubs athlétiques » ethniques, s'en prirent aux habitants noirs et incendièrent leurs maisons. Des violences en représailles éclatèrent également, et la milice de l'Illinois fut finalement appelée pour rétablir l'ordre. À la fin de l'émeute, on comptait trente-huit morts, quinze Blancs et vingt-trois Noirs, plus de cinq cents blessés et environ un millier de familles, en majorité noires, laissées sans abri après l'incendie de leurs habitations.

L'année suivante, le gouverneur de l'Illinois Frank Lowden nomma la Chicago Commission on Race Relations, un organisme interracial composé de notables, pour mener l'enquête. Son rapport de 1922, « The Negro in Chicago: A Study of Race Relations and a Race Riot », comptait plus de six cents pages et demeure un document de référence. Il retraçait méthodiquement les causes de l'émeute : la discrimination au logement, la concurrence sur le marché du travail et l'inégalité du maintien de l'ordre. Il documentait aussi avec une minutie scrupuleuse les conditions que les Noirs de Chicago affrontaient dans l'emploi, l'éducation et la vie publique. Ce fut l'une des premières tentatives d'une ville américaine pour affronter officiellement les causes structurelles de la violence raciale, plutôt que de la traiter comme un accès isolé.

La Prohibition, Capone et l'industrie du crime



La maison d'Al Capone, au 7244 South Prairie Avenue, Grand Crossing, 1925, l'année où il devint pour la première fois le patron du Chicago Outfit.



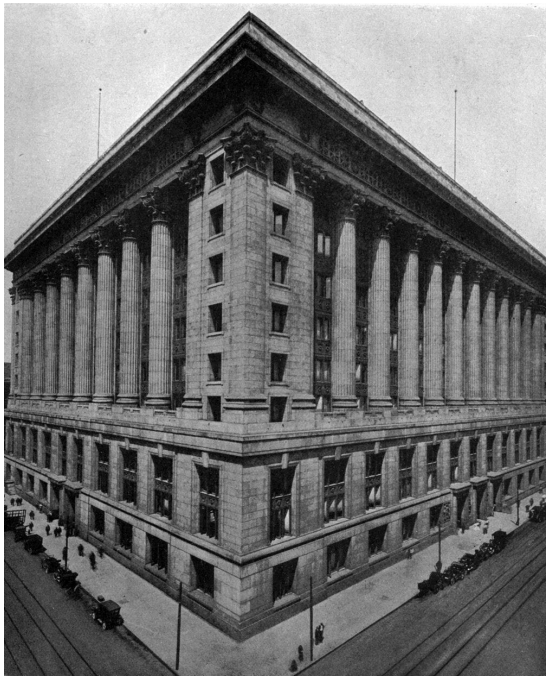
Des badauds au 2122 North Clark Street après le massacre de la Saint-Valentin, 14 février 1929.

La Prohibition nationale, en vigueur de 1920 à 1933, fit de Chicago la vitrine la plus tristement célèbre du crime organisé dans le pays. Le Volstead Act n'empêcha pas les habitants de Chicago de boire. Il ne fit que placer le commerce de l'alcool entre les mains de contrebandiers prêts à soudoyer policiers et hommes politiques et à combattre leurs rivaux pour le contrôle des speakeasies, des brasseries et des circuits de distribution. Al Capone, arrivé de Brooklyn au début des années 1920 pour travailler auprès du chef de gang Johnny Torrio, prit la tête de l'organisation lorsque Torrio se retira après avoir été blessé en 1925. Capone bâtit l'entreprise criminelle la plus sophistiquée de l'époque, dont les revenus annuels, estimés à des dizaines de millions de dollars, provenaient de l'alcool, des jeux d'argent et de la prostitution. Capone entretenait une image publique de héros populaire et de

philanthrope, alors même que son organisation menait une guerre des gangs ininterrompue contre les rivaux du North Side, menés d'abord par Dean O'Banion, puis par George « Bugs » Moran.

Cette guerre atteignit son sinistre point culminant le 14 février 1929, lorsque des tueurs déguisés en policiers alignèrent sept membres du gang Moran contre le mur d'un garage de North Clark Street. Ils furent abattus dans ce que la presse baptisa aussitôt le massacre de la Saint-Valentin. Ce massacre, bien qu'il n'ait jamais donné lieu à des poursuites concluantes, fut largement attribué à Capone. Il fit de la violence des gangs de Chicago une nouvelle internationale, nourrissant ainsi une image durable de ville sans loi et corrompue. Capone lui-même ne fut jamais condamné pour meurtre. Il fut finalement emprisonné en 1931 pour fraude fiscale fédérale, fin relativement banale d'une carrière qui avait fait du « gangster de Chicago » une figure incontournable de la culture populaire américaine.

Big Bill Thompson, Anton Cermak et l'essor de la machine politique



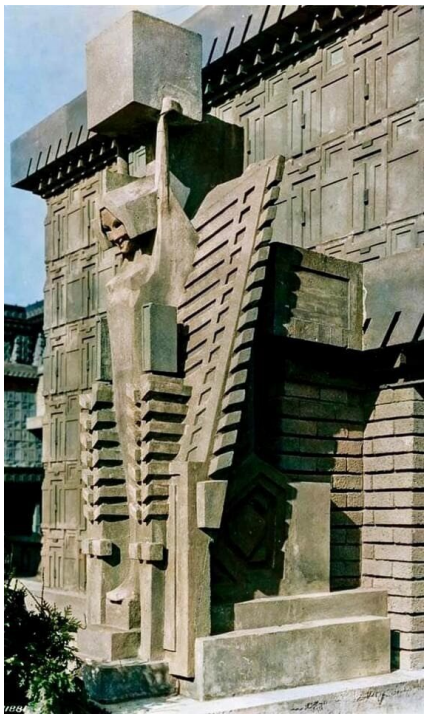
Le nouveau Cook County Courthouse et le City Hall, achevés en 1911.

Le gangstérisme chicagoan de l'époque de la Prohibition eut un protecteur politique en la personne de William Hale « Big Bill » Thompson, le maire républicain qui gouverna la ville, à l'interruption d'un mandat près, de 1915 à 1931. Thompson devint une figure nationale de la fanfaronnade civique lorsqu'il menaça de donner au roi George V un coup de poing « sur le pif », pour un affront imaginaire fait aux manuels d'histoire américains. Il agrandit le front de lac avec le Municipal Pier, qui serait plus tard rebaptisé Navy Pier, et courtisa les électeurs noirs du South Side avec une franchise que peu d'hommes politiques blancs de son époque osèrent. Toutefois, son dernier mandat devint indissociable de l'empire de contrebande d'alcool d'Al Capone, dont l'argent et les gros bras furent tolérés par l'administration de Thompson et, selon certains témoignages, activement protégés en échange d'un soutien électoral.

Le scandale de cette alliance, conjugué au début de la Dépression, finit par briser l'emprise de Thompson sur l'hôtel de ville. Anton Cermak, démocrate né en Bohême, avait passé des décennies à rassembler une coalition de Polonais, de Bohémiens, d'Allemands et de Juifs pour contester la longue mainmise irlandaise sur le Parti démocrate de Chicago. En 1931, il remporta nettement la mairie. Cermak ne resta lui-même en fonction qu'à peine deux ans : la balle d'un assassin, apparemment destinée au président élu Franklin Roosevelt, l'atteignit lors d'une apparition publique à Miami, en février 1933. Cermak avait choisi lui-même ses successeurs : le maire Edward J. Kelly et le président du parti Patrick Nash consacrèrent la décennie et demie suivante à édifier la machine démocrate

disciplinée et nourrie par le clientélisme que l'on appela la « Kelly-Nash machine ». Elle allait fournir à la fois le modèle d'organisation et l'essentiel de l'apprentissage personnel de l'homme qui en hérita en 1955, Richard J. Daley.

L'ère du jazz et la Renaissance de Chicago



Midway Gardens, Cottage Grove et 60th Street, 1913 — Frank Lloyd Wright : jardin-brasserie et complexe de divertissement, avec une sculpture d'Alfonso Iannelli.

Alors que les musiciens de jazz de La Nouvelle-Orléans montaient vers le nord en quête de travail, le South Side de Chicago, et en particulier l'enfilade de clubs et de dancings le long de State Street et de 35th Street, devint la nouvelle capitale de cette musique. Le cornettiste King Oliver dirigeait son Creole Jazz Band au Lincoln Gardens Café. En 1922, il fit venir un jeune cornettiste de La Nouvelle-Orléans nommé Louis Armstrong pour qu'il le rejoigne comme second cornet. Armstrong : son arrivée à Chicago est souvent tenue pour le moment où le centre de gravité du jazz bascula vers le nord. Les enregistrements qu'il réalisa ensuite avec ses propres formations, le Hot Five et le Hot Seven, au milieu des années 1920, contribuèrent à l'imposer comme le premier grand soliste virtuose de cette musique. Les musiciens blancs de Chicago, dont un cercle informel que l'on appellerait plus tard l'« Austin High Gang », assimilèrent ce qu'ils entendaient dans les clubs du South Side et contribuèrent à forger un style ardent et entraînant que l'on appela le jazz de style Chicago.

Dans le même temps, la vie littéraire de la ville s'épanouissait dans ce que la critique nomma plus tard la Renaissance de Chicago. Theodore Dreiser avait déjà puisé dans l'effervescence marchande de Chicago avec *Sister Carrie*. Robert Herrick disséqua cette même classe commerçante montante dans des romans chicagoans d'ambition et de mariage. Sherwood Anderson, qui travaillait dans la publicité à Chicago, écrivit *Winesburg, Ohio* alors qu'il était plongé dans les cercles littéraires de la ville. Vachel Lindsay sillonna le pays en récitant des poèmes conçus pour être scandés à voix haute au rythme d'un tambour, parmi lesquels « *General William Booth Enters Into Heaven* » et « *The Congo* ». Carl Sandburg, ancien journaliste de Milwaukee installé à Chicago, publia *Chicago Poems* en 1916. Le recueil s'ouvrait sur le poème « *Chicago* », qui, en des vers restés célèbres, apostrophait la ville comme le « Hog Butcher for the World » et la « City of the Big Shoulders ». Ainsi naquit une image de vitalité industrielle bagarreuse que les Chicagoans firent leur, comme un autoportrait, pendant des générations. Là où Burnham, par son plan, cherchait à donner à Chicago un visage civique

monumental, Sandburg et ses contemporains lui donnèrent une tout autre voix : rugueuse, musclée et fière de sa propre âpreté.

Le romancier Hamlin Garland avait alors pris une décennie de distance avec le réalisme âpre du Midwest de son roman *Main-Travelled Roads* lorsqu'il fonda, en 1907, The Cliff Dwellers club et donna ainsi au mouvement une maison bien à lui. Le lieu servait de point de ralliement à nombre d'écrivains, d'architectes et d'artistes de la ville. En 1922, il reçut le prix Pulitzer pour *A Daughter of the Middle Border*. Pendant la plus grande partie du XXe siècle, le club occupa le dernier étage du bâtiment Orchestra Hall, lui-même conçu par un autre membre, Daniel Burnham, et aménagé pour les Cliff Dwellers par un membre de plus, l'architecte Howard Van Doren Shaw.

The Cliff Dwellers ne constituaient pas une expérience isolée : le club s'inscrivait dans une lignée bien plus ancienne de cercles privés qui façonnaient la vie culturelle de Chicago depuis les années de reconstruction, et d'autres vagues de groupes de ce genre suivirent dans la décennie qui suivit. L'Arts Club of Chicago, fondé en 1916 en partie en réaction à l'accueil glacial que la ville avait réservé à l'Armory Show de 1913, devint la plus importante vitrine de l'art moderne du pays avant même que le Museum of Modern Art n'existe. Il accueillit en 1923 la première exposition personnelle de Pablo Picasso aux États-Unis. Un pendant plus turbulent prospérait quelques rues plus au nord. Le Dill Pickle Club fut fondé en 1917 par le syndicaliste Jack Jones. Né de la culture des tribuns de plein air du Bughouse Square voisin, il attira nombre des mêmes écrivains de la Renaissance de Chicago, parmi lesquels Anderson, Sandburg et Dreiser. On y comptait aussi des anarchistes, des poètes et des vagabonds, jusqu'à ce que la Dépression en ferme les portes en 1934.

Les studios Essanay et l'heure de gloire du cinéma chicagoan



The Theatorium Theater, 178 North State Street, ouvert en 1907, l'une des toutes premières salles de cinéma de Chicago.

Avant qu'Hollywood ne concentre l'industrie du cinéma sur la côte Ouest, Chicago fut brièvement l'une des adresses les plus importantes du cinéma américain. George Kirke Spoor et l'acteur de westerns Gilbert M. « Broncho Billy » Anderson fondèrent Essanay Film Manufacturing Company à Chicago en 1907. Le nom du studio était la transcription phonétique de leurs initiales, S et A, et ils l'installèrent dans Argyle Street, sur le North Side. Il produisait chaque année des centaines de courts métrages d'une ou deux bobines. Essanay réussit son plus beau coup à la fin de 1914, en débauchant Charlie Chaplin du studio Keystone de Mack Sennett à force d'un salaire plus élevé et d'une unité de production à lui. Chaplin tourna quatorze comédies pour Essanay en 1915 et 1916, dont *The Tramp*.

C’est ce film qui introduisit le plan final mélancolique, celui du vagabond solitaire s’éloignant d’un pas nonchalant sur une route de campagne, devenu la signature de Chaplin.

