

Bonjour On The Way, je suis Benjamin Martini, youtubeur voyage depuis dix ans et j'ai aussi fondé Hourraim qui est le média référence du voyage bas carbone. Je suis arrivé sur la vidéo un peu par hasard. Je n'ai pas fait d'études d'audiovisuel, j'ai fait une école de commerce et j'ai fait un semestre d'échange au Mexique où j'ai commencé à faire des petites vidéos de voyage sans prétention et j'ai vu que j'y prenais goût, que j'aimais bien ça.

Et donc, quelques années plus tard, ça m'a amené à le faire de façon professionnelle. Donc j'ai commencé par faire des vidéos d'abord dans mon coin, en tant que youtubeur et pour mettre en avant des destinations lointaines pétries d'idées reçues comme l'Iran, l'Algérie, etc. Au moment où je me lance dans la vidéo, je n'ai pas spécialement pour ambition de devenir youtubeur.

Moi, ce dont j'ai envie, c'est de devenir réalisateur. Donc ce que je veux, c'est faire des vidéos, des films pour mettre en avant des expériences de voyage, pour mettre en avant des destinations. A l'époque, je me montrais pas du tout ce qui me plaisait. Moi, c'était faire des belles images, raconter des belles histoires et pas spécialement me montrer.

Donc le modèle de rémunération, c'est que j'étais payé pour faire des vidéos et donc juste pour expliquer un peu comment souvent les youtubeurs vivent aujourd'hui. Un youtubeur généralement, il a acquis une certaine visibilité, il a construit une audience, etc. Donc ce qui fait qu'il peut justement offrir des services à la fois de création de contenu, puisque généralement les youtubeurs font tout, ils font l'écriture, le tournage, la post-production, etc.

Qui peut offrir des services de création de contenu, mais en plus de ça, il va offrir de la visibilité potentiellement à des marques, à des annonceurs, auprès d'une certaine audience. Très souvent, les youtubeurs vivent grâce à justement ces partenariats qu'ils vont mettre en place avec des annonceurs des marques. Après, il y a d'autres modèles de rémunération. Il peut y avoir des produits dérivés,

Ça c'est surtout pour les gros youtubeurs qui ont vraiment des très grosses audiences. Ils vont lancer leur marque et donc du fait de leur notoriété et du fait du pouvoir de prescription qu'ils vont avoir auprès de leur audience, ils vont pouvoir vendre justement ces produits dérivés. Il y a aussi de l'affiliation et après il y a aussi un modèle qui est quand même important, c'est ce qu'on appelle la monétisation YouTube.

Donc c'est via un système qui s'appelle AdSense, qui est un peu la régie publicitaire de YouTube. Quand vous regardez une vidéo YouTube qui est monétisée, et bien il y a des publicités qui s'affichent. Le créateur qui a publié la vidéo va percevoir des revenus à chaque fois que, par exemple, un utilisateur clique sur la publicité ou alors qui regarde la publicité jusqu'au bout, ça peut être très transparent.

C'est des modèles de rémunération qui ne permettent pas de faire vivre, à part si on fait des millions de vues chaque mois. Moi, comme j'avais des temps de production, le temps de partir en voyage, de monter la vidéo, comme je voulais faire des trucs assez léchés, c'était à peu près un mois de travail, donc impossible quasiment de faire des millions de vues tous les mois.

Pour vous donner un ordre de grandeur, le meilleur mois que j'ai pu faire sur AdSense, c'était de l'ordre de 900 € je crois. Donc bon, on va dire que pour vivre à Paris, c'est un peu léger quoi. Et à l'époque, je prenais beaucoup l'avion, certainement par déni aussi, par ignorance. Je pense que je mesurais pas du tout à l'époque l'impact du secteur aérien, mais j'étais déjà assez sensible à ces questions-là.

Mais sauf qu'on nous rabâcher à longueur de journée qu'il suffisait de trier ses déchets, de prendre un peu le vélo et hop, ça le ferait. Donc je n'avais pas du tout la mesure des changements d'habitudes qu'il fallait mettre en place pour justement arriver à garder un monde viable. Plus je me suis renseigné, plus on m'a renvoyé à cette contradiction parce que dans les cercles privés, je parlais justement de comment j'essayais de faire du zéro déchet, comment j'ai essayé de réduire mon empreinte sur le vivant.

