

ÉCONOMIE • ÉTATS-UNIS

A Detroit, l'ancienne gare abandonnée devient le symbole de la résurrection de la ville : « C'était notre Ellis Island »

Restaurée par Ford Motor, Michigan Central devient un centre d'innovation pour les nouvelles mobilités aux Etats-Unis. Un second souffle pour la capitale américaine de l'automobile, qui a fait faillite en 2013.

Par Sophie Fay (Detroit [Michigan], envoyée spéciale)

Publié le 18 août 2024 à 04h00 • Lecture 6 min.

Article réservé aux abonnés



L'ancienne grande gare de Detroit, Michigan Central, dans le quartier de Corktown, le 15 mai 2024. JEFF KOWALSKY / BLOOMBERG VIA GETTY IMAGES

L'événement a été suivi dans le monde entier. Le 6 juin, la cérémonie de réouverture de la grande gare de Detroit, Michigan Central, désaffectée depuis 1988, a attiré 20 000 habitants mais aussi des millions de spectateurs à distance : les fans du rappeur Eminem, le plus célèbre des habitants de la ville américaine, producteur du show. L'artiste a interprété sa chanson *Houdini* pour la première fois en direct, avec l'orchestre symphonique de Detroit. Comme un hymne à la transformation : Michigan Central rouvre ses portes, non pas sous forme de gare, mais de centre dévolu à l'avenir de la mobilité.

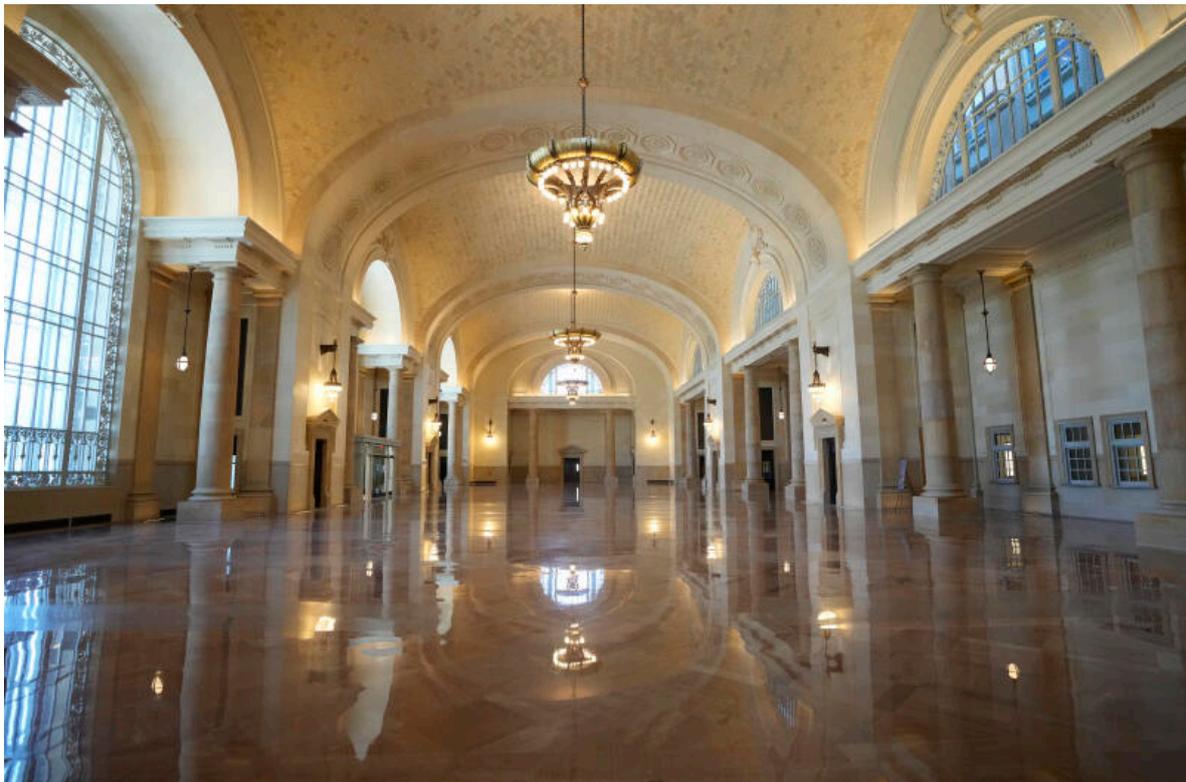
La cité de l'automobile, « Motor City », veut renaître en ville de la mobilité.