Une jeune figurante née à Chicago, Gloria Swanson, fit ses débuts dans de petits rôles au sein de plusieurs de ces mêmes films Essanay, avant de devenir une vedette à Hollywood. Des décennies plus tard, elle fut nommée aux Oscars pour *Sunset Boulevard*. Essanay ne put rivaliser bien longtemps, depuis son studio de Chicago, avec le soleil permanent et les terrains bon marché de la Californie du Sud, et la production s’éteignit peu à peu à la fin des années 1910. Pendant quelques années remarquables, toutefois, l’avenir du cinéma américain passa par une ancienne écurie de louage du North Side.

Le Goodman Theatre et l'âge d'or de la radio



Le Goodman Theatre d’origine, conçu par Howard Van Doren Shaw, à l’angle de Columbus Drive et d’Adams Street, 1925.

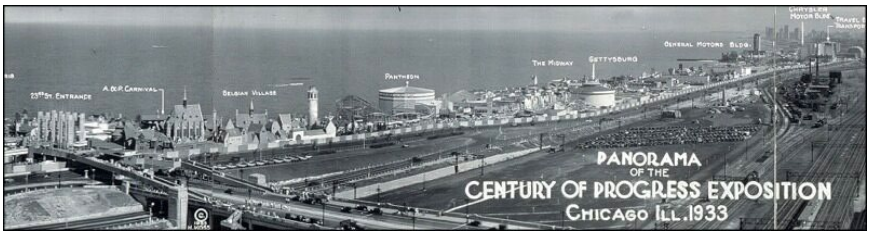


WGN Channel 9 commence à émettre, 1948, les caméras des actualités devant la station.

Le théâtre vivant de Chicago se dota d'une nouvelle institution durable en 1925, lorsque William O. et Erna Goodman firent don de 250 000 dollars à l'Art Institute of Chicago pour y bâtir un théâtre de répertoire et une école d'art dramatique. Ce don était fait à la mémoire de leur fils, le dramaturge Kenneth Sawyer Goodman, mort lors de la pandémie de grippe de 1918. Conçu par l'architecte Howard Van Doren Shaw, le Goodman Theatre ouvrit ses portes le 20 octobre 1925. Bien qu'il ait été plus tard remplacé sur son site par la construction de la Modern Wing de l'Art Institute, il demeure, au fil de réorganisations successives, le plus ancien théâtre à but non lucratif de la ville en activité continue.

À peu près à la même époque, Chicago devint l'une des trois ou quatre villes qui firent le premier âge d'or de la radio américaine. Le relief plat du Midwest permettait à un puissant signal radio chicagoan de porter de la côte atlantique jusqu'aux Rocheuses. De plus, comme la ville se trouvait au point d'aiguillage des jeunes réseaux transcontinentaux, la station WGN, qui émettait depuis le Wrigley Building, ainsi que WMAQ et WLS, alimentèrent une part remarquable de la programmation quotidienne du pays tout au long des années 1920 et 1930. WGN diffusa à partir de 1926 le feuilleton *Sam 'n' Henry*, créé par Freeman Gosden et Charles Correll ; il passa à WMAQ, de l'autre côté de la ville, en 1928, où il renaquit sous le titre *Amos 'n' Andy*. Il devint par la suite le premier véritable phénomène national de la radio en réseau et, aux côtés de productions locales très appréciées comme *Fibber McGee and Molly*, il porta le nom de Chicago dans des millions de salons américains des années avant l'existence de la télévision.

Une exposition universelle au cœur de la Dépression



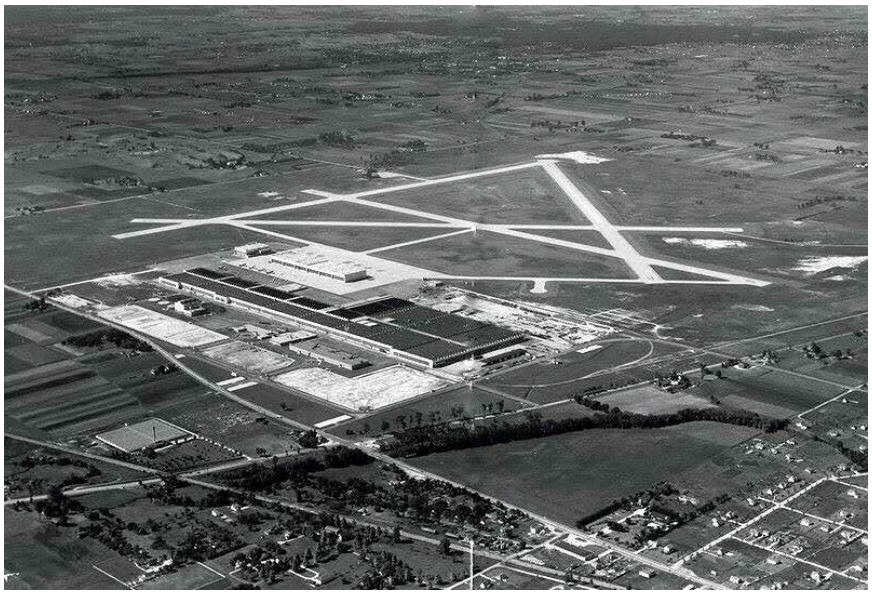
Panorama aérien de la Century of Progress International Exposition, sur Northerly Island, 1933.

Au début des années 1930, la Dépression avait dévasté l'économie industrielle de Chicago, jetant au chômage des centaines de milliers de personnes. C'est dans ce contexte que la ville organisa la Century of Progress International Exposition, en 1933 et 1934. Censée marquer le centenaire de la constitution

de Chicago en municipalité, elle fut en réalité un exercice d'optimisme civique. Édifiée sur des terres gagnées sur le lac, le long du front de lac au sud du Loop, elle ne ressemblait en rien à la grandeur classique, tout en plâtre blanc, de l'exposition de 1893. La Century of Progress adopta une esthétique moderniste et aérodynamique, sur le thème du progrès scientifique et technique. On y trouvait les pavillons des grandes entreprises, un « Sky Ride » illuminé et, lors d'un coup d'éclat largement médiatisé, un rayon lumineux censé être déclenché par la lumière de l'étoile Arcturus. L'exposition attira des dizaines de millions de visiteurs au cours de ses deux saisons et dégagea un modeste bénéfice, exploit rare pour une exposition universelle. À une ville meurtrie par la Dépression, elle offrait la vision maîtrisée et électrifiée d'un avenir qui valait encore la peine d'être bâti, alors même que les files de la soupe populaire et les Hoovervilles subsistaient à quelques miles de là.

Les pavillons modernistes de l'exposition prirent forme sous l'égide d'une commission d'architecture dont faisait partie John A. Holabird, qui avait repris le célèbre cabinet de son père William Holabird, Holabird & Roche, après la mort de ses deux associés fondateurs — William Holabird et Martin Roche — à la fin des années 1920. Rebaptisé Holabird & Root, le cabinet s'employait alors à remodeler la silhouette du Loop sous la direction du jeune Holabird, avec des tours Art déco comme le Chicago Board of Trade Building (1930) et le Palmolive Building (1929) ; son fils, John Augur Holabird Jr., rejoignit lui aussi le cabinet, en devint associé en 1970 et le mena jusque dans l'après-guerre.

L'Arsenal de la démocratie



L'usine d'avions Douglas C-54 (plus tard Orchard Field, aujourd'hui O'Hare International Airport), vue aérienne, 1943.



Vente de bons de guerre à Union Station, à Chicago, 1943.

L'étau de la Dépression se desserra enfin avec la mobilisation pour la Seconde Guerre mondiale. Le plein emploi revint presque du jour au lendemain dans les usines, les gares de triage et les aciéries de Chicago. Sa base industrielle existante, son statut de nœud ferroviaire et sa main-d'œuvre qualifiée en firent l'un des centres de production les plus importants du pays pour l'effort de guerre. La ville se mit rapidement à produire de l'acier, des munitions, des moteurs d'avion, de l'électronique et d'innombrables autres fournitures militaires. Les parcs à bestiaux qui avaient fait la renommée de Chicago comme capitale de l'industrie de la viande nourrissaient désormais une armée autant qu'une nation. Les années de guerre attirèrent aussi une deuxième vague de la Grande Migration, des travailleurs noirs comme blancs montant vers le Nord pour occuper des emplois liés à la défense. Cela gonfla et remodela plus encore des quartiers déjà transformés une génération plus tôt. Chicago sortit des années de guerre comme l'une des régions industrielles les plus productives de la planète. Ses usines tournaient à plein régime, alors même que les vieilles fractures sociales de la ville, sur le logement, sur les frontières entre quartiers, sur le pouvoir politique, demeuraient largement irrésolues et allaient éclater de nouveau au cours des décennies suivantes.

La ville que ces cinquante années ont façonnée



Vue aérienne vers le nord-est depuis Grant Park en direction du Loop et de Michigan Avenue, 1950.

En 1950, Chicago était redevenue autre chose. C'était une puissance industrielle mondiale, une capitale culturelle, un synonyme de crime organisé, et une ville dont la population noire, issue de la migration, avait refaçonné des pans entiers de ses South et West Sides, alors qu'une grande part de son histoire du XXe siècle restait encore à écrire. C'était la ville de Burnham et de son audacieux plan pour le front de lac, de Sandburg et de ses vers musclés, du cornet de Louis Armstrong et de la Century of Progress, un lieu qui affirmait, contre bien des preuves du contraire, qu'il bâtissait quelque chose de meilleur.

D'un autre côté, c'était aussi la ville de l'émeute de 1919 et du St. Valentine's Day Massacre. C'était un lieu dont le nom devint, dans le monde entier, synonyme à la fois de violence des gangs et d'injustice raciale non résolue. La Grande Migration avait durablement modifié la carte démographique de Chicago, donnant naissance au Bronzeville noir, à la fois capitale culturelle bouillonnante et quartier confiné et mal desservi, dont les limites avaient été tracées par la peur et la discrimination plutôt que par le choix. C'était là un schéma que le rapport de la Commission de 1922 documenta en détail et qui allait continuer de façonner la politique et la géographie de Chicago jusqu'à la fin du siècle.

Chicago à l'ère numérique, 1951–2000

↑ *Table des matières*



Vue depuis Auditorium Building vers le Prudential Building en construction, 1954.

Une ville refaçonnée

En 1951, Chicago avait encore l'allure et l'atmosphère de la capitale industrielle qu'elle était depuis un siècle. C'était une ville de parcs à bestiaux et d'aciéries, de two-flats et de lignes de tramway, dont l'horizon était encombré de fumées d'usine plutôt que de tours de verre. En 2000, presque rien de cette description ne tenait plus. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, Chicago perdit plus d'un million d'habitants à l'intérieur de ses limites municipales, vit s'effondrer sa base manufacturière, connut certains des conflits raciaux les plus âpres du Nord urbain et fut gouvernée, pendant trente-cinq de ces cinquante années, par deux hommes qui partageaient un nom de famille et un talent pour concentrer le pouvoir. C'est l'histoire de la façon dont Chicago devint une ville moderne — non pas en douceur, mais par la démolition, la migration, l'émeute et la réinvention.

L'attrait des banlieues



La Kennedy Expressway à hauteur de Jackson Boulevard, en construction, 1958.



La Congress (plus tard Eisenhower) Expressway, vue à l'ouest de l'ancien Main Post Office, 1955.

Le moteur du changement tenait, pour une part, à la simple géographie. La politique fédérale du logement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les prêts hypothécaires bon marché garantis par la Federal Housing Administration et le GI Bill mirent la maison individuelle de banlieue à la portée de millions de vétérans de retour et de leurs familles, comme les appartements de la ville ne l'étaient pas. Le Federal-Aid Highway Act de 1956 édifia ensuite l'infrastructure matérielle de la dispersion, en finançant des voies rapides comme les Eisenhower, Dan Ryan et Kennedy Expressways, capables de transporter les navetteurs entre les nouveaux lotissements de banlieue et les emplois du centre-ville en une fraction du temps qu'exigeait l'ancien réseau ferroviaire et de tramways. Les banlieues du comté de Cook, et les comtés périphériques au-delà, absorbèrent des

centaines de milliers de familles et, de plus en plus, les usines et les commerces qui avaient jadis ancré les quartiers de la ville.

La population de Chicago culmina à 3,6 millions d'habitants en 1950, puis entama un déclin qui ne devait s'inverser qu'au cours des années 1990. Ceux qui partaient étaient, de façon disproportionnée, blancs et issus des classes moyennes ; les autoroutes qui rendirent leur départ possible furent souvent percées à même les quartiers noirs et immigrés, chassant leurs habitants et disloquant des communautés établies depuis des générations.

Daley et la Machine



Le maire Richard J. Daley se rendant à pied à City Hall, à l'angle des rues Clark et Randolph, 1960.

Dans ce paysage transformé fit son entrée Richard J. Daley, élu maire en 1955 et réélu cinq fois jusqu'à sa mort en fonction, en 1976. Daley fut le dernier grand patron de la machine politique urbaine à l'ancienne. L'organisation du Parti démocrate reposait sur des capitaines de circonscription, des emplois distribués par clientélisme et un dispositif de mobilisation électorale, quartier par quartier, capable d'apporter les voix à coup sûr le jour du scrutin. Maire et, dans le même temps, président du Cook County Democratic Central Committee, Daley fondit City Hall et l'appareil du parti en un seul et même instrument, contrôlant les nominations, les marchés et les décisions d'urbanisme avec une minutie que peu de maires américains, avant ou depuis, ont égalée. Son pouvoir débordait largement Chicago. La capacité de la machine politique démocrate à produire dans la ville des majorités démocrates écrasantes fit de l'Illinois un État décisif lors des élections nationales, notamment à l'occasion de la présidentielle contestée de 1960 entre John F. Kennedy et Richard Nixon, où le décompte des voix de Chicago suscita de durables accusations de fraude.