L'année 2018 2019, c'est le moment où j'ai pas mal travaillé avec des compagnies aériennes et en fait c'était assez simple. Je faisais des vidéos de promotion de destinations qui étaient desservies par les lignes de la compagnie et un petit placement de logo ou un truc comme ça, et ils me payaient en échange. Petit à petit, je me suis renseigné justement sur l'impact de l'aérien et ça a créé pas mal de dissonance cognitive en moi.

J'ai commencé à être plus très épanoui dans cette activité et donc j'ai pris la décision d'arrêter de prendre et promouvoir l'avion, sachant qu'à l'époque ce n'était pas une décision anodine puisque c'était à peu près la moitié de mes revenus. Finalement, il y a une pandémie qui m'a un peu aidé à faire cette transition puisque de toute façon, à l'époque, le fait de prendre l'avion.

Enfin voilà, la question ne se posait pas vraiment et finalement ça s'est très bien passé. J'ai lancé une série justement sur les départements français où j'ai repris un peu le contrepied 'don't go to' que j'avais créé pour des destinations lointaines, mais je l'ai pris pour des départements français. Cette série, en fait, a évolué un peu. C'est devenu plus une série documentaire et finalement ça a très bien marché.

Ça m'a permis de vivre pendant plusieurs années. Justement, comme j'avais pris cette décision de plus prendre l'avion, j'ai commencé à m'organiser des voyages en train au long cours et donc j'ai été confronté très concrètement à la difficulté d'organiser ces voyages. Très vite, je me suis rendu compte que si je voulais aller à l'époque, en l'occurrence, c'était pour aller en Iran en train.

C'était très compliqué. Il fallait que je surf pendant des heures sur des blogs spécialisés, des sites spécialisés, etc. Pour trouver l'information, savoir comment réserver les billets, trouver les horaires, etc. Et donc ça a planté une petite graine dans ma tête, l'idée de se dire mais comment ça se fait qu'aujourd'hui où on parle d'intelligence artificielle, de plein d'évolution technologique, comment ça se fait qu'il n'y ait pas un site qui permette de trouver ces informations super simplement. J'ai lancé WHY en 2023 justement pour un peu répondre à cet enjeu là, d'au moins supprimer cette barrière purement logistique, organisationnelle.

Hourrail a trois missions. La première, c'est de simplifier les voyages bas carbone. Comme je l'ai dit au début, c'est vraiment cet aspect organisationnel, logistique. La deuxième mission, c'est de partager, de diffuser des imaginaires compatibles avec limites planétaires. Parce qu'aujourd'hui, les imaginaires de voyages qui sont diffusés partout dans les médias traditionnels sur les réseaux sociaux, etc. C'est complètement incompatible avec ce qu'on doit faire si on veut garder un monde viable.

Il y a des trucs tout bête, tapez voyage sur Google image, vous allez voir qu'il y a que des images d'avion alors que jusqu'à preuve du contraire, le voyage ce n'est pas que de l'avion. Donc nous, il y a tout un travail justement là dessus. Et donc ça, c'est vraiment la mission du média, c'est d'arriver à rendre ces modes de voyage que sont le train, le vélo, la randonnée, la voile, etc, qui sont beaucoup plus compatibles avec les planétaires tout aussi désirables, si ce n'est plus désirable que ceux qui sont dangereux pour notre avenir.

On a un modèle de média. Très concrètement, on est payé par des annonceurs. Donc que soit des transporteurs ferroviaires, que ce soit des offices de tourisme, que ce soit des marques qui nous payent pour créer du contenu et faire passer des messages sur nos réseaux et auprès de notre communauté. En ce qui me concerne, sur mes réseaux propres donc tous les réseaux tolt.

Comme je ne voulais pas me disperser et avoir deux projets en même temps, c'est effectivement une verticale qui est intégrée au média et ce qui nous permet du coup d'avoir des propositions un peu différentes parfois avec certains acteurs puisque sur mes réseaux ça va être du contenu incarné par moi. Donc voilà, ou je peux avoir peut être un ton un peu différent et donc ça permet en fait juste d'avoir une palette d'offres un peu plus large.

Mais en tout cas, je ne voulais pas avoir deux projets en même temps. Honnêtement, mon pivot éditorial s'est fait très facilement, que ce soit sur le plan évidemment, des méthodes de travail, changer un peu les voyages que je pouvais faire, mais aussi sur le plan économique puisque j'avais justement fait le calcul. Entre l'année 2019 et l'année 2020, il y a eu un peu une stabilisation du chiffre d'affaires, forcément lié au Covid.

