

Échos des Hauts-Plateaux [HP079]

L'oiseau du lac



Échos des Hauts-Plateaux [HP079]

L'oiseau du lac

Al Nath

Je ne compte plus les nuits passées à Chicago. Dans toutes sortes d'hôtels, en toutes saisons, pour toute une gamme de raisons, colloques, réunions professionnelles, entretiens, collectes d'informations, parfois pour le seul plaisir d'y être et souvent pour un amalgame de ces motivations.

Chicago! La plupart d'entre nous en ont entendu parler pour la première fois par les aventures de Tintin (en Amérique) ou par les terribles guerres de gangs opposant Al Capone (1899-1947) à ses rivaux, et tous ceux-ci aux forces de l'ordre, dont les fameux incorruptibles de l'agent du trésor américain Eliot Ness (1903-1957).

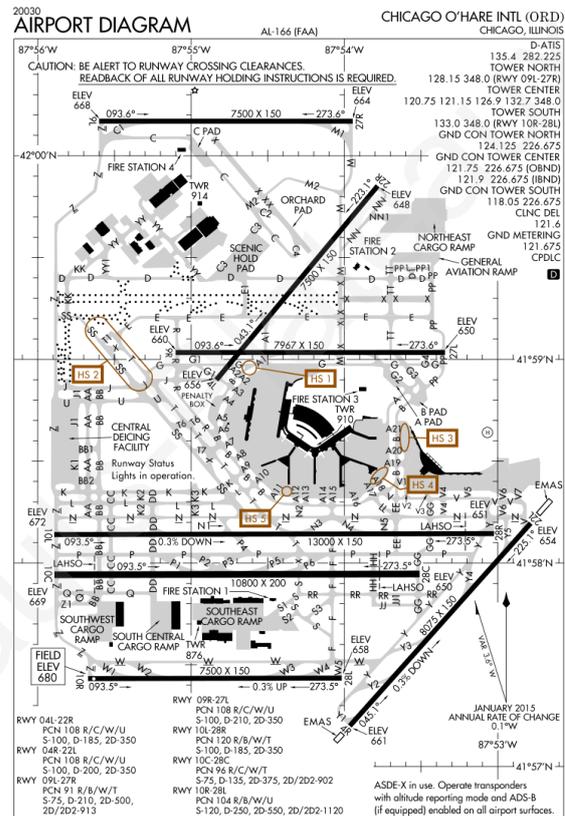
On est loin de tout cela aujourd'hui, même si, comme dans les faubourgs de toutes les grandes villes, les rivalités entre gangs persistent avec leurs règlements de comptes et leurs tristes lots de victimes. On connaît cela chez nous aussi.

Chicago, c'est d'abord un aéroport gigantesque situé loin du centre ville, à environ 18 miles (soit une trentaine de kilomètres) par l'*Interstate 90*, très souvent saturée avec un trafic à l'arrêt. J'y ai vu des hommes d'affaires devenir cramoisis: ils allaient rater leur avion devant les amener vers d'importantes négociations ou la signature d'un juteux contrat. De nos jours, l'accès est plus facile avec la *Blue Line* du métro qui arrive au sein du complexe aéroportuaire.

Fatigué et chargé de bagages à l'arrivée d'un vol de plus de neuf heures depuis l'Europe, je n'hésite pas à prendre un taxi, ce qui me permet de refaire le monde et de prendre le pouls du moment avec le chauffeur, souvent d'immigration récente et à l'anglais parfois plus qu'approximatif.

Mais c'est toujours un réel plaisir de percevoir la volonté d'intégration et l'activité industrielle de ces nouveaux arrivants, ce que l'on aimerait voir plus souvent dans notre partie du monde. C'est aussi dans un taxi que j'avais entendu louées chaudement les politiques sociales d'un sénateur local, un certain Barack Obama, bien avant qu'il ne préside aux destinées du pays.

[Toutes les illustrations de cet article © Auteur, sauf mention différente]



L'aéroport international O'Hare¹ de Chicago couvre plus de 3000 ha et offre des vols directs avec en gros 230 destinations de par le monde.

