



**HAL**  
open science

# Le projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ?

Matthieu Schorung

## ► To cite this version:

Matthieu Schorung. Le projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ?. Teoros. Revue de recherche en tourisme, 2020. hal-03130685

**HAL Id: hal-03130685**

**<https://hal.science/hal-03130685>**

Submitted on 5 Mar 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Téoros

Revue de recherche en tourisme

39-2 | 2020

Nulle part \* Ailleurs

Hors thèmes

---

## Le projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ?

*The Virgin Trains USA private railway project in Florida: the emergence of a polarizing tourism corridor?*

MATTHIEU SCHORUNG

---

### Abstracts

Français English

Les débats scientifiques sur les liens entre la grande vitesse ferroviaire et le tourisme sont désormais bien développés et de nombreux acteurs politiques et économiques croient depuis longtemps aux retombées en termes de développement économique et commercial. Le cas du projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride démontre que le tourisme peut servir d'argument pour défendre un projet de ligne à grande vitesse. Le tourisme et les loisirs deviennent alors une opportunité pour porter l'aménagement d'une nouvelle infrastructure de transport, voire pour encourager le développement et la connexion des réseaux de transport existants. Cet article propose donc d'étudier les rapports entre grande vitesse ferroviaire et tourisme, sous l'angle d'un projet d'infrastructure et d'aménagement de gares nouvelles entrepris par un acteur privé. Cela permet de mettre en évidence les cadres d'élaboration d'une relation grande vitesse ferroviaire-tourisme dans le contexte d'un territoire touristique particulièrement dynamique et développé. Notre analyse démontre que l'entreprise mère FECI, l'entreprise parente Brightline et l'entreprise Virgin qui dirige ce projet ont fait de la desserte des grands sites touristiques une priorité commerciale. Toutefois, l'exemple de Virgin Trains USA démontre que ce corridor ferroviaire cherche à s'appuyer sur les activités touristiques préexistantes pour tirer profit d'une fréquentation touristique exceptionnelle en Floride. Par ailleurs, cette étude établit que les gares nouvelles sont surtout conçues dans une perspective de captation de la valeur immobilière et foncière et non pas dans une stratégie plus globale de desserte territoriale et de connexion aux réseaux de transport régionaux et métropolitains – cette forme d'impensé pouvant se justifier par le caractère totalement privé du portage du projet.



Scientific debates on connections between high-speed rail and tourism are now well developed, and numerous political and economic stakeholders have long believed in the benefits in terms of economic and commercial development. The case of the Virgin Trains USA private railway project in Florida demonstrates that tourism can be an argument to defend a high-speed railway line

project. Tourism and leisure then become an opportunity for the development of new transportation infrastructure or for encouraging the development and connection of existing transportation networks. This article therefore proposes to study connections between high-speed rail and tourism, from the perspective of an infrastructure and development project of stations newly undertaken by a private stakeholder. It will serve to underscore the development frameworks for a high-speed rail/tourism relationship in the context of a particularly dynamic and developed tourist area. Our analysis demonstrates that the mother company (FECI), the parent company (Brightline), and the management company (Virgin) have made serving major tourist sites a commercial priority. However, the example of Virgin Trains USA demonstrates that this rail corridor is seeking to rely on pre-existing tourist activities to take advantage of exceptional tourist frequentation in Florida. Furthermore, the study establishes that the new stations are mainly designed with a view to capitalizing on property and land value and not as part of a more comprehensive strategy of territorial service and connection to regional and metropolitan transport networks - a form of disregard that can be justified by the totally private nature of the project.

---

## Index terms

**Mots-clés :** Floride, tourisme, Virgin Trains USA, grande vitesse, gare, Miami, Orlando

**Keywords:** Florida, tourism, Virgin Trains USA, high speed, train, Miami, Orlando

---

## Full text

- 1 Le projet originel Brightline est un projet de corridor ferroviaire privé tant sur le plan de la gouvernance que sur le plan financier. L'idée de l'entreprise mère Florida East Coast Industries-LLC (FECI) est de réinstaurer un service ferroviaire de passagers, par la création d'une filiale *ad hoc* spécialisée en utilisant son propre corridor ferroviaire hérité du début du XX<sup>e</sup> siècle. Le projet Brightline, rebaptisé Virgin Trains USA<sup>1</sup>, prévoit un service à vitesse élevée<sup>2</sup> desservant quatre villes : Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach et Orlando. Les voies existantes sont utilisées sur 312 kilomètres et un nouveau tronçon de 64 kilomètres est prévu pour relier la Treasure Coast, au nord de West Palm Beach, à l'aéroport international d'Orlando. L'entreprise FECI revendique le caractère entièrement privé de l'opération alors que l'État de Floride a connu plusieurs échecs d'implantation d'une ligne à grande vitesse ferroviaire (GVF)<sup>3</sup>. Il est question dans cet article de s'intéresser, au-delà du projet lui-même, à deux facettes principales : d'abord l'importance du tourisme dans la conception et dans la promotion du projet ferroviaire qui reliera les trois principales régions touristiques de Floride ; ensuite la construction de nouvelles gares devant devenir les vitrines du service Virgin Trains USA, notamment la gare de Miami Central qui doit à terme être un nouveau *hub* multimodal. À Miami, la nouvelle gare s'accompagne d'une stratégie de valorisation immobilière pour permettre de compléter le financement du projet global. À Orlando, la future gare sera intégrée directement au nouveau terminal aéroportuaire en cours de construction, espérant drainer une partie des flux touristiques en direction des parcs à thème. Cet article propose par conséquent d'étudier les rapports entre GVF et tourisme sous l'angle d'un projet de transport original aux États-Unis qui repose sur l'émergence d'un corridor qui va relier à terme les principaux pôles touristiques de Floride. Le projet ferroviaire analysé ici est original à plusieurs titres : d'abord, parce qu'il vise à inaugurer un nouveau service de transport privé revendiquant son indépendance vis-à-vis de la puissance publique ; puis, parce qu'il s'agit d'un projet ferroviaire qui s'inscrit dans une région éminemment touristique affirmant sa vocation à capter une part de la fréquentation touristique de la Floride ; enfin, parce qu'il fait reposer une part importante de son financement et de sa rentabilité sur une stratégie de captation de valeur autour des gares et un volet immobilier très important, surtout à Miami.

## Méthodologie et cadre théorique

## Méthodologie de la recherche

- 2 Ce travail de recherche repose à la fois sur l'analyse d'une littérature grise importante et un terrain de recherche mené entre 2017 et 2019, s'inscrivant dans une thèse de doctorat en géographie sur le transport ferroviaire de passagers aux États-Unis. S'intéresser à un projet de transport implique de collecter et d'analyser les documents liés au projet lui-même venant de l'entreprise Brightline et de son entreprise parente, FECCI, de l'État de Floride et du gouvernement fédéral. La littérature grise la plus riche provient des rapports de l'entreprise FECCI à destination de l'administration fédérale (Federal Railroad Administration, FRA) pour répondre aux obligations réglementaires, notamment celles relatives à l'environnement. Cette littérature est complétée par les documents issus des acteurs locaux et régionaux et d'agences de conseil qui veulent mettre en évidence les impacts de ce projet ferroviaire, et elle est complétée par les données récoltées sur les sites Internet de ces acteurs institutionnels. Le projet étant assez récent – les travaux ont débuté en 2015 pour l'inauguration de la première phase mi-2017 –, les écrits scientifiques sont très limités. Enfin, la presse quotidienne nationale, régionale et locale fournit des informations précieuses quant à la perception du projet par les élus locaux et les habitants et quant à l'évolution du projet dont l'actualité change rapidement. Le terrain de recherche, qui s'est déroulé à l'été 2017, s'est centré sur plusieurs espaces : l'aire métropolitaine de Miami (MSA), les stations balnéaires de West Palm Beach et de Fort Lauderdale dont les gares sont les deux plus modestes, et l'aire métropolitaine d'Orlando. Ce terrain a permis de récolter des données et des documents utiles pour l'analyse de ce projet et de réaliser des visites de terrain des chantiers de trois des quatre gares (celle d'Orlando située dans le nouveau terminal aéroportuaire en construction étant inaccessible au public). Cette méthodologie comporte néanmoins une limite : l'absence d'entretiens semi-directifs avec les porteurs de ce projet qui n'ont pas accepté de participer à un entretien formel. Cette réticence du secteur privé a été un élément constant de la conduite de la recherche doctorale de laquelle cet article est tiré<sup>4</sup>.

## Cadre théorique. Le rapport entre grande vitesse ferroviaire et tourisme

- 3 Les innovations dans le domaine des transports aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles permettent une diffusion spatiale du tourisme. Les révolutions successives dans les transports – train, bateau, automobile, avion, train à grande vitesse – provoquent une diffusion spatiale du tourisme inédite rendant accessibles de nouveaux espaces touristiques (Gay, 2006 ; Gay et Mondou, 2017 : 17-19, 24-31). Les opérateurs du transport deviennent également des acteurs importants du tourisme. Pour accroître la fréquentation des trains, les compagnies ferroviaires investissent directement dans le développement de stations touristiques le long de leur réseau ou en bout de ligne, phénomène visible aux États-Unis et au Canada (Gay et Mondou, 2017 : 58-60). Toutefois, c'est au Japon que les compagnies ferroviaires ont le plus investi dans les activités touristiques. Dans un contexte d'intégration verticale et de diversification de leurs activités, ces entreprises ont joué et jouent encore un rôle important dans le développement d'espaces et d'activités touristiques (zoos, parcs à thème, parcs, stations de ski, hôtels, restaurants, etc.) (Aveline, 2003). Le développement touristique est un facteur important d'urbanisation des territoires, entre autres dans le cadre du tourisme de villégiature sur les littoraux où les espaces vacants sont restreints et où la demande est particulièrement forte. Le tourisme de simulacre<sup>5</sup>, notamment les parcs à thème, est un vecteur puissant de métropolisation et de suburbanisation dont les exemples de Disneyland Anaheim et de Disneyworld Orlando sont symboliques. De nombreux sites touristiques dépendent d'infrastructures de grande envergure, principalement des parcs à thème. On peut

penser à l'ensemble des réseaux desservant Disneyland Paris : gare TGV, ligne A du RER (réseau express régional d'Île-de-France), bretelle de l'autoroute A4.