Mais donc si on élimine un peu cette année Covid, qui était particulière entre l'année 2019 et l'année 2021, j'ai fait plus 80 % de chiffre d'affaires. Justement, ça, c'est un chiffre que

je répète assez souvent. Le fait d'avoir mis mon activité plus dans les clous de l'Accord de Paris, ça n'a pas du tout eu d'impact négatif sur mes revenus.

Au contraire, je suis persuadé que le fait d'avoir une ligne éditoriale super claire, ça permet de se distinguer et ça c'est sûr et certain. Aujourd'hui, je pense qu'un acteur touristique qui se dit bah moi j'ai envie de mettre en avant des offres bas carbone, des offres responsables, il va penser à why assez instinctivement, ça ne veut pas dire qu'on va forcément travailler ensemble, mais en tout cas, je pense qu'on est rentré dans les esprits sur ce sujet-là parce qu'on a un positionnement qui est super clair.

Nous, notre définition du voyage bas carbone, c'est un voyage dans lequel il n'y aura pas de voiture thermique et dans lequel il n'y aura pas d'avion. Ça veut dire que parfois, sur certains itinéraires, il y aura du ferry. Pourtant, le ferry, on ne peut pas considérer que c'est vraiment bas carbone ou même écologique. Parfois, il va y avoir du bus pareil.

Un bus thermique, ce n'est pas spécialement écologique, mais on va dire que ces étapes en ferry ou en bus, généralement, elles vont être là que parce que c'est le seul choix. Si on prend l'exemple de Paris Tunis, quelqu'un qui fera Paris Tunis en faisant Paris, Palerme en train, qui fera la petite portion en ferry entre Palerme et Tunis par rapport à quelqu'un qui aura fait Paris Tunis en avion, je veux dire, il n'y a pas photo.

L'impact carbone de l'itinéraire train plus ferry, il sera moins élevé. Et en plus de ça, nous, on est à l'aise avec ça parce que ça place forcément dans une démarche de sobriété kilométrique puisque quand on prend le ferry, quand on se refuse à prendre l'avion, on ne va pas faire un aller-retour sur un weekend à Tunis. Donc en fait, ça pousse déjà à revoir son rapport au temps et aux distances.

Donc c'est aussi pour ça qu'on est à l'aise là-dessus, mais pour donner quelques ordres de grandeur, un aller-retour en avion Paris New York, c'est à peu près 6 h de vol, c'est deux tonnes équivalent carbone. Sachant qu'aujourd'hui, un Français sur une année émet à peu près dix tonnes équivalent carbone. Et l'objectif, si on veut garder un monde vivable, c'est de passer à deux tonnes.

Donc juste en regardant ces chiffres tout simples, on se rend compte que le fait de prendre l'avion de façon très régulière, c'est absolument incompatible avec le fait de garder un monde vivable d'un point de vue du niveau des émissions de gaz à effet de serre. Après, juste pour comparer le train à l'avion, c'est difficile de donner une moyenne parce qu'en fait ça va dépendre de beaucoup de facteurs.

Mais en France il n'y a pas photo puisque les trains roulants électrique et on a une électricité qui est très largement décarbonée, on est, ça tourne entre 80 et 90 %. Évidemment, si on va dans un autre pays comme l'Allemagne où il y a beaucoup d'électricité qui est produite grâce au charbon, ça ne sera pas la même chose. Mais en tout cas de nous, sur tous les calculs qu'on a pu faire, quels que soient les trajets, que

même les trajets qui passent par des pays avec une électricité plus carbonée, même sur les pays où il y a beaucoup de trains qui roule encore au diesel, etc.

Le train gagne toujours, c'est toujours au moins deux fois moins émissif que l'avion. Donc là-dessus, il n'y a pas de doute à avoir le train est un mode de transport qui est nettement moins carboné que l'avion. Et troisième mission, eh bien c'est justement la mission communautaire, parce que nous, on croit beaucoup à l'aspect social pour accélérer ces changements.

Je pense que dans beaucoup de environnements sociaux, notamment des environnements qui ressemblent un peu à mon environnement, on est déjà dans des groupes d'amis où, imaginons, il y a à peu près dix personnes, bah on a trois ou quatre personnes qui prennent plus l'avion, ça existe déjà, c'est gros plan et donc dès qu'on arrivera à cinq six personnes, bah là pour le coup, ça ira très vite parce qu'on aura passé un peu ce point de bascule où les gens qui prennent l'avion seront minoritaires et donc en fait ils vont un peu se fondre dans la masse.