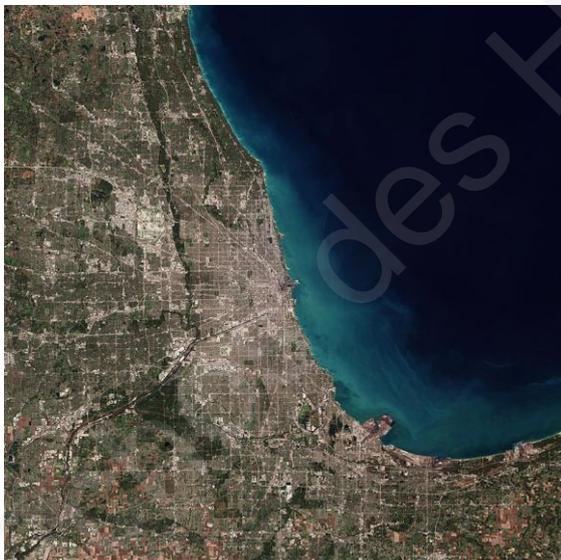
S'il n'est plus, comme entre 1963 et 1998, l'aéroport le plus actif au monde selon le nombre de passagers, il le reste pour les mouvements d'avions: près de 920.000 en 2019, soit plus de 2500 par jour, du fait d'une multitude de petits vols régionaux. Né comme aérodrome d'une usine Douglas construisant les transporteurs militaires C-54 Skymaster, il fut activement utilisé comme base par la US Air Force durant la Seconde Guerre Mondiale et la Guerre de Corée. Des escadrons de l'Air National Guard y furent basés jusqu'en 1993.

[Domaine public]

¹ Ainsi nommé en mémoire de Edward "Butch" O'Hare (1914-1943), le premier à recevoir la Medal of Honor [Médaille d'Honneur] de la US Navy [marine américaine] durant la Seconde Guerre Mondiale.



L'extrait ci-dessus d'une carte du US Army Corps of Engineers illustre la position de Chicago (en bas) par rapport au Lac Michigan qui la baigne. Milwaukee est plus au Nord sur la même rive. D'autres grands lacs sont visibles: en haut, le Lac Supérieur; à droite, le Lac Huron; et le Lac Érié dans le coin inférieur droit. Le Lac Michigan touche plusieurs états: Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin dans le sens des aiguilles d'une montre. [Domaine public]



Vue de Chicago par le satellite Sentinel 2. Avec environ 2,7 millions d'habitants, la ville est la plus peuplée de l'état d'Illinois, mais n'en est pas la capitale qui est Springfield². [Court. GMES CC BY-SA 3.0 igo]



Les éléments du drapeau de Chicago sont tous symboliques. Ainsi les trois bandes blanches correspondent, de haut en bas, aux côtés Nord, Ouest et Sud de la ville. La bande bleue supérieure représente le Lac Michigan et la branche Nord de la Chicago River, tandis la bande bleue inférieure symbolise la branche Sud de la Chicago River et le "Chicago Portage" reliant le bassin du Mississippi aux Grands Lacs, un élément-clé du développement de la ville. Chacune des étoiles a son histoire et chacune des six pointes leur symbole. Deux étoiles figuraient sur le drapeau original de la ville en 1917; une fut ajoutée en 1933 et la quatrième en 1939:

- (1917) le grand incendie de Chicago en 1871, les pointes représentant les vertus de la religion, de l'éducation, de l'esthétique, de la justice, de la bienfaisance et de la fierté civique;
- (1917) la "World Columbian Exposition", exposition universelle de 1893, les pointes symbolisant les transports, le travail, le commerce, les finances, le peuplement et la salubrité;
- (1933) la "Century of Progress Exposition", exposition universelle de 1933-1934, les pointes correspondant au statut de Chicago comme la deuxième plus grande ville du pays à l'époque, la devise latine de la ville (*Urbs in horto* – Cité dans un jardin), la devise anglaise de la ville (*I will – Je veux*), Great Central Market, Wonder City, Convention City;
- (1939) Fort Dearborn (construit en 1803 sur la Chicago River), les pointes représentant les entités politiques auxquelles a appartenu Chicago et les drapeaux qui ont flotté sur la région: France (1693), Grande-Bretagne (1763), Virginie (1778), Territoire du Nord-Ouest (1789), Territoire de l'Indiana (1802) et Illinois (comme Territoire en 1809, puis comme État à partir de 1818). Des étoiles supplémentaires ont été proposées sous divers motifs: la contribution de la ville à l'âge nucléaire, Harold Washington (premier maire afro-américain), l'inondation de 1992, la candidature aux Jeux Olympiques, etc. [Domaine public]