Les tours d'habitation de Cabrini-Green, à l'angle des rues Division et Larrabee, 1958.

Le Chicago de Daley fut aussi une ville de chantiers immenses et visibles. Il soutint O'Hare International Airport dans l'expansion qui en fit l'aéroport le plus fréquenté du monde, fit édifier le Circle campus de la University of Illinois at Chicago et étendit le réseau de voies rapides à l'intérieur même de la ville. Mais son programme intérieur emblématique fut la rénovation urbaine, dont le produit le plus lourd de conséquences fut le logement social en tours. La Chicago Housing Authority, sous la pression de Daley et de conseillers municipaux résolus à tenir le logement social à l'écart des quartiers blancs, concentra les nouveaux ensembles presque entièrement à l'intérieur des quartiers noirs existants du South Side et du West Side. Il en résulta notamment les Robert Taylor Homes, achevés en 1962, alors le plus vaste ensemble de logements sociaux du pays, et le complexe Cabrini-Green, dans le Near North Side. Tous s'agrandirent au fil des années 1950 et 1960. Conçues comme une entreprise d'assainissement des taudis et de logement moderne, ces tours concentrèrent au contraire la pauvreté à une échelle et à une densité telles qu'elles engendrèrent, dans les années 1970 et 1980, quelques-unes des communautés les plus en difficulté et les plus délaissées de l'Amérique urbaine, minées par l'entretien différé, l'activité des gangs et l'isolement à l'égard de la vie économique de la ville.

Le mouvement de préservation riposte

Alors même que les bulldozers de Daley rasaient des pâtés de maisons entiers pour faire place aux logements sociaux et aux voies rapides, un mouvement contraire prenait forme pour sauver ce qui subsistait du Chicago du XIXe siècle. En 1966, l'architecte Wilbert R. Hasbrouck contribua à fonder la Chicago School of Architecture Foundation dans le but précis d'acheter et de préserver la Glessner House de Henry Hobson Richardson, alors menacée. Il présida la jeune fondation durant ses quatre premières années, avant de fonder et de diriger la Prairie School Review, de 1964 à 1981. La revue fut le premier périodique savant consacré à Frank Lloyd Wright et à ses contemporains de la Prairie School. Après une carrière d'architecte en chef de l'Illinois Central Railroad, Hasbrouck se tourna vers la restauration de bâtiments emblématiques, parmi lesquels la Dana-Thomas House de Wright et la Peoples Savings Bank de Louis Sullivan. Il fut également président du club artistique The Cliff Dwellers au moment où celui-ci, comme d'autres institutions et entreprises de Chicago, ouvrait ses portes aux femmes, dans les années 1980. Le fils de Hasbrouck, Charles, présida lui aussi le club et suivit le penchant familial pour l'architecture en se consacrant à la préservation, avant que sa carrière chez Skidmore, Owings & Merrill ne l'amène à travailler sur des projets de grande envergure, d'Oman à l'Inde. Il acheva sa longue carrière à l'exact opposé du spectre de la préservation, en

dirigeant l'équipe d'architecte d'exécution du St. Regis Chicago de l'architecte Jeanne Gang, troisième plus haute tour de la ville.

Walker Johnson et son fils Ben forment un autre duo père-fils d'architectes de la préservation à avoir présidé The Cliff Dwellers. Le père se forma chez Holabird & Root avant de cofonder Johnson Lasky Architects en 1992, pour porter l'éthique architecturale du sauvetage et de la restauration jusque dans la dernière décennie du siècle. Son fils architecte, Ben, passa de la préservation à la conception des plus hauts gratte-ciel du monde, chez Adrian Smith + Gordon Gill Architecture, à Chicago. Parmi les projets de l'agence figure ce qui sera le plus haut bâtiment du monde, la Jeddah Tower, en Arabie saoudite.

Du sauvetage, à l'échelle locale, des bâtiments anciens qui méritaient de l'être, à la conception et à la construction des structures mégahautes les plus récentes et les plus élevées de la planète, Chicago a donné naissance à des savoir-faire architecturaux uniques, transmis sur plusieurs générations. Ces quatre professionnels, et d'autres architectes de Chicago comme eux, ont contribué à fixer pour le monde entier les normes de la préservation comme celles de la construction et de la conception des tours mégahautes.

Les Chicago Seven défient les miésiens

Une rébellion parallèle couvait à la même époque au sein même de la profession. En 1976, invité par son ami Stanley Tigerman, l'architecte Laurence Booth rejoignit Stuart Cohen, Ben Weese, James Ingo Freed, Thomas Beeby et James L. Nagle pour former les Chicago Seven. Le groupe était une confrérie de jeunes architectes qui supportaient mal la révérence institutionnalisée que la ville vouait à Ludwig Mies van der Rohe. Lorsque le Museum of Contemporary Art monta une exposition itinérante qui racontait l'histoire architecturale de Chicago presque entièrement à travers le cercle de Mies, le groupe organisa sa propre contre-exposition, délibérément polémique. Par d'autres expositions et par leurs propres écrits, ils plaidèrent pour une histoire plus vaste et plus généreuse, ménageant une place à des figures de l'architecture méconnues comme Daniel Burnham, John Root et Bruce Goff.

La bande d'O'Hare : le dernier chapitre de l'annexion



L'aérogare et le parking d'O'Hare International Airport, 1956.

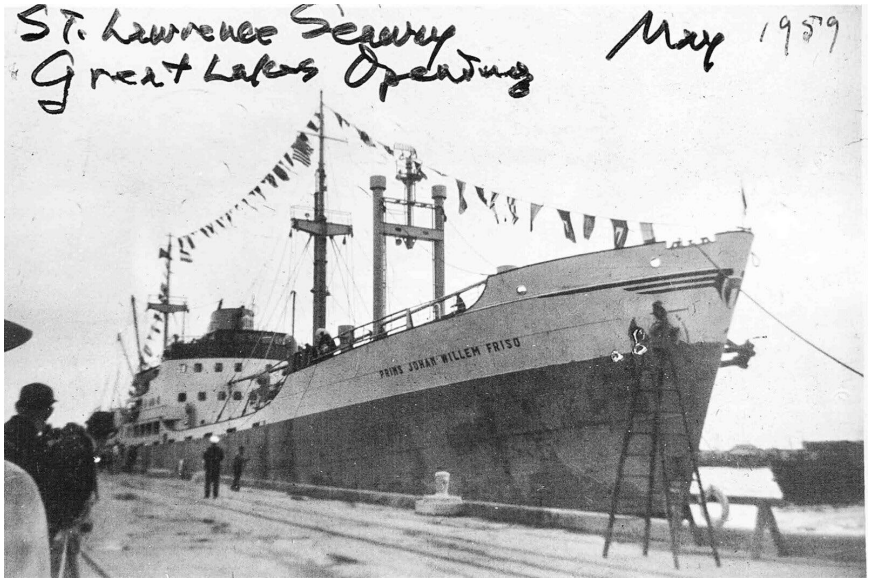
Les ambitions de Daley pour O'Hare mirent au jour un problème singulier. L'aéroport s'appelait alors Orchard Field, du nom de la petite usine d'avions du temps de guerre qui avait occupé le site. Il se trouvait entièrement en dehors des limites de la ville de Chicago, à dix miles au nord-ouest du Loop. En 1956, la ville annexa un étroit corridor d'environ un quart de mile de large, qui s'étirait le long de

Foster Avenue et de Higgins Road jusqu'aux terrains de l'aéroport. On cousait ainsi un mince doigt de territoire chicagoan à travers les parties non constituées en municipalité du comté de Cook, de manière à placer O'Hare à l'intérieur même de la ville, sous son autorité fiscale et réglementaire.

La « O'Hare Strip », comme on prit l'habitude de l'appeler, fut l'une des dernières annexions d'importance que Chicago devait jamais mener à bien. Elle refermait un mouvement de croissance territoriale bien plus ancien, qui avait culminé des décennies plus tôt avec le vote radical de 1889, lequel fit entrer d'un seul coup dans la ville les townships de Hyde Park, Lake View, Jefferson et Lake. Celui-ci avait ajouté quelque 125 miles carrés et 225 000 habitants, et pratiquement quadruplé la superficie de Chicago. Après la O'Hare Strip, les limites de Chicago se fixèrent pour l'essentiel dans leur forme actuelle, et l'aéroport qu'elle avait permis d'acquérir devint, au fil des années 1950 et 1960, le plus fréquenté du monde pendant un temps.

Les ambitions croissantes de l'aéroport trouvèrent une expression architecturale d'une audace à leur mesure en 1963, lorsque l'architecte Gertrude Lempp Kerbis, l'une des premières femmes à atteindre les plus hauts rangs du monde moderniste chicagoan, acheva, à O'Hare, le Rotunda Building et son plan circulaire. Son plafond, à 190 pieds de hauteur, était suspendu à près d'un mile de gros câbles de pont, et l'édifice avait été construit pour abriter le restaurant Seven Continents, emblème de l'ère du jet.

La quatrième façade maritime qui ne fut jamais : la voie maritime du Saint-Laurent



Cérémonies d'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent au Navy Pier, 1959.

Les ambitions de Chicago, qui entendait devenir non seulement une plaque tournante ferroviaire intérieure mais un véritable port océanique, atteignirent leur point culminant en 1959, lors de l'ouverture officielle de la voie maritime du Saint-Laurent. Le ruban inaugural fut coupé conjointement par la reine Elizabeth II et le président Dwight D. Eisenhower. Planifiée pendant des décennies et construite conjointement par les États-Unis et le Canada, la voie maritime associait un chapelet de nouvelles écluses et de nouveaux chenaux le long du fleuve Saint-Laurent au Welland Canal, déjà en service, qui contourne les chutes du Niagara. Le résultat offrait enfin aux cargos de haute mer une route continue à fort tirant d'eau depuis l'océan Atlantique jusqu'au Lake Michigan.

Les promoteurs de Chicago, Cleveland, Toronto, Detroit et Milwaukee vantaient le projet comme la création d'une véritable « quatrième façade maritime » pour le Midwest industriel. On espérait qu'il permettrait aux industriels et aux expéditeurs de céréales privés d'accès à la mer de charger leurs cargaisons directement à destination de Rotterdam ou de Liverpool, sans le surcoût ni les délais d'un

acheminement préalable par camion ou par train jusqu'à New York ou La Nouvelle-Orléans. De surcroît, les gisements de minerai de fer récemment découverts au Québec et au Labrador, dont les aciéries du Midwest avaient cruellement besoin, ne firent que renforcer les arguments en faveur de l'investissement. Chicago construisit une installation portuaire municipale sur la Calumet River précisément pour capter ce commerce océanique attendu. Pendant quelques années, au début des années 1960, le tonnage international transitant par les Great Lakes progressa effectivement vers les niveaux qu'avaient prévus les planificateurs.

L'essor ne dura pas. Les écluses de la voie maritime elle-même, dimensionnées sur celles, plus anciennes et plus petites, du Welland Canal plutôt que sur celles, plus vastes, du canal de Panama, n'admettaient que des navires d'environ sept cent trente pieds de long au maximum, une limite qui paraissait généreuse en 1959 mais qui laissa la voie maritime incapable d'accueillir les bâtiments bien plus grands qui allaient dominer le transport maritime international en l'espace d'une génération. Dans le même temps, l'essor du fret conteneurisé au cours des années 1960 et 1970 récompensa les ports capables de traiter d'énormes porte-conteneurs spécialisés et de transférer rapidement les boîtes vers les réseaux ferroviaires et autoroutiers. C'était là le modèle qui avantageait les ports côtiers comme New York et La Nouvelle-Orléans au détriment d'une route intérieure saisonnière, prise par les glaces et fermée chaque hiver.

Le terminal à conteneurs de Chicago lui-même, à Lake Calumet, ouvert avec de grands espoirs, vit son trafic s'étioler à mesure que les navires trop grands pour les écluses de la voie maritime contournaient purement et simplement les Great Lakes. Ils déchargeaient plutôt dans les ports côtiers, d'où le fret repartait par le rail. Dans les années 1990, les marchandises internationales transitant par les Great Lakes étaient retombées à une fraction de leur sommet du début des années 1970. La voie maritime qui avait promis de faire de Chicago un port mondial apparaissait rétrospectivement comme un monument coûteux et sous-utilisé, dédié à une économie du transport maritime qui avait déjà commencé à changer avant même l'achèvement des travaux.

Migration, ségrégation et affrontements

Le Chicago de Daley fut également remodelé par la poursuite de la Grande Migration, ce mouvement étalé sur des décennies qui conduisit les Américains noirs du Sud rural vers les villes du Nord et de l'Ouest. La population noire de Chicago, concentrée au milieu du siècle dans la « Black Belt » du South Side et dans une enclave plus petite du West Side, s'accrut rapidement au fil des années 1950 et 1960, à mesure que les nouveaux arrivants cherchaient des emplois en usine et une échappatoire aux lois Jim Crow. Mais les forces mêmes qui avaient bâti la machine politique bâtirent aussi la ségrégation et la firent respecter : pratiques immobilières restrictives, refus des banques de prêter dans les quartiers noirs (une pratique que l'on nommerait plus tard redlining) et, parfois, résistance violente des habitants blancs lorsque des familles noires tentaient de s'installer dans des pâtés de maisons jusque-là entièrement blancs. La ségrégation résidentielle devint à Chicago si enracinée et si méthodiquement organisée par les pouvoirs publics que les historiens décriraient plus tard la ville comme ayant édifié un « second ghetto » — un ghetto né non pas simplement des préjugés privés, mais des décisions délibérées des offices du logement, des banques et des élus.