4 Le tourisme est une activité qui repose intrinsèquement sur les mobilités et donc sur les infrastructures. L'accessibilité d'un lieu et l'efficacité du déplacement participent aux choix de destination et au développement du tourisme, domestique comme international (Prideaux, 2000 ; Lumsdon et Page, 2007 ; Page, 2007). Paradoxalement, peu de recherches ont été entreprises sur le transport comme facteur déterminant dans l'essor d'une destination. Se pose depuis les années 1960 la question du rôle de la desserte ferroviaire à grande vitesse dans le développement du tourisme. La littérature scientifique sur les rapports entre GVF et tourisme est étoffée (Bazin, Beckerich, Blanquart, Delaplace et Vandenbossche, 2011) concernant les thématiques suivantes :

- l'élargissement des marchés touristiques (Sands, 1993 ; Masson et Petiot, 2009 ; Urena *et al.*, 2009 ; Wang *et al.*, 2012 ; Pagliara, La Pietra, Gomez et Vassallo, 2015) ;
- la prise en compte du tourisme dans le cadre des effets attendus ou constatés de la GVF (Bazin, Beckerich, Delaplace et Masson, 2006 ; Bazin, Beckerich et Delaplace 2010 ; 2011 ; Delaplace et Dobruszkes, 2013 ; Bazin-Benoît et Delaplace, 2015 ; Billard et Bertrand, 2018) ;
- le tourisme et la question des effets structurants des infrastructures de transport (Berion, 1998 ; Berion *et al.*, 2007) ;
- l'augmentation de la fréquentation touristique (Mannone, 1995) ;
- les effets négatifs de l'arrivée de la grande vitesse (Bonnaïfous, 1987 ; Bazin, Beckerich, Blanquart, Delaplace et Vandenbossche, 2010) ;
- l'amélioration de l'accessibilité (Masson et Petiot, 2009 ; Chen et Haynes, 2012 ; Wang *et al.*, 2012 ; Bazin-Benoît et Delaplace, 2013 ; Coronado *et al.*, 2013) ;
- le développement du tourisme urbain et des rencontres d'affaires (Faye, 1998 ; Bazin, Beckerich, Blanquart *et al.*, 2010 ; 2011 ; Delaplace, 2010 ; 2012 ; 2016 ; Bazin, Beckerich et Delaplace, 2013 ; 2014 ; Ruggeri, 2013 ; Delaplace et Perrin, 2014 ; Mondou et Pébarthe-Désiré, 2018) ;
- l'influence sur les choix de destination des touristes (Valeri *et al.*, 2012 ; Delaplace *et al.*, 2014 ; 2015 ; Pagliara, Delaplace et Vassallo, 2014 ; 2015 ; Albalate *et al.*, 2017 ; Pagliara, Mauriello et Garofalo, 2017).

5 De plus, trois événements scientifiques récents illustrent le dynamisme des réflexions et des débats autour de cette question : l'organisation en janvier 2015 d'une Labex Week « High-Speed Rail and the City » à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, la publication en 2016 d'un numéro spécial de la revue *Belgeo* (« High-Speed Rail and The City: Urban Dynamics and Tourism »), et la publication en 2016 d'un numéro spécial de la revue *Géotransports* (« Transports et tourisme. Rapports entre mobilités et tourisme »).

6 À partir d'analyses *ex post*, la littérature tend à relativiser le dynamisme issu de l'implantation d'une desserte GVF. La grande vitesse ferroviaire peut être un vecteur de dynamisation du tourisme dans un territoire à trois conditions : d'abord une amélioration de l'accessibilité globale du territoire, puis une stratégie plus globale de développement et de mise en valeur des aménités du territoire par les acteurs publics et privés, et enfin une stratégie intermodale qui renforce les transports urbains dans l'agglomération et qui gère la rupture de charge. Par ailleurs, le rapport entre transports et développement de l'activité touristique dépend de trois éléments extérieurs au champ des transports : des potentialités locales de haut niveau, des stratégies locales qui anticipent l'arrivée de la grande vitesse et le ciblage de certaines clientèles par les acteurs privés (Masson et Petiot, 2009).

# La Floride : cœur récréatif des États-Unis

## La construction de la destination « Floride » par les transports et une stratégie précoce rapprochant réseaux et développement immobilier

7 La Floride, s'appuyant avant tout sur un tourisme balnéaire porté par des conditions climatiques et des paysages plus que favorables, et sur un tourisme récréatif et de simulacre autour des parcs à thèmes, est à l'heure actuelle l'un des principaux foyers touristiques des États-Unis. La mise en valeur de cet État depuis le milieu du XIXe siècle est associée à la mise en tourisme progressive de la péninsule floridienne. Tourisme et développement territorial vont de pair en Floride (Revels, 2011).

8 La véritable mise en tourisme de la Floride commence avec Henry Morrison Flagler, un industriel multimillionnaire qui a fait fortune auprès de John D. Rockefeller. Flagler se rend d'abord compte du potentiel de développement économique de la petite ville de St. Augustine et y édifie trois hôtels, dont la pièce maîtresse est l'Hotel Ponce de Leon (hôtel de luxe de 450 chambres). Il fait de la ville un centre touristique très dynamique en s'appuyant sur ses éléments naturels (plages, ensoleillement) et sur la création d'un environnement artificiel à l'intérieur des hôtels. Flagler développe par la suite le réseau ferroviaire floridien. Il acquiert une partie des petites lignes du nord et étend le réseau dans la péninsule tout en multipliant les projets touristiques. Il est convaincu du potentiel touristique exceptionnel de la côte sud et sud-est de la Floride. Il obtient une charte de l'État en 1892 pour construire une ligne de chemin de fer le long de la côte jusqu'à Palm Beach. Il entreprend sur le site de l'actuelle ville de Palm Beach la construction de vastes ensembles hôteliers puis prolonge la ligne ferroviaire jusqu'à Miami. Cette ligne prend alors le nom de Florida East Coast Railway<sup>6</sup>. Là encore il accompagne son investissement par la construction d'un grand hôtel de luxe (The Royal Palm), profitant du climat favorable et du paysage spectaculaire de la baie de Miami. Flagler accompagne de fait l'urbanisation de la Floride :

- les camps de travailleurs sont incorporés sous une seule entité et cela donne naissance à West Palm Beach ;
- la ville de Miami bénéficie de nombreux aménagements (pavage des rues, électricité, quais pour les bateaux à vapeur, écoles, hôpitaux, etc.).

9 Henry Bradley Plant est le deuxième pilier du développement touristique de la Floride ; il cherche à concurrencer Henry Flagler. Il fait de Tampa (sur la côte ouest de l'État) la base territoriale de son projet économique : il en rénove la voie ferrée, développe le port, y fait construire un grand hôtel de 500 chambres (Tampa Bay Hotel). Il multiplie les rachats et les rénovations d'hôtels le long de ses voies ferrées (Hotel Kissimee, Fort Myers Hotel, Ocala House). À eux deux, ces hommes d'affaires réussissent à bouleverser l'image et la géographie de la Floride (Revels, 2011 : 55).

10 Au début du XXe siècle, les villes de Floride commencent à envisager un tourisme plus populaire tourné vers les classes moyennes. Le contexte global est particulièrement favorable grâce aux transformations des pratiques de mobilité et à une période de prospérité économique qui permet de réduire les heures travaillées, d'augmenter les salaires et de développer le crédit à la consommation. Les villes de Floride connaissent un boom de l'immobilier touristique alors que l'État prend rapidement le chemin de l'automobilité – la première autoroute reliant Jacksonville, au nord, à Miami, au sud, est inaugurée en 1911. Dès 1925, la Floride compte 2,5 millions de touristes par an et double les emplois dans le secteur touristique. L'État de Floride est touché de plein fouet par la crise de 1929 – les dépenses de loisirs et de tourisme font partie des postes

non obligatoires qu'un ménage en difficultés financières peut réduire –, mais il en sort globalement plus tôt que bien d'autres grâce à un redécoupage du secteur touristique favorisé par les grands travaux du New Deal, dont le projet de réinvention et d'équipement des Keys. La croissance d'après-1945 de la Floride est d'abord portée par le tourisme : sa population totale passe de 1,9 million d'habitants en 1940 à 2,7 millions en 1950. Le contexte de l'après-guerre est très favorable au boom du tourisme floridien :

- un contexte national d'abord : prospérité d'après-guerre, démobilisation d'une partie de l'armée, *baby-boom* qui incite les familles à partir en vacances ;
- un contexte floridien ensuite : poursuite de la construction du réseau autoroutier, ouverture de l'État au transport aérien civil, généralisation de la climatisation, assainissement des marais pour lutter contre la prolifération des moustiques.

11 Dès 1959, la Floride compte 11,3 millions de touristes et devient une destination touristique de masse. Le tourisme en Floride repose alors sur trois piliers : les plages (ce qui correspond à un changement de regard sur le bronzage et l'oisiveté balnéaire et à une généralisation du *spring break*<sup>7</sup>) ; les *roadside tourist attractions* (ce qui correspond à une trentaine de sites destinés au tourisme familial mais encore de taille modeste en dehors du parc national des Everglades, dont Cypress Gardens, Marineland, etc.) ; les petites attractions (ce qui correspond à des lieux touristiques ponctuels qui cherchent à profiter de la manne touristique).

12 La décision d'implantation en Floride de Walter Elias Disney représente l'initiative la plus significative de l'histoire du tourisme dans cet État. En juin 1965, Disney procède à l'achat de plus de 11 000 hectares de terrain dans les comtés d'Orange et d'Osceola près d'Orlando. Ce choix permet d'exploiter un parc opérationnel toute l'année, dans une région disposant de grands espaces libres et peu chers, et un territoire accessible facilement en voiture. Pour l'implantation en Floride, la Walt Disney Co. exige un certain nombre d'accommodements, dont l'élargissement de l'Interstate 4, la construction de trois échangeurs autoroutiers, l'obtention de droits spécifiques sur les terrains préemptés et la délégation à Disney des infrastructures essentielles (égouts, eau, électricité, réseau routier interne). L'ensemble du district devient politiquement autonome avec l'incorporation de deux villes (Lake Buena Vista et Bay Lake). Le Walt Disney World ouvre le 1<sup>er</sup> octobre 1971 et bouleverse en quelques années la géographie économique et touristique de la Floride. Au cours de la décennie 1970, près de 20 000 chambres d'hôtels et de motels sont mises en chantier. À partir de cette date, la région d'Orlando devient la capitale mondiale du parc à thème :

- 1973 : ouverture du Sea World of Florida ;
- 1982 : ouverture de la première extension de Disney World avec l'Epcot Center ;
- 1989 : inauguration de Pleasure Island (dédiée aux activités nocturnes) et du Typhoon Lagoon (centre aquatique) en parallèle d'une nouvelle extension de Disney World (Disney-MGM Studios) ;
- 1995 : ouverture d'un grand parc à thème concurrent, Universal Studios, en parallèle au second projet d'agrandissement de Disney World (Animal Kingdom) ;
- 1999 : agrandissement de Universal Studios avec l'Island of Adventures (Revels, 2011 : 125-134)<sup>8</sup>.