² Cf. "La belote des mécanos", **HP029** (mai 2017) en <http://www.hautsplateaux.org/hp029_201705.pdf>.

Quant à l'hôtel, j'ai maintenant mes habitudes avec une chambre bien équipée, confortable, tranquille, pas trop chère, non loin de *North Michigan Avenue*, le *Magnificent Mile*, l'artère commerçante de la ville. Si les vitrines de luxe ne m'intéressent pas, la bouche de métro voisine me permet de circuler facilement. La *Union Station* est relativement proche à pied. Nous y viendrons.

Les lecteurs de cette chronique connaissent mon aversion envers les masses touristiques. S'il est naturel que j'aie consacré au moins une fois mon temps à la visite des principales curiosités de la ville³, c'est surtout – comme dans tous les lieux que j'explore – la découverte du Chicago de tous les jours qui m'intéresse, que ce soit aux petites heures du matin ou dans des quartiers qu'aucun guide touristique ne mentionne.

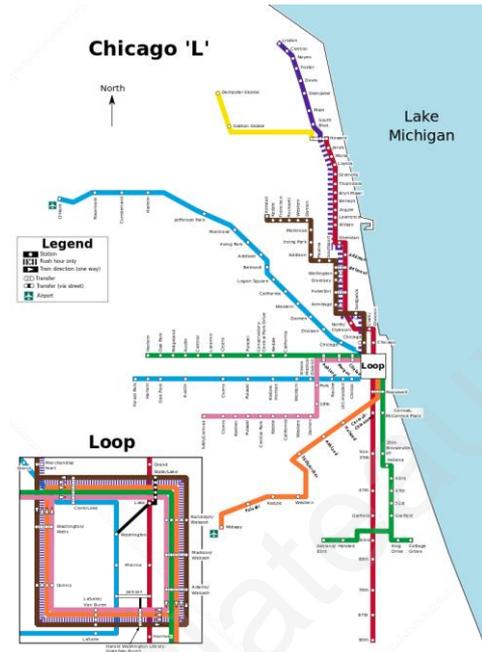
Le centre est peu étendu, comme dans maintes villes américaines. Une marche à pied vivifiante – sans attribut touristique! – est la meilleure façon de l'explorer et d'entamer des conversations informelles. Le nombre étonnant de personnes qui me saluent spontanément est révélateur de ma totale intégration dans le paysage local.

Chicago est surnommée la *Windy City*, la Ville Venteuse, ce que renforce l'effet Venturi⁴ entre les bâtiments élevés du centre. En hiver, ce vent est particulièrement glacé! Le métro est un havre bienvenu pour aller d'un point à l'autre et pour explorer l'agglomération de long en large avec parfois l'une ou l'autre expérience inattendue ...