Ces conditions attirèrent le mouvement des droits civiques vers le Nord. En 1966, Martin Luther King Jr. s'installa dans un appartement du West Side et lança, aux côtés de militants locaux, le Chicago Freedom Movement. Le groupe réclamait l'ouverture du logement à tous et la fin des taudis. Les marches menées dans des quartiers blancs comme Marquette Park furent accueillies par des foules lançant pierres et bouteilles. King lui-même fut atteint par une pierre au cours de l'une d'elles. Il déclara plus tard n'avoir jamais vu pareille haine, pas même dans le Grand Sud. La campagne déboucha cet été-là sur un accord négocié en matière de logement équitable, dont les effets pratiques demeurèrent toutefois limités. Elle laissa à King et à ses alliés une conscience lucide de la profondeur à laquelle la ségrégation était enracinée dans les villes du Nord.

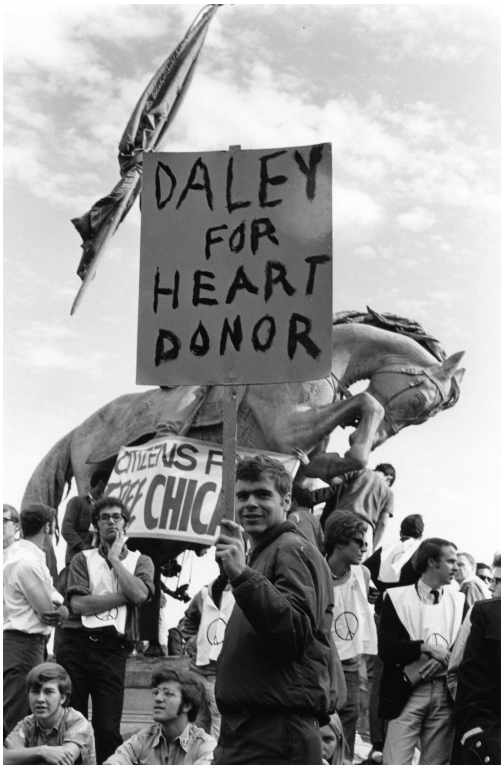
Deux ans plus tard, l'assassinat de King, en avril 1968, déclencha plusieurs jours d'incendies criminels et de troubles dans le West Side de Chicago, faisant plusieurs morts et laissant calcinés des pâtés

entiers de Madison Street et d'autres artères commerçantes. Ce fut, pour les quartiers du West Side, une cicatrice qui persista pendant des décennies. L'ordre public donné par Daley à la police de « tirer pour tuer » les incendiaires pendant les troubles devint l'une des déclarations les plus controversées de sa mandature.

1968 : le monde entier regarde



Manifestants de la Convention nationale démocrate devant la statue du général Logan, Grant Park, août 1968.



Des manifestants contre la guerre rassemblés devant la statue de Logan pendant la convention, 1968.

La réputation de turbulence civique de Chicago atteignit son apogée plus tard cette même année, lorsque la ville accueillit la Democratic National Convention en août 1968. Le pays se remettait à peine de l'assassinat de King en avril et de celui de Robert F. Kennedy en juin, et la convention elle-même

fut consumée par la scission du parti au sujet de la guerre du Vietnam. Des milliers de manifestants pacifistes, de Yippies et d'étudiants militants se rassemblèrent à Grant Park et autour de l'hôtel Conrad Hilton. Plusieurs nuits durant, en ce mois d'août, sous l'œil des caméras de télévision, la police de Chicago affronta violemment les manifestants, gazant et matraquant indistinctement protestataires, passants et journalistes. Une commission fédérale qualifia par la suite ces événements d'« émeute policière ». Les images diffusées dans le monde entier — foules scandant des slogans, policiers antiémeute brandissant leurs matraques, nappe de gaz lacrymogène le long de Michigan Avenue — ancrèrent l'image d'une Chicago à la fois ville de pouvoir politique brut et de violence irrésolue. Une image que l'administration Daley passa des années à tenter de contrer.

La violence de la convention revêtit une dimension personnelle pour au moins une figure qui en ferait plus tard la chronique. William J. Bowe et Bernardine Dohrn étaient tous deux diplômés de la promotion 1967 de la University of Chicago Law School. À l'été 1968, Dohrn était devenue secrétaire interorganisationnelle de Students for a Democratic Society (SDS), dont les militants contribuèrent à porter la mobilisation pacifiste qui convergea vers Chicago en ce mois d'août pour la Democratic Convention. En moins d'un an, Dohrn allait entraîner l'« action faction » du SDS dans la fondation du Weather Underground, un groupe que l'Encyclopædia Britannica décrit comme ayant « cherché à faire progresser le communisme par la révolution violente » et appelé la jeunesse américaine à « provoquer la chute [du gouvernement] ».

Le chapitre que Bowe consacre, dans ses mémoires Riots & Rockets, à « Bernardine Dohrn, The SDS Revolutionaries Then and Now », retrace son parcours, de l'étudiante de première année qui « se distinguait autant par ses minijupes que par ses opinions politiques » à la fugitive de 1970 inscrite sur la liste des dix criminels les plus recherchés du FBI. Dans les années 1960, Bowe suivit sa radicalisation en temps réel, en tant qu'agent du contre-espionnage de l'armée affecté au Pentagone et chargé d'évaluer la probabilité de troubles intérieurs assez graves pour exiger le déploiement de troupes fédérales.

La fermeture des usines

Pendant que se jouaient ces drames politiques, un processus plus discret mais tout aussi transformateur était à l'œuvre dans l'économie de Chicago. La base industrielle qui avait bâti la ville — aciéries le long de la Calumet River, conditionnement de la viande (les Union Stock Yards fermèrent définitivement en 1971), ateliers de confection et de métallurgie, usines de wagons et de machines — tout entra dans un déclin brutal au fil des années 1970 et jusque dans les années 1980. La désindustrialisation nationale, portée par la concurrence étrangère, l'automatisation et la délocalisation des usines vers la Sun Belt et à l'étranger, frappa avec une dureté particulière le South Side et le Southeast Side de Chicago.

La fermeture de l'immense usine Wisconsin Steel en 1980 et la contraction des South Works d'U.S. Steel tout au long des années 1980 supprimèrent des dizaines de milliers d'emplois syndiqués qui avaient fait vivre des quartiers entiers pendant des générations. Les retombées économiques aggravèrent la pauvreté et l'exode démographique, en particulier dans le South Side et le Southeast Side. Elles vinrent s'ajouter aux effets de la ségrégation et du désinvestissement qui avaient déjà concentré les difficultés dans les quartiers noirs. Au début des années 1980, le chômage et les problèmes budgétaires de Chicago étaient assez graves pour que la survie à long terme de la ville comme grand centre économique fût une question ouverte et angoissante.

La percée de Harold Washington



La Harold Washington Library en construction, 1991, nommée en l'honneur du maire qui brisa l'emprise de la machine politique sur la loyauté électorale des Noirs.

C'est sur fond de détresse économique et de ressentiment racial que Chicago élut son premier maire noir. Richard J. Daley était mort en fonction en 1976, et une rapide succession de maires s'ensuivit, dont Jane Byrne, première femme élue à la mairie de la ville en 1979. En 1983, le membre du Congrès Harold Washington remporta une primaire démocrate à trois candidats âprement disputée face à Byrne et à Richard M. Daley, fils du maire défunt, porté par une mobilisation sans précédent de l'électorat noir ainsi que par le soutien des électorats latino et blanc libéral. Sa victoire à l'élection générale du mois d'avril fit de lui le premier maire noir de Chicago et une figure marquante de la politique urbaine américaine.

Le premier mandat de Washington fut accaparé par ce que l'on appela les « Council Wars ». Un bloc de conseillers municipaux blancs fidèles à l'ancienne machine bloqua l'essentiel de son programme au City Council. Il fallut attendre qu'une élection spéciale, en 1986, fasse basculer l'équilibre pour que Washington obtienne le contrôle effectif du conseil. Réélu en 1987, il mourut d'une crise cardiaque en novembre, moins d'un an après le début de son second mandat. Cela interrompit prématurément une mandature qui avait néanmoins brisé définitivement l'emprise de la machine sur la loyauté politique des Noirs et ouvert le gouvernement municipal à un cercle plus large de Chicagoans.

Le clientélisme, les décrets Shakman et les Council Wars

La machine dont Richard J. Daley hérita de l'organisation Kelly-Nash fonctionnait avec une seule monnaie : les emplois de clientélisme. Des dizaines de milliers de ces postes, dans l'administration municipale comme dans celle du comté, étaient attribués et retirés par les chefs de circonscription en proportion directe de la fidélité avec laquelle un bloc d'électeurs se déplaçait le jour du scrutin. Ce système affronta sa première contestation judiciaire sérieuse en 1969, lorsqu'un candidat politique indépendant nommé Michael Shakman intenta une action pour y mettre fin. Il soutenait que subordonner les emplois publics à la loyauté politique violait les droits constitutionnels tant des employés que des candidats qu'ils n'étaient jamais libres de soutenir.

Les décrets d'accord qui en résultèrent, prononcés pour la première fois en 1972 puis régulièrement étendus au cours des décennies suivantes, interdirent peu à peu les embauches, les licenciements et les promotions à motivation politique dans la plupart des postes municipaux et du comté. Ce fut un siège judiciaire au long cours, visant directement le mécanisme dont la machine de Daley dépendait le plus. La pleine conformité demeura un combat ouvert pendant des années après les décisions de justice concernées.

La résistance au changement de la machine, affaiblie mais toujours redoutable, se manifesta avec le plus d'éclat après l'élection de Harold Washington en 1983. C'est alors qu'un bloc de vingt-neuf conseillers municipaux blancs, mené par Edward Vrdolyak et Edward Burke et vite surnommé les « Vrdolyak 29 », se servit de sa majorité au conseil pour bloquer, presque point par point, les nominations aux commissions, les budgets et le programme législatif de Washington. Cela plongea City Hall dans l'impasse législative prolongée que la presse baptisa les Council Wars. Le blocage ne fut rompu que lorsqu'un tribunal fédéral, jugeant que le découpage électoral de la ville avait fait l'objet d'un charcutage à caractère racial, ordonna une élection spéciale en 1986 dans sept circonscriptions. Les résultats renversèrent l'équilibre du conseil et donnèrent à Washington, pour la première fois, une majorité de travail pour gouverner.

Richard M. Daley et une ville postindustrielle

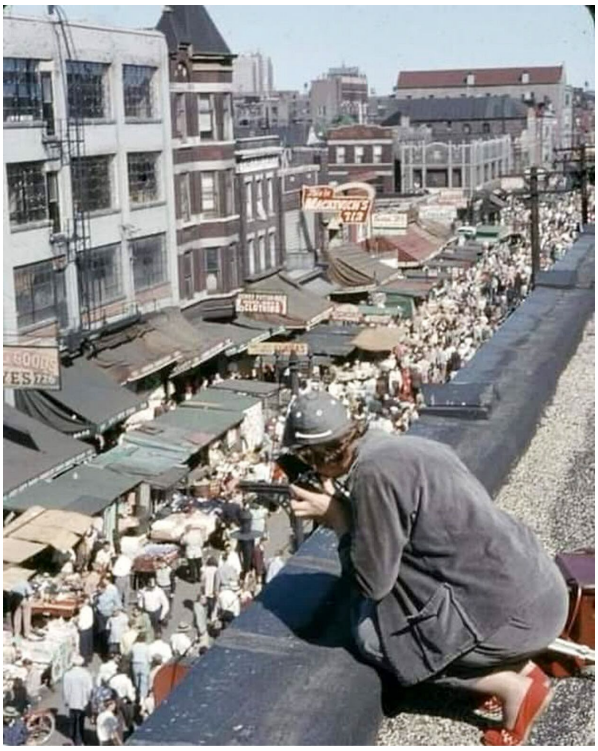


Le Prudential Building vu depuis le Monroe Street Parking Lot, 1964 — futur emplacement de Millennium Park.

Après un bref intérim d'Eugene Sawyer à la mairie, Richard M. Daley remporta l'élection de 1989. Ainsi s'ouvrait un mandat de vingt-deux ans qui allait remodeler une fois encore l'économie et la forme physique de Chicago. Là où son père avait gouverné une ville industrielle et fait bâtir des tours de logements sociaux, le fils présida à leur démolition. Il lança le programme de la Chicago Housing Authority baptisé « Plan for Transformation » qui, au début des années 2000, fit abattre Cabrini-Green et les Robert Taylor Homes. Tout au long des années 1990, son administration poursuivit le réaménagement du Loop et du Near North Side, encouragea la conversion résidentielle du centre-ville, courtisa les sièges sociaux et les sociétés financières, et investit massivement dans le tourisme, la culture et les équipements publics. Cette stratégie accéléra le passage de la ville d'une économie manufacturière à une économie centrée sur la finance, les services et l'hôtellerie.

Les quartiers proches du centre-ville, privés d'investissements pendant des décennies, dont certaines parties du Near North et du West Loop, connurent d'importants investissements privés et une gentrification. Cela se produisit alors même que de nombreux quartiers du South et du West Side continuaient de se débattre avec l'héritage de la désindustrialisation et des logements sociaux ségrégués. En 2000, l'économie et la silhouette urbaine de Chicago ne ressemblaient plus guère à la ville industrielle de 1951. Cette transformation prépara le terrain aux projets de réaménagement, dont Millennium Park et la candidature aux Jeux olympiques de 2016, qui allaient définir le chapitre suivant de la ville.

Le blues devient électrique, et la house music voit le jour



Maxwell Street Market, 1956, le marché en plein air du South Side célèbre pour ses musiciens de blues de rue.

Chicago donna au XXe siècle deux genres musicaux à part entière, à cinquante ans d'intervalle. Tous deux naquirent dans des salles sans apprêt du South et du West Side. McKinley Morganfield, connu du monde entier sous le nom de Muddy Waters, arriva du Mississippi Delta en 1943 dans l'espoir de vivre de la musique. Il découvrit qu'une guitare acoustique était tout simplement inaudible dans un club de Chicago plein de bruit. « Quand j'arrivais dans les clubs, la première chose que je voulais, c'était un ampli. Personne pouvait t'entendre avec une acoustique. » Son single de 1948, « *I Can't Be Satisfied* », enregistré pour le tout nouveau label Aristocrat, écoula son premier tirage en une seule journée. Cela donna aux fondateurs du label, les frères Leonard et Phil Chess, immigrés polonais, le son qui allait définir Chess Records après qu'ils l'eurent rebaptisé en 1950.

Chess devint l'atelier où le blues du Delta se fit électrique et urbain, enregistrant Muddy Waters, Howlin' Wolf, Little Walter, Willie Dixon, Sonny Boy Williamson, Etta James et Chuck Berry. Ses disques traversèrent l'Atlantique pour refaçonner le rock britannique. The Rolling Stones tirèrent leur nom d'un single de Muddy Waters, et eux comme Fleetwood Mac se tinrent pour ses disciples directs après une tournée galvanisante de Muddy Waters en Angleterre en 1958.

Trois décennies plus tard, une autre piste de danse chicagoane engendra de toutes pièces un second genre. Le Warehouse, club réservé aux membres situé dans le South Loop et ouvert en 1977, engagea le DJ Frankie Knuckles comme directeur musical. Au début des années 1980, Knuckles bâtit des sets qui mêlaient disques disco, musique électronique européenne et un rythme plus dur, plus mécanique,

devant un public enraciné dans la culture des clubs noirs et gays de la ville. Les habitués se mirent à demander aux disquaires le genre de musique qu'ils avaient entendu « au Warehouse ». Au milieu des années 1980, les DJ de Chicago et les producteurs amateurs pressaient leurs propres disques « House » et les expédiaient dans le monde entier. Le bâtiment lui-même fut classé Chicago Landmark en 2023, et la ville rebaptisa son pâté de maisons Frankie Knuckles Way en son honneur.

The Second City, Steppenwolf et une nouvelle scène chicagoane



Le Second City Theater, 1616 North Wells Street, 1961.

Chicago réinventa aussi, au cours de ces décennies, la comédie américaine et, séparément, le jeu d'acteur américain. Le théâtre Second City ouvrit ses portes au 1842 North Wells Street le 16 décembre 1959. Fondé par Paul Sills, Bernard Sahlins et Howard Alk, il était issu du groupe des Compass Players, créé plus tôt à la University of Chicago. Il s'appuyait sur les « jeux théâtraux » d'improvisation mis au point par la mère de Sills, Viola Spolin. Ses revues satiriques visaient de plein fouet le conformisme de l'époque et devinrent vite un tremplin plutôt qu'une destination. Au fil des décennies suivantes, ses anciens comptèrent Alan Alda, Joan Rivers, John Belushi, Bill Murray, Dan Aykroyd, Chris Farley, Mike Myers, Tina Fey, Stephen Colbert et Amy Poehler. Ils formèrent une lignée ininterrompue allant d'une petite scène de quartier chicagoane au Saturday Night Live, et bien au-delà.

Quinze ans plus tard, trois jeunes acteurs, Terry Kinney, Jeff Perry et Gary Sinise, montèrent leur premier spectacle en 1974 dans le sous-sol d'une église de la banlieue de Highland Park. Ils baptisèrent leur nouvelle compagnie Steppenwolf, d'après le roman de Hermann Hesse que l'un d'eux se trouvait alors en train de lire. Steppenwolf, au réalisme brut porté par la troupe, compta bientôt dans ses rangs John Malkovich et Laurie Metcalf. La compagnie se bâtit une réputation nationale en partant de rien. En 1991, elle avait emménagé dans un bâtiment conçu pour elle sur North Halsted Street, et envoyait au passage toute une série de ses productions à Broadway.

Bellow, Terkel et la voix de Chicago de l'après-guerre

Les romanciers et les journalistes de Chicago trouvèrent une voix d'après-guerre tout aussi singulière. Saul Bellow, arrivé de Montréal dans son enfance, ouvrit son grand roman de 1953 *The Adventures of Augie March* par cette déclaration, « Je suis un Américain, né à Chicago », et reçut le prix Nobel

de littérature en 1976. Studs Terkel passa des décennies à amener les Chicagoans ordinaires à raconter leur propre histoire, d'abord dans sa longue émission sur la radio WFMT, puis dans des recueils de témoignages comme *Division Street: America* (1967), et *The Good War* (1985), qui remporta le prix Pulitzer.

Roger Ebert, entré au Chicago Sun-Times comme critique de cinéma en 1967, devint en 1975 le premier critique de cinéma à recevoir le prix Pulitzer. Ses joutes télévisées avec le critique du Chicago Tribune, Gene Siskel, firent de « two thumbs up » une expression passée dans le langage courant. Une génération plus jeune reprit le flambeau. L'avocat en exercice Scott Turow transforma son propre journal d'étudiant à la Harvard Law School en un best-seller, *One L* (1977), avant de réinventer le thriller judiciaire avec *Presumed Innocent* (1987), tandis que les recueils de nouvelles de Stuart Dybek saisissaient les ruelles ouvrières de Pilsen et de Little Village et lui valurent, en 2007, une bourse MacArthur.

Les Hairy Who et l'Uptown Poetry Slam

Les artistes visuels et les poètes de Chicago bâtirent leurs propres scènes avec tout autant de détermination, à l'écart de l'ombre de New York. En 1966, six jeunes diplômés de la School of the Art Institute — Jim Falconer, Art Green, Gladys Nilsson, Jim Nutt, Suellen Rocca et Karl Wirsum — commencèrent à exposer ensemble au Hyde Park Art Center sous le nom de Hairy Who. Ils y présentaient des peintures tapageuses, caricaturales, délibérément anti-branchées, puisées à des sources aussi diverses que le surréalisme, les catalogues de vente par correspondance et les planches d'illustration médicale. Le groupe se dissolut au bout de trois ans, mais il déclencha une vague d'expositions plus large, étalée sur une décennie — Nonplussed Some, False Image et d'autres —, que la critique regroupa plus tard sous le nom de Chicago Imagists, une œuvre aussi étrange et aussi propre à la ville que le blues ou le gratte-ciel.

La scène littéraire de Chicago se trouva un foyer tout aussi débrouillard et tout aussi durable lorsque le poète Marc Smith lança, en 1984, une scène ouverte du lundi soir au Get Me High Lounge, à Bucktown. Le 25 juillet 1986, il anima ce qu'il appelait un « slam » de poésie : des lectures à voix haute jugées, en compétition, par des membres du public tirés au sort. Le spectacle déménagea au Green Mill, l'ancien club de jazz d'Uptown sur North Broadway, où se tenait chaque dimanche soir la soirée Uptown Poetry Slam, devenue le berceau reconnu du slam poétique comme forme d'art nationale et internationale.

Un demi-siècle de réinvention



Oak Street Beach, 1995 — une image promotionnelle de la ville du front de lac réinventée et postindustrielle.

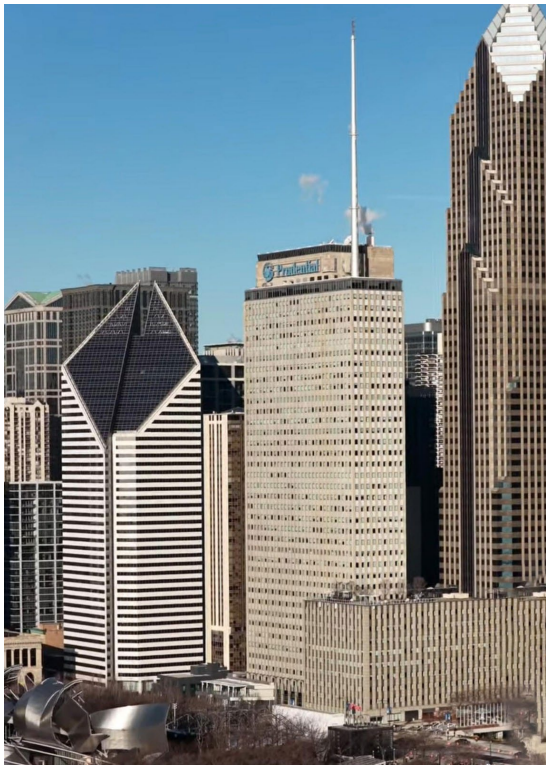
À l'aube de l'an 2000, Chicago avait survécu à la perte de son ancienne identité industrielle et au traumatisme de ses conflits raciaux et politiques pour s'imposer, de façon inégale, comme une ville mondiale. Elle était prospère et avait reconstruit son centre-ville, mais elle se débattait encore, dans le South Side et le West Side, avec les choix que ses dirigeants avaient faits en chemin. Passer d'une puissance industrielle organisée autour d'une machine politique disciplinée, d'usines et de gares de triage à un centre postindustriel défini par la finance, le tourisme et les services ne fut pas une transition sans heurts.

Ce fut l'œuvre des autoroutes qui vidèrent les quartiers de leur substance alors même qu'elles bâtissaient les banlieues, d'un maire dont la mainmise de fer sur l'administration municipale produisit aussi les tours de logements où se concentra la pauvreté de toute une génération, d'un mouvement des droits civiques qui révéla à quel point la ségrégation était inscrite dans la vie urbaine du Nord, et du choc de la désindustrialisation qui vida la ville des emplois manufacturiers dont vivait sa classe ouvrière. Ce fut aussi un demi-siècle de changements politiques durement acquis, dont le point culminant fut l'élection de Harold Washington, et de réinvention civique, menée à terme sous Richard M. Daley, tandis que Chicago se repositionnait pour une économie de services et d'information.

Chicago contemporain, 2001 à aujourd'hui

↑ *Table des matières*

Un nouveau siècle, une silhouette urbaine différente



Vue aérienne de Millennium Park, 2023.



Des visiteurs devant Cloud Gate d'Anish Kapoor — « the Bean » — 2024.

Chicago entra dans le XXIe siècle en ville déjà réinventée à plusieurs reprises, du portage marécageux au nœud ferroviaire, de la puissance industrielle à la métropole postindustrielle en quête d'une identité nouvelle. Les premières années des années 2000 donnèrent à cette réinvention une pièce maîtresse bien concrète. Le 16 juillet 2004, après des retards de chantier qui repoussèrent l'échéance de plusieurs années et un budget gonflé au-delà de 475 millions de dollars, le maire Richard M. Daley présida à l'inauguration de Millennium Park. Le parc avait été construit au-dessus d'un

enchevêtrement d'anciennes gares de triage et de parcs de stationnement, à l'angle nord-ouest de Grant Park. Trois jours de festivités inaugurales attirèrent des centaines de milliers de visiteurs.

La sculpture maîtresse du parc, Cloud Gate, l'œuvre en acier inoxydable d'Anish Kapoor, n'était toujours pas achevée le jour de l'inauguration. Ses soudures n'étaient pas encore polies, si bien que sa surface resta couverte pendant des mois, le temps que des ouvriers en effacent chaque jointure. Mais les habitants de Chicago se l'étaient déjà appropriée, la surnommant « the Bean » bien avant sa consécration officielle, en mai 2006.

_____ l'image que Chicago voulait donner d'elle-même. Aux côtés du kiosque à musique aux courbes envolées de Frank Gehry et des deux tours de verre de la Crown Fountain, le parc annonçait une ville qui investissait dans l'espace public, l'art contemporain et le tourisme comme axes majeurs de sa stratégie civique, et non comme une considération secondaire.

Il devint l'une des attractions les plus visitées du Midwest, toile de fond aussi bien pour les photographes de mariage que pour les cartes postales de la silhouette urbaine. Il ancra aussi une vague plus large de réaménagement du Loop et de Near North, avec des immeubles de copropriété de luxe s'élevant sur d'anciennes parcelles industrielles, une North Michigan Avenue de nouveau florissante et une population résidente du centre-ville en forte croissance tout au long de la décennie, à mesure que jeunes cadres et couples dont les enfants avaient quitté le foyer revenaient s'installer au cœur de la ville. Pour une métropole longtemps définie par ses usines et ses lignes de fret, le message des années 2000 était que la culture, le design et les équipements publics pouvaient être eux-mêmes des moteurs économiques.

L'investissement de Chicago dans la sculpture civique prolongeait dans le nouveau siècle une tradition bien plus ancienne. Richard Hunt, natif de Chicago dont la carrière longue de sept décennies fit de lui le sculpteur le plus reconnu du pays travaillant le métal abstrait soudé, ne cessa d'offrir de grandes commandes publiques à sa ville natale jusqu'à sa mort, en 2023, d'autres œuvres étant achevées ou prévues pour le DuSable Black History Museum, l'Obama Presidential Center et l'Emmett and Mamie Till-Mobley House Museum, à Woodlawn.