13 Cette frénésie, alimentée par une concurrence féroce entre Universal et Disney, conduit au même élan de construction d'hôtels, de restaurants et de toutes sortes d'équipements touristiques. Tout cela a des conséquences majeures sur Orlando, notamment un doublement de la population entre 1971 et 1999. Orlando fait partie de ces villes étatsuniennes construites par le tourisme et dont les habitants dépendent de l'économie touristique, se retrouvant ainsi dans l'ombre des parcs à thème (Gladstone, 1998). Dans le centre de la Floride, les parcs à thème et les attractions plus modestes se

modernisent et s'agrandissent également (entre autres Busch Gardens et SeaWorld). Au cours des années 1990, le secteur touristique floridien connaît une période d'incertitudes. Son image se dégrade et le tourisme de Floride est assimilé au bas de gamme, au superficiel et à l'hyper-fréquentation. Les acteurs du tourisme (État, promoteurs, grandes entreprises) engagent un profond renouvellement de la stratégie marketing : création d'une entreprise dédiée (VisitFlorida), présence précoce sur Internet, amélioration qualitative de l'offre, exploitation de niches commerciales. Ce renouvellement porte ses fruits : 48 millions de visiteurs en 1998 (83,9 millions de visiteurs en 2006) pour 41 milliards de dollars<sup>9</sup> de recettes touristiques. On peut affirmer dès lors que l'économie touristique a façonné la Floride moderne, et qu'il existe une corrélation très forte entre le secteur du tourisme et des loisirs, l'urbanisation et le développement économique (voir tableaux 1 et 2).

**Tableau 1 : L'importance du tourisme dans l'économie floridienne (en 2018)**

Secteur	PIB (en millions de dollars)	Emplois (en milliers)
Secteur touristique (total)	91,3	Emplois directs : 1005 Emplois totaux : 1500
dont :		
<i>Accommodation and food services</i>	30	688
<i>Real estate and rental</i>	14,1	84
<i>Arts, entertainment and recreation</i>	7,8	188
<i>Retail trade</i>	6,5	144
<i>Transportation</i>	5,4	105

Source : Rockport Analytics, 2019.

**Tableau 2 : L'importance du tourisme dans l'économie floridienne (en 2018)**

Secteur	Dépenses touristiques (en milliards de dollars)
Dépenses touristiques (total)	94,0
dont :	
<i>Lodging</i>	26,6
<i>Food and Beverage</i>	21,3
<i>Shopping</i>	15,4
<i>Transportation</i>	18,7
<i>Entertainment and Recreation</i>	12,0

Source : Rockport Analytics, 2019.

## Les principales activités touristiques de Floride : une concentration dans quelques pôles touristiques de dimension nationale et internationale

- 14 En 2019, la Floride a accueilli 131,4 millions de touristes venant des États-Unis et de l'étranger. Près de 89 % de ces touristes viennent du marché domestique (116,8 millions en 2019), confirmant la Floride comme la base de loisirs des Américains – ceux-ci viennent d'abord des États du Nord-Est, du Midwest et du Texas<sup>10</sup>. La première clientèle étrangère vient du Canada avec 3,4 millions de touristes, suivie par celle du Royaume-Uni avec 1,4 million. De fait, l'impact économique du tourisme est majeur : les dépenses touristiques s'élèvent à 94 milliards de dollars en 2018, les emplois directs et indirects du secteur dépassent 1,4 million, et 12 milliards de dollars de taxes (État, municipalités) ont été collectés<sup>11</sup>. Le nombre annuel de touristes n'a cessé de progresser (exception faite de 2001-2002 en raison des répercussions des attentats du 11 septembre) : 20 millions en 1980, 40 millions en 1990, 70 millions en 2000, 81 millions en 2010. Au volet du mode de déplacement des touristes domestiques, 45 % des arrivées se font en voiture individuelle et 44 % en avion. Il n'existe aucune infrastructure ferroviaire à grande vitesse reliant la Floride aux autres États

limitrophes. La part des Américains utilisant les services de longue distance d'Amtrak pour se rendre en Floride est négligeable (FDOT, 2012 : 3-4 ; Schorung, 2019).

15 L'analyse des flux touristiques est complexe en raison d'importantes limites statistiques concernant l'ensemble des mobilités interurbaines aux États-Unis, notamment l'absence d'enquêtes sur les déplacements des habitants de Floride, dans un but touristique ou récréatif. Il n'est pas possible de quantifier précisément d'où viennent les touristes floridiens ni où ils se rendent, ce qui, de fait, complique toute réflexion sur le fonctionnement du marché touristique floridien et sur la prise en compte de ces flux dans le cadre de l'analyse d'un projet de transport. On ne peut que faire l'hypothèse qu'un nouveau service ferroviaire desservant deux pôles touristiques majeurs (Miami et Orlando) pourrait avoir un effet sur l'organisation des flux touristiques internes à la Floride.

16 Les principales composantes du tourisme en Floride (Colburn et Dehaven-Smith, 2010) sont :

- Les plages : 63,4 % des réservations d'hôtels et de motels se concentrent dans les stations balnéaires. La présence de nombreuses côtes à lido profite à l'économie côtière qui a pu passer d'une base fondée sur les activités maritimes traditionnelles à une base fondée sur le tourisme balnéaire (Klein *et al.*, 2004 ; Klein et Osleeb, 2010 ; Onofri et Nunes, 2013). La Floride regroupe toutes les caractéristiques naturelles pour ce type de tourisme (climat, plages sableuses, lagons) et symbolise la tropicalité (soleil, eau turquoise, sable fin).
- Les parcs à thème : le centre de la Floride est le territoire où se concentrent le plus de parcs à thème au monde. Six des parcs à thème les plus fréquentés à l'échelle mondiale se trouvent dans la région d'Orlando<sup>12</sup>. L'organisme en charge de la promotion du tourisme en Floride (VisitFlorida) estime que 36 % des touristes extérieurs à la Floride se rendent dans la région centrale et que près de la moitié de ces touristes ont pour motivation principale la visite des parcs à thème. D'ici 2030, le nombre de visiteurs devrait dépasser les 150 millions. Cela en fait la métropole étatsunienne la plus visitée, devant New York, Chicago, Los Angeles et Las Vegas (FDOT, 2017 : 6-12).
- L'activité de croisière : en 2016, plus de 15 millions de croisiéristes ont embarqué depuis un port de croisière en Floride. Miami, le premier port de croisière du monde, est à proximité ; trois autres ports servent de pôles de « *feeding* » et de redistribution : Port Canaveral (4,2 millions de passagers en 2016), Port Everglades (3,8 millions) et Port of Key West (0,7 million).
- Le tourisme urbain : Miami en est la principale destination dont la fréquentation repose, outre l'activité balnéaire, sur les séminaires et les rencontres d'affaires. Les activités culturelles y sont également très présentes avec de nombreux bâtiments iconiques art déco et galeries d'art, et une vie culturelle dynamique. En outre, trois localités servent d'annexes touristiques à la métropole de Miami : Miami Beach, à proximité immédiate, qui est un haut lieu du tourisme balnéaire haut de gamme symbolisé par ses hautes tours en bord de plage ; West Palm Beach, qui s'est spécialisée dans le tourisme haut de gamme et la plaisance ; l'archipel des Keys qui, outre ses villas et petits hôtels de luxe, est un haut lieu pour les activités nautiques et sous-marines – la ville de Key West au terminus de l'autoroute reliant l'archipel à l'aire métropolitaine de Miami est une destination à part entière.

17 Dans sa communication institutionnelle et médiatique, Brightline puis Virgin Trains USA insistent sur le rôle structurant de cette nouvelle ligne dans un territoire très touristique, permettant de relier et de desservir les principales destinations floridiennes – Miami et West Palm Beach – et Orlando, capitale des parcs de loisirs. Ce nouveau service pourrait devenir un axe touristique de grande envergure pour la Floride, d'abord en direction des habitants de Floride qui se déplacent au sein de l'État pour leurs vacances, puis en direction des touristes américains non floridiens, voire des étrangers,

grâce à la desserte de l'aéroport international d'Orlando. Nous détaillerons dans la deuxième partie de cet article les caractéristiques de ce projet ferroviaire, ainsi que les acteurs concernés par celui-ci et leurs logiques.

## **Le projet Brightline : un corridor ferroviaire qui veut devenir la colonne vertébrale des territoires touristiques de la Floride**

### **Un projet se revendiquant comme entièrement privé : quel système d'acteurs ?**

18 Le projet Brightline est entré en chantier à la mi-2015 et le premier tronçon (Miami–West Palm Beach) a été inauguré à la fin de l'année 2017. Il est développé par la Florida East Coast Industries LLC (FECI), grande entreprise immobilière qui possède l'infrastructure ferroviaire entre Miami et la Treasure Coast sur laquelle les trains de Virgin Trains USA circulent. Cette entreprise dispose de quatre branches d'activités principales : Flagler (immobilier commercial), Flagler Global Logistics (chaîne logistique intégrée), Parallel Infrastructure (management ferroviaire) et All Aboard Florida (ligne ferroviaire interurbaine). Il s'agit d'un service ferroviaire interurbain à vitesse élevée qui desservira à terme quatre villes – Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach, Orlando – en empruntant les voies ferrées existantes de l'entreprise sur 312 kilomètres. Seul un dernier tronçon allant de la Treasure Coast jusqu'à Orlando nécessitera une nouvelle infrastructure sur 64 kilomètres (Schorung, 2019). D'après la FECI, Miami et Orlando seront reliées par des trains roulant à une vitesse moyenne de 170 kilomètres/heure. Trois gares sont localisées en centre-ville (Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach), s'inscrivant donc au cœur de la grande Metropolitan Statistical Area (MSA) de Miami. Le choix de la gare d'Orlando est totalement différent. L'entreprise a décidé de ne pas implanter de gare ferroviaire dans le centre d'Orlando, mais de privilégier un arrêt dans le nouveau terminal de l'aéroport international d'Orlando en cours de construction (All Aboard Florida, 2015 : 1-1-1-4)<sup>13</sup>. L'intermodalité air-fer est donc privilégiée. Deux hypothèses peuvent être avancées pour justifier ce choix : la volonté de favoriser les flux touristiques au détriment des mobilités interrégionales ; la volonté d'éviter de construire un nouvel axe ferroviaire dans le centre d'Orlando qui aurait renchéri le coût total du projet – l'entreprise Brightline n'y possède pas d'infrastructure, seule existe une ligne privée de fret utilisée par l'opérateur national Amtrak.