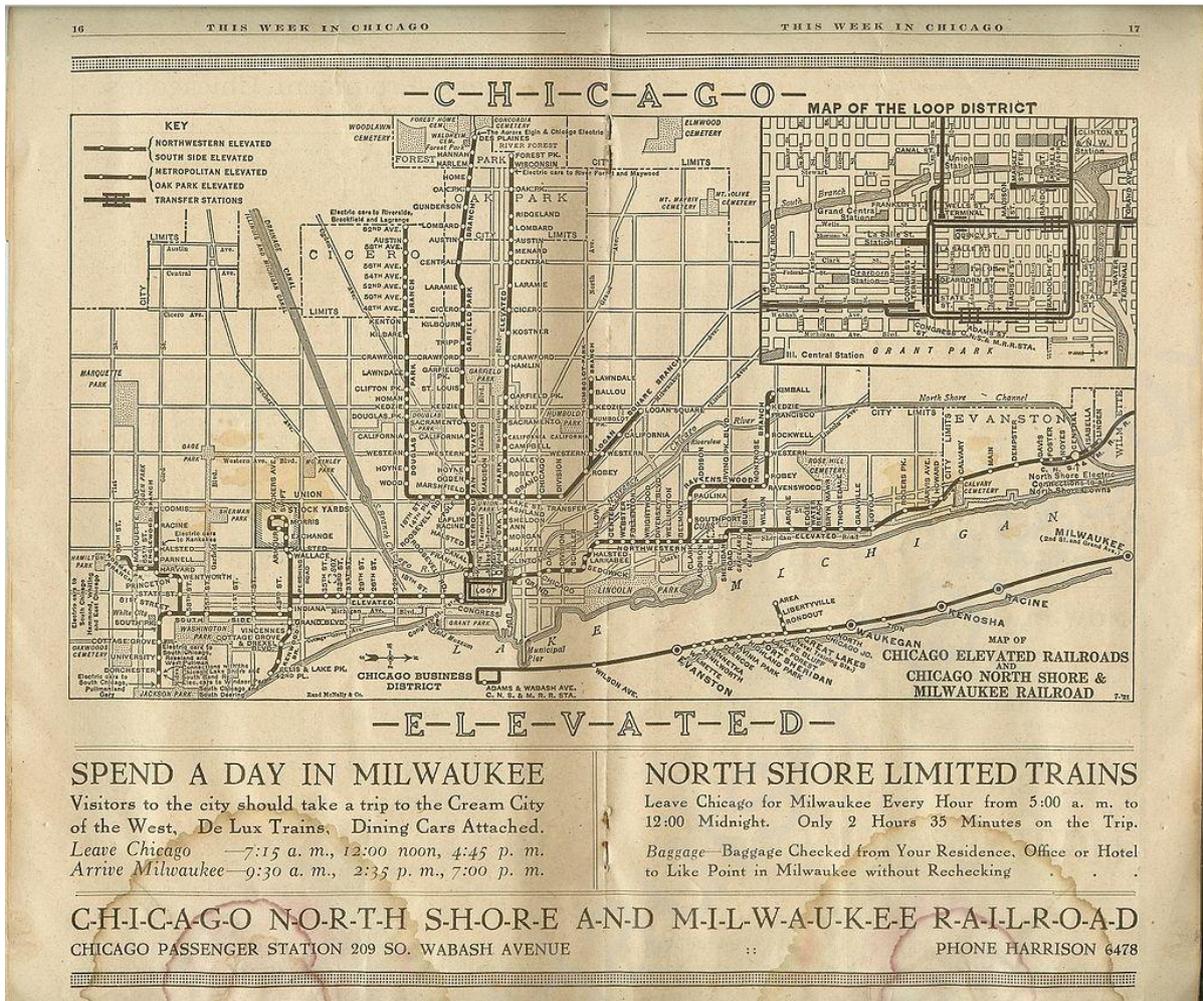
Le métro de Chicago utilise 360 km de voies passant par 145 stations avec un matériel roulant d'environ 1500 voitures. Malgré son surnom "L" (pour "elevated", aérien) remontant aux origines (1892), certains tronçons sont maintenant souterrains. Pas loin de 800.000 personnes l'utilisent quotidiennement en semaine. Toutes les lignes sauf la jaune desservent le district central, la "Loop", plusieurs lignes y effectuant d'ailleurs une boucle rectangulaire. De haut en bas: plan général des lignes; arrière d'une rame de la ligne rouge arrivant à l'arrêt State/Lake, exceptionnellement en surface du fait de travaux en sous-sol; tour de contrôle 18 gérant l'intersection des voies au-dessus du carrefour Wells/Lake; Franklin Street sous les voies des lignes brune et violette aux supports bien rouillés.

³ Le remarquable Art Institute de Chicago nécessite plusieurs visites pour être apprécié pleinement.