Le krach et la longue remontée

Cet optimisme se heurta à la réalité en 2008. La crise financière nationale, déclenchée par l'effondrement du marché des prêts hypothécaires à risque et par la faillite, ou la quasi-faillite, de grandes banques, frappa durement l'économie de Chicago et ses quartiers. Les taux de saisies immobilières s'envolèrent dans toute la ville, le South Side et le West Side absorbant une part disproportionnée des dégâts à mesure que se défaisaient les années de boom qui avaient précédé, laissant derrière elles des maisons vides et barricadées. Les finances de l'État de l'Illinois et du comté de Cook, déjà tendues par des obligations de retraite accumulées au fil des décennies, devinrent plus précaires à mesure que les recettes fiscales baissaient. Le secteur des congrès et du tourisme, encore jeune dans la confiance née de l'ère Millennium Park, ralentit tandis que les budgets de voyage se resserraient dans tout le pays.

La reprise fut lente et inégale. Le centre-ville et le North Side se redressèrent les premiers, portés par la poursuite de l'investissement résidentiel, l'essor du secteur des technologies et des services aux entreprises, et une activité de congrès régulière à McCormick Place. Mais bien des communautés du South Side et du West Side ne regagnèrent jamais tout à fait le terrain perdu dans le krach ; les terrains vagues et les vitrines condamnées de quartiers comme Englewood, Austin et Roseland devinrent des traits durables du paysage urbain jusque tard dans les années 2010, marque visible de l'inégalité avec laquelle la fortune de la ville avait fini par se répartir.

Une ville qui se transforme, se réduit et se recompose



1852 South Allport Avenue, Pilsen, 2010 — l'un des quartiers du Southwest Side qui se développèrent avec la croissance de la population latino de Chicago.

Sous la nouvelle silhouette de l'horizon urbain, la population de Chicago était en mouvement. La population totale de la ville, qui s'était quelque peu stabilisée dans les années 1990 après des décennies de déclin d'après-guerre, recommença à diminuer dans les années 2000 et continua de perdre des habitants lors des recensements de 2010 et de 2020. Elle passa d'environ 2,9 millions d'habitants au tournant du siècle à un chiffre plus proche de 2,7 millions lors du recensement de 2020, avant qu'un léger redressement ne soit enregistré plus tard dans la décennie. Les pertes ne furent pas réparties de manière uniforme.

La perte de population noire fut particulièrement marquée dans le South Side et le West Side, sous l'effet conjugué de la démolition des grands ensembles de logements sociaux. La Chicago Housing Authority, avec son « Plan for Transformation », rasa Cabrini-Green, les Robert Taylor Homes et d'autres tours en difficulté à partir de la fin des années 1990 et tout au long des années 2000. Cela se produisait parallèlement à des courants plus larges d'émigration de la population noire vers la Sun Belt et vers les banlieues, un renversement des dynamiques de la Grande Migration qui avaient bâti ces quartiers un siècle plus tôt.

Pendant ce temps, le Loop, le Near North Side et de larges pans du North Side gagnèrent des habitants. La population latino de la ville s'accrut fortement, en particulier dans le Southwest Side et dans des quartiers comme Little Village, Pilsen et Albany Park, alors même que la gentrification repoussait certaines communautés latinos installées de longue date plus loin du centre-ville. Dans les années 2020, la population de Chicago se répartissait plus également entre habitants blancs, noirs et latinos qu'à presque aucun autre moment de son histoire. Et ce, alors même que la ségrégation à l'échelle des quartiers, qui façonnait la ville depuis la Grande Migration, demeurait obstinément tenace, un phénomène que le journalisme et les travaux universitaires consacrés au South Side documentèrent en détail durant ces années.

Clout — l'essor et le déclin de la machine politique démocrate à Chicago



« Scabby the Rat », le rat gonflable devenu incontournable des manifestations syndicales, devant City Hall, 121 North LaSalle Street.

Avant d'en venir aux maires qui gouvernèrent le Chicago du XXIe siècle, il vaut la peine de comprendre le système politique dont beaucoup d'entre eux héritèrent, qu'ils adaptèrent ou démantelèrent : la machine démocrate, et cette monnaie d'échange proprement chicagoane que l'on nomme le clout. Comme le soutient l'historien Dominic A. Pacyga dans son étude de 2025, *Clout City: The Rise and Fall of the Chicago Political Machine*, la machine ne fut jamais une simple bureaucratie corrompue greffée sur l'administration municipale : elle naquit de la culture communautaire des quartiers d'immigrants, en grande partie catholiques et juifs, comme Bridgeport, dans le South Side. Là, le De La Salle Institute, lycée des Frères des Écoles chrétiennes fondé en 1889, forma des générations de futurs patrons de circonscription et de maires, dont les Daley, à la loyauté, à la hiérarchie et à l'obéissance.

Pacyga décrit une structure politique qui reflétait celle de l'Église catholique elle-même : le maire et président du parti en guise de pape, les conseillers municipaux et les responsables de circonscription en évêques, et les capitaines de secteur électoral en curés de paroisse. Chacun devait connaître chaque famille de son pâté de maisons et échanger des services contre des voix. Le saloon, la paroisse, le bureau de circonscription et, parfois, le tripot du quartier alimentaient tous la même toile d'obligations réciproques. C'était ce que Pacyga appelle un système communautaire dans lequel « le prêtre, le rabbin et le gangster » pouvaient tous être, chacun à sa manière, partie prenante de la machine.

La machine devint une force véritablement étendue à l'ensemble de la ville sous Anton Cermak, immigrant tchèque élu maire en 1931. Il assembla une coalition multiethnique de Polonais, de Bohémiens, d'Allemands et de Juifs pour contester la longue mainmise irlandaise sur la politique chicagoane. Il y parvint brièvement, jusqu'à ce que la balle d'un assassin destinée au président élu Franklin Roosevelt tue Cermak à Miami en 1933. Le Bridgeport irlandais reprit rapidement le contrôle, et la machine atteignit sa pleine expression sous Richard J. Daley, maire de 1955 à 1976. Il dirigea à la fois City Hall et le Parti démocrate du comté de Cook, et traita le clientélisme comme une

sorte de ministère civique. Cela pouvait consister à écrire des lettres pour faire entrer le fils d'un ami en école dentaire, inscrire un administré sur une liste d'attente de logement social, ou obtenir un passeport pour un Frère des Écoles chrétiennes. À côté de cela se déployait l'activité bien plus vaste consistant à orienter les marchés publics, les emplois et les décisions de zonage. Pacyga qualifie Daley de « saint patron du clientélisme et du clout à Chicago », formule qui saisit à quel point le pouvoir de la machine reposait sur des relations personnelles, à l'échelle du quartier, plutôt que sur une idéologie.

C'est ce même socle communautaire qui finit par céder. La libéralisation de l'Église catholique par le concile Vatican II, au début des années 1960, relâcha l'étroite loyauté paroissiale qui avait ancré la politique des circonscriptions. Des réformes imposées par les tribunaux, aboutissement de décennies de contentieux qui limitèrent les embauches clientélistes, privèrent la machine de nombre des emplois qu'elle échangeait contre des voix. La suburbanisation d'après-guerre attira entièrement hors de la ville les familles catholiques issues de l'immigration qui avaient bâti la machine. La mairie plus technocratique et « néolibérale » de Richard M. Daley, après 1989, courtisa de nouveaux électorats, dont la communauté LGBTQ+ de Chicago, tout en réduisant encore le clientélisme traditionnel. Autant de signes de l'ampleur du changement déjà survenu dans l'ancien système.

Pacyga date l'effondrement final de la machine de 2023, avec les condamnations pour corruption de deux de ses dernières figures puissantes : l'alderman de longue date Edward M. Burke et le président de la Chambre des représentants de l'Illinois, Michael J. Madigan. Pour d'autres également, ce fut la fin du clout en tant que système communautaire capable de s'auto-entretenir, même si ses habitudes et ses fantômes continuent de façonner la manière dont Chicago est gouverné.

La texture personnelle, souvent chaotique, du déclin de la machine est saisie dans les mémoires de l'avocat William J. Bowe, *Riots & Rockets*. Byrne, en 1979, renversa contre toute attente le maire Michael Bilandic, soutenu par la machine. Son récit rappelle la fureur populaire suscitée par la gestion calamiteuse, par la ville, d'un blizzard paralysant, dans ce qui parut brièvement une rupture véritable avec la vieille organisation démocrate contre laquelle la campagne de Byrne s'était construite.

Mais Bowe raconte comment sa mairie se définit rapidement par l'instabilité plutôt que par la réforme. Lorsqu'un rapport de transition, qu'elle avait commandé à un panel de conseillers d'esprit indépendant, fut enfin divulgué à la presse en juin 1980, après que son administration l'eut tenu sous le boisseau pendant un an, _____ n'aborda pas les conclusions du rapport. Au lieu de cela, la maire Byrne interdit aux journalistes du quotidien l'accès à City Hall, déclenchant un tollé au nom du Premier Amendement qui occupa les unes de la ville pendant des jours. Bowe, qui avait contribué à rédiger une partie du rapport et fut convoqué en pleine nuit pour en parcourir les centaines de pages avec les journalistes du Tribune avant la parution de l'article, vit dans cet épisode le signe révélateur d'une maire dont l'instinct du théâtre belliqueux dépassait la capacité à gouverner. Ce fut là un schéma qui, en moins de trois ans, contribua à ouvrir la voie à la victoire historique de Harold Washington en 1983.

Quatre maires, quatre Chicago



Meigs Field, vu vers le nord après sa fermeture nocturne décidée par le maire Richard M. Daley, 2003.

La politique de l'époque fut dominée, durant sa première décennie, par la continuité. Richard M. Daley, fils du légendaire Richard J. Daley, occupa le fauteuil de maire de 1989 à 2011, ce qui fit de la durée cumulée de ses mandats la plus longue de l'histoire de la ville. Ses dernières années de mandat furent marquées par des projets d'infrastructure et des accords de privatisation ambitieux, parfois controversés. Outre la poursuite des investissements dans les parcs et les pistes cyclables, il y eut, en 2008, la concession à long terme des parcmètres de la ville. L'opération procura un versement immédiat, mais imposa des décennies de fortes hausses tarifaires. Le contrat des parcmètres devint synonyme d'imprévoyance budgétaire. Daley porta également une candidature malheureuse à l'organisation des Jeux olympiques d'été de 2016.

Rahm Emanuel, ancien membre du Congrès et chef de cabinet d'Obama à la Maison-Blanche, succéda à Daley en 2011 et resta en fonction jusqu'en 2019. Son administration défendit un programme fondé sur les données et favorable aux entreprises. Elle développa la prématernelle et la maternelle à temps plein, et accompagna la poursuite du développement du centre-ville. Elle fut aussi marquée par une douloureuse grève des enseignants de sept jours, en 2012, portant sur les salaires, l'évaluation et les fermetures d'établissements. La fermeture, en 2013, d'une cinquantaine d'écoles publiques, concentrées en écrasante majorité dans le South et le West Side, nuisit à sa popularité, et le second mandat d'Emanuel fut assombri par les retombées de la fusillade policière qui coûta la vie à Laquan McDonald.

Lori Lightfoot, ancienne procureure fédérale qui n'avait jamais exercé de mandat électif, fut élue en 2019 : elle devenait la première femme noire et la première personne ouvertement homosexuelle à diriger la ville. Elle remporta au second tour la totalité des cinquante circonscriptions municipales. Son mandat unique, qui courut jusqu'en 2023, fut en grande partie accaparé par la pandémie de COVID-19 et ses répliques. Ses difficultés persistantes face à la criminalité et à la réforme de la police nourrirent l'exaspération du public et lui valurent une troisième place lors de sa tentative de réélection en 2023. Brandon Johnson, ancien enseignant et organisateur soutenu avec force par le Chicago Teachers Union, remporta cette élection de 2023 et entra en fonction en promettant une approche plus progressiste de la sécurité publique, du logement et de la fiscalité. Il hérita d'une ville encore aux prises avec les séquelles budgétaires et sociales de la pandémie, ainsi qu'avec une nouvelle vague de demandeurs d'asile venus de la frontière sud, qui mit à rude épreuve le système d'hébergement municipal à partir de 2022 et 2023.

Violence, maintien de l'ordre et heure de vérité

La violence par armes à feu demeura l'un des thèmes les plus douloureux et les plus médiatisés de l'époque. Le taux d'homicides de Chicago, très concentré dans un nombre relativement restreint de quartiers du South et du West Side, attira une attention nationale constante et donna parfois lieu à des représentations déformées de la ville tout entière. Les taux de criminalité fluctuèrent au fil des deux décennies, reculant au milieu des années 2000 et au milieu des années 2010, avant de grimper fortement en 2016, puis de nouveau pendant les années de pandémie 2020 et 2021. La criminalité de rue devint un point de friction récurrent dans la politique municipale et dans les débats nationaux sur les politiques urbaines.

Aucun épisode ne contribua davantage à redéfinir le débat de l'époque sur le maintien de l'ordre que la mort de Laquan McDonald, un adolescent de dix-sept ans abattu de seize balles par un policier de Chicago en octobre 2014. Les responsables municipaux retardèrent de plus d'un an la diffusion de la vidéo de la fusillade captée par la caméra embarquée d'une voiture de police. Lorsqu'un juge en ordonna la publication en novembre 2015, les images contredirent la version officielle, ce qui déclencha des manifestations prolongées et une crise de confiance du public envers la police et envers l'administration Emanuel. Le travail de la presse indépendante, et notamment celui du journaliste Jamie Kalven, avait soulevé très tôt des questions sur l'affaire, avant même la diffusion de la vidéo.

Les retombées comprirent le limogeage du chef de la police, une enquête du U.S. Department of Justice qui conclut à une pratique systématique d'usage excessif de la force et de violations des droits civiques au sein du Chicago Police Department, puis un décret fédéral de consentement imposant une réforme placée sous contrôle judiciaire. En 2018, le policier fut reconnu coupable de meurtre au second degré. L'affaire devint une référence nationale dans le vaste examen de conscience sur la responsabilité policière qui s'intensifia au cours de la décennie suivante.

La parenthèse pandémique

COVID-19 atteignit Chicago au début de l'année 2020. La ville, comme le reste du pays, mit à l'arrêt une grande partie de sa vie publique dès le mois de mars. Écoles, restaurants, théâtres et bureaux fermèrent ou se vidèrent, et les trottoirs habituellement denses du Loop restèrent silencieux pendant des mois. La pandémie frappa le plus durement les communautés noire et latino de la ville lors de ses premières vagues, mettant au jour d'anciennes disparités en matière de maladies chroniques sous-jacentes, tout en dévastant les petits commerces et les institutions culturelles qui vivaient du passage des piétons et du public en salle. La mort de George Floyd à Minneapolis, en mai 2020, déclencha d'importantes manifestations à Chicago comme dans d'autres villes, accompagnées d'épisodes de troubles et de pillages qui tendirent davantage encore les relations entre habitants et policiers, dans une année déjà marquée par l'angoisse économique et l'isolement. La sortie de la pandémie se révéla inégale. Le taux d'occupation des bureaux du centre-ville demeura des années durant inférieur à ses niveaux d'avant 2020, le télétravail et le travail hybride ayant redessiné les trajets domicile-travail, quand bien même l'activité des congrès, les restaurants et les lieux culturels de la ville retrouvèrent peu à peu, au milieu des années 2020, quelque chose de leur vitalité d'antan.

Toujours une ville mondiale



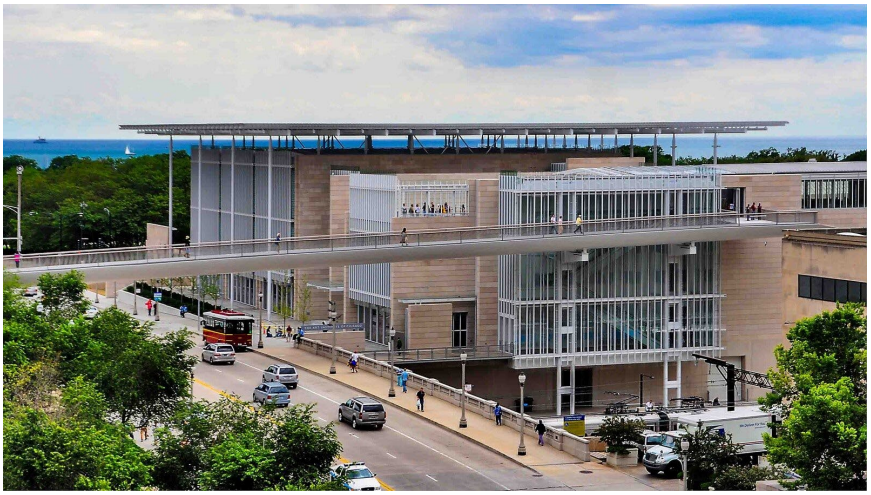
Willis Tower, vue vers l'est en direction de Navy Pier, en hiver 2024.

À travers l'essor, la crise, le scandale et la pandémie, Chicago ne renonça jamais à sa prétention à l'envergure mondiale. Sa silhouette urbaine continua d'attirer les passionnés d'architecture du monde entier, son statut étant consolidé par des institutions comme le Chicago Architecture Center et par une biennale d'architecture lancée en 2015. McCormick Place demeura l'un des plus vastes centres de congrès d'Amérique du Nord, accueillant des salons professionnels qui attiraient chaque année des centaines de milliers de visiteurs. O'Hare International Airport, malgré la concurrence périodique d'autres plateformes de correspondance, resta parmi les aéroports les plus fréquentés au monde, confirmant sous une forme résolument moderne le rôle de carrefour des transports que la ville tenait depuis le XIX^{e} siècle. Millennium Park, Navy Pier et le campus des musées du front de lac continuèrent d'ancrer une économie touristique qui, dans les années 2020, attirait de nouveau des dizaines de millions de visiteurs par an, alors même que les quartiers de la ville éloignés du lac restaient aux prises avec la violence et la pauvreté.

Le hip-hop de Chicago, de Kanye au drill

La scène musicale de Chicago au XXIe siècle s'est révélée tout aussi inventive que l'avaient été ses pionniers du blues et de la house. Kanye West, qui a grandi dans le South Side et fut très tôt formé par le producteur No I.D., s'était bâti une réputation nationale comme producteur avant de s'imposer, au début des années 2000, comme rappeur à part entière. Cela ouvrit la voie à toute une vague de hip-hop identifié à Chicago, allant du Common socialement engagé au Chance the Rapper indépendant et nourri de mixtapes, dont l'album de 2016 *Coloring Book* devint le premier disque diffusé uniquement en streaming à remporter un Grammy. Un son plus rugueux, résolument South Side, émergea à ses côtés au début des années 2010. Le drill, style dépouillé et menaçant construit autour de producteurs comme Young Chop, perça à l'échelle nationale avec le single de Chief Keef paru en 2012, « *I Don't Like* ». Le drill de Chicago façonna ensuite des scènes hip-hop aussi lointaines que celles de New York et de Londres, un cas de plus où un genre couvé dans les quartiers de la ville a remodelé la musique bien au-delà d'eux.

Lollapalooza rentre au bercail, et une nouvelle aile pour l'Art Institute



Le musée Art Institute et sa toute nouvelle Modern Wing, vue depuis le toit du Gage Building, 2009.

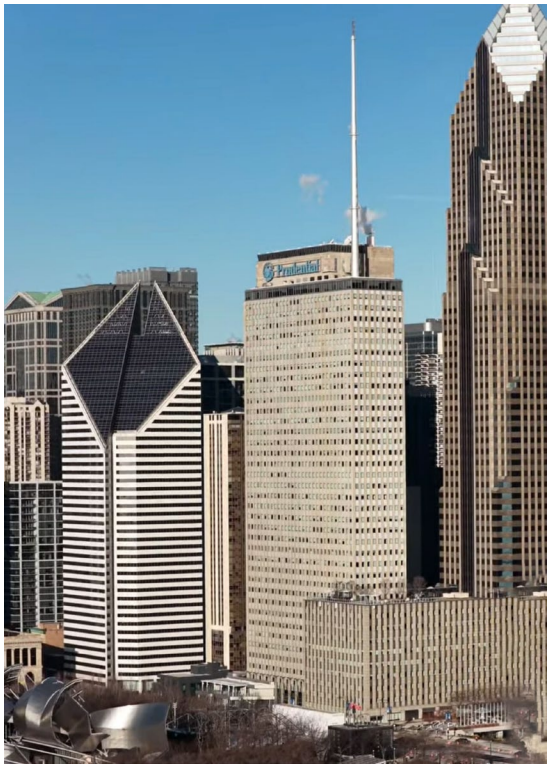


Millennium Park et sa fontaine, ainsi que la nouvelle aile du musée Art Institute, la Modern Wing, 2009.

Chicago devint également le port d'attache permanent d'un festival qui sillonnait autrefois le pays. Le Lollapalooza de Perry Farrell, lancé en 1991 comme une tournée itinérante de rock alternatif, s'interrompit en 1997, mais fut relancé en 2003. En 2005, ses organisateurs l'installèrent pour de bon à Grant Park, attirant 66 000 spectateurs en deux jours pour une programmation de quelque soixante-dix artistes. Dès 2016, il était devenu un rendez-vous annuel de quatre jours sur le front de lac, qui attirait chaque été des centaines de milliers de visiteurs venus du monde entier. Ce qui consolidait la place de Chicago au cœur d'une culture des festivals que Lollapalooza lui-même avait contribué à inventer à l'échelle nationale.

Le musée Art Institute fit sa propre déclaration pour le XXIe siècle en mai 2009, en inaugurant la Modern Wing, une extension de 264 000 pieds carrés conçue par l'architecte italien Renzo Piano. Ses parois de verre étaient coiffées d'un brise-soleil en aluminium en forme de « tapis volant », et reliées à Millennium Park, de l'autre côté de la rue, par la Nichols Bridgeway de Piano. Plus vaste agrandissement de l'histoire du musée, la Modern Wing hissa le musée Art Institute au rang de deuxième musée d'art du pays et offrit à l'institution née des cendres du Grand Incendie un écrin pour l'art moderne et contemporain à la hauteur de ses collections historiques.

Une ville toujours en train de se faire



Vue aérienne vers le nord-ouest au-dessus de Millennium Park, en direction du kiosque à musique Pritzker et du Prudential Building, 2026 — une ville qui, comme toujours, continue de se refaçonner.

Si l'on embrasse d'un regard l'arc complet de l'histoire de Chicago, on voit qu'elle commença comme un portage entre deux bassins versants, se dota d'un fort et d'un poste de traite, devint une ville-champignon du chemin de fer, fut réduite en cendres puis rebâtie en l'espace d'une génération, se mua en un colosse industriel alimenté par les vagues de migration venues du Sud américain et du monde entier, et se développa en une métropole tentaculaire, disputée, sans cesse en train de se réécrire, celle du XXIe siècle. Cela fait beaucoup de changements. Mais un fil unique les traverse tous : Chicago n'a jamais cessé de se refaçonner en réponse à la même poignée de forces qui l'avaient fait naître.

La géographie, qui signifiait jadis un court portage entre les Great Lakes et le bassin versant du Mississippi, désigne aujourd'hui un front de lac réinventé en parc et une position centrale qui fait toujours de la ville une plaque tournante du fret, de la finance et du transport aérien. La migration, qui a bâti la Black Belt, Pilsen, Little Village et des dizaines d'autres quartiers, se poursuit aujourd'hui sous des formes nouvelles, de l'immigration internationale à la redistribution continue des habitants de la ville elle-même, îlot par îlot. Et la réinvention — cette volonté, née pour partie de la nécessité et pour partie de l'ambition, de démolir et de rebâtir, de se disputer sur ce que la ville doit à ses habitants et sur qui a le droit de façonner son avenir — reste aussi visible dans un débat sur la fermeture d'écoles ou dans une bataille autour d'un décret de consentement policier qu'elle l'était dans la reconstruction rapide qui suivit le Grand Incendie.

Le Chicago des années 2020 n'est pas la ville qu'a connue Jean Baptiste Point du Sable, ni la ville des Union Stock Yards, ni assurément celle de la convention de 1968 ou des années Harold Washington. Mais elle en est indubitablement l'héritière : un lieu qui continue de débattre, de bâtir, de prouver qu'un passage marécageux entre deux réseaux hydrographiques pouvait devenir l'une des villes véritablement grandes du monde.

Bibliographie

↑ *Table des matières*

Chicago colonial, 1688–1812

Sources : Milo M. Quaife, *Chicago and the Old Northwest, 1673–1835* (1913) ; Juliette Kinzie, *Wau-Bun: The "Early Day" in the North-West* (1856) ; le récit du lieutenant Linai T. Helm, *narrative of the* Fort Dearborn massacre ; sources générales de référence sur Jean-Baptiste Point Du Sable, dont French Heritage Corridor, *Illinois Portrait: Jean-Baptiste Pointe Du Sable*.

Crédits photographiques : carte de Coronelli de 1688 représentant les Great Lakes — Newberry Library, Chicago ; Library of Congress ; Mitchell's Map of the British and French Dominions in North America — Library of Congress, Geography and Map Division ; carte des sentiers amérindiens dressée par Scharf en 1901 — Chicago History Museum ; la Kinzie Mansion — Wisconsin Historical Society ; également consultable via Calisphere ; Fort Dearborn, 1803 (vue d'artiste) — Chicago History Museum ; maquette du premier Fort Dearborn — Chicago History Museum, exposition Crossroads of America ; « Chicago in 1812 » (carte d'Andreas) — A. T. Andreas, History of Chicago (1884) ; Newberry Library / Chicago Public Library. Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Les premiers colons de Chicago, 1813–1870

Sources : A.T. Andreas, *History of Chicago: From the Earliest Period to the Present Time*, vol. 1 (1884) ; Henry H. Hurlbut, *Chicago Antiquities: Comprising Original Items and Relations, Letters, Extracts, and Notes, Pertaining to Early Chicago* (1881) ; Joseph Kirkland, *The Story of Chicago* (1892) ; William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West* (1991) ; Francesca Gamber et al., *Nature's Metropolis at 30*, Commonplace (2021) ; Chicago Tribune, « Our Grain Elevators » (1861), reproduit avec un complément historique sur *Chicagology.com* ; sources générales de référence sur le Illinois and Michigan Canal, le Galena and Chicago Union Railroad et le Camp Douglas ; Libby Hill, *The* Chicago River: A Natural and Unnatural History (2000) ; Emmett Dedmon, *Fabulous Chicago* (1953) ; sources générales de référence sur le maire Levi Boone et l'émeute de la Lager Beer de 1855.