C'est Bill Ford, le président de Ford Motor, qui a tenu à faire revivre cet immeuble emblématique, symbole des hauts et des bas de la ville. En 2018, le constructeur automobile a acheté la gare désaffectée et très endommagée pour 90 millions de dollars (78 millions d'euros à l'époque) à la famille de Manuel Moroun, un entrepreneur de Detroit, et a injecté près de 900 millions dans les travaux.

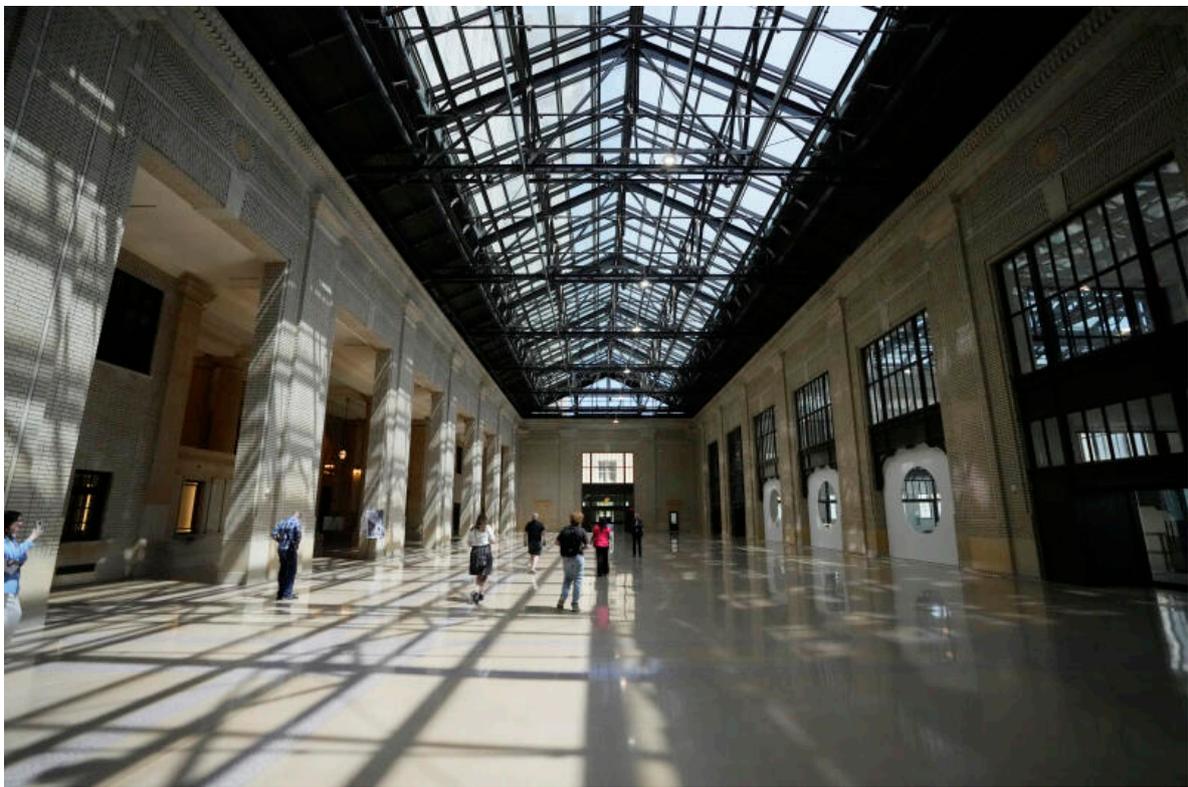
La résurrection de Michigan Central doit faire oublier la faillite de Detroit en 2013, quelques années après la crise des subprimes, qui a failli emporter les géants de l'automobile. Faire oublier aussi la déshérence des quartiers entourant le centre historique de la ville (« Downtown », disent les Américains) gangrenés, depuis des décennies, par le trafic de drogue et la prostitution, et désertés par les classes moyennes ou aisées.

Lire aussi | [Detroit autorisée à se placer en faillite](#)

Six ans après le rachat du lieu, la profession de foi de Bill Ford trône dans le grand hall magnifiquement restauré : « *Ce bâtiment raconte l'histoire de notre ville. Cette gare était notre Ellis Island.* » Elle était en effet le point d'arrivée des futurs salariés des usines de son arrière-arrière-grand-père. La première d'entre elles, l'usine Ford de l'avenue Piquette, se visite encore. La deuxième, celle de Highland Park, est immortalisée au Detroit Institute of Arts par une fresque monumentale du peintre mexicain Diego Rivera. « *Une fois que le dernier train s'est retiré [en 1988], écrit le milliardaire, [la gare] est devenue un lieu sans espoir, le symbole des temps difficiles, un monument aux combats que la ville a dû mener.* » Sa réouverture est « *une déclaration audacieuse pour dire que les meilleurs jours de Detroit sont à venir* ».