19 Au moment de notre étude, le projet entre Miami et Orlando prévoit seize rotations journalières, pour un départ par heure dans chaque direction. Le temps de trajet anticipé entre Miami et Orlando est fixé à 3 h 10 de bout en bout, à 1 h 50 entre West Palm Beach et Orlando, et à 1 h 20 entre West Palm Beach et Miami. Trois seuils de vitesse sont prévus : une vitesse maximale de 200 km/h sur le tronçon Orlando-Cocoa<sup>14</sup>, une vitesse maximale de 175 km/h entre Cocoa et West Palm Beach, et une vitesse maximale de 125 km/h de West Palm Beach à Miami. On constate deux types de corridor ferroviaire. L'un d'Orlando à Cocoa qui sera une nouvelle infrastructure de transport spécifiquement dédiée aux trains de voyageurs, sans passage à niveau, ce qui permettra de faire rouler les trains à une vitesse plus élevée que sur le reste de la ligne. L'autre de Cocoa à Miami qui sera un corridor de fret modernisé et qui permettra de faire circuler des convois de fret et des trains de voyageurs. Dans ce dernier cas, les opérations de modernisation associées au trafic de voyageurs permettront aussi d'augmenter la vitesse moyenne des convois de marchandises et d'accroître la capacité

du corridor ferroviaire malgré ce nouveau partage des sillons (Briginshaw, 2016 ; All Aboard Florida, 2017 : 3-60).

20 Ce nouveau projet ferroviaire est original, tant dans son plan de financement que dans son organisation. L'entreprise FECI est la maison mère qui supervise la mise en œuvre du nouveau service de transport et est également responsable des opérations de fret ferroviaire et des activités de valorisation et d'aménagement des territoires. Le projet All Aboard Florida, nom originel du projet qui a été progressivement remplacé par le nom « Brightline » dans la communication institutionnelle, dans la documentation et comme marque commerciale avant l'accord avec Virgin, n'est pas une branche d'activité de la FECI. Dans cette configuration, l'entreprise aurait été directement responsable financièrement, en cas d'échec, de Brightline. En réalité, le service Brightline est géré par trois sociétés filiales dont FECI est l'actionnaire majoritaire : la première est l'AAF Holdings LLC qui a la propriété des actifs physiques du service (matériel roulant, terrains autour des gares), la seconde est l'AAF Operations Holdings LLC qui s'occupe de la supervision globale des projets du groupe et la troisième est l'AAF Operations LLC qui est responsable de l'exploitation et du volet financier du projet. Ce choix en apparence technique permet à l'entreprise FECI de préserver et de conserver la propriété de l'infrastructure – le corridor dédoublé modernisé entre Miami et Cocoa et la nouvelle infrastructure entre Cocoa et Orlando – tout en protégeant la société mère de toute perte financière et de tout échec commercial de Brightline (Saginer et Dumbaugh, 2018 : 34). Pour financer les investissements nécessaires, AAF Operations a reçu, après validation du United States Department of Transportation, 1,75 milliard de dollars en PAB (*private activity bonds*) exonérés d'impôts, qui sont gérés par la Florida Development Finance Corporation (FDFC), autorité chargée par l'État de Floride du développement économique. Jesse Saginer et Eric Dumbaugh (2018), qui livrent une première analyse du projet, relèvent que la manière dont ces obligations seront amorties et remboursées demeure encore floue.

21 Pour résumer, nous sommes face à un projet de transport sur un corridor préexistant de propriété privée se développant sur fonds privés – l'entreprise prévoit uniquement le recours à un mécanisme de l'État de Floride d'exonération des émissions d'obligations. Par ce biais, les entreprises Brightline et Virgin déjouent les résistances politiques et sociétales fortes en Floride d'un réinvestissement public important dans des infrastructures non autoroutières et contournent également l'absence de programme public de financement pour le transport ferroviaire interurbain de passagers (Schorung, 2019), ce qui permet une liberté totale sur la stratégie commerciale en matière d'offre ferroviaire et sur la stratégie immobilière et foncière autour des gares. Les grands acteurs publics institutionnels (État fédéral, État de Floride) n'interviennent qu'à la marge de ce projet : d'un côté dans le cadre de la réglementation en vigueur pour les projets de transport, par exemple en matière d'études environnementales préalables ; de l'autre par le biais d'un mécanisme de facilitation fiscale. Les acteurs publics locaux, en premier lieu les municipalités et les comtés, sont impliqués de manière périphérique par rapport à l'entièreté du projet, notamment concernant la voirie et les micro-aménagements autour des gares. L'autorité de transport de l'aire métropolitaine de Miami, la South Florida Regional Transportation Authority, a collaboré avec Brightline pour faire arriver son service de transport ferré métropolitain jusqu'à la gare de MiamiCentral. Pour le reste, les acteurs publics ne sont pas impliqués dans ce projet ferroviaire privé et on constate de fait un cloisonnement entre ce nouveau service et le reste des services publics de transport à l'échelle métropolitaine ou à celle de l'État (Schorung, 2019).

## **Des perspectives favorables ? Un projet en constante évolution qui renforce sa dimension touristique**

22 Au lancement du service, le succès commercial est immédiat et la fréquentation dépasse les objectifs initiaux de la compagnie. Au premier trimestre 2018, période à laquelle le service est partiellement opérationnel entre Miami et West Palm Beach, les trains ont transporté 17 800 passagers en janvier, 24 100 en février et 32 900 en mars. Deux niveaux de service sont proposés : « *select* » (première classe) et « *smart* » (seconde classe). Pour le trajet West Palm Beach–Fort Lauderdale, les tarifs sont fixés entre 10 et 15 dollars en « *smart* » et 20 dollars en « *select* ». Pour le trajet West Palm Beach–Miami, les tarifs se situent autour de 20 dollars en « *smart* » et de 30 dollars en « *select* » (Broadt, 2018a). En 2018, pour la première année d'exploitation, le service Virgin Trains USA a transporté près de 600 000 passagers alors que la gare MiamiCentral et le tronçon Miami–West Palm Beach n'ont été opérationnels qu'en mai de la même année (TNM Staff, 2019). En 2019, la fréquentation a dépassé les 900 000 passagers (Wile, 2020). On peut relever que la communication de l'entreprise vise à la fois la clientèle touristique, les mobilités interurbaines et les mobilités pendulaires au sein de l'aire métropolitaine de Miami–West Palm Beach. Aucune donnée n'est pour l'heure communiquée ni sur la composition sociodémographique des usagers ni sur les caractéristiques des déplacements effectués (longueur, fréquence, demande, besoins des usagers, etc.). On peut dès lors se demander si à terme ce service privé n'assurera pas une fonction majeure de transport pour répondre aux besoins quotidiens de déplacement pour un motif de travail.

23 Les responsables de la compagnie estiment que l'intégralité du réseau jusqu'à Orlando devrait être achevée d'ici janvier 2021<sup>15</sup>. Afin de financer la deuxième phase du projet, du nord de West Palm Beach à l'aéroport international d'Orlando, l'entreprise a déposé une demande pour des obligations exemptées d'impôts représentant la somme de 1,15 milliard de dollars (Sorentrue, 2017 ; Spear, 2017). Une bataille juridique s'est engagée à ce sujet entre Brightline et la Florida Development Finance Corporation, d'un côté, et les comtés de Martin et d'Indian River et l'association CARE FL, de l'autre. Ces derniers souhaitent bloquer l'extension du service vers Orlando. Leur opposition tient à plusieurs problèmes : celui de la sécurité du service ferroviaire – depuis le début de l'année 2018 plusieurs accidents mortels sont survenus à cause de l'inadvertance de piétons près des voies et l'approche des trains en ville ; l'impossibilité d'utiliser les ressources publiques pour financer une activité privée ; le fait que l'évaluation fédérale des impacts environnementaux doit prendre en compte les positions des gouvernements locaux et obtenir l'assentiment des comtés – trois comtés de la Treasure Coast (Indian River County, St. Lucie County, Martin County) sont formellement contre (Rosenburg, 2018). En août 2018, les plaintes des opposants sont intégralement déboutées par la justice et le bureau de la FDFC approuve la demande d'obligations de Brightline (Ostrowski, 2018).

24 Le projet initial lancé en 2015 est d'ores et déjà en voie d'« enrichissement ». En effet, Virgin Trains USA a lancé un appel d'offres pour construire une gare supplémentaire le long de la Treasure Coast. L'entreprise a demandé à quatre villes de soumettre une proposition – Stuart, Fort Pierce, Sebastian, Vero Beach – et seule celle de Fort Pierce semble correspondre aux critères de Brightline (Gardner, 2018). Cette initiative destinée à obtenir le soutien de la population locale à ce nouveau service ferroviaire révèle en réalité les nombreux blocages locaux. Les comtés y sont opposés comme cela a été mentionné précédemment, alors que le maire de Vero Beach a immédiatement rejeté la proposition et que ceux de Sebastian et de Stuart se sont montrés sceptiques. Par ailleurs, un projet d'extension vers Tampa se dessine déjà alors que la phase 2 vers Orlando vient seulement d'être confirmée. En juin 2018, le gouverneur Rick Scott a annoncé que l'État pourrait louer du foncier le long de l'Interstate 4 pour développer un corridor à vitesse élevée. Brightline a déposé un projet pour créer un corridor ferroviaire le long de l'I-4 d'Orlando à Tampa. Les droits fonciers et les emprises du corridor autoroutier sont détenus par la Central Florida Expressway Authority, qui est sous la responsabilité du département des Transports de l'État. Patrick Goddard, président de Brightline, avance deux justifications : d'abord la liaison entre l'un des premiers pôles touristiques de Floride (Miami) et la deuxième ville la plus peuplée de l'État (Tampa) ;

puis la desserte de la région de Tampa Bay qui est l'une des régions les plus dynamiques économiquement et démographiquement de tout le pays (Broadt, 2018b). Une extension est annoncée par l'entreprise Brightline le 29 octobre 2019 vers le port de Miami et en particulier vers son terminal de croisières. Un accord a été conclu entre le comté de Miami-Dade et l'entreprise privée pour construire la gare « Virgin Trains PortMiami Station ». L'idée est d'offrir un mode de transport interurbain direct aux croisiéristes qui débarquent dans le port de Miami – premier port de croisières au monde<sup>16</sup>.

25 On peut enfin relever que l'actualité ferroviaire liée à l'entreprise Brightline évolue très rapidement. À la fin de l'année 2018, Brightline a annoncé la reprise du projet de service ferroviaire à vitesse élevée entre l'aire métropolitaine de Los Angeles et Las Vegas, qui était au point mort depuis plusieurs années. Cela laisse supposer deux choses : que Brightline compte reprendre le même modèle d'organisation, de fonctionnement et d'exploitation qu'en Floride – reste à se demander si ce modèle est pérenne et s'il est transposable dans un autre contexte territorial et économique – et que l'entreprise a le projet à moyen terme d'investir le secteur ferroviaire par le biais du tourisme dans des régions à forte dynamique touristique (Velotta, 2018). En outre, les responsables de Brightline ont annoncé un accord de coopération en termes de marketing et de marque avec la grande multinationale Virgin et son dirigeant Richard Branson. Ce dernier a accepté de donner son nom aux trains Brightline, qui sont ainsi appelés, depuis le début du mois de mai 2019, « Virgin Trains USA ». Branson a par ailleurs indiqué qu'il souhaitait pénétrer le marché ferroviaire de la même manière que son entreprise l'a fait dans le domaine aérien avec Virgin America (Crooks, 2018).