Crédits photographiques : le Fort Dearborn reconstruit, 1816 — Wisconsin Historical Society ; Kinzie, plan cadastral de Chicago de 1833 — Illinois State Archives, Illinois and Michigan Canal Commission, fonds d'archives ; Wolf Point, 1832 (George Davis) — Chicago History Museum ; Illinois and Michigan Canal Commission, carte de 1836 — Newberry Library, Chicago ; le Court House et le City Hall après le rehaussement du niveau des rues de 1858 — Chicago History Museum (Alexander Hesler) ; le Wigwam, 1860 — Chicago History Museum (Alexander Hesler) ; Camp Douglas — Library of Congress, Liljenquist Family Collection of Civil War Photographs ; Lincoln exposé en chapelle ardente, 1865 — Library of Congress (photographie de S. M. Fassett) ; le premier Palmer House, 1870 — Chicago History Museum. Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Chicago après l'incendie, 1871–1900

Sources : James W. Sheahan et George P. Upton, *The Great Conflagration: Chicago, Its Past, Present and Future* (1871) ; Elias Colbert et Everett Chamberlin, *Chicago and the Great Conflagration* (1871) ; A. T. Andreas, *History of Chicago, Vols. 2–3* (1885–1886) ; sources générales de référence sur l'affaire Haymarket, les Union Stock Yards et l'Exposition universelle de 1893 ; Libby Hill, *The* Chicago River: A Natural and Unnatural History (2000) ; Metropolitan Water Reclamation District of Greater Chicago, *A History of Protecting Our Water Environment* ; Carter H. Harrison, *Stormy Years: The Autobiography of Carter H. Harrison* (1935) ; Paul M. Green et Melvin G. Holli, dir., *The Mayors: The Chicago Political*

Tradition ; John M. Allswang, *A House for All Peoples: Ethnic Politics in Chicago, 1890–1936* (1971) ; compte rendu de *Lords of the Levee: The Story of Bathhouse John and Hinky Dink*, par Lloyd Wendt et Herman Kogan, *Journal of American History* 30, n° 1 (1943) : 127 ; Encyclopedia of Chicago, Auditorium Building ; Chicago Symphony Orchestra, *History of the Chicago Symphony Orchestra* ; The Art Institute of Chicago, *History* ; Encyclopedia of Chicago, *Exhibits on the Midway Plaisance, 1893* ; *McVicker's Theater*, Wikipedia.

Crédits photographiques : la maison de Mrs. O'Leary — Chicago History Museum ; le bureau immobilier de Kerfoot — Chicago History Museum / Great Chicago Fire & the Web of Memory ; Home Insurance Building, 1885 — Ryerson and Burnham Archives, Art Institute of Chicago ; le bureau de Burnham & Root, le Rookery — Ryerson and Burnham Archives, Art Institute of Chicago ; Haymarket Square — Chicago History Museum ; Exposition universelle, la Cour d'honneur — Library of Congress, Prints and Photographs Division ; The Auditorium Building — Ryerson and Burnham Archives, Art Institute of Chicago (tirages à l'albumine de James W. Taylor) ; l'intérieur de l'Auditorium Theatre — Ryerson and Burnham Archives, Art Institute of Chicago. Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Chicago à l'ère du jazz, 1901–1950

Sources : Daniel H. Burnham et Edward H. Bennett, *Plan of Chicago* (1909) ; Carl Sandburg, *Chicago Poems* (1916) ; Chicago Commission on Race Relations, *The Negro in Chicago: A Study of Race Relations and a Race Riot* (1922) ; sources générales de référence et d'archives sur Al Capone, le massacre de la Saint-Valentin, la scène jazz de Chicago et l'arrivée de Louis Armstrong en 1922, et l'Exposition Century of Progress de 1933–34 ; Lois Wille, *Forever Open, Clear, and Free: The Struggle for Chicago's Lakefront* (1972) ; Encyclopedia of Chicago, *Lakefill* ; Libby Hill, *The* Chicago River: A Natural and Unnatural History (2000) ; U.S. Army Corps of Engineers, Rock Island District, *Lockport Lock* ; Douglas Bukowski, *Big Bill* Thompson, Chicago, and the Politics of Image (1998) ; Roger Biles, *Big City Boss in Depression and War: Mayor Edward J. Kelly of Chicago* (1984) ; Emmett Dedmon, *Fabulous Chicago* (1953) ; Essanay Film Manufacturing Co., *Made-in-Chicago Museum* ; Chicago History Museum, *Chicago's Silent Stars* ; Goodman Theatre, *Chicago's Oldest Theatre — Our Mission* ; Cheryl Honigford, *A Very Brief History of Old Time Radio in Chicago*.

Crédits photographiques : la maison d'Al Capone sur Prairie Avenue, 1925 — Chicago History Museum ; la scène du massacre de la Saint-Valentin, 1929 — Chicago History Museum ; le Cook County Courthouse et le City Hall, 1911 — Chicago History Museum / Great Chicago Fire & the Web of Memory (photographie Barnes-Crosby) ; Midway Gardens, 1913 — Frank Lloyd Wright Foundation Archives / Art Institute of Chicago ; Exposition Century of Progress, 1933 — Newberry Library, Chicago Aerial Survey Collection. Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Chicago à l'ère numérique, 1951–2000

Lectures complémentaires : Mike Royko, *Boss:* Richard J. Daley of Chicago (1971) ; Adam Cohen et Elizabeth Taylor, *American Pharaoh: Mayor* Richard J. Daley — His Battle for Chicago and the Nation (2000) ; Arnold R. Hirsch, *Making the Second Ghetto: Race and Housing in Chicago, 1940–1960* (1983) ; Isabel Wilkerson, *The Warmth of Other Suns: The Epic Story of America's* Great Migration (2010) ; Gary Rivlin, *Fire on the Prairie: Chicago's* Harold Washington and the Politics of Race (1992) ; William J. Bowe, chapitre 1, Riots & Rockets (2025) ; William J. Bowe, *Bernardine* Dohrn and John Ashcroft Look Back (2022) ; Ann Durkin Keating, *Chicago Neighborhoods and Suburbs: A Historical Guide* (2008) ; Chicago Department of Aviation, O'Hare History ; Paul Kleppner, *Chicago Divided: The*

Making of a Black Mayor (1985) ; Paul M. Green et Melvin G. Holli, dir., *The Mayors: The Chicago Political Tradition* ; History.com, *St. Lawrence Seaway Officially Opened* ; Encyclopaedia Britannica, *St. Lawrence Seaway* ; Congressional Research Service, *Shipping on the* Great Lakes and St. Lawrence Seaway: An Update ; Illinois Rock & Roll Museum, *Chess Records* ; NPR, *From the* Warehouse to the World: Chicago and the Birth of House Music (2023) ; The Second City, *Alumni & Comedy History* ; Steppenwolf Theatre Company, *History & Founders* ; Art Institute of Chicago, *Hairy Who? 1966–1969* ; Poetry Foundation, *Marc Kelly Smith*.

Crédits photographiques : les tours de Cabrini-Green, 1958 — photographie d'archives Getty Images (24 mars 1958) ; manifestants de la Convention nationale démocrate de 1968, Grant Park — Chicago History Museum (photographie de Peter Bullock, ICHi-050772) ; manifestants contre la guerre devant la statue de Logan, 1968 — photo de Lawrence Okrent, CD ; la Harold Washington Library en construction — Chicago Public Library Archives (photographies de chantier des Peter Fish Studios, 1988–1991). Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Chicago contemporain, 2001 à aujourd'hui

Sources : Dominic A. Pacyga, *Clout City: The Rise and Fall of the Chicago Political Machine* (2025) ; William J. Bowe, chapitre 3, Riots & Rockets (2025) ; William J. Bowe, Riots & Rockets: A Dash of the Army, a Dose of Politics, and a Life in the Law (2025) ; Natalie Y. Moore, *The* South Side: A Portrait of Chicago and American Segregation (2016) ; Ben Austen, *High-Risers:* Cabrini-Green and the Fate of American Public Housing (2018) ; Larry Bennett, *The Third City: Chicago and American Urbanism* (2010) ; enquête journalistique de Jamie Kalven et de l'*Invisible Institute* sur la mort de Laquan McDonald ; NPR, *50 Years of Hip-Hop History: Chicago* (2023) ; Chicago Sun-Times, *Looking Back at 20 Years of* Lollapalooza in Chicago ; The Art Institute of Chicago, *The* Modern Wing: Renzo Piano and the Art Institute of Chicago.

Crédits photographiques : 1852 South Allport Avenue, Pilsen — photo de Lawrence Okrent, CD ; « Scabby the Rat » devant le City Hall — photo de Jack W. Zimmerman, CD ; le Modern Wing de l'Art Institute — The Art Institute of Chicago ; la fontaine de Millennium Park et le Modern Wing — The Art Institute of Chicago. Les sources Internet des autres photographies ne sont pas identifiées.

Index

↑ *Table des matières*

Touchez un terme pour accéder au passage du récit où il apparaît. Les petits chiffres en exposant signalent d'autres occurrences ailleurs dans l'ouvrage.

A

Adler & Sullivan (cabinet)[2]
Adler Planetarium
Adler, Dankmar[2 3 4 5]
Anderson, Sherwood[2 3]
Armstrong, Louis[2 3]
Art Institute of Chicago[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17]
Auditorium Building[2 3 4 5 6]

B

style Beaux-Arts[2]
Bellow, Saul[2]
Bennett, Edward[2 3 4 5]
Black Partridge (chef potawatomi)[2]
Board of Trade, Chicago[2 3 4 5]
Bowe, William J.[2 3 4 5 6]
Bridgeport (quartier)[2 3]
Bronzeville[2 3 4]
Burnham, Daniel[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17]
Byrne, Jane[2 3]

C

Cabrini-Green[2 3 4 5 6]
Calumet River[2 3]
Camp Douglas[2 3 4]
Capone, Al[2 3 4 5 6 7]
Century of Progress (exposition de 1933–34)[2 3 4 5]
Cermak, Anton[2 3]
Chicago Housing Authority[2 3]
Renaissance de Chicago[2 3]
Chicago River[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16]
Chicago Tribune[2 3 4 5 6]
mouvement City Beautiful[2 3]
City Council[2 3]
City Hall[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14]
Coronelli, Vincenzo Maria[2]
Coughlin, « Bathhouse » John
pandémie de COVID-19[2]

D

Daley, Richard J.[2 3 4 5 6 7 8]
Daley, Richard M.[2 3 4 5 6 7 8]
machine politique démocrate (Chicago)[2 3 4 5 6]
Convention nationale démocrate (1968)[2 3]
Des Plaines River[2 3 4]
Dohrn, Bernardine[2 3]
du Sable, Jean Baptiste Point[2 3 4 5]

E

Eisenhower, Dwight[2 3]
Emanuel, Rahm
Essanay Studios[2 3 4]

F

Field Museum[2]
Field, Marshall
Fort Dearborn[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15]
Fort Wayne

G

Goodman Theatre[2 3 4]
Grant Park[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12]
Grand incendie de Chicago (1871)[2 3 4 5]
Grands Lacs[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14]
Grande Migration[2 3 4 5 6 7 8]

H

Harrison, Benjamin (président des États-Unis)
Harrison, Carter, Sr.[2]
Affaire Haymarket[2 3 4 5 6 7]
Heald, Nathan[2 3]
Holabird & Roche (cabinet)[2]
Holabird & Root (cabinet)[2]
Home Insurance Building[2 3]
Hyde Park (quartier)[2]

I

Illinois and Michigan Canal[2 3 4 5]
Illinois River[2 3 4]

J

Jackson Park[2 3]
Jenney, William Le Baron[2]
Jim Crow[2]

Johnson, Brandon
Jolliet, Louis[2 3]

K

Kenna, Michael “Hinky Dink”
King, Martin Luther, Jr.
Kinzie, John[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11]
Kinzie, John H.
Knuckles, Frankie

L

Lake Michigan[2 3 4 5 6 7]
Lightfoot, Lori
Little Village[2 3]
Lollapalooza[2 3]
Loop, The[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15]

M

McCormick Place[2]
McCormick, Cyrus
McDonald, Laquan[2 3]
Michigan Avenue[2 3 4 5 6 7 8 9]
Millennium Park[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11]
Mississippi River[2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15]
Modern Wing (Art Institute)[2 3 4 5]
Museum Campus[2]

N

Navy Pier[2 3 4 5]
North Side[2 3 4 5 6 7 8]

O

O’Hare International Airport[2 3 4 5 6 7 8 9]
Odawas[2]
Ogden, William B.[2]
Ojibwés[2]
Orchestra Hall[2]

P

Pilsen (quartier)[2 3 4 5]
Plan for Transformation[2]
Potawatomis[2 3 4 5 6 7 8 9]
Prendergast, Patrick Eugene
Prudential Building[2 3]
Prix Pulitzer[2 3 4]

Pullman, George

R

Riots & Rockets (mémoires de Bowe)[2][3][4]
Robert Taylor Homes[2][3]
Rookery, The[2][3]
Root, John Wellborn[2]

S

Sandburg, Carl[2][3][4]
Sanitary and Ship Canal[2][3]
Second City (théâtre/surnom)[2][3][4]
Shedd Aquarium
South Branch (Chicago River)[2][3]
South Side[2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12][13][14]
Saint-Valentin, massacre de la[2][3][4][5]
State Street[2][3][4]
Steppenwolf Theatre Company[2][3]
Sullivan, Louis[2][3][4][5][6]
Sun Belt[2]

T

Terkel, Studs[2]
Thompson, William Hale “Big Bill”[2][3][4]

U

Union Stock Yards[2][3][4]
Uptown Poetry Slam[2]

W

Warehouse, The (boîte de nuit)[2]
Washington, Harold[2][3][4][5][6][7][8][9]
Water Tower, Chicago
Welland Canal[2]
West Side[2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12][13][14]
West, Kanye[2]
WGN[2]
La Ville blanche (exposition de 1893)[2][3][4][5][6]
Willis Tower
Wolf Point[2][3]
World’s Columbian Exposition (1893)[2][3][4][5][6][7]
Wright, Frank Lloyd[2][3][4]
Wrigley Building[2]