Dans la gare Michigan Central, à Detroit, le 13 mai 2024. CARLOS OSORIO / AP



Dans la gare Michigan Central, à Detroit, le 13 mai 2024. CARLOS OSORIO / AP

Corktown est déjà en cours de gentrification – le quartier de Michigan Central porte le nom de la ville irlandaise dont venaient ses premiers habitants, dont Henry Ford. Mais, au-delà de ce quartier, toute la ville est déjà métamorphosée. Du dix-septième étage de l'ancienne gare, elle apparaît dans toute sa singularité. Au milieu du quartier historique, les grues encadrent une nouvelle tour en construction : Hudson's Detroit, la première depuis les années 1970. Ce nouveau bâtiment accueillera, en 2025, le nouveau siège de General Motors, et sera le fleuron du promoteur immobilier Bedrock, propriété de Dan Gilbert.

Lire aussi | [La difficile renaissance de Detroit](#)

Ce milliardaire de Detroit a fait fortune dans la distribution de prêts immobiliers. Avant même la faillite de la ville, il avait commencé à acheter des immeubles vacants. Il en détient aujourd'hui 132 en portefeuille, parmi lesquels un autre symbole, la Book Tower, tour des frères Book, abandonnée et vandalisée avant de renaître en hôtel de luxe, en 2023.

« Faciliter le développement des start-up »

Entre Downtown et Corktown, les quartiers où les télévisions venaient faire des images de maisons abandonnées forment aujourd'hui une couronne verte. Quelques résidences ont été restaurées et les nouveaux appartements voient leur prix s'envoler. En 2023, pour la première fois, la population de la ville a connu une hausse, de 631 366 à 633 218 habitants. Un autre symbole du retour en force de la cité automobile.

Chaque jour de nouvelles grilles de mots croisés, Sudoku et mots trouvés.

[Jouer](#)

« Pour que Detroit reparte, il fallait que Michigan Central revive », répète Bill Ford. Les 50 000 billets

pour les visites guidées organisées à partir du 6 juin pour dix jours ont été réservés en moins de trois minutes. Dans le hall principal, Carolina Pluszczynski, directrice générale de Michigan Central, a passé la première journée à accueillir les visiteurs et à écouter leurs souvenirs dans ce lieu. Elle a tenu à sauver les fresques taguées sur ses murs en ruine pendant la longue période de déchéance. Elles ont été soigneusement stockées dans neuf conteneurs encore au pied de la tour. « *C'est mon trésor* », explique-t-elle.

Le hall paraît maintenant flambant neuf. Sur les 29 000 tuiles de carrelage, 5 000 ont été remplacées. Les grilles des fenêtres monumentales ont été parfois restaurées en trompe-l'œil, avec des motifs imprimés en 3D dans les laboratoires de recherche de Ford. Les étages, eux, sont encore fermés au public. Leur redonner vie est au cœur de la mission de M^{me} Pluszczynski.

Lire aussi | [Detroit : une ville pour les investisseurs qui n'ont pas froid aux yeux](#)

Trois d'entre eux accueilleront un hôtel de luxe, dès 2027. Le reste de l'immeuble et tout le quartier de l'ancienne gare seront consacrés à l'avenir des mobilités. « *Nous avons fait un partenariat avec la ville et l'Etat du Michigan pour faciliter le développement des start-up*, souligne la directrice générale. *Pour obtenir un permis et le droit de faire des essais sur route autour de Michigan Central, quarante-huit heures suffiront, au lieu de six mois ailleurs. C'est critique pour les start-up de tester leurs innovations dans un environnement réel.* »



Eminem, Trick Trick, Denaun Porter et l'Orchestre symphonique de Detroit lors d'un concert célébrant la réouverture de la grande gare de Michigan Central, le 6 juin 2024. ANDREW ROTH/SIPA USA VIA REUTERS

Au dernier étage, l'ancienne gare accueillera un centre de test pour drones. « *Aujourd'hui, pour les essayer, vous devez poster au sol des personnes qui les gardent en ligne de mire. Du haut de la tour, une seule personne suffira. Les drones, c'est un marché potentiel estimé à 50 milliards de dollars [46,2 milliards d'euros], d'ici à 2030.* » Elle a déjà identifié plusieurs usages : « *Nous avons un partenariat avec le centre hospitalier Henry Ford, pour la livraison de matériel, mais aussi avec certains industriels pour transporter des pièces par drone vers le Canada, en évitant les embouteillages.* »

Au loin, Carolina Pluszczynski pointe la direction du port à porte-conteneurs. « *Ce n'est qu'à*

48 kilomètres. Une start-up que nous hébergeons, Mythos AI, cartographie les fonds du lac pour permettre la navigation autonome des navires », remarque la directrice, déjà en contact avec les partenaires de Ford dans la logistique maritime pour faire connaître cette technologie.