On croit beaucoup à cet aspect communautaire justement pour faire évoluer rapidement les modes de voyage. Parce que le jour où se sera plus stylé de partager un reel d'un voyage en train ou le reel d'un voyage à vélo, ça ira beaucoup plus vite. Aujourd'hui on n'y est pas encore, mais n'empêche que nous en tout cas on le voit dans les publications qu'on fait sur le train de nuit ou sur certains sujets, ça fait des millions de vues.

Donc je pense qu'aujourd'hui le train commence à avoir le vent en poupe.

Le train peut être compétitif déjà aujourd'hui sur certains trajets, à certains moments, c'est possible d'avoir des billets de train qui sont moins élevés que l'avion ou la voiture. Il y a un peu un cliché aujourd'hui sur le fait que le train est cher. Oui, le train peut être très cher, mais c'est à des moments très précis, c'est à dire les moments où il y a beaucoup de demandes.

Donc c'est le week end, les vacances et sur des offres très demandées. Juste pour vous donner un exemple très récent, là il y a la ligne Paris Milan qui rouvre le 31 mars. Eh bien aujourd'hui, au moment où, au moment où je vous parle, c'est possible de trouver des billets Paris Milan à 20 €. Alors évidemment, ça suppose d'être un peu flexible sur les dates, de pas vouloir partir le vendredi ou le samedi.

Encore que j'ai vu qu'il y avait des billets même pour le vendredi ou le samedi autour de 40 €, ce qui est quand même très correct. Donc déjà le premier point c'est qu'il faut sortir de cette idée que le train est toujours cher. Ça c'est complètement faux. Le train peut être vraiment bon marché et nous, justement, on essaie de partager tout un tas de conseils pratiques pour payer ses billets de train, moins cher.

Déjà, il faut bien choisir ses types de trains. Les TGV peuvent être assez chers parce que c'est une offre qu'on appelle non conventionnée, c'est à dire que c'est la loi de l'offre et de la demande. Ça peut effectivement être assez cher le Week end, etc. Par contre, sur des trains comme le TER, sur des Intercités, sur des Ouigo, on peut tout à fait trouver des prix super intéressants.

Effectivement, c'est un vrai enjeu politique. Aujourd'hui, si le train est cher, c'est parce qu'il n'y a pas de volonté politique de le rendre moins cher. Ce qu'il faudrait pour que le prix des billets baisse, il faudrait qu'il y ait plus de matériel roulant pour qu'il y ait plus d'offres et donc plus de billets à vendre. Il faudrait aussi que les péages ferroviaires baissent puisqu'aujourd'hui, sur un billet TGV, un péage ferroviaire, c'est à peu près 40 % du prix du billet.

Sachant que ces péages ferroviaires, ils ne sont pas inutiles, elles vont être données à SNCF Réseau. Quel gestionnaire d'infrastructure ? Et aujourd'hui, le réseau ferroviaire en France a à peu près 30 ans de moyenne. Non qu'il y a un vrai besoin de maintenance et de le de le rajeunir. Et ça, ça nécessite des investissements qui sont absolument colossaux. Sauf qu'aujourd'hui, quasiment tous ces investissements sont portés par SNCF, voyageurs qui est le transporteur.

Et aujourd'hui en fait, SNCF, Voyageurs et SNCF Réseau sont des entités qui sont censées être indépendantes. Ça, ça vient de justement une volonté européenne d'ouvrir à la concurrence. Mais donc, juste pour finir un peu sur ce sujet, aujourd'hui à SNCF Voyageurs, donc au même titre que tous les transporteurs qui circulent en France, que ce soit Tren italia que ce soit Renfe, etc.

Versent des redevances à SNCF Réseau, donc ces fameux péages ferroviaires. Et en plus de ça, aujourd'hui l'État demande à SNCF Voyageurs de reverser une grosse partie de ses bénéfices dans la maintenance du réseau. C'est à dire que les bénéfices vont être versés au groupe SNCF qui ensuite vont être réinjectés dans le réseau parce que l'État ne veut pas mettre la main à la poche.

Et donc c'est aussi pour ça que les billets de trains sont aussi élevés. Et en plus de ça, il y a une vraie injustice fiscale puisque sur le kérosène, il n'y a pas de taxe, il y a certains vols qui sont exonérés de TVA. Et puis aussi, il faut savoir qu'il y a beaucoup d'aéroports en France qui survivent grâce à de l'argent public.

Il y a beaucoup d'aéroports en France qui sont déficitaires et qui survivent parce qu'ils sont soutenus via différents différentes poches d'argent public. Et donc ça, c'est absolument inacceptable que nos impôts servent à financer des modes de transport qui menacent notre avenir. Je dis on devrait tous se lever contre ça. Aujourd'hui, à 80 % de la population mondiale qui n'a jamais pris l'avion.

Après, en France, c'est un peu plus équilibré. Mais j'avais vu un chiffre comme quoi en 2019, il y avait que 34 % des Français qui avaient pris l'avion. Donc vous voyez, c'est un tiers. Et parmi les gens qui prennent l'avion, les deux tiers ce sont des cadres. Donc, même en France où c'est un peu plus équitable, l'avion profite principalement aux personnes aisées.

C'est un mode de transport qui est élitiste, on peut le dire. L'autre point qu'on me pose souvent, c'est oui, mais ça permet de faire venir des touristes. Oui, mais ça fait vivre certains territoires, etc. Ça c'est pareil. C'est un peu faux en fait. Si on prend l'exemple de l'aéroport de Marseille, il y a beaucoup plus de Français qui partent de l'aéroport de Marseille que d'étrangers qui viennent à Marseille.

Donc en fait ça fait plutôt fuir les touristes français potentiels. Car la balance en fait, elle n'est clairement pas à notre avantage Aujourd'hui, il n'y a pas vraiment d'argument valable pour défendre le secteur aérien, à part un argument que je peux tout à fait entendre, c'est que aujourd'hui, ça représente effectivement beaucoup d'emplois. Et donc évidemment, ces gens-là qui travaillent dans le secteur aérien, on ne peut pas les laisser sur le carreau comme ça, du jour au lendemain.

Donc, l'idée, c'est que la force publique mette en place les moyens pour accompagner la réorientation de tous ces emplois, pour qu'ils aillent justement vers des déserts, des secteurs qui seront un peu plus compatibles avec nos objectifs climatiques. Nous, on ne s'en cache pas, on est un média militant, donc on veut que le trafic aérien baisse puisque aujourd'hui les données scientifiques qu'on a sur le sujet montrent que le seul moyen de réduire les émissions du secteur aérien de façon rapide, c'est de faire baisser le trafic.

Aujourd'hui, toutes les évolutions technologiques qui sont envisagées par le secteur, elles ne seront pas à l'échelle suffisamment rapidement.

Si on n'a jamais fait de voyage bas carbone, le mieux c'est de commencer par un train. En France par exemple, aujourd'hui, il y a pas loin de dix lignes Intercités de nuit. Peut-être que ça va faire prendre un train de nuit pour aller découvrir des coins En France, on a quand même la chance de vivre dans un un super beau pays.

Mais sinon après pour vraiment les trois voyages, moi qui m'ont marqué ces dernières années, il y a le voyage jusqu'en Laponie que j'ai refait pour la seconde fois avec ma famille en décembre dernier. Il y a l'option 100 % train de nuit. On peut prendre un train de nuit Paris-Berlin et ensuite reprendre un train de nuit Berlin Stockholm, qui est une option que je trouve bien parce que voyager de nuit, ça permet justement d'économiser les nuits d'hôtel.

Puis ça, c'est absolument magique. Le fait de prendre un train à Stockholm et de se réveiller quelques heures plus tard dans les paysages de Laponie enneigée, etc. Ça, c'est vraiment magique. Et après ? Sinon, l'autre option, c'est de passer par Cologne et



Hambourg, et ensuite à Hambourg de récupérer un train de nuit jusqu'à Stockholm. Le deuxième voyage que je recommande à tout prix, c'est aller en Corse, à la voile.

Ça, c'est une expérience absolument magique et je pense que c'est quelque chose qu'on devrait tous faire au moins une fois dans sa vie. C'est à dire que là, on n'est plus du tout dans une démarche d'aller d'un point A à un point B. On est dans une démarche de vraie expérience. C'est à dire que maintenant il y a un opérateur, il y a une coopérative à la voile qui propose des allers retours justement entre la France et Calvi.

Je crois qu'ils ont sorti les statistiques sur la première saison, ils ont vu des dauphins sur 80 % des trajets. Le fait de s'endormir avec le ciel étoilé au-dessus de soi, c'est une expérience vraiment magique. On n'est plus du tout dans la même approche et ça, je pense que c'est un bon moyen aussi de se dire bon, je peux peut-être revoir ma vision du déplacement et le troisième voyage que je recommande qui est pour le coup vraiment abordable, vraiment simple à organiser, c'est d'aller en Sicile en train de nuit.

Donc la première étape, c'est d'aller jusqu'à Milan et ensuite de prendre un train de nuit depuis Milan et de se réveiller 19 h plus tard en Sicile. Sachant que là, c'est l'un des trains pour moi les plus originaux d'Europe puisque donc on part le soir de Milan et le lendemain matin on se réveille en Calabre, donc côté encore sur le continent on va dire, et le train et les voitures sont séparées pour être chargées sur un ferry.

Et donc on fait une petite traversée de 15 20 minutes et hop, on est en Sicile. Et là, les voitures sont de nouveau assemblées pour prolonger le voyage en Sicile. Et donc ça, je pense que c'est compliqué de trouver un voyage aussi original en Europe. Honnêtement, ça peut paraître long, mais faut se dire aussi que sur les 19 h, il y a huit heures de sommeil à peu près.

Il y a trois 4 h où on se dit mais c'est quoi ces paysages de malade ? Il y a la traversée en ferry. Je ne sais pas du tout. J'ai l'impression de perdre mon temps ou c'est vraiment une expérience ?

Pour moi, il y a plusieurs barrières sur le fait de prendre le train de nuit. Il y a la barrière de la sécurité qui touche surtout les femmes. En tout cas, comme nous dans les commentaires qu'on peut recevoir. Et là-dessus, honnêtement. Bon, évidemment, je suis un homme, donc c'est facile à dire, mais on a les arguments pour rassurer.

Le premier, c'est qu'on peut réserver des cabines réservées aux femmes, surtout les transporteurs. Normalement, on peut réserver des cabines réservées aux femmes. Donc déjà ça c'est quand même ça un côté assez rassurant. Le deuxième point, c'est que les compartiments peuvent être verrouillés de l'intérieur. Pareil, ça c'est aussi assez rassurant. Ensuite, nous, on a une multitude de témoignages de femmes qui ont voyagé en train de nuit et c'est que des retours positifs.



Et après il y a un autre moyen de se rassurer, c'est partir à plusieurs. C'est possible de réserver des compartiments, enfin de privatiser un compartiment. Ou alors si vous êtes cinq ou six, la question ne se pose pas, vous remplissez le compartiment. Donc je pense qu'aujourd'hui il y a plusieurs façons de se rassurer sur la sécurité.

Après, l'autre point qui peut être un peu gênant, c'est le côté promiscuité, etc. Bon bah ça, aujourd'hui en France, il n'y a pas trop de solutions puisqu'il n'y a que des compartiments pour quatre ou pour six. Donc à moins de partir entre amis ou en famille ou la promiscuité, c'est moins sujet. Je n'ai pas vraiment de solution à proposer, mais il y a des offres en Europe qui commencent à se créer justement pour régler ça.

Une compagnie autrichienne a lancé ce qu'ils appellent les mini cabines. Donc c'est des petites capsules où on soumet des couchettes. Voilà où on est tout seul dans sa couchette. Et après, il y a souvent un point qui revient, c'est la question de l'hygiène. Parce qu'il y a beaucoup de trains de nuit qui n'ont pas de douche, surtout en France.

En Europe, il y a pas mal de lignes qui proposent justement des douches dans les trains. Mais sinon, en prenant un billet en première classe en France sur la ligne Paris-Toulouse, on peut accéder aux services douches en gare à Austerlitz et à Toulouse Matabiau, le matériel roulant qui circule sur la ligne de train. Mais en France, ce sont des vieilles voitures ont été un peu relookés.

Donc en vrai, c'est très bien. Je trouve ça très bien parce que je n'ai pas un grand besoin de confort. Mais c'est vrai qu'il n'y a pas d'offres vraiment pour une clientèle un peu plus haut de gamme en France. En revanche, en Europe, on parlait justement de cette compagnie autrichienne. C'est un acteur qui s'est dit au moment où tout le monde voulait abandonner le train de nuit ah bah nous on mise sur le train.

Donc ils ont été assez visionnaires dans un sens puisqu'ils ont fait ce choix-là dans les années. Je crois que c'est 2015 2016 à 1 moment où vraiment la rentabilité des trains de nuit était très compliquée à trouver. Et puis il n'y avait pas encore eu le Covid et toute cette prise de conscience écologique. Et finalement, l'avenir leur a donné raison puisque là, il y a vraiment un regain d'intérêt pour le train de nuit.

Je n'ai pas tous les tenants et aboutissants, mais je crois que pour le coup, les péages ferroviaires sont réduits pour les trains de nuit en Autriche. Enfin, je crois qu'ils ont droit à quelques avantages fiscaux à minima avoir quelques subventions publiques. Mais ce qui est sûr, c'est qu'en France, je crois que là on a jamais été aussi proche.

Mais je crois que ça fait vraiment très longtemps qu'on attend la commande parce qu'en fait les lignes Intercités ce sont des lignes conventionnées pour le coup. Donc c'est l'Etat qui donne les ordres et qui passe les commandes. Donc là ça dépend vraiment de l'état. Et ça fait quatre ou cinq ans qu'on attend que l'Etat passe commande de nouvelles rames pour justement peut être avoir des offres un peu différentes dans les trains.

Mais ce qui est sûr, c'est qu'il y a un boom du train. L'année dernière, SNCF Voyageurs n'a jamais vendu autant de billets de train et c'était déjà le cas en 2023. Les taux de remplissage des trains n'ont jamais été aussi bon. Il y a un boom du train qui est indéniable. Maintenant, la nuance qu'on va apporter là-dedans, c'est que ce n'est pas un boom du train, c'est un boom des mobilités.

Dans le même temps, il y a aussi un boom de l'aérien. Donc le sujet, ça va être du report modal si le train se développe mais que dans le même temps les modes de transport carbonés se développent, on n'aura pas du tout réglé le problème des émissions de gaz à effet de serre. Donc c'est super important justement. Et nous, c'est l'une des métriques qu'on suit un peu quand on fait des sondages auprès de notre communauté.

Ce qu'on va mesurer, ce n'est pas le nombre de billets de train qui sont achetés. Parce que si par ailleurs, encore une fois, ils font des voyages à l'autre bout du monde, on n'aura rien réglé du tout. Ce qu'on va mesurer, c'est combien de fois ils ont remplacé des voyages en avion ou en voiture thermique par des voyages bas carbone.

Là justement, le chiffre qu'on a sur le dernier sondage qu'on allait faire, c'était auprès juste de notre audience sur Instagram. À l'époque du sondage, on devait être autour de 150 000 abonnés et on avait 18 % des sondés qui avaient répondu qu'ils avaient déjà remplacé un voyage en avion par un voyage bas carbone grâce à une de nos publications. Parce qu'on voulait quand même établir un lien de causalité assez clair.

Donc ça c'est super intéressant. Ça veut dire que même nous, à notre échelle, qui est encore assez modeste, on arrive à éviter des milliers de tonnes de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Donc ça montre qu'il y a quand même beaucoup, beaucoup de potentiel en donnant des solutions et en montrant que finalement c'est aussi jouissif que de prendre l'avion.

Ce qu'on aimerait, c'est réussir à développer l'outil ultime pour organiser ce voyage bas carbone. C'est à dire que les gens n'aient plus à se poser la question de savoir comment ils vont organiser leur voyage bas carbone. Hop, ils vont utiliser notre outil, que ce soit une

Mais voilà ce qu'on veut d'ici 3 à 4 cinq ans, c'est vraiment avoir cet outil incontournable où en quelques clics tu fais tes réservations, tu retrouves les infos clés, etc. Donc ça c'est vraiment le but à long terme. On n'a pas spécialement de velléité à offrir de la réservation directement parce que c'est un métier à part entière et ça a son lot de complications.

C'est pas du tout dit qu'on s'y mette d'ici 3 à 5 ans. En revanche, ce qui est super important pour nous, c'est déjà une forme d'exhaustivité, ce qu'on n'a pas aujourd'hui, même si on a aujourd'hui plusieurs centaines d'itinéraires. Il y a plein de gens qui vont peut-être pas trouver ce qu'ils cherchent sur notre site et donc ça, on en a bien conscience.

Et donc ce serait une première étape. Et après aussi arriver à répondre à toutes les questions. Parce que bon, il y a la question de comment tu réserves tes billets de train et à la question de quelles sont les étapes. Mais il y a aussi la question d'où est ce que je trouve une consigne à bagages ? Où est ce que je peux trouver un hôtel responsable à deux pas de la gare ?

C'est vraiment ça notre un peu notre rêve à terme, c'est d'avoir un outil qui répond à toutes ces questions super simplement parce qu'on veut, comme je l'ai dit déjà supprimer. On veut rendre plus facile le fait de voyager de façon responsable que de façon polluante. Après, sinon dans les étapes on va dire avant d'arriver à ça, déjà à la fin de l'année, on a sorti notre livre qui s'appelle 'Voyager en train avec Hourrail.

On est super content de ce projet, Il s'est très bien vendu, on était en tête des ventes. Enfin, on était dans les meilleures ventes, en tout cas pendant plusieurs semaines chez de nombreux distributeurs. Donc ça, c'est une première victoire. Ça montre qu'il y a un intérêt sur le sujet. Mais là du coup, les prochaines étapes, ça va être de solidifier un peu ses acquis, donc de faire en sorte que notre livre devienne une référence dans le tourisme, de faire grandir notre communauté aussi le plus rapidement possible.

Parce que bien évidemment, il y a un enjeu commercial là-dessus. Si on veut vraiment devenir le média référence, il faut qu'on n'ait la plus grosse communauté possible. Et il y a aussi un enjeu on va dire d'impact plus, on a une grosse communauté, plus on va pouvoir pousser les gens à faire du report modal. Je pense que ouais, à très court terme, c'est vraiment solidifier les acquis, c'est à dire arriver à avoir un chiffre d'affaires suffisamment solide pour pouvoir bien payer nos équipes.

Parce que, à ce stade, on est encore une très jeune entreprise et on vit que sur l'argent qu'on génère, on n'a pas fait de levée de fonds ou quoi que ce soit et donc forcément on est un peu à flux tendu. Là, aujourd'hui, on est neuf à travailler sur le projet, dont certains à temps partiel. Ça fait forcément pas mal d'argent à sortir tous les mois et ça veut dire qu'il faut faire rentrer des contrats tous les mois.

Aujourd'hui, on n'a pas prévu de levée de fonds, mais ce n'est pas quelque chose qu'on exclut, au contraire, c'est quelque chose qu'on envisage peut être dans les prochains mois. Mais avant ça, en fait, on a le sentiment qu'il faudra d'abord qu'on ait montré un peu des garanties sur cet outil. Il faut qu'on montre qu'on a déjà une première version qui est suffisamment sophistiquée pour avoir un potentiel de scalabilité.

Et aujourd'hui, c'est un peu ça. Notre problème, c'est qu'on a montré notre capacité à être un média qui vend des projets, etc. Mais plus tu vends projet, plus il faut recruter d'équipe et donc en fait les coûts, ils augmentent en même temps que tes revenus et donc je pense qu'aujourd'hui, si on veut pouvoir lever des fonds auprès d'acteurs institutionnels,

malheureusement, il faut avoir ces garanties, un peu de scalabilité et de pouvoir assurer des rendements sur les investissements.

Après nous, il y a des choses sur lesquelles on sera forcément très vigilant déjà de s'associer avec des partenaires qui partagent nos valeurs et puis après, évidemment aussi, il y a d'autres pistes, comme le fait de faire participer notre communauté. Mais c'est pareil, la communauté, il ne faut pas penser qu'ils ne vont rien attendre en retour. Il faut que derrière il y a aussi un outil qui leur apporte quelque chose.

Donc voilà, nous on ne veut pas non plus trop se précipiter, on veut déjà vraiment solidifier un peu cette première année super encourageante et puis on verra un peu comment on arrive à passer à l'échelle.

Comme vous qui m'écoutez, Je suis né dans un monde et j'ai grandi dans un monde où prendre l'avion est quelque chose de plutôt anodin pour les populations aisées en Occident. Dire pour beaucoup d'entre vous qui m'écoutez, j'imagine que prendre l'avion, c'est ancré dans vos habitudes et ce n'est pas quelque chose de gênant. La vérité, c'est qu'aujourd'hui, au regard des lois physiques, c'est malheureusement un vrai problème.

On a besoin de moins prendre l'avion si on veut garder un monde viable. Cela dit, j'en ai vécu l'expérience à titre personnel. Le fait de renoncer à prendre l'avion, ça ne veut pas dire déjà arrêter de voyager, ça ne veut pas dire arrêter d'être heureux, au contraire. Moi, je me trouve beaucoup plus épanoui depuis que j'ai arrêté l'avion parce que justement j'ai mis mon activité et on va dire mes vacances en adéquation avec mon envie de garder un monde viable.

Et donc ça complètement supprimer la dissonance cognitive et l'inconfort que ça pouvait causer. Ça m'a permis aussi de redécouvrir des choses, de redécouvrir de nouvelles façons de voyager, de vivre des expériences super différentes. Je ne me sens pas du tout lésé par rapport à ça et au contraire, je trouve que je suis plutôt plus heureux et je pense que le meilleur moyen de s'en convaincre, c'est de tester une de nos aventures carbonees que vous pourrez découvrir soit dans le livre, soit sur notre site, soit sur nos réseaux.