## Renforcer les centralités touristiques par le corridor ferroviaire et mener une stratégie de création et de captation de valeur immobilière : l'inscription territoriale du projet

### Les projets de gares nouvelles : véritables « flagships<sup>17</sup> » pour Brightline

26 Le projet Brightline, outre son caractère innovant en matière de financement et de gouvernance, a pour fondement la construction de trois nouvelles gares (Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach) et le raccordement au nouveau terminal aéroportuaire de l'aéroport international d'Orlando. La gare de Miami, baptisée « Miami Central », se déploie sur un site d'au-delà de quatre hectares au cœur du centre-ville de Miami entre le Business District à l'est et le Government Center à l'ouest. Cette nouvelle gare est conçue comme un complexe commercial et immobilier qui se compose d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée de la gare, de bureaux et d'équipements de conférences dans le corps du bâtiment en étage, et enfin de plusieurs tours d'habitation, dont deux sont situées au-dessus de la gare même (voir illustration 1)<sup>18</sup>.

27 **Illustration 1 : La gare Brightline de MiamiCentral : architecture, localisation et caractéristiques**



Les trois premières photographies en partant du haut représentent le chantier de la gare de Miami Central en août 2017. On peut constater à la fois le bâtiment principal longitudinal avec des pylônes en acier constituant la signature architecturale des gares Brightline/Virgin Trains USA. La troisième image à gauche en partant du haut est une vue d'architecture du projet final de la gare de Miami Central. Les trois dernières photographies datent de la fin de 2019 et donnent à voir l'état d'avancement du projet. Le bâtiment de la gare est achevé sur lequel on peut noter les deux pylônes rouges en format de « V » représentant la marque commerciale, Virgin Trains USA. Les deux immeubles résidentiels de grande hauteur en cours d'achèvement sont construits directement en surplomb de la gare — les photographies ne montrent pas les autres projets immobiliers liés à Miami Central qui sont construits à proximité immédiate de la gare).

Source : La troisième image de gauche est une vue d'architecte tirée du site <[www.miamicentral.com](http://www.miamicentral.com)> ; les autres photographies sont issues d'un terrain de recherche d'août 2017 et de photographies libres de droit datant de 2019.

28 La nouvelle gare de Miami, achevée en 2018, est conçue comme un pôle multimodal puisqu'elle accueille également le service ferroviaire régional Tri-Rail qui dessert la côte est de la Floride de Miami à West Palm Beach. Toutefois, la desserte ferroviaire continuera à être éclatée à Miami pour trois raisons :

- la nouvelle gare Brightline est à proximité de la station de Metrorail (service ferré métropolitain qui dessert l'aire urbaine de Miami), il s'agit là d'une connexion ratée ;

- l'hypercentre de Miami n'est pas directement desservi par la gare interurbaine d'Amtrak qui se trouve dans la première couronne péricentrale ;
- la ville-centre compte également le nouveau pôle intermodal en situation péricentrale rattaché à l'aéroport international de Miami qui s'appuie sur une connexion aéro-ferroviaire et sur une gare routière.

29 Le service Virgin Trains USA compte également deux nouvelles gares intermédiaires de taille modeste, à Fort Lauderdale et à West Palm Beach. Dans le premier cas, la gare se situe en centre-ville de Fort Lauderdale, station balnéaire de 130 000 habitants à proximité de l'agglomération de Miami. Elle est localisée dans le cœur commercial et culturel de la ville près du Museum of Discovery and Science, du FATVillage Arts District ou encore du Broward Center for the Performing Arts. Elle est à proximité immédiate de la gare routière du Broward County Bus et à deux pâtés de maisons du SunTrolley (service de trolleybus entre le centre-ville et l'aéroport de Fort Lauderdale–Hollywood International). Là aussi on perçoit une absence de réflexion sur la connexion des réseaux et leur coordination. La gare Tri-Rail de Fort Lauderdale est relativement éloignée de l'hypercentre, et on constate une séparation nette entre ces deux gares. Cette configuration spatiale des réseaux est à peu près similaire à West Palm Beach. La nouvelle gare se situe dans l'hypercentre à courte distance à pied du Government Center, du Civic Center et du front d'eau. Elle ne propose aucune connexion au réseau Tri-Rail et ne se trouve pas à proximité immédiate du service de bus municipal (Palm Tram Bus) et du service de trolleybus (Palm Trolley). Enfin, la dernière gare qui devrait raccorder le nouveau service ferroviaire à Orlando d'ici 2020-2021 est spécifique à plusieurs titres :

- il ne s'agit pas d'une gare centrale mais d'une gare périphérique ;
- il s'agit d'une gare rattachée à un nouveau terminal aéroportuaire mettant en avant une connexion aéro-ferroviaire ;
- cette gare n'est pas conçue prioritairement pour les populations locales ou les touristes floridiens, mais pour les touristes étatsuniens hors de Floride et internationaux (Brezina, 2018).

30 Ce terminal aéro-ferroviaire est accessible seulement en voiture et ne permettra pas aux usagers qui empruntent le service Virgin Trains USA de se rendre en transport collectif ni dans l'hypercentre d'Orlando, ni dans les zones touristiques des parcs à thème. Le service ferroviaire régional du centre de la Floride (SunRail) ne le dessert pas et les trois gares Amtrak de l'aire métropolitaine (Kissimmee, Orlando Health Amtrak, Winter Park) ne disposeront pas non plus de connexion directe ou indirecte à la gare autrement qu'en voiture. Concernant l'étendue du marché et les segments de clientèle visés, le service ferroviaire est considéré à la fois comme un moyen de transport interurbain pour les touristes prioritairement et comme une offre de transport régional pour les mouvements pendulaires, entre autres pour soulager le tronçon autoroutier de l'Interstate 95 largement congestionné (Mann, 2017). Ce nouveau service relierait West Palm Beach et Fort Lauderdale en trente minutes de moins qu'en automobile, et il prévoit de capter une part de marché entre Miami et Orlando (Marani, 2018). D'après les projections de la FECL, en 2020, Virgin Trains USA devrait obtenir plus de 10 % de parts de marché sur les déplacements de longue distance – 88,2 % pour la voiture individuelle, 0,8 % pour l'avion, 0,6 % pour le car et 0,1 % pour Amtrak. L'essentiel de la fréquentation viendrait d'un report modal de l'automobile pour 60 %, puis d'une demande induite pour 20 % environ (FECL, 2015 : 117-118). Le reste proviendrait de manière secondaire de l'avion et du car. La réalisation de la phase 2 vers Orlando apparaît dès lors comme essentielle pour que le projet global soit rentable et atteigne le niveau de fréquentation projeté. Il est intéressant de relever que la pénétration du marché des déplacements de courte distance est envisagée comme plus difficile. D'ici 2020, la voiture individuelle conserverait une position quasi-monopolistique alors que Virgin Trains USA ne capterait que 1,2 % de part modale (Schorung, 2019 : 574-575).

## Une stratégie commerciale et financière : le financement du projet par captation de valeur immobilière

- 31 La captation de valeur foncière est souvent perçue comme une source alternative de revenus pour les systèmes de transports collectifs. L'idée essentielle est de recouvrer une partie des investissements initiaux dans le développement des infrastructures de transports par captation d'une part des plus-values foncières et immobilières sur un territoire donné résultant de l'amélioration de l'accessibilité dudit territoire (Medda, 2012 : 155). Cela suppose de prendre en considération les impacts directs et indirects d'une infrastructure sur le tissu urbain : une corrélation positive entre plus-value foncière et proximité à l'infrastructure, mais qui peut varier de 3 à 40 % selon les contextes territoriaux, un meilleur accès au marché du travail, un développement commercial renforcé, une économie de temps sur les déplacements domicile-travail. L'approche principale pour une captation de valeur foncière et immobilière dans le cadre de projets publics ou publics-privés passe par la taxation. Il existe de nombreux mécanismes selon les pays et les acteurs locaux : *special assessment zones, tax increment finance, air rights, negotiated exactions, joint development, enterprise zones, transit-oriented areas* (Medda, 2012 : 155-158). Le mécanisme de TIF (*tax increment finance*) est l'un des outils les plus utilisés aux États-Unis, comme dans les cas du projet de ligne à grande vitesse en Californie et du développement du nouveau quartier de gare en centre-ville de San Francisco. Lorsque les acteurs publics sont à l'origine des opérations de développement urbain, la collectivité peut capter une part des plus-values grâce à trois instruments principaux : le prélèvement d'une taxe additionnelle sur les patrimoines fonciers bénéficiaires (*special assessment* aux États-Unis par exemple) ; l'achat anticipé par les pouvoirs publics pour une revente ou une location ultérieure ; ou la réalisation d'opérations en partenariat public-privé. John Robert Smith insiste sur le fait qu'une stratégie de captation de valeur peut être bénéfique dans le cadre de projets de pôles d'échanges multimodaux :

It is important to understand the economic value that can be created by focusing development and increasing intermodal connections at rail stations. The concept of TOD [Transit-Oriented Development] [...] can also be successful around intercity passenger rail stations [...] through various "value capture" mechanisms [...] Capturing the value of station-area development to help defray the public infrastructure costs is an important tool in the tool box, but it does not replace the need for robust public investment. (Smith, 2013)

- 32 Le Fortress Investment Group, entreprise parente de Brightline, a construit son modèle économique sur le fait que les nouvelles gares devraient accroître les valeurs immobilières sur les terrains autour d'elles et sur la perception de revenus grâce au développement immobilier. C'est pourquoi l'entreprise est en train de construire 800 appartements au-dessus de la gare Miami Central ainsi que des tours dédiées à des espaces de bureaux et commerciaux (Marani, 2018). Frank Chechile (2013), un des principaux responsables de la branche Parallel Infrastructure – du consortium FECI –, insiste sur le fait que le groupe a pour priorité de capter la valeur foncière et immobilière :

All the FECI companies are focused on creating value from transportation opportunities, and related areas such as real estate and right-of-ways [...] Our value proposition is straightforward: We provide both the capital and resources to develop revenue-generating assets on a right-of-way owner's property, and share the returns with the property owner.

- 33 La mise en œuvre d'une stratégie foncière par un groupe ferroviaire privé a comme précédent principal le Japon où les multiples compagnies ferroviaires privées (*ôtshintetsu*) ont intégré très précocement des stratégies d'intégration verticale et de plus-values foncières comme sources de financement (Aveline, 2003 : 145-186). Dans le

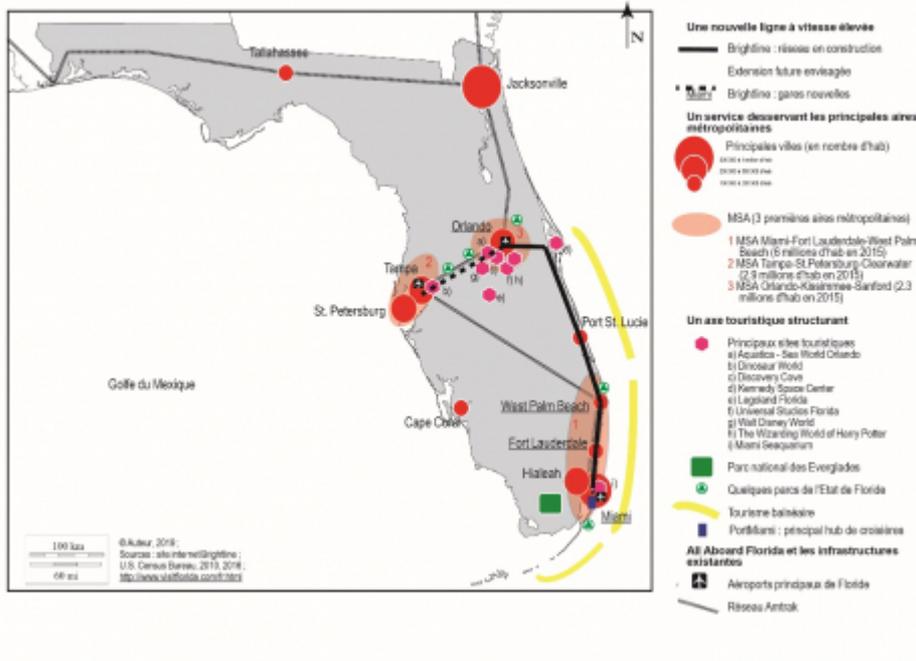
cas japonais, ou dans le cas de Brightline, la récupération des plus-values se fait directement par l'opérateur privé en utilisant les deux derniers instruments cités. C'est donc l'entreprise ferroviaire qui doit mettre en œuvre une stratégie de captation de la rente et de la valeur immobilière pour optimiser l'usage des sols. La situation au Japon est le cas d'école lorsqu'on évoque les stratégies commerciales et financières d'entreprises ferroviaires privées, ces dernières étant nombreuses, diversifiées, puissantes et dotées de portefeuilles fonciers importants pour certaines. Tout bien considéré, on peut envisager que Virgin Train USA constitue le premier cas contemporain aux États-Unis d'entreprise ferroviaire privée qui utilise la valorisation foncière et immobilière dans le cadre du transport ferroviaire interurbain de passagers – politique qui semble inspirer d'autres acteurs privés, par exemple Texas Central qui porte le projet à grande vitesse entre Dallas et Houston (Schorung, 2019).

34 La stratégie d'implantation des gares nouvelles relève en réalité d'une volonté de créer des *flagships* qui représentent sur les plans commercial et urbain une possibilité d'assurer la visibilité de Virgin Trains USA. Cela constitue également un intérêt financier majeur puisque les responsables de Brightline et de Virgin comptent sur les gares et sur les développements immobiliers adjacents ou à proximité pour rentabiliser leurs investissements par une stratégie de captation de la valeur immobilière et foncière. Toutefois, cette stratégie assurée par un acteur privé ne constitue pas le fondement d'une vision plus globale en faveur des transports collectifs et d'une meilleure coordination urbanisme-transport. Cela ouvre des questions plus générales dans le contexte de Miami : la place des transports collectifs, la place de l'individu, l'absence ou la discrétion des espaces publics, les centralités urbaines et les aménagements publics face à la force des intérêts privés.

## Conclusion

35 Ce projet représente un modèle innovant de développement d'un service à vitesse élevée reposant sur une entreprise privée qui détient l'infrastructure ferroviaire. Afin de financer ce projet, la FECI mise sur le développement immobilier et la captation de valeur, ce qui donne à voir une autre stratégie du secteur privé pour réinvestir dans le domaine ferroviaire. Dans sa communication, Brightline insiste sur le rôle structurant de cette nouvelle ligne dans un territoire très touristique, permettant de relier et de desservir les principales destinations floridiennes – Miami et West Palm Beach – et Orlando, capitale mondiale des parcs à thème. Au-delà de cet aspect, l'entreprise prévoit que les futures gares de ce corridor soient le support d'opérations immobilières plus vastes, notamment à Miami. Les gares nouvelles sont considérées dans ce projet comme un vecteur de visibilité et de rentabilité du modèle économique du futur service, au-delà des aspects architecturaux du bâtiment de la gare.

**Illustration 2 : Brightline : un corridor ferroviaire appelé à devenir un corridor touristique en Floride ?**



Source : site internet Brightline, U.S. Census Bureau, 2010, 2016 ; site internet *Visit Florida*. Réalisation : Schorung, 2019.

- 36 Dans le cas du service ferroviaire Virgin Trains USA, il s'agit de l'implantation d'une nouvelle infrastructure et de la proposition d'une nouvelle offre de transport interurbain sur un territoire densément urbanisé et dont l'économie touristique est déjà très développée. Le train et la grande vitesse ne produisent pas le tourisme, mais peuvent l'intensifier et renforcer sa polarisation autour des nouveaux nœuds de transport. L'entreprise Brightline semble avoir pris pleinement en compte l'enjeu touristique de la grande vitesse et organise sa stratégie commerciale autour de cela. Le symbole de cette stratégie se retrouve dans le choix de Brightline de participer à la constitution d'un *hub* aéro-ferroviaire à l'aéroport international d'Orlando plutôt que de construire une gare dans l'hypercentre de la ville. La construction des nouvelles gares, notamment celles de Miami, de West Palm Beach et de Fort Lauderdale, s'appuie sur l'idée que les pôles touristiques préexistants vont se trouver renforcés (voir illustration 2). Le corridor ferroviaire peut relier les destinations les plus puissantes du tourisme dans le centre et l'est de la Floride et favoriser l'activité touristique – par une meilleure accessibilité, par une multiplication et une diversification des séjours sur place, par le développement d'offres combinées nouvelles ou encore par une articulation repensée avec les transports locaux et régionaux. Toutefois, l'analyse des effets potentiels de ce nouveau service à grande vitesse sur le tourisme floridien dépend de deux éléments : l'analyse sociodémographique des usagers surtout après l'ouverture de tout le réseau jusqu'à Orlando ; l'accès – pas encore garanti – aux données relatives à la clientèle de la part de Virgin Trains USA. Un autre élément d'ouverture et de suivi de ce projet encore en cours de développement, jusqu'en 2021 au moins, concernerait l'impact de ce nouveau service de transport interurbain sur la fréquentation touristique des villes desservies et sur la composition de la clientèle touristique – tourisme régional, national ou international – et les partenariats éventuels entre les entreprises Brightline et Virgin et les acteurs touristiques privés.

## Bibliography

Albalate, Daniel, Javier Campos et Juan Luis Jimenez, 2017, « Tourism and High Speed Rail in Spain: Does the AVE Increase Local Visitors? », *Annals of Tourism Research*, vol. 65, juillet, p. 71-82.

DOI : 10.1016/j.annals.2017.05.004

All Aboard Florida, 2015, *Intercity Passenger Rail Project Volume 1 Text, Final Environmental Impact Statement and Section 4(f) Determination*, Miami, AAF.

All Aboard Florida, 2017, *Final Environmental Impact Statement and Section 4(f) Determination*, Miami, AAF.

Aveline, Natacha, 2003, *La ville et le rail au Japon*, Paris, Éditions du CNRS [Centre national de la recherche scientifique].

DOI : 10.4000/books.editions-cnrs.5594

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich, Corinne Blanquart, Marie Delaplace et Ludwine Vandenbossche, 2010, « Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature », *Géotransports*, n°s 1-2, p. 15-34.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich, Corinne Blanquart, Marie Delaplace et Ludwine Vandenbossche, 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 27, n° 3, p. 215-238.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich et Marie Delaplace, 2010, « Grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme urbain : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo*, n°s 1-2, p. 65-78.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich et Marie Delaplace, 2011, « High Speed Railway, Service Innovations and Urban and Business Tourisms Development », dans Manuela Sarmento et Alvaro Matias (dir.), *Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments*, Lisbonne, Universidade Luisiada Editora, p. 115-141.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich et Marie Delaplace, 2013, « Desserte TGV et villes petites et moyennes. Une illustration par les cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 63, p. 33-62.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich et Marie Delaplace, 2014, « Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, p. 5-23.

Bazin, Sylvie, Christophe Beckerich, Marie Delaplace et Sophie Masson, 2006, « La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 2, p. 245-261.

DOI : 10.3917/ru.062.0245

Bazin-Benoît, Sylvie et Marie Delaplace, 2013, « Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination », *Téoros*, vol. 32, n° 2, p. 37-46.

Bazin-Benoît, Sylvie et Marie Delaplace, 2015, « Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas des villes françaises », *Revue géographique de l'Est*, vol. 55, n°s 3-4, <<http://journals.openedition.org/rge/5614>>, consulté le 2 octobre 2019.

*Belgeo*, 2016, mars, numéro spécial « High-Speed Rail and The City: Urban Dynamics and Tourism », sous la direction de Marie Delaplace et de Frédéric Dobruszkes.

Berion, Pascal, 1998, « Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 33, p. 109-127.

Berion, Pascal, Guy Joignaux et Jean-François Langumier, 2007, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 4, p. 651-676.

Billard, Gérald et Lionel Bertrand, 2018, « Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du grand Ouest français », *Norois*, n° 248/2018, mis en ligne le 5 novembre 2018, <<http://journals.openedition.org/norois/6825>>, consulté le 2 octobre 2019.

DOI : 10.4000/norois.6825

Bonnafous, Alain, 1987, « The Regional Impact of the TGV », *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.

DOI : 10.1007/BF00837589

Brezina, Veronica, 2018, « Brightline Starts Site Work for \$2B Orlando Connection », *Orlando Business Journal*, 12 octobre.

Brightline, 2020, *Site Web officiel*, récupérées de <[www.gobrightline.com](http://www.gobrightline.com)>, consulté le 20 juin 2019.

Briginshaw, David, 2016, « All Aboard Florida: A New Approach for US Passenger Rail », *International Railway Journal*, 17 août.

Broadt, Lisa, 2018a, « Brightline Makes Official Bid for Orlando-to-Tampa Extension along I-4 Corridor », *TC Palm*, 22 juin.

Broadt, Lisa, 2018b, « Brightline Financial Documents Reveal First Quarter Ridership Revenue », *Treasure Coast Newspapers*, 29 juin.

Chechile, Frank (directeur général, Parallel Infrastructure), audition parlementaire, 2013, *The Role of Innovative Finance in Intercity Passenger Rail*, House Subcommittee on Railroads, Pipelines and Hazardous Materials, 9 juillet.

Chen, Zhenhua et Kingsley E. Haynes, 2012, « Tourism Industry and High Speed Rail, Is There a Linkage? Evidence from China's High Speed Rail Development », conférence présentée au colloque annuel de l'Association de science régionale de langue française (ASRDLF) 2012, session spéciale « High-speed Rail, Tourism and Territories », Belfort, France, 9-11 juillet.

Colburn, David et Lance Dehaven-Smith, 2010, *Florida's Megatrends Critical Issues in Florida*, Gainesville, University Press of Florida.

Coronado, José Maria, Maddi Garmendia, Amparo Moyano et José Urena, 2013, « Assessing Spanish HSR Network Utility for Same-day Tourism », *Recherche Transports et Sécurité*, vol. 29, p. 161-175.

Crooks, Nathan, 2018, « Florida's Private Railroad Gets Richard Branson Investment », *Bloomberg*, 16 novembre.

Delaplace, Marie, 2010, « Grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme urbain : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo*, nos 1-2, p. 65-78.

Delaplace, Marie, 2012, « TGV, développement local et taille des villes : une analyse en termes d'innovation de services », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 2, p. 265-292.

Delaplace, Marie, 2016, « Dessertes TGV et développement du tourisme urbain et d'affaires en France : une liaison conditionnée », *Géotransports*, n° 7, p. 114-116.

Delaplace, Marie et Frédéric Dobruszkes, 2013, « L'analyse du lien entre grande vitesse ferroviaire et territoires : un chantier scientifique encore ouvert », *Recherche Transports Sécurité*, n° 3, p. 155-160.

DOI : 10.4074/So761898013003014

Delaplace, Marie, Francesca Pagliara et Andrea La Pietra, 2015, « High-speed Rail Service and Theme Park: The Case of Futuroscope and Disneyland Paris? », présentation à la conférence internationale « High Speed Rail and The City » de la Labex Week Futurs urbains, 21-23 janvier.

Delaplace, Marie, Francesca Pagliara, Julie Perrin et Samuel Mermet, 2014, « Can High Speed Rail Foster the Choice of Destination for Tourism Purpose? », Actes du 16<sup>e</sup> colloque du EURO Working Group on Transportation (EWGT2013) tenu le 5 février 2014, vol. 111, p. 166-175.

Delaplace, Marie et Julie Perrin, 2014, « Dessertes TGV et tourisme urbain et d'affaires : entre attentes dans les villes de France et renforcement de la double centralité parisienne », *Recherche Transport et Sécurité*, vol. 29, p. 177-191.

DOI : 10.4074/So761898013003038a

Faye, Mactar, 1988, « Tours à la conquête du tourisme d'affaires », *Noroi*, n° 178, p. 293-300.

DOI : 10.3406/noroi.1998.6871

FDOT (Florida Department of Transport), 2006, *Florida Intercity Passenger Rail Vision Plan*, Tallahassee, FDOT.

FDOT (Florida Department of Transport), 2007, *2006 Florida Freight and Passenger Rail Plan, Final Report*, Tallahassee, FDOT.

FDOT (Florida Department of Transport), 2009, *The Florida Rail System Plan: Policy Element*, Tallahassee, FDOT.

FDOT (Florida Department of Transport), 2010, *The Florida Rail System Plan: Investment Element*, Tallahassee, FDOT.

FDOT (Florida Department of Transport), 2012, *Florida Transportation Trends and Conditions. Travel Demand Tourists and Visitors*, Tallahassee, FDOT.

FDOT (Florida Department of Transport), 2017, *Central Florida Visitor Study*, Tallahassee, FDOT.

FECI (Florida East Coast Industries), 2015, *All Aboard Florida Ridership and Revenue Study*, Miami, FECI.

FECI (Florida East Coast Industries), 2020, *Brightline*, récupérées de <www.feci.com>, consulté le 20 juin 2019.

Gardner, Keona, 2018, « Does Fort Pierce Have What it Takes to Lure a Brightline Station? », *TC Palm*, 16 octobre.

Garnier, Jean-Pierre, 2008, « Scénographies pour un simulacre : l'espace public réenchanté », *Espaces et Sociétés*, vol. 3, n° 134, p. 67-81.

DOI : 10.3917/esp.134.0067

Gay, Jean-Claude, 2006, « Transport et mise en tourisme du Monde », *Cahiers de géographie*, coll. « EDYTEM », n° 4, p. 11-22.

DOI : 10.3406/edyte.2006.960

Gay, Jean-Claude et Vincent Mondou, 2017, *Tourisme et transport. Deux siècles d'interactions*, Paris, Bréal.

*Géotransports*, 2016, juillet, numéro spécial « Transport et tourisme : rapports mobilités-territoires ».

- Gladstone, David, 1998, « Tourism Urbanization in the United States », *Urban Affairs Review*, vol. 34, n° 1, p. 3-27.  
DOI : 10.1177/107808749803400101
- Klein, Yehuda L. et Jeffrey P. Osleeb, 2010, « Determinants of Coastal Tourism: A Case Study of Florida Beach Counties », *Journal of Coastal Research*, vol. 26, n° 6, p. 1149-1156.  
DOI : 10.2112/JCOASTRES-D-09-00152.1
- Klein, Yehuda L., Jeffrey P. Osleeb et Mariano R. Viola, 2004, « Tourism-generated Earnings in the Coastal Zone », *Journal of Coastal Research*, vol. 20, p. 1080-1088.
- Lumsdon, Les et Stephen Page (dir.), 2007, *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the New Millennium*, Londres/New York, Routledge.  
DOI : 10.4324/9780080519401
- Mann Jr., Joseph A., 2017, « Brightline's West Palm Beach Station Nearly Completed », *The Real Deal*, 23 mai.
- Mannone, Valérie, 1995, *L'impact régional du TGV sud-est*, thèse de doctorat en géographie, Université de Provence Aix-Marseille I.
- Marani, Matthew, 2018, « Florida's Brightline Makes Private, High-speed Transit a Reality », *ArchPaper*, 24 janvier.
- Masson, Sophie et Romain Petiot, 2009, « Can the High Speed Rail Reinforce Tourism Attractiveness? The Case of High Speed Rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain) », *Technovation*, vol. 29, n° 9, p. 611-617.  
DOI : 10.1016/j.technovation.2009.05.013
- Medda, Francesca, 2012, « Land Value Capture Finance for Transport Accessibility: A Review », *Journal of Transport Geography*, vol. 25, p. 154-161.  
DOI : 10.1016/j.jtrangeo.2012.07.013
- Mondou, Vincent et Hélène Pébarthe-Désiré, 2018, « Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire », *Noréis*, vol. 248, n° 3, p. 53-66.  
DOI : 10.4000/norois.6914
- Onofri, Laura et Paulo Nunes, 2013, « Beach 'Lovers' and 'Greens': A Worldwide Empirical Analysis of Coastal Tourism », *Ecological Economics*, vol. 88, p. 49-56.  
DOI : 10.1016/j.ecolecon.2013.01.003
- Orlando Rising, 2019, *News and reviews about Orlando and Central Florida's biggest theme parks*, récupérée de <www.orlando-rising.com>, consulté le 20 mai 2020.
- Ostrowski, Jeff, 2018, « State Bond Approves Tax-free Bond Issue for Brightline Expansion », *The Palm Beach Post*, 29 août.
- Page, Stephen, 2007, *Tourism Management: Managing for Change*, Oxford, Butterworth Heinemann.  
DOI : 10.1016/j.tourman.2011.04.002
- Pagliara, Francesca, Marie Delaplace et José Manuel Vassalo, 2014, « High-speed Trains and Tourists: What Is the Link? Evidence from the French and Spanish Capitals », *WIT Transactions on the Built Environment* [Wessex Institute of Technology], vol. 1381, n° 2, p. 17-27.
- Pagliara, Francesca, Marie Delaplace et José Manuel Vassalo, 2015, « High-speed Rail Systems and Tourists' Destination Choice: The Case Studies of Paris and Madrid », *The International Journal of Sustainable Development and Planning*, vol. 10, n° 3, p. 399-410.
- Pagliara, Francesca, Andrea La Pietra, Juan Gomez et José Manuel Vassallo, 2015, « High Speed Rail and the Tourism Market: Evidence from the Madrid Case Study », *Transport Policy*, vol. 37, p. 187-194.  
DOI : 10.1016/j.tranpol.2014.10.015
- Pagliara, Francesca, Filomena Mauriello et Antonio Garofalo, 2017, « Exploring the Interdependences between High Speed Rail Systems and Tourism: Some Evidence from Italy », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 106, p. 300-308.
- Passalacqua, Arnaud, 2019, *Ce que porte le transport (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles). Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980)*, Dossier pour l'Habilitation à diriger des recherches, Histoire, Université Paris-Est Marne-la-Vallée.
- Prideaux, Bruce, 2000, « The Role of the Transport System in Destination Development », *Tourism Management*, vol. 21, n° 1, p. 53-63.  
DOI : 10.1016/S0261-5177(99)00079-5
- Revels, Tracy J., 2011, *Sunshine Paradise. A History of Florida Tourism*, Miami, University Press of Florida.
- Rockport Analytics, 2019, *Picking up the Pace: Florida's Tourism Performance Jumps into a Higher Gear the 2018 Contribution of Travel & Tourism to the Florida Economy*, <https://www.visitflorida.org/media/30679/florida-visitor-economic-impact-study.pdf>, consulté le 15 avril 2020.

Rosenburg, Arnie, 2018, « Martin, Indian River Counties File New Lawsuit in Attempt to Block Brightline Expansion », *TC Palm*, 14 février.

Ruggeri, Charlotte, 2013, « Grande vitesse ferroviaire et tourisme, des relations conditionnées et à double sens », *Téoros*, vol. 32, n° 2, p. 47-57.

DOI : 10.7202/1036594ar

Ruggeri, Charlotte et Matthieu Schorung, 2017, « L'«Obamarail» : l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux États-Unis ? », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, vol. 35, mis en ligne le 28 juin 2017, <<http://journals.openedition.org/tem/4249>>, consulté le 10 juin 2019.

Saginer, Jesse et Eric Dumbaugh, 2018, « The Public Costs of Private Rail », *ITE Journal* [Institute of Transportation Engineers], octobre, p. 33-39.

Sands, Brian, 1993, « The Development Effects of High-speed Rail Stations and Implications for California », *Built Environment*, vol. 19, nos 3-4, p. 257-284.

Schorung, Matthieu, 2019, *Le transport ferroviaire de passagers aux États-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Est.

Smith, John Robert (président-directeur général, Reconnecting America), audition parlementaire, 2013, *The Role of Innovative Finance in Intercity Passenger Rail*, House Subcommittee on Railroads, Pipelines and Hazardous Materials, 9 juillet.

Sorentroue, Jennifer, 2017, « State Group to Weigh \$1,2 Billion Bond Request for Brightline Project », *The Palm Beach Post*, 14 décembre.

Spear, Kevin, 2017, « Orlando Airport Gives Perk at New Shuttle Train, Parking Garage, Train Stations », *Orlando Sentinel*, 19 octobre.

*TNM Staff*, 2019, « Brightline: 98k Passengers Carried in December, Revenue up 47% Over November », *The Next Miami*, 22 janvier.

Urena, José M., Philippe Menerault et Maddi Garmendia, 2009, « The High-speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: A National, Regional and Local Perspective », *Cities*, vol. 26, n° 5, p. 266-279.

Valeri, Eva, Francesca Pagliara et Edoardo Marcucci, 2012, « Destination Choice Model for Tourism Purpose », conférence présentée au colloque annuel de l'Association de science régionale de langue française (ASRDLF) 2012, session spéciale « High-speed Rail, Tourism and Territories », Belfort, France, 9-11 juillet.

Velotta, Richard N., 2018, « Local Leaders Hopeful for Las Vegas, Victorville High-speed Rail », *Las Vegas Review Journal*, 10 novembre.

Vila Vazquez, José Ignacio, 2010, « Critical Analysis of the Flagship Urban Projects », conférence présentée à la IGU [International Geographic Union] Regional Conference, Tel Aviv, Israël, 12-16 juillet.

VisitFlorida, 2020, *Resources*, récupérées de <[www.visitflorida.org](http://www.visitflorida.org)>, consulté le 21 mai 2020.

VisitFlorida, 2010, *Florida Visitor Study*, Miami, VisitFlorida.

Wang, Xin, Songshan Huang, Tongqian Zou et Hui Yan, 2012, « Effects of the High Speed Rail Network on China's Regional Tourism Development », *Tourism Management Perspectives*, vol. 1, n° 1, p. 34-38.

DOI : 10.1016/j.tmp.2011.10.001

Wile, Rob, 2020, « Virgin Trains Ends 2019 'Ramp Up' Year Nearing 1 Million South Florida Riders », *Miami Herald*, 4 janvier.

---

## Notes

1 Qu'il convient désormais d'appeler « Virgin Trains USA » à la suite de l'accord commercial et de *branding* entre l'entreprise Brightline et l'entreprise Virgin de Richard Branson à l'effet d'utiliser pour le train la même marque que pour la compagnie aérienne (Virgin America). Dans cet article, lorsque nous parlons de l'entreprise, nous écrivons l'« entreprise Brightline », et lorsque nous évoquons le service, nous écrivons « Virgin Trains USA ».

2 Nous parlons de service ferroviaire à vitesse élevée quand la vitesse commerciale moyenne se situe entre 150 km/h et 200 km/h. La grande vitesse ferroviaire caractérise les trains circulant sur une infrastructure dédiée à 250 km/h et plus, ainsi que les trains circulant à plus de 200 km/h sur une infrastructure classique (Ruggeri et Schorung, 2017).

3 À deux reprises, l'implantation de la grande vitesse ferroviaire a échoué en Floride, une première fois en 1991 par manque de financement, une seconde fois en 2004 après le changement brutal de position du gouverneur républicain Jeb Bush (Schorung, 2019 : 171-172). Arnaud Passalacqua a soutenu en juin 2019 une Habilitation à diriger des recherches (non publiée), *Ce*

que porte le transport (XIXe-XXIe siècles). *Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980)*, Habilitation à diriger des recherches en histoire, Université Paris-Est Marne-la-Vallée (France), soutenue le 27 juin 2019 (volume original dans lequel l'auteur revient sur cette histoire complexe de l'implantation de la grande vitesse en Floride).

4 Toutes les prévisions reprises et détaillées dans cet article datent d'avant la crise sanitaire mondiale de la COVID-19. Il semble évident que certaines échéances et certaines prévisions seront revues par l'exploitant d'ici la fin de l'année 2020.

5 Le tourisme de simulacre vise la reconstruction d'une réalité ou la constitution d'une fausse réalité utopique qui cherche à donner un visage avenant, festif, convivial et idéalisé à un espace. Il s'agit d'une transmutation matérielle et symbolique d'un espace public en en retirant toute aspérité, toute différence, tout « au-dehors », ambitionnant de créer un espace dont l'apparence est aseptisée et uniforme (Garnier, 2008). La forme la plus communément admise de tourisme de simulacre est le parc à thème.

6 La FEC Railway est l'ancêtre de la FECI qui possède toujours ce corridor ferroviaire et sur lequel la filiale spécialisée de la FECI exploite ses trains Brightline. L'actuel projet ferroviaire à vitesse élevée est donc en partie lié à cet héritage de Flagler.

7 Le « *spring break* » aux États-Unis correspond à la pause du printemps des étudiants, d'une durée de une à deux semaines. Traditionnellement, de nombreux étudiants se rendent dans des destinations estivales ou montagnardes pour fêter ce congé entre deux semestres de cours.

8 Depuis les années 2000, les deux grandes entreprises concurrentes n'ont eu de cesse d'agrandir leur parc respectif et de proposer de nouvelles attractions. En 2016, le parc Universal Studios inaugure un nouveau secteur dédié à la franchise Harry Potter. Il faut ajouter que d'autres sites ont cherché à renouveler leur offre (dont Marineland et l'Aquarium d'Orlando). En juillet 2017, la région d'Orlando a accueilli un nouveau centre aquatique visible de loin grâce à la reproduction d'un volcan de 30 mètres de haut.

9 Tous les montants dans l'article sont exprimés en dollars américains.

10 Ces informations sont tirées du site Internet VisitFlorida, <<https://www.visitflorida.org/resources/research/>>, consulté le 21 mai 2020.

11 Ces informations sont tirées du site Internet VisitFlorida, <<https://www.visitflorida.org/>>, consulté le 14 juin 2019 ; voir aussi <<https://www.visitflorida.org/media/30679/florida-visitor-economic-large-impact-study.pdf>>, consulté le 21 mai 2020.

12 Les principaux parcs à thème sont (fréquentation en 2018) : Disney World Magic Kingdom (20,8 millions de visiteurs), Animal Kingdom (13,7 millions), Epcot (12,4 millions), Hollywood Studios (11,2 millions), Universal Studios (10,7 millions), Islands of Adventure (9,7 millions), Sea World Orlando (4,5 millions), Busch Gardens-Tampa (4,1 millions). Source : <<https://orlando-rising.com/orlando-theme-park-attendance-seaworld-animal-kingdom-surged-in-2018/>>, consulté le 20 mai 2020.

13 L'ensemble de ces informations sont consultables sur le site Internet de Brightline <<https://gobrightline.com/about-us/>> et sur celui de la FECI <<http://feci.com/companies-all-aboard-florida.html>> (sites consultés le 20 juin 2019).

14 Cocoa est la municipalité près de la Treasure Coast où s'arrête le corridor ferroviaire de Brightline.

15 Ce calendrier ayant été établi avant la crise sanitaire de la COVID-19, la réalisation de l'infrastructure jusqu'à Orlando devrait être retardée.

16 Voir le communiqué de presse de l'entreprise Brightline : <<https://press.gobrightline.com/showPressRelease/100066903>>, consulté le 15 novembre 2019.

17 Les projets urbains dits « *flagships* » sont définis comme suit : un bâtiment ou un ensemble de bâtiments dont la construction repose sur la symbolique de la monumentalité et de l'attractivité, sur une stratégie de marketing territorial et sur son rôle de catalyseur d'un processus de régénération urbaine. D'autres termes synonymes sont utilisés : « projets phares », « grands projets », « méga-projets » (Vila Vazquez, 2010).

18 Les informations sont tirées du site Internet Brightline <[www.gobrightline.com](http://www.gobrightline.com)>, consulté le 12 juin 2019.

## List of illustrations

<b>Title</b>	Tableau 1 : L'importance du tourisme dans l'économie floridienne (en 2018)
<b>Credits</b>	Source : Rockport Analytics, 2019.
<b>URL</b>	<a href="http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-1.jpg">http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-1.jpg</a>
<b>File</b>	image/jpeg, 123k

	<b>Title</b> Tableau 2 : L'importance du tourisme dans l'économie floridienne (en 2018)
	<b>Credits</b> Source : Rockport Analytics, 2019.
	<b>URL</b> <a href="http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-2.jpg">http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-2.jpg</a>
	<b>File</b> image/jpeg, 91k
	<b>Caption</b> Les trois premières photographies en partant du haut représentent le chantier de la gare de Miami Central en août 2017. On peut constater à la fois le bâtiment principal longitudinal avec des pylônes en acier constituant la signature architecturale des gares Brightline/Virgin Trains USA. La troisième image à gauche en partant du haut est une vue d'architecture du projet final de la gare de Miami Central. Les trois dernières photographies datent de la fin de 2019 et donnent à voir l'état d'avancement du projet. Le bâtiment de la gare est achevé sur lequel on peut noter les deux pylônes rouges en format de « V » représentant la marque commerciale, Virgin Trains USA. Les deux immeubles résidentiels de grande hauteur en cours d'achèvement sont construits directement en surplomb de la gare — les photographies ne montrent pas les autres projets immobiliers liés à Miami Central qui sont construits à proximité immédiate de la gare).
	<b>URL</b> <a href="http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-3.jpg">http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-3.jpg</a>
	<b>File</b> image/jpeg, 469k
	<b>Title</b> Illustration 2 : Brightline : un corridor ferroviaire appelé à devenir un corridor touristique en Floride ?
	<b>Credits</b> Source : site internet Brightline, U.S. Census Bureau, 2010, 2016 ; site internet <i>Visit Florida</i> . Réalisation : Schorung, 2019.
	<b>URL</b> <a href="http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-4.jpg">http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/4571/img-4.jpg</a>
	<b>File</b> image/jpeg, 263k

## References

### *Electronic reference*

Matthieu Schorung, "Le projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ?", *Téoros* [Online], 39-2 | 2020, Online since 15 June 2020, connection on 05 March 2024. URL: <http://journals.openedition.org/teoros/4571>

## About the author

### **Matthieu Schorung**

Docteur en géographie, Université Gustave Eiffel, France, Laboratoire Ville, Mobilité, Transport ; [matthieu.schorung@gmail.com](mailto:matthieu.schorung@gmail.com)

## Copyright



The text only may be used under licence CC BY-NC-ND 4.0. All other elements (illustrations, imported files) are "All rights reserved", unless otherwise stated.