⁴ Selon l'effet Venturi (ou Bernouilli), le débit d'un fluide reste constant, mais avec une augmentation de la vitesse d'écoulement, en cas de rétrécissement du passage.



[De haut en bas: court. CTA, court. Marcel Marchon CC BY-SA 2.0, court. Daniel Schwen CC BY-SA 3.0, © Auteur]



Dans son numéro du 4-10 septembre 1921, l'hebdomadaire "This Week in Chicago" (qui existe encore de nos jours) reprenait un plan du "L" de l'époque, mais faisait aussi la promotion d'un saut en train sur Milwaukee, surnommée la "Cream City of the West" à cause de la couleur crème des briques utilisées pour de nombreux édifices. Les trains de luxe avec wagon-restaurant couvraient la distance d'environ 150 km en 2½ hr.
 [Domaine public]

Petite expérience inattendue en effet que celle de se retrouver le seul blanc dans un wagon, voire dans une rame entière peuplée de personnes à la peau noire, ou encore le seul occidental, le seul "long nez", au milieu de jeunes asiatiques agités.

Surprises furent certainement un jour toutes ces familles noires, dans les années 1990, voyant ce blanc nonchalamment traverser le *Washington Park* au milieu d'elles – qui jouaient au frisbee ou préparaient les barbecues – pour se rendre à la librairie de l'Université de Chicago. Au retour pour reprendre le métro, le même blanc passa par des quartiers délabrés où de jeunes noirs étonnés s'arrêtèrent de jouer au ballon.

Selon mes collègues américains (blancs), j'aurais pris des risques. Il ne m'est pourtant rien arrivé. À tout blanc chargé de préjugés, je recommande cette petite expérience pour prendre conscience de ce qu'est avoir une couleur de peau différente.



Ce majestueux portique marque l'entrée de la Chinatown non loin de la station Cermak/Chinatown sur la ligne rouge du métro. La communauté de ce quartier s'élèverait à près de 70.000 membres. Il s'agit de la deuxième plus vieille Chinatown des États-Unis après celle de San Francisco.

J'avais déjà connu une telle réaction de la part de mes collègues américains (blancs) lorsque, une autre fois, un soir à la nuit tombée, j'avais dû demander mon chemin en plein quartier noir de Baltimore où je m'étais égaré en voiture. C'est tout juste si je ne m'étais pas fait traiter de menteur en faisant état de la courtoisie avec laquelle j'avais reçu les informations nécessaires.

Revenons à Chicago. Sans voiture à disposition, le train est un moyen pratique pour explorer la région au-delà de la couverture du métro – étant bien entendu que les destinations permettant un aller-retour le même jour ne sont pas légion.

L'Adler Planetarium, au bout de sa jetée sur le Lac Michigan, présente aux visiteurs une remarquable collection de vieux instruments.

Sur la photo du haut, sont visibles de dos divers édifices de South Michigan Avenue, axe le long duquel se trouve l'Art Institute of Chicago et, pratiquement en face, l'édifice du Chicago Symphony Orchestra. Un soir, le hasard voulut que mon siège fut à côté de celui d'un chirurgien gantois établi à Chicago et pratiquant au Northwestern Memorial Hospital.



[Image du haut du domaine public, image du bas court. IIP Photo Archive CC BY 2.0]



Cet édifice massif, la Union Station, située à l'Ouest de la "Loop" centrale de Chicago, est la troisième gare construite à cet endroit. Elle accueille aujourd'hui à la fois les trains intercités de la compagnie nationale Amtrak et les rames de banlieue de la Metra. Les quais et voies sont sous les rues et gratte-ciel avoisinants. L'ensemble ferroviaire avec espaces d'approche et de rangement couvre en gros une dizaine de blocs, une grande partie en sous-sol.

[Court. Jeramey Jannene CC BY-SA 2.0]



Ci-dessus, un train du service Hiawatha quitte la Union Station de Chicago tandis qu'un autre ci-dessous traverse une des rues de Milwaukee dans son approche de la gare multimodale de la ville, récemment rénovée (ci-contre, en haut). [Court. Douglas Rahden DR04 CC BY-SA 3.0]

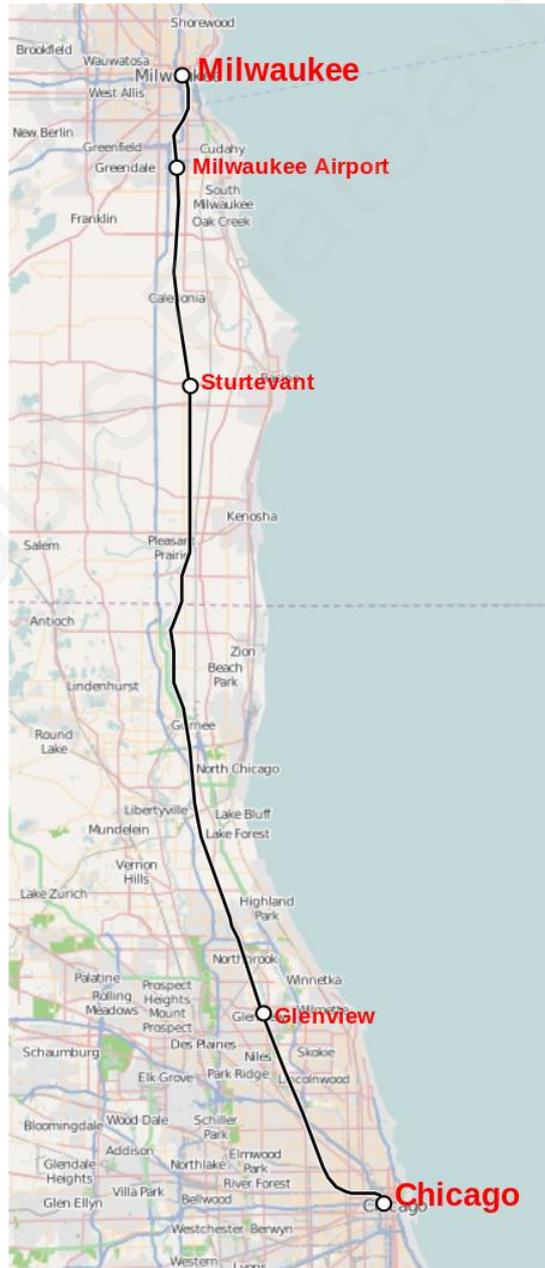


Les trains américains n'étant pas toujours fiables, loin de là, en termes d'horaires², il est préférable de ne pas viser trop loin. Pourquoi donc ne pas suivre la suggestion publiée dans l'hebdomadaire de 1921 et faire un saut à Milwaukee?

Sept allers-retours sont assurés quotidiennement en semaine par la compagnie nationale Amtrak sous le nom de *Hiawatha*⁵ Service. Le trajet dure en gros 90 minutes. Les rames comprennent une *quiet car* [voiture calme] où l'on peut travailler et lire en paix, voire même y piquer un petit somme.

Ce devint rapidement une habitude: lorsque mon emploi du temps à Chicago le permettait, je programmais une escapade à Milwaukee, quelle que soit la saison. Le train sort très vite du fouillis urbain de Chicago; trois arrêts ponctuent le parcours; le calme est en effet respecté par les voyageurs du *quiet car*; les gars de l'Amtrak vérifiant les billets sont sympas et même baratineurs; et le paysage, surtout rural, est agréable, même apaisant.

⁵ Né dans la tribu Onondaga, Hiawatha (1525-1595) fut le leader et le co-fondateur de la fédération iroquoise.



Plein Nord vers Milwaukee, le service Hiawatha de l'Amtrak effectue seulement trois arrêts comme indiqué sur cette carte.

[Image du haut court. Payton Chung CC BY 2.0, image du bas court. Jkan997 CC BY-SA 3.0]



La zone des musées de Milwaukee sur la rive du lac Michigan. [Court. visitmilwaukee.org]

Et il faut dire qu'à chaque voyage, j'ai bénéficié d'une excellente météo, quelle que soit la saison. Mais, direz-vous, que diable pouvait-il aller faire dans cette ville, la plus grande de l'état du Wisconsin⁶, identifiée surtout comme étant le siège des brasseries Miller.

En creusant un peu, on se rend compte que bien d'autres entreprises connues y ont aussi leur siège principal, comme Manpower, Rockwell et Harley-Davidson, pour n'en citer que trois autres.

Moi qui y débarquais la première fois sans avoir rien préparé, je ne pouvais que me fier au Soleil pour me diriger vers le front du lac en traversant le cœur de la ville, nettement plus petit que celui de Chicago et d'une propreté remarquable.

Le long du chemin, des panneaux informent sur les curiosités locales, historiques ou autres, comme celle l'invention du clavier *qwerty*⁷.

⁶ Sans en être la capitale qui est Madison, à une heure et demie de voiture plein Ouest (en gros 125 km).

⁷ Par Christopher Latham Sholes (1819-1890).

On apprend également que la fondation de la ville en tant que telle date de 1846⁸, bien après donc la fondation de la Belgique⁹, le Wisconsin lui-même n'étant admis comme 30^e état de l'Union qu'en 1848.

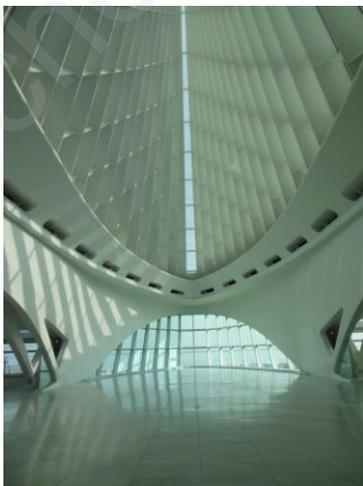
En arrivant au lac, à la zone des musées, j'eus l'agréable surprise d'y découvrir une réalisation de Santiago Calatrava¹⁰, vieille connaissance dont j'avais déjà pu admirer quelques architectures remarquables de par le monde.

Le *Milwaukee Art Museum*, dont la fondation remonte à la fin du 19^e siècle, a connu diverses extensions dont, en 2001 sous la création de Calatrava, le *Quadracci Pavilion* orné d'un très ingénieux brise-soleil. Celui-ci est fait de deux ailes mobiles s'ouvrant largement lorsque les conditions météorologiques le permettent, en particulier lorsque le vent soufflant du lac n'est pas trop fort.

⁸ 1837 pour Chicago.

⁹ Cf. "Gotha", HP022 (octobre 2016) en <http://www.hautsplateaux.org/hp022_201610.pdf>.

¹⁰ Né à Valencia (Espagne), le 28 juillet 1951.



En haut, close-up du brise-soleil du Milwaukee Art Museum; ci-dessus, ailes ouvertes et rabattues; ci-contre en bas, vue de l'intérieur du bâtiment.

La coutume veut aussi que l'oiseau batte des ailes à midi par beau temps.

Et quelle bonne nouvelle d'avoir appris peu après, lors d'un passage à Liège, que l'architecture de la nouvelle gare des Guillemins allait aussi être confiée à Calatrava – une réussite que certains qualifient de plus belle gare du monde et qui attire des visiteurs de toute la planète. ♡♡



L'actuelle Gare de Liège-Guillemins, due à Santiago Calatrava, fut inaugurée le 18 septembre 2009. La perspective ci-dessus depuis la colline de Cointe montre également sur la droite la Tour Paradis (ou Tour des Finances) inaugurée en 2015. Juste à sa gauche se distingue la Meuse et, au loin, des vestiges de terrils, témoins de l'ancienne activité minière de la région.



[Deux images ci-dessus court. Cl. Warzée CC BY-SA 2.5]



Ci-contre, deux versions antérieures de la gare de Liège-Guillemins: en haut, dans une photographie prise après l'érection du Mémorial Interallié et de la Basilique du Sacré-Cœur dans les années 1930; en bas, la gare dite moderne de 1958 qui fut remplacée un demi-siècle plus tard par celle de Calatrava.