Machines-outils dernier cri

Au pied de Michigan Central, Ford Motor a aussi restauré l'ancien site du tri postal, un temps utilisé pour conserver les manuels scolaires, puis laissé, lui aussi, à l'abandon. Il a ouvert en avril 2023 et héberge l'incubateur de start-up Newlab, né dans l'arrondissement de Brooklyn, à New York, qui lui a donné son nom, ainsi que vingt et une sociétés de capital-risque. « *Courant juin, nous avons crevé le plafond de cent start-up en résidence* », se félicite M^{me} Pluszczynski. Il y en a cent deux.

Ici, elles sont chouchoutées. Au sous-sol, des machines-outils dernier cri, dont un banc de découpe laser, leur permettent de fabriquer leurs prototypes. « *Nous voulons éviter qu'ils ne soient faits en Chine : le but est d'avoir à Detroit les équipementiers qui produiront demain ces pièces en grande série.* » Au pas de course, la patronne de l'innovation enchaîne les présentations d'entreprises. Ici, Bloom, qui fabrique toutes les pièces détachées possibles pour vélo électrique. Là, Wheel.me, une entreprise norvégienne dont les roues autonomes transforment n'importe quelle carriole en robot. « *Ils sont quatorze employés aujourd'hui* », précise M^{me} Pluszczynski. Là encore, Staxel, qui couvre de panneaux solaires les conteneurs réfrigérés pour économiser du CO₂ pendant leur transport à travers les océans.

A gauche du bâtiment, une route d'apparence banale est un test pour charger par induction les véhicules électriques. Et, devant Michigan Central, on aperçoit les camping-cars électriques de Grounded, lancés par deux anciens de SpaceX. « *Detroit est en pleine résurgence. C'est l'endroit où il faut être pour définir les nouvelles mobilités* », assure Sam Shapiro, dont l'entreprise a déjà quitté le Newlab pour occuper un petit bâtiment indépendant sur le campus de Ford.

Ford soutient également un autre projet, à mi-chemin entre Michigan Central et Downtown : le Detroit Smart Parking Lab (DSPL), avec l'Etat du Michigan, Bedrock et l'équipementier automobile allemand Bosch. On y accueille les start-up impliquées dans le stationnement et la recharge électrique. Après avoir passé plus de vingt ans chez Bosch, Kevin Mull a rejoint Bedrock, qui a besoin de nouvelles activités économiques pour remplir ses immeubles. Une Nissan Leaf se recharge sans fil, avec un système d'induction développé par Hevo. Un robot chargeur siglé Ion Dynamics quitte sa station pour se positionner à côté d'un SUV électrique Rivian et recharger sa batterie. « *Cela évite qu'une voiture ne bloque une borne toute la journée sur le parking d'une entreprise* », note Josh Bitterman, responsable du développement de cette technologie conçue avec l'équipementier japonais Denso.

Un peu plus loin, la société Elevated Parking, créée par un couple de Detroit, présente un système d'élévateur permettant de mettre deux voitures sur une seule place de parking couplé à un lidar, un radar utilisant un laser, qui guide les véhicules et fait gagner du temps aux voituriers. Le DSPL paraît encore assez vide, mais il offre des bourses pour attirer des projets.

Ces dizaines d'initiatives, encore assez modestes, peuvent-elles vraiment faire de Detroit la Silicon Valley de la mobilité ? On constate l'absence dans les larges rues de la ville ces voitures autonomes qui circulent déjà à San Francisco (Californie) et à Austin (Texas) ainsi que dans plusieurs villes chinoises. Les voitures électriques y sont peu nombreuses... Carolina Pluszczynski évoque les conditions météorologiques, notamment la neige, qui rendent la circulation trop difficile. « *Mais pour généraliser ce mode de conduite, il faudra bien résoudre cette équation, et ça passera par Detroit !* », affirme cette femme, qui voit grand pour Michigan Central. A commencer, peut-être, par le retour des trains de passagers dans la gare. Des discussions sont en cours avec Amtrak, l'entreprise ferroviaire publique.

Sophie Fay (Detroit [Michigan], envoyée spéciale)

Services *Le Monde*

Découvrir

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde