

Perception du train comme moyen de transport pour les vacances par les Romands de 18 à 30 ans



HES-SO Valais/Wallis — www.hevs.ch — Filière Tourisme
Module 795 — Travail de Bachelor

Auteure : Viktoria Harabinova

Professeur responsable : Blaise Larpin

Déposé, le 25 avril 2022

Viktoria Harabinova

Source de l'image : <https://hospitality-on.com/fr/tourisme/sncf-voyageurs-veut-faciliter-le-depart-des-jeunes-en-vacances-cet-ete>

Résumé

Le but de ce travail est de comprendre quelle est la place du train, respectivement celle d'Interrail, comme moyen de transport pour les déplacements de loisirs, chez les Suisses romands âgées de 18 à 30 ans. En outre, ce travail vise à analyser les comportements de voyage de la jeune génération, à comprendre la perception du train et d'Interrail à des fins touristiques. Un des objectifs est de proposer des recommandations à Interrail et aux CFF, afin qu'ils puissent rendre le transport ferroviaire plus attractif pour la population ciblée. Pour y répondre, une enquête qualitative auprès de 14 personnes a été réalisée. Selon les expériences vécues lors des voyages en train, l'échantillon a été réparti en trois groupes. Il ressort de l'analyse que le groupe cible est limité par le niveau des coûts du transport, de sorte qu'il utilise l'avion plutôt que le train. Cependant, Interrail offre une alternative perçue comme abordable, mais sa notoriété n'est pas suffisante auprès de la jeune génération. En fait, son existence est principalement communiquée de bouche à oreille, dans le cadre familial et amical. Une des recommandations principales est donc axée sur la communication. Seuls ceux qui ont déjà voyagé avec Interrail tiennent compte de l'écologie dans le choix du moyen de transport, mais, comme les autres, ils n'envisagent pas de renoncer à l'avion. Enfin, l'imagerie autour du train englobe de nombreux sujets, comme le temps, l'intimité et l'attractivité qui sont perçus de manière subjective selon les individus.

Mots-clés: le comportement des jeunes en matière de voyage, choix du mode de transport, Interrail, perception du train, respect de l'environnement

Avant-propos et remerciements

Comme j'ai une grande envie de voyager, mais également une conscience du défi climatique, j'étais motivée pour orienter mon travail de bachelor dans ces deux directions. Ma principale source d'inspiration a été une dizaine de voyages effectués avec le pass Interrail. J'ai donc voulu mieux comprendre les perceptions et les obstacles à l'utilisation du train à des fins de loisirs de la part d'autres personnes de ma génération. En effet, le monde commence à subir des conséquences causées par le réchauffement climatique qui devraient s'aggraver avec le temps. Le secteur du tourisme croît de manière exponentielle et contribue au réchauffement planétaire par des émissions de CO₂ dues principalement aux transports touristiques. Les touristes continuent de voyager en avion. Il est donc important d'étudier la perception par rapport aux moyens de transport doux, tel le train, afin de les améliorer et d'adopter des stratégies et une communication attrayante.

Je souhaite principalement remercier Monsieur Blaise Larpin, professeur à la HES et adjoint scientifique à l'Institut Tourisme de la HES-SO Valais, qui a approuvé mon désir de sujet de recherche et qui m'a accompagné tout au long de ce processus. Ses encouragements et ses conseils d'expert m'ont été très bénéfiques pour la réalisation de cette étude. Je remercie également les 14 personnes qui m'ont consacré leur temps précieux durant les différents interrogatoires. Leurs opinions et leurs expériences ont été très utiles pour pouvoir réaliser ce travail. Je tiens à remercier infiniment Philippe Noyer et Cornelia Laubscher Noyer qui ont consacré leur temps libre à la relecture de ce document. Finalement, je remercie ma famille et mes collègues de l'école qui m'ont apporté un soutien pendant cette période.

Table des matières

Liste des tableaux	VII
Liste des figures.....	VIII
Liste des abréviations	IX
1. Introduction	1
2. Contexte.....	3
2.1 Contexte environnemental	3
2.2 Contexte touristique	4
2.3 Contexte politique	7
3. Revue de la littérature	9
3.1 Comportement des jeunes voyageurs	9
3.1.1 Le rôle du prix dans le choix du mode de transport	9
3.1.2 Autres facteurs clefs dans le choix du mode de transport.....	10
3.1.3 Influence environnementale.....	11
3.1.4 Influence sociétale.....	11
3.1.5 Le comportement en matière de voyage des Suisses.....	12
3.2 Le voyage en train.....	13
3.2.1 La perception du train.....	14
3.3 Le voyage en train avec Interrail	15
3.3.1 Interrail et des influences sensorielles	16
3.4 COVID-19 et le train.....	18
4. La question de recherche et objectifs du travail.....	19
5. Méthodologie.....	20
5.1 Questionnaire qualitatif.....	20
5.2 Population étudiée	21
5.3 Analyse de l'enquête qualitative	22
6. Présentation des résultats et analyse	23
6.1 Habitudes du choix du mode de transport	23
6.1.1 Les facteurs qui influencent le choix du mode de transport	25

6.1.2	Le rôle du prix.....	27
6.1.3	Le rôle de l'écologie dans le choix du mode de transport	28
6.1.4	Sentiment de honte de prendre l'avion	29
6.1.5	Futures actions.....	30
6.1.6	L'habitude de voyager en train en Suisse	32
6.2	Perception du voyage en train.....	33
6.2.1	Raisons d'avoir pris le train pour les vacances	33
6.2.2	Influence du prix	34
6.2.3	Expérience avec le processus de réservation.....	35
6.3	Attractivité du rail.....	36
6.4	Perception du temps en lien avec le déplacement en train.....	37
6.5	Vécu de l'expérience	40
6.5.1	Vécu de la connectivité et de la ponctualité	40
6.5.2	Opinion sur la qualité.....	42
6.5.3	Vécu de la température	43
6.5.4	Service à bord du train	44
6.5.5	Intimité	44
6.5.6	Mauvaises expériences	45
6.6	Perception du train de nuit	46
6.7	Futures vacances.....	47
6.7.1	Influence de l'expérience en train sur les futures vacances	47
6.7.2	Motivation des personnes qui n'ont jamais voyagé en train	47
6.8	Interrail.....	49
6.8.1	Les côtés négatifs d'Interrail	50
6.8.2	Envie de vivre l'expérience avec Interrail de nouveau	50
6.8.3	La perception d'Interrail par les personnes qui n'ont pas voyagé avec ...	51
6.9	COVID-19 et le voyage en train.....	52
6.9.1	Expérience avec le voyage en train pendant la pandémie	53
6.10	Avis des personnes interrogées sur ce qu'il faudrait faire.....	54

7.	Recommandations	55
7.1	Les recommandations pour Interrail	55
7.2	Les recommandations pour les CFF	57
8.	Conclusion	59
9.	Références	62
10.	Déclaration de l’auteure	68

Liste des tableaux

TABLEAU 1: REPRÉSENTATION DE L'ÉCHANTILLON ÉTUDIÉ	22
---	----

Liste des figures

FIGURE 1: LES ARRIVÉES DE TOURISTES INTERNATIONAUX DANS LE MONDE	4
FIGURE 2: CHOIX DU MODE DE TRANSPORT POUR LES VACANCES, TOUT ÉCHANTILLON ÉTUDIÉ	23
FIGURE 3: CHOIX DU MOYEN DE TRANSPORT LORS DES VOYAGES AVEC NUITÉES À L'ÉTRANGER, EN 2015 ET 2010	24
FIGURE 4: CRITÈRE DU CHOIX D'UN MOYEN DE TRANSPORT, GROUPE N°1	25
FIGURE 5: CRITÈRES DU CHOIX D'UN MOYEN DE TRANSPORT, GROUPE N°3	26
FIGURE 6: CRITÈRES DU CHOIX D'UN MOYEN DE TRANSPORT, TOUS LES GROUPES ÉTUDIÉS	26
FIGURE 7: LA PART DES PERSONNES INTERVIEWÉES QUI DÉTIENNENT UN ABONNEMENT DE TRAIN	32
FIGURE 8: POURQUOI LES PERSONNES ONT CHOISI LE TRAIN	33
FIGURE 9: GRAPHIQUE SUR LA PERCEPTION DE LONGUE DURÉE DE DÉPLACEMENT	38
FIGURE 10: GRAPHIQUE SUR LE NOMBRE DE CHANGEMENTS ACCEPTABLE	39
FIGURE 11: CRITÈRES DE QUALITÉS SELON LES TROIS GROUPES ÉTUDIÉS	42
FIGURE 12: LES RAISONS POUR LESQUELLES LES PERSONNES ONT CHOISI INTERRAIL	49

Liste des abréviations

CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CO2	Dioxyde de carbone
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
OFS	Office fédéral de la statistique
OMT	Organisation mondiale du tourisme
WWF	Le Fonds Mondial pour la Nature

1. Introduction

« Le public ne considère plus les déplacements comme un besoin de seconde nécessité, mais comme un besoin vital » révèle Francesco Frangiali, l'ancien secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), lors d'un interview pour le journal Le Temps en 2001. Cependant, il est nécessaire pour que sa pratique devienne plus respectueuse de l'environnement.

Pour l'année 2022, le jour du dépassement pour la Suisse a été le 13 mai. Cela signifie que la date à laquelle la capacité de la Terre à renouveler ses ressources naturelles consommées par le pays a été dépassée (overshootday.org, 2022). Selon Thomas Vellacott, le directeur du Fonds Mondial pour la Nature (WWF) Suisse, il est encore possible de changer la tendance de la croissance des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans le monde. Cependant, un changement de comportement de la part de la population est nécessaire. Ce dernier implique également la diminution des voyages en avion, qui sont une source importante d'émissions de CO₂. Cela concerne particulièrement les Suisses qui polluent davantage que la moyenne des autres pays (Schmid, 2020). En 2019, l'institution Growth from Knowledge Switzerland a effectué une étude pour le WWF Suisse, dans laquelle il a été relevé que : « Environ 40% des Suisses souhaitent diminuer le nombre de leurs voyages en avion à l'avenir, voire y renoncer totalement. » (WWF Suisse, 2019). Ils ajoutent également que, bien que la population soit de plus en plus sensibilisée à l'environnement, le véritable changement sociétal en faveur des transport doux pour les vacances n'est pas encore suffisamment pratiqué (WWF Suisse, 2019). En ce qui concerne les jeunes Suisses, la question est encore plus complexe. En effet, leurs habitudes de voyage sont les moins respectueuses du climat de toutes les générations. Une enquête réalisée par Sonntagszeitung révèle que : « Malgré les grèves climatiques, les jeunes peuvent difficilement être empêchés de prendre l'avion. » (Huber & Skinner, 2019). La principale raison de la préférence pour le transport aérien, sont les prix des vols, proposés par les compagnies à bas prix. Toutefois, les personnes âgées de 35 ans et plus tiennent compte de l'impact climatique lorsqu'elles planifient leurs vacances (Huber & Skinner, 2019). La jeune génération représente une grande importance et un espoir pour le futur, c'est donc vers elle que ce travail est centré.

Le tourisme est directement lié aux déplacements, il faut donc les rendre plus écologiques. Le choix du moyen de transport le plus écologique pour les vacances dépend de critères tels que le taux d'occupation. De ce fait, il n'est pas possible de dire exactement quel mode de transport, hormis l'avion, est le plus respectueux de l'environnement. Les alternatives telles que le bus, le train, mais aussi la voiture sont prises en compte. Cependant, leurs émissions

de CO₂ dépendent de chaque situation particulière. Comme l'explique Kai Landwehr, le responsable marketing auprès de Myclimate, il existe trois règles qui aident à choisir le moyen de transport pour les vacances: « La première: l'avion est dans tous les cas l'option la plus dommageable pour le climat. La deuxième: plus on a besoin d'espace pour soi, plus le bilan environnemental se fait négatif. » (Krättli, 2019, p. 63) et « La troisième règle d'or de Kai Landwehr est que c'est en train qu'on affiche toujours le meilleur écobilan » (Krättli, 2019, p. 63). De plus, en ce qui concerne la Suisse, « Près de 80% des vols se font vers l'Europe, dont plusieurs pourraient être facilement remplacés par le train. » (Wicky, 2022). Ce travail se concentre donc sur le train en tant que moyen de transport pour des vacances en Europe.

Avant l'été 2019, plusieurs événements organisés par l'organisation UP, qui s'engage pour le climat, ont eu lieu dans les gares à la Chaux-de-Fonds, Bâle, Zürich, Locarno et Soleure. Le but de ces événements était de motiver les citoyens à choisir le train comme moyen de déplacement pour leurs vacances. Divers conseils pour l'organisation d'un tel voyage et la communication des offres, notamment d'Interrail, ont été fournis (Droz, 2019).

Enfin, l'objectif de cette étude est de mieux comprendre et connaître les perceptions du train comme moyen de transport pour des loisirs en Europe chez les jeunes suisses âgés de 18 à 30 ans. Le travail est constitué de cinq parties. Premièrement, le contexte environnemental, touristique et politique est dévoilé. Puis, des études scientifiques effectuées sur le sujet sont présentées. Ces dernières permettent de mieux comprendre les comportements des jeunes voyageurs, ainsi que la perception du train d'une manière globale. Troisièmement, les objectifs du travail et la méthodologie pour les atteindre sont expliqués. Ensuite, une présentation des résultats issus de 14 entretiens qualitatifs est développée. Cette partie contient également une analyse argumentée des résultats obtenus. Les données secondaires sont utilisées dans la partie analytique, afin de comparer les résultats obtenus avec d'autres études officielles. La cinquième partie concerne les recommandations pour le train et pour Interrail basées sur les résultats obtenus. Ces recommandations peuvent servir dans le milieu professionnel pour améliorer la perception que les personnes ont du train.

2. Contexte

2.1 Contexte environnemental

Les catastrophes naturelles dues au réchauffement climatique se manifestent dans le monde entier sous forme d'inondations, d'ouragans, d'incendies, de sécheresses et d'autres. Leur ampleur ainsi que leur intensité ne cessent de s'aggraver. Cependant, à l'heure actuelle, ce sont surtout les pays en développement qui sont victimes du changement climatique causé principalement par les émissions de gaz à effet de serre (GES) des pays développés. Ce sont donc des questions d'inégalité qui s'installent car les pays pauvres sont plus vulnérables par rapport aux pays riches qui sont à l'origine du problème et qui doivent assumer leur responsabilité. Cependant, ces dernières années, les catastrophes naturelles touchent de plus en plus les pays développés. (Minet, 2018) "La Suisse, par exemple, est touchée par des vagues de chaleur, des feux de forêt, ou encore la réduction des rendements agricoles." (Minet, 2018). Enfin, malgré la prise de conscience de l'urgence d'agir pour limiter le réchauffement climatique, les émissions de GES continuent d'augmenter (Minet, 2018).

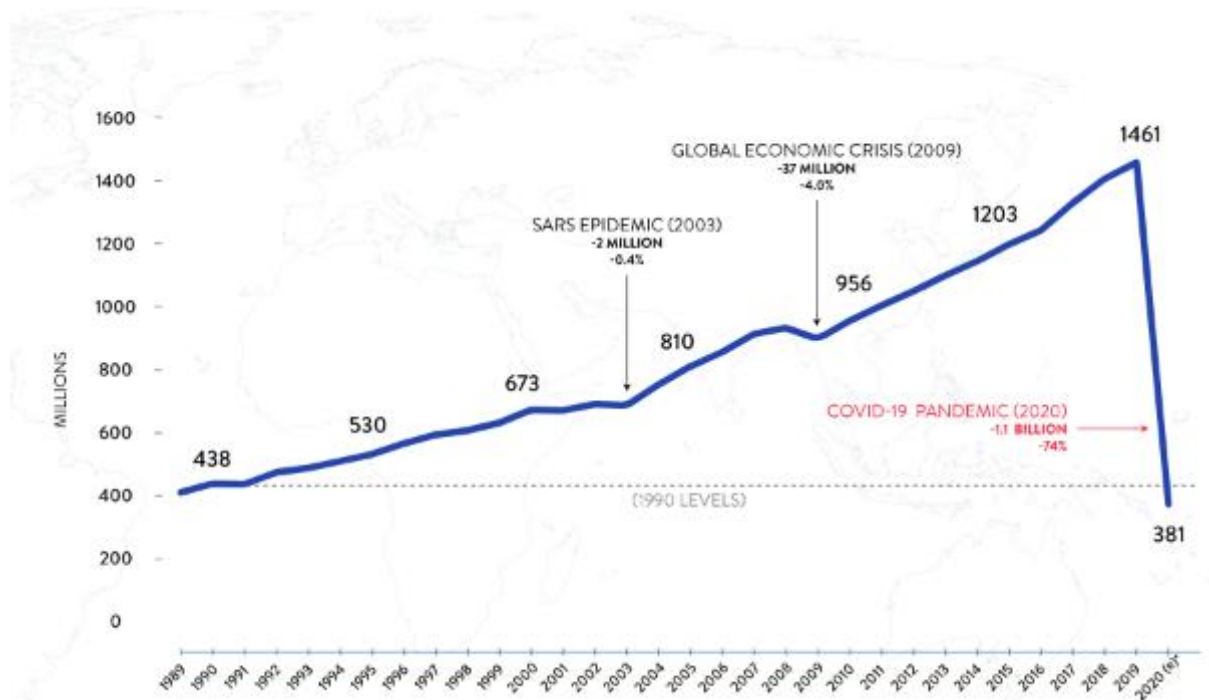
Le maintien des conditions de vie favorables pour les générations futures est également un défi. Il faut que la population actuelle prenne en compte de manière sérieuse les impacts qu'elle aura sur la vie des prochaines générations. Ces dernières vont rencontrer des catastrophes naturelles encore plus souvent et de gravité plus importante par rapport à aujourd'hui. De plus, comme les ressources naturelles sont limitées et s'épuisent, les générations futures ne pourront pas y avoir suffisamment accès pour satisfaire leurs besoins primaires. La pollution terrestre impactera à tous les niveaux, la qualité de vie sur terre. Le pouvoir d'achat et le bien-être seront inférieurs pour les générations futures. Le monde deviendra dangereux. Pour cela, il est nécessaire de limiter les dégâts en prenant des mesures pour préserver le climat le plus tôt possible. La transition vers une vie respectueuse de l'environnement est nécessaire pour renverser cette tendance (Lafond & Drolet, 2020).

Selon le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), publié en février 2022, il sera de plus en plus difficile de s'adapter aux conditions de vie que le changement climatique imposera à l'humanité et aux écosystèmes. Plus tard, les mesures pour y faire face seront prises, plus la situation sera problématique et irréversible. À l'heure actuelle, la terre a subi un réchauffement de +1,1°C. Ce dernier a déjà causé une diminution de la biodiversité, le développement des maladies et des dégâts importants dans l'agriculture et la pêche. "Les conséquences dévastatrices du changement climatique, longtemps vu comme un point à l'horizon, sont devenues une réalité maintenant aux quatre

coins de la planète, avec 3,3 à 3,6 milliards de personnes d'ores et déjà "très vulnérables", soit près de la moitié de l'humanité." (Jaquet, 2022). En outre, la moitié de l'humanité est régulièrement confrontée à une grave pénurie d'eau potable. D'ici 2050, un milliard de personnes seront menacées par l'augmentation des niveaux des océans et des mers. Ce fait n'est plus réversible et une diminution des émissions de GES n'aura aucun effet sur ce chiffre (Jaquet, 2022). Enfin, la prise au sérieux du problème est inévitable et cela comporte la transition écologique au niveau mondial. Il faut remplacer les énergies fossiles par les énergies renouvelables (Minet, 2018).

2.2 Contexte touristique

Figure 1: Les arrivées de touristes internationaux dans le monde



Source : (OMT, 2021)

Depuis les années 1950 et jusqu'à l'arrivée de la pandémie de COVID-19 début 2020, le secteur du tourisme a connu une croissance exponentielle. Pour l'année 2019, les voyages de touristes internationaux ont atteint 1,5 milliard. Cela a représenté une croissance du secteur supérieure de 4% par rapport à 2018. Du point de vue du trafic aérien, la croissance est proportionnellement liée à l'augmentation des arrivées internationales. Comme ce fut le cas pour le tourisme, le secteur aérien a également enregistré une croissance de 4% pour l'année 2019 par rapport à 2018. Cependant, le taux de croissance a été supérieur les années précédentes, soit 7% en 2017 et 6% en 2018. Cette augmentation importante du secteur touristique touchait toutes les régions. La prospérité du tourisme était plus forte que la croissance économique, soit de 1% plus importante en 2019. En outre, l'OMT annonçait

également une croissance de 3 à 4% pour 2020. En raison de la pandémie, cette prévision n'a finalement pas été atteinte (OMT, 2020).

Cependant toutes les projections futures réalisées par l'OMT annonçaient une forte croissance du secteur touristique d'une année à l'autre. Malgré le succès réjouissant du tourisme, l'OMT ne se préoccupait pas d'informer sur la gravité de son impact environnemental qui favorise le réchauffement planétaire (Le Hir, 2018).

Le tourisme croît de manière exponentielle ces dernières années. Il est également responsable de 8% des émissions de GES au niveau mondial (swissinfo.ch, 2018). L'activité touristique dépend de la mobilité qui est la plus grande émettrice des émissions de GES. En outre, la mobilité touristique représente 75% de toutes les émissions de CO₂ provenant de l'industrie du tourisme. Dans ce cas, la problématique concerne surtout le déplacement vers la destination choisie. Il s'agit notamment de déplacements aériens, qui sont les plus polluants parmi tous les transports touristiques. De plus, l'avion est le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au lieu de vacances. En 2016, 59% des touristes internationaux, soit environ 1 milliard, ont utilisé l'avion comme moyen de déplacement. Le train a été utilisé seulement par 3% de tous les touristes. Les projections pour l'année 2030 estiment que l'utilisation du rail augmentera à 7%, tandis que l'aérien augmentera à 61%. Cependant, selon les projections de l'OMT, la région européenne aura le plus grand nombre d'arrivées de touristes par train en 2030 par rapport aux autres régions touristiques mondiales. Ce nombre sera de 94,7 millions d'arrivées. À titre de comparaison, en 2016, ce chiffre était de 26,3 millions (OMT & ITF, 2019).

L'Europe est la région la plus polluante dans le monde en termes d'émissions de CO₂ provenant du tourisme international. A titre d'information, l'Europe est la région touristique la plus émettrice ainsi que la plus réceptive dans le monde en termes du nombre de touristes. De plus, elle sert comme un hub pour le trafic aérien. En ce qui concerne les voyages domestiques des Européens en Europe, en 2016, 51% des touristes se sont déplacés en voiture, 22% en train, 13% en avion et 14% en car. Pour l'année 2030, l'OMT estime que 48% des touristes européens se déplaceront en Europe en voiture, 27% en train, 12% en avion et 12% en car. De ce fait, il est vraisemblable que le nombre des déplacements des Européen par le rail dans cette région augmentera (OMT & ITF, 2019).

L'activité touristique est pratiquée principalement par les pays développés où les revenus sont élevés. Les tendances actuelles incitent les gens à voyager sur des longues distances et plus souvent. Pour cela, le déplacement en avion est donc incontournable. De plus, la

croissance démographique représente un problème supplémentaire pour le tourisme et son impact sur le climat (swissinfo.ch, 2018).

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), en 2019, les Suisses ont utilisé les modes de transport suivants. Pour les vacances à l'étranger, 44% s'y sont rendus en avion. Ensuite, la voiture a été utilisée par 42% des habitants et seulement 10% des Suisses ont voyagé en train pour leurs vacances à l'étranger. Cependant, pour les Suisses qui sont partis en vacances en Suisse, le train était le moyen de transport utilisé par 32% des personnes (OFS, 2020).

La mode de partir en avion pour le weekend ou au bord de mer pour courte durée s'est également installée en Suisse. Pour ce type de voyage, l'impact sur le climat est considérable. Avant la période de COVID-19, le transport aérien a été responsable de 10% des émissions de CO₂ de la Suisse. A titre comparatif, la moyenne mondiale est de 2.5% pour le transport aérien, ce qui est quatre fois inférieur par rapport à la Suisse (Misicka, 2021). En outre, en moyenne, un citoyen suisse a effectué en 2015 1.6 voyage en avion. C'est un chiffre qui est deux fois supérieur par rapport aux citoyens des pays voisins. Du côté des départs aériens depuis la Suisse, 77% d'avions décollent pour rejoindre les destinations européennes (PostFinance SA, 2021).

Pour freiner le réchauffement climatique, la transition du tourisme est inévitable. Cette dernière doit renoncer à l'utilisation des transports à haute consommation d'énergies fossiles, notamment de l'avion. Ensuite, la transition du tourisme doit inclure la mobilité douce qui permettra aux vacanciers de se rendre à la destination souhaitée. Pour cela, le transport par rail est une solution qui permettrait de réduire considérablement les émissions de CO₂, dues aux déplacements touristiques (Tobelem, 2022). Selon les mesures de l'OMT, le train est le moyen de transport touristique le moins polluant. Avec l'électrification et l'efficacité énergétique, il émettra en 2030, 0.0188 d'émissions de CO₂ par passager et par kilomètre. En comparaison, l'avion émettra 0.0752 d'émissions de CO₂ par passager et par kilomètre, ce qui est 4 fois plus (OMT & ITF, 2019).

Les individus ont également la possibilité d'entreprendre des actions en faveur du climat, par eux-mêmes, en diminuant leurs émissions de CO₂. En particulier, ils peuvent agir dans le domaine du tourisme en renonçant à plusieurs pratiques. Leurs actions peuvent consister à voyager plus près de chez eux, pour une période plus longue et avec une fréquence moindre. Cependant, ces actions comportementales n'ont pas encore pris une ampleur importante (swissinfo.ch, 2018).

2.3 Contexte politique

La Suisse située au centre de l'Europe a une position géographique idéale pour être reliée aux chemins de fer européens (Cachin, 2022). Cependant, avec l'arrivée des compagnies aériennes low-cost dans les années 2000, l'offre de trains depuis la Suisse ainsi que dans le reste de l'Europe de l'Ouest a diminué. Il s'agit notamment de la réduction des lignes à longue distance et des trains de nuit, causée par des prix pas concurrentiels proposés pour des vols bon marché. Cependant, l'idée de remplacer des vols de courte distance en Europe par des trains est présent dans les discussions politiques actuelles (Gaillard, 2019). Ces débats concernent l'objectif climatique décidé par le Conseil fédéral dont le but est d'atteindre zéro émissions d'ici 2050. Pour y parvenir, le développement des connexions ferroviaires internationales est nécessaire (Les VERT-E-S suisses, 2021).

Les trains de nuit représentent toutefois des coûts élevés pour les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) par rapport aux trains de jour. Cela est principalement dû au coût de production des wagons-lits, au frais de service, ainsi qu'au fait qu'il n'y a qu'un seul départ par soir. Pour des raisons de coûts, les tarifs des trains de nuit restent moins compétitifs que les tarifs aériens. En outre, avec le rejet de la loi sur le CO₂, les CFF ont perdu le financement potentiel des fonds climatiques qu'ils avaient prévu d'investir dans les connections nocturnes (Cachin, 2022). En conséquence, « le Conseil fédéral est chargé de prendre en charge le déficit d'exploitation des CFF dans le cadre du développement de l'offre de trains de nuit. » (Les VERT-E-S suisses, 2021).

Actuellement, concernant les trains de nuit, Zürich est la deuxième ville d'Europe la mieux reliée et dessert Prague, Vienne, Zagreb, Budapest et depuis décembre dernier, Amsterdam (Cachin, 2022). Au total, 25 destinations sont joignables depuis la Suisse (Wuthrich, 2020). De plus, des nouvelles connexions en direction de Rome et de Barcelone seront mises en place prochainement. Toutefois, les CFF envisagent un développement encore plus large pour le futur (Les VERT-E-S suisses, 2021). Pour y parvenir, la coopération entre les compagnies ferroviaires des pays concernés est essentielle. Cela implique également la contribution au financement de la part des compagnies ferroviaires des autres pays où ces lignes seront mises en place (Gaillard, 2019). Enfin, avec le postulat 19.3643 transmis en été 2021, le Conseil national envisage de déployer une stratégie qui permettrait d'accroître l'attractivité des trains de nuit (Les VERT-E-S suisses, 2021).

En outre, la Suisse s'est engagée avec l'Allemagne, l'Autriche et la France dans le projet de Trans-Europ-Express 2.0. Ce dernier consiste à promouvoir et à développer des connexions ferroviaires nocturnes et journalières avec des pays partenaires. Ce plan a été mis

en place pour faire face aux questions climatiques et pour motiver les personnes à choisir le train lors de déplacement en Europe (Wuthrich, 2020). Comme l'affirme le patron de SNCF Jean-Pierre Farandou, «L'accroissement de l'offre ferroviaire répond aussi à une demande de la jeunesse, qui a moins envie de prendre l'avion. Cette tendance venue du nord s'est étendue à tout le continent» (Wuthrich, 2020).

Enfin, selon la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, la Suisse a pris du retard par rapport aux autres pays occidentaux dans le développement de grandes liaisons internationales. Pour cela, la position de Simonetta Sommaruga est la suivante : "Je m'engage pour le développement des trains de nuit, mais aussi des grandes lignes internationales." (Bourquin & Guillaume, 2020).

3. Revue de la littérature

Un changement des habitudes de voyage est nécessaire. Le concept du tourisme lent est une des solutions pour atteindre une réduction des émissions de GES provenant du tourisme. Un des aspects de cette philosophie inclut le changement de la mobilité touristique. L'avion et la voiture pourraient donc être remplacés par le train et le vélo (Dickinson, Lumsdon, & Robbins, 2011). Remplacer un vol aérien par un train permet de réduire de 80 à 90 % les émissions de GES sur la même distance (Dällenbach, 2020). Cette affirmation montre que les voyageurs ont le pouvoir de réduire leur impact environnemental, s'ils modifient leurs habitudes de voyage.

3.1 Comportement des jeunes voyageurs

Le processus de planification des vacances est influencé par des facteurs, tels que les désirs et les besoins des personnes, le temps disponible, l'argent à disposition, les perceptions, les images et les comportements. Sur la base des expériences vécues par un individu, les attitudes et les perceptions liées au voyage se forment tout au long de sa vie. En ce qui concerne la préparation des voyages, les jeunes générations ont également tendance à s'informer par le biais du bouche à oreille (Minciu & Moisa, 2009). Il est donc intéressant d'analyser les influences de ces paramètres sur le comportement des jeunes touristes dans le cadre de cette étude. Cavagnaro, Staffieri et Postma (2018) indiquent que les jeunes Européens effectuent en moyenne quatre à cinq voyages à l'étranger par an et préfèrent dépenser davantage pour les expériences. Ces habitudes confèrent à cette clientèle une importance économique. Monaco (2017) mentionne que les jeunes considèrent les vacances comme un besoin social qui contribue au développement de leur identité.

3.1.1 Le rôle du prix dans le choix du mode de transport

Hergesell et Dickinger (2013) relèvent que les jeunes touristes avec leurs motivations marquées pour les voyages représentent un segment de marché influant au niveau mondial. Toutefois, le prix et le temps constituent les facteurs d'influence les plus importants en ce qui concerne la préférence du moyen de transport pour cette génération. Selon le comportement réel des jeunes en matière de voyage, l'avion est le plus utilisé, suivi du train et ensuite du bus. L'étude de Hergesell et Dickinger (2013) démontre également que les jeunes préfèrent voyager pour leurs vacances plutôt en train qu'en voiture, cependant 50% des jeunes touristes optent pour l'avion et seulement 25% pour le train. Cela s'explique tout d'abord par la sensibilité des jeunes pour la différence de prix entre l'avion et le train. De plus, elles mentionnent que les étudiants européens représentent un segment élastique en termes de

demande de voyage. Par conséquent, leur sensibilité au prix influence le choix du mode de transport pour les vacances. Il s'agit donc d'un segment qui pourrait être susceptible d'opter pour le train en raison précisément de la question du budget. Avec l'introduction des compagnies aériennes à bas prix, les jeunes Européens ont remplacé le train par l'avion, surtout en raison du prix moins élevé (Shaw & Thomas, 2006). Compte tenu de la sensibilité budgétaire des étudiants, les différences de prix entre l'avion et le train sont prises en compte lors du choix du transport pour leurs vacances (Klößner & Blöbaum, 2010).

Pour que cette tendance s'inverse, il est essentiel d'encourager le comportement des jeunes adultes vers une responsabilité environnementale, et de rendre le voyage en train plus avantageux que l'avion. Le fait d'opter pour le transport en train devrait permettre aux étudiants d'économiser de l'argent destiné pour les vacances (Hergesell & Dickinger, 2013). Car, les jeunes touristes voyagent aussi bon marché que possible (Minciu & Moisa, 2009). Dällenbach (2020) relève que comme les étudiants sont plutôt sensibles au facteur prix, les subventions dans le cadre des voyages en train pourraient être motivantes. En effet, cela leur permettrait de se familiariser et d'apprécier ce mode de transport. Cette nouvelle habitude permettrait donc de prendre en considération le train comme une alternative pour leurs futures vacances.

3.1.2 Autres facteurs clefs dans le choix du mode de transport

Selon Girod, van Vuuren, & de Vries (2013), le budget et le temps à disposition sont les critères les plus importants qui définissent un choix d'un mode de transport. Hergesell et Dickinger (2013) expliquent, que pour les jeunes touristes, la perception du temps et son utilité est le deuxième facteur important qui a un impact sur le choix du mode de transport. Ce facteur est donc perçu négativement lorsque le voyage en train dure plus de cinq heures. Ce fait est principalement influencé par le seuil mental, donc l'utilité du temps ne varie pratiquement pas jusqu'à cinq heures de trajet. Ensuite, la ponctualité et le temps d'accès constituent le troisième facteur important de perception du mode de transport. La ponctualité est donc incontestablement prise en compte par les jeunes voyageurs qui hésitent à opter pour le train, ce qui lui confère un caractère désavantageux par rapport à l'avion. En revanche, lorsque les voyageurs choisissent l'avion, ils ne tiennent pas compte de la ponctualité. Ensuite, la durée totale du trajet entre le domicile et la destination finale joue un rôle important dans la décision de partir en avion, ce qui n'est pas le cas pour le train. Enfin, la ponctualité et la durée totale du voyage influencent le choix du mode de transport pour les vacances, notamment la ponctualité est en faveur de l'avion mais la durée totale plutôt en faveur du train. Pour les étudiants européens, le facteur commodité est secondaire par rapport au prix et au temps. En

outre, la connectivité joue un rôle important, tandis que le voyage en première plutôt qu'en deuxième classe a peu d'importance.

3.1.3 Influence environnementale

Les jeunes voyageurs européens accordent une attention particulière à l'impact environnemental et aux émissions de GES lors du choix du transport pour partir en vacances. Toutefois, le prix et le temps sont les principaux facteurs déterminants le choix d'un mode de transport en particulier (Hergesell & Dickinger, 2013). Comme le confirment Hergesell et Dickinger (2013, p. 596), « Les étudiants européens, qui constituent un segment de marché très actif, ont une certaine conscience de l'environnement, mais ne se soucient guère de l'impact environnemental de leurs voyages. » C'est donc le réel comportement quotidien pro-environnemental des jeunes qui influence la détermination du type de transport pour leurs vacances. Par conséquent, les attitudes environnementales des jeunes ne sont ni significatives, ni déterminantes dans ce processus de décision. L'aspect environnemental est donc le dernier à être pris en compte par les étudiants lorsqu'ils choisissent un moyen de transport pour leurs vacances.

Asan (2021) relève que le tourisme des jeunes se différencie par rapport au tourisme de masse par une pratique durable. Cette dernière concerne la demande annuelle sans limites saisonnières, ce qui en fait une pratique plus durable. De plus, il existe un autre facteur qui lui confère ce caractère durable, à savoir l'applicabilité qui se fait à petite échelle. Dans leurs travaux, Schiopu, Padurean, Tala et Nica ajoutent que les jeunes touristes ont l'habitude d'éviter les destinations de masse et préfèrent visiter des endroits authentiques. Ce fait s'ajoute également à des pratiques durables (cité dans Ketter, 2021, p. 194).

3.1.4 Influence sociale

Un profond changement sociétal impliquant la conscience environnementale sur les habitudes de voyager est un facteur important en termes de réduction des émissions de CO₂ (Girod et al., 2013). Depuis l'année 2018, il existe déjà un mouvement sociétal d'origine suédoise Flygskam, qui signifie honte de voler. Il encourage les personnes à éviter de prendre l'avion pour des raisons écologiques. Cette agitation a également pris une grande ampleur grâce aux réseaux sociaux et rassemble des personnes au niveau mondial (Mkono, Hugheshttps, & Echentille, 2020). Malgré que ce mouvement polarise la société dans la manière de voyager, il peut impacter le secteur touristique, si il se propage et prend de l'ampleur. L'environnement social proche est le moyen le plus efficace pour diffuser la prise de conscience de la gravité de l'usage des avions. Les débats sur la problématique, le

questionnement et l'encouragement des personnes proches à entreprendre de bonnes actions en faveur du climat sont les moyens les plus efficaces. Ils permettent de sensibiliser davantage les autres, de faire évoluer les opinions dans ce sens et de changer la vision des autres sur l'aviation (Gössling, Humpe, & Bausch, 2020). Hoikalla et Magnussen relèvent qu'avec la propagation de mouvement Flygskam, la Suède a déjà enregistré un nombre décroissant des passagers aériens (cité dans Dällenbach, 2020, p. 2)

Selon Doran, Pallesen, Böhma, et Ogunbode (2021), le fait de voyager en avion pour des déplacements liés aux vacances est perçu de manière différente, en termes de sentiment de culpabilité, que pour d'autres motifs de voyage, comme les visites à la famille, aux amis ou les voyages d'affaires. Les voyages de loisirs ou d'affaires sont considérés comme moins importants. Par conséquent, les voyages d'agrément suscitent des émotions plus fortes chez les personnes. Ces émotions sont principalement liées à la responsabilité personnelle de l'impact environnemental engendré par ces voyages.

3.1.5 Le comportement en matière de voyage des Suisses

Selon l'étude sur les habitudes de voyage en avion des Suisses, réalisée par Bruderer et Enzler (2017), les jeunes Suisses voyagent en avion plus souvent que toute autre génération résidente en Suisse. Cela s'explique principalement par la facilité d'accès aux aéroports et par la forte urbanisation. Cette partie de la population a également un revenu élevé, vit sans enfant et n'est pas vraiment préoccupée par les questions climatiques. Kenyon et Lyons mentionnent que les choix des touristes sont souvent conditionnés par leurs habitudes. Ce processus d'automatisme influence donc souvent de manière directe le choix du moyen de transport pour les vacances. En effet, les personnes qui ont l'habitude de partir en vacances en avion réfléchissent rarement sur une autre possibilité, tel que le train (cité dans Dällenbach, 2020, p. 4). De plus, la Suisse, de par sa position géographique, offre des conditions idéales pour étudier les changements de comportement en matière de voyage. Tout d'abord, comme la Suisse est située au centre de l'Europe, plusieurs destinations touristiques sont facilement accessibles soit par le rail, soit par l'avion. De plus, avec son vaste réseau ferroviaire, la population suisse est plus familiarisée avec l'usage des trains que d'autres nations. Selon l'étude réalisée par Dällenbach (2020), comme les Suisses sont habitués à utiliser le train au niveau national, ils sont également plus susceptibles de l'utiliser pour des voyages à l'international. Kenyon et Lyons ont identifié une relation entre une faible expérience et une attitude négative envers l'usage des transports publics. Ils sont d'avis que l'expérience avec le déplacement en transports publics pourrait potentiellement améliorer la perception des gens (cité dans Dällenbach, 2020, p. 4). Dällenbach (2020, p.4) ajoute que «l'expérience du voyage

en train par elle-même élimine les obstacles aux voyages en train sur de longues distances, en particulier pour les voyageurs inexpérimentés.»

Bieger et Laesser (2004) ont étudié les motivations des Suisses pour l'utilisation du train à l'international. Ils ont donc prouvé que le train est choisi principalement pour des questions de coût et d'horaires convenables. De plus, l'attitude écologique des personnes joue également un grand rôle dans le choix du train. En revanche, concernant le choix des vols low-cost, le temps de déplacement, la flexibilité, la commodité, le coût et la sécurité sont les facteurs les plus importants. Cependant, il serait nécessaire de connaître ces critères, spécifiquement pour les jeunes générations résidentes en Suisses (cité dans Dällenbach, 2020, p.2).

3.2 Le voyage en train

« L'avion est souvent justifié par la lenteur des voyages en train. » (Palonen, 2020, p. 69). Toutefois, le développement des lignes de train à haute vitesse peut modifier cette perception en diminuant le temps de voyage. En effet, selon Delaplace, si le temps du trajet diminue, la perception de la distance diminue aussi (cité dans Delaplace, Pagliara, Perrin, & Mermet, 2014, p.169). En revanche, d'après Haldrup, le temps passé en déplacement lors d'un voyage devrait être considéré comme une expérience (cité dans Larsen & Guiver, 2013, p. 970). De plus, comme les jeunes générations sont à la recherche d'expériences touristiques mémorables, l'utilisation du train pourrait les attirer (Michniak, 2016). Selon Larsen et Guiver (2013), lors du voyage, les touristes ne tiennent pas compte de la distance physique, c'est-à-dire du nombre de kilomètres entre le domicile et la destination. Ils prennent seulement en compte les dimensions relatives de la distance. Cependant, Dällenbach (2020) ajoute que les personnes ont tendances à comparer le point de départ, ou le décollage, avec le point d'arrivée, ou de l'atterrissage, lors du choix entre le train et l'avion. Cette vision donne logiquement à l'avion un avantage sur le train. Il est donc important de prendre en compte le trajet total, c'est-à-dire du départ du domicile jusqu'à l'arrivée à la destination. Givoni et Dobruszkes relèvent également qu'il est important de tenir compte de la durée totale du trajet. De plus, ils ajoutent que la qualité du temps lors d'un déplacement est aussi un aspect très important (cité dans Dällenbach, 2020, p. 3). Ces deux critères devraient être la source de décision pour choisir le mode de transport le plus convenable. Dällenbach (2020) explique, que les personnes qui choisissent le train pour leurs vacances accordent moins d'attentions à la maximisation du temps de trajet. Lors du choix du train, le temps productif est également considéré comme un aspect important. Le temps de trajet et le coût du déplacement jouent un rôle moins important. Ces deux facteurs sont cependant décisifs pour ceux qui choisissent l'avion. Les personnes qui n'ont pas l'habitude de voyager en train perçoivent ce type de voyage d'une manière

différente par rapport à la réalité. Avec le peu d'expérience qu'elles ont, il leur est difficile de s'imaginer voyager en train et donc pour cette raison elles optent pour un autre type de transport. L'utilisation du train reste donc une habitude qui est perçue par chaque individu différemment. Toutefois selon Anable, les personnes qui n'ont pas d'habitude d'utiliser le train sont logiquement prédisposées à ne pas opter pour cette option (Blainey, Hickford, & Preston, 2012). Dallen explique, que le choix du mode de transport pour les vacances est un phénomène très subjectif. Les personnes choisissent le mode de transport qui leur convient le mieux et ensuite elles planifient leur itinéraire (cité dans Dickinson et al., 2011, p. 288).

3.2.1 La perception du train

Selon l'étude réalisée par Lee et Chen (2017), le premier facteur déterminant pour l'attractivité du tourisme ferroviaire dans un pays est l'accessibilité, soit la présence de lignes de train à proximité des lieux d'intérêt et des attractions touristiques. Le fait d'avoir la possibilité de visiter en train plusieurs endroits différents apporte à l'expérience une valeur ajoutée, qui est souvent appréciée par les voyageurs. Ensuite, la seconde forme d'accessibilité concerne la connectivité du réseau ferroviaire. Lorsque les personnes voyagent en train, il est important que le réseau ferroviaire assure la connectivité, soit avec d'autres lignes ferroviaires secondaires, soit avec l'ensemble des transports public dans une région. C'est ce qui permet aux voyageurs d'atteindre facilement les destinations souhaitées. Enfin, plus le réseau ferroviaire d'un pays est développé, plus il est attractif pour les voyageurs. Les aspects d'accessibilité et de connectivité du réseau ferroviaire sont cruciaux dans le processus de décision entre le train et un autre moyen de transport, que ce soit la voiture ou l'avion (Blainey et al., 2012). Un autre argument qui est fortement accordé au voyage en train est la possibilité d'apprécier le paysage. C'est donc un autre aspect qui améliore l'expérience lors d'un déplacement en train (Muriel-Ramirez, 2017).

Les sièges du train jouent également un rôle important en termes de perception du confort interne des passagers. Le confort est l'un des aspects essentiels de l'évaluation de la qualité d'un train. Un autre facteur qui influence la perception du confort est le taux d'occupation des sièges. En fonction de ce taux, les sentiments des passagers varient et cela a un impact sur leur expérience dans le train. De ce fait, l'encombrement d'un train pendant un voyage a un effet négatif sur la perception du confort et inquiète les passagers. En revanche, le service à bord n'est souvent pas considéré comme un critère important pour déterminer la qualité d'un train (Lee & Chen, 2017).

3.3 Le voyage en train avec Interrail

Interrail propose différentes versions de pass ferroviaires, soit pour l'ensemble de l'Europe, soit pour un seul pays à choix. Les différentes durées de validité du pass sont à disposition des voyageurs. Les principales caractéristiques de celui-ci sont la liberté de mouvement et la dépendance. La liberté de mouvement est liée à la spontanéité du voyage. Par ailleurs, l'aspect de la dépendance est dans ce cas compris comme la dépendance des voyageurs vis-à-vis des infrastructures ferroviaires. Par conséquent, les voyageurs ne peuvent visiter que des endroits accessibles par le rail. Lors de la création du pass Interrail, deux idées principales ont été mises en avant pour motiver les personnes à voyager en train. Premièrement, permettre aux voyageurs de ne pas avoir à planifier leur voyage à l'avance. Deuxièmement, communiquer la possibilité de pouvoir se reposer à bord des trains pendant les déplacements. Cet aspect est principalement lié au fait qu'à la base, les voyageurs dormaient principalement dans les trains de nuit et rarement dans les hébergements externes (Palonen, 2020). De plus, Interrail inclut dans sa pratique des rencontres avec des locaux, ainsi que des touristes (Trandberg Jensen, Gyimothy, & Jensen, 2015a).

Le pass apporte également une valeur ajoutée au voyage, avec la possibilité de visiter une multitude de destinations d'une façon spontanée. Pour effectuer un circuit autour de l'Europe, voyager en train est le meilleur moyen de transport en termes de liberté et de perception du plaisir. Cependant, « Ce voyage nécessite un certain niveau de connaissances ferroviaires et une expérience de l'utilisation des horaires, des changements de trains et des réservations de places. » (Palonen, 2020). La perception du confort représente une autre problématique souvent questionnée. « Traîner 15 à 20 kilos de bagages, naviguer avec stress dans des gares inconnues, des escaliers, des couloirs et des compartiments, tout en essayant de trouver son titre de transport, sont des traits reconnaissables d'Interrail. » (Trandberg Jensen, 2016). Ensuite, en ce qui concerne l'espace affectif, celui-ci est inclus de manière systémique dans l'expérience avec le pass Interrail. Il comprend la fatigue, le manque de repos, la monotonie et la douleur dorsale. Ces facteurs exercent ensuite une influence sur le ressenti mental des passagers pendant le voyage (Trandberg Jensen, 2016).

L'aspect de la chance fait partie intégrante d'Interrail. Il est donc impossible de prévoir à l'avance les désagréments que chaque passager peut rencontrer. Les voyageurs font régulièrement face aux retards ou suppressions des trains. En outre, tout désagrément vécu avec Interrail, soit les retards ou le manque de correspondance développent des capacités d'improvisation auprès des voyageurs. En revanche, lorsqu'ils sont obligés d'improviser leur itinéraire, ils peuvent vivre des expériences uniques. Le fait d'avoir un problème peut permettre

aux voyageurs de vivre des moments inoubliables. Lors de l'improvisation d'un nouvel itinéraire, ils peuvent découvrir des endroits insolites qu'ils n'auraient jamais planifié de visiter. Lorsqu'un changement d'itinéraire survient par un cas de force majeure, cela permet aux passagers de découvrir des nouveaux itinéraires, plus lents, mais plus avantageux. Finalement, une mauvaise expérience peut avoir un caractère enrichissant. Toutefois, comme il s'agit d'un hasard, le voyage avec Interrail peut se dérouler sans autres désagréments (Palonen, 2020). Selon Carù et Cova, les expériences vécues peuvent être utilisées comme un outil de marketing. Dans le cas d'un voyage en train, les moments négatifs peuvent devenir des histoires à raconter à son entourage, ce qui favorise indirectement le train comme moyen de transport pour les vacances (cité dans Dickinson et al., 2011, p. 293).

3.3.1 Interrail et des influences sensorielles

Lorsque des personnes voyagent en Europe avec Interrail, elles sont confrontées à diverses influences sensorielles qui ont un impact positif ou négatif sur la perception de leur expérience. Cela est principalement dû au fait de devoir voyager pendant plusieurs longues heures dans les trains. Tout d'abord, l'expérience multisensorielle d'Interrail est naturellement influencée par l'âge et le genre du passager. Ensuite, trois autres facteurs impactent la perception des voyageurs, soit les paysages rythmés, les paysages sonores et les sensations thermiques (Trandberg Jensen, Scarles, & Cohen, 2015b).

Le rythme de défilement des paysages sont intensivement perçu par les voyageurs lors du passage d'un train régional vers un train à haute vitesse. Dans ce cas, il s'agit de la perception d'un mouvement différent, donc du passage d'un mouvement oscillant vers un mouvement doux et constant, ou le contraire. De plus, les trains à grande vitesse ont permis de soulager le mal à bord des transports, ainsi que de voyager régulièrement sur de grande distance (Trandberg Jensen et al., 2015b). Selon Adey, les voyageurs subissent des changements rythmiques pendant le voyage de longue durée, lorsqu'ils se font contrôler les tickets ou le passeport. Cet aspect peut être considérablement dérangement pendant le voyage dans le train de nuit, plus particulièrement lors du passage des frontières (cité dans Trandberg Jensen et al., 2015, p. 68). Cependant, l'espace Schengen a apporté la liberté de voyager entre les différents pays sans avoir à accomplir de formalités aux frontières (Palonen, 2020). Les passagers d'Interrail connaissent également des moments de fatigue dans le train. Dans ces moments, ils fixent leur regard sur un ou plusieurs objets matériels stables qui agissent comme un médiateur rythmique et qui les relaxent. Le paysage rythmé à bord du train est aussi influencé par les câbles électriques et la pluie, ce qui crée une atmosphère particulière (Trandberg Jensen et al., 2015b).

Les paysages sonores perturbent les voyageurs principalement dans les trains de nuit. Les passagers peuvent subir de l'inconfort en étant dérangés par les arrêts du train, l'embarquement et le débarquement des passagers et les passagers bruyants. Les frustrations sonores peuvent également survenir lorsque les co-passagers inconnus toussent, ronflent ou reniflent. Pendant la nuit, dans le wagon-couchette, l'intimité des passagers est donc impactée et les voyageurs peuvent avoir un sentiment d'inquiétude pour s'endormir qui est liée au risque de vol d'objets personnels. Pendant la journée, les nuisances sonores se produisent principalement dans les trains régionaux où les fenêtres sont ouvertes. Cependant, l'audition permet aux voyageurs de se situer dans l'espace et de reconnaître le mouvement ou l'immobilité. Les passagers d'Interrail sont régulièrement confrontés à de telles situations et pour y faire face, utilisent des écouteurs, des bouchons d'oreille ou augmentent l'intensité de leur voix lors des discussions (Trandberg Jensen et al., 2015b). L'une des principales difficultés rencontrées par les voyageurs est le sommeil. D'ailleurs, les paysages sonores ne sont pas les seuls à perturber le sommeil. Le cycle du lever du soleil réveille les passagers très tôt, vers cinq heures du matin ce qui les empêche de dormir longtemps. Les personnes vivent ensuite un sentiment de fatigue. À cause d'une présence lumineuse, elles ont également des difficultés à se replonger dans le sommeil (Trandberg Jensen, 2016).

Les sensations thermiques concernent la perception de la température à bord d'un train qui varie en fonction du paysage et du climat. Lorsque le train traverse des montagnes, des tunnels, des espaces urbains ou des plaines, les passagers éprouvent des sensations différentes. Le comportement des voyageurs d'Interrail varie en fonction du froid et de la chaleur. En effet, les influences thermiques font partie intégrante des voyages avec Interrail et pour cette raison, les passagers s'y préparent en prenant avec eux des boissons rafraîchissantes et des habits adaptés. Dans le cas d'un voyage en plein été en Europe centrale, les températures peuvent monter jusqu'à 40°C et une panne du système de climatisation peut survenir. Les voyageurs vivent donc un moment inconfortable en le partageant avec le reste des passagers (Trandberg Jensen et al., 2015). L'expérience avec Interrail est également caractérisée par manque d'espace intime et des attouchements avec les passagers à côté, le cas échéant des risques de se faire basculer légèrement (Trandberg Jensen, 2016). En outre, les températures élevées ont également un impact sur la perception des odeurs à bord d'un train et notamment dans les toilettes, ainsi que dans les compartiments par le contact rapproché avec des voyageurs en sueur. Dans ce cas, le moment devient désagréable et les passagers n'ont pas la possibilité d'agir sur les conditions qui leur sont imposées. Heureusement, les conditions thermiques n'impliquent pas toujours une perception négative sur le déroulement d'Interrail (Trandberg Jensen et al., 2015).

3.4 COVID-19 et le train

La période de la pandémie de COVID-19 a affecté le tourisme au niveau mondial. Toutefois, selon l'étude d'Asan (2021) il est estimé que le tourisme des jeunes générations est plus résistant face à la pandémie par rapport aux autres catégories des voyageurs. D'après Asan (2021, p. 1), « On constate donc que la pandémie n'a pas eu d'impact majeur sur les attitudes et les préférences des jeunes touristes en matière de voyage, ainsi que sur leurs attitudes en matière d'hygiène et de sécurité. ». De ce fait, il en résulte que les déplacements des jeunes en termes de voyage ne devraient pas changer de manière conséquente après la fin de la pandémie. Toutefois à l'avenir, les jeunes voyageurs seront plus attentifs à l'hygiène ainsi qu'à la sécurité.

La pandémie de COVID-19 a également modifié les perceptions et les attitudes des passagers à l'égard des voyages en train. Celles-ci sont particulièrement liées à l'anxiété du risque de la transmission de cette maladie lors de l'utilisation du train. Par conséquent, la peur des voyageurs influence leur décision de privilégier d'autres moyens de transport à celui du train. Cependant, plusieurs mesures ont été prises pour faire face à l'anxiété des passagers, comme une mise à disposition d'un désinfectant ainsi que la prise de la température corporelle pendant le voyage en train (Nurhadi & Suryadari, 2021). Certaines compagnies ferroviaires se sont adaptées aux recommandations prononcées par les virologues et les épidémiologistes. Ces derniers annonçaient qu'il faut maintenir une distance de 1,5 mètre entre les passagers. Le maintien de cette distance constituait donc un défi, car le nombre de sièges disponibles était réduit. L'efficacité du nettoyage a également dû être améliorée afin d'augmenter la sécurité lors du déplacement en train. Comme la pandémie a modifié certaines liaisons ferroviaires entre les pays, le maintien des règles mises en place pourraient aider à continuer de voyager en train (Palonen, 2020). Toutefois, selon l'étude de Nurhadi et Suryadari (2021, p.5) « les personnes seront prêtes à payer un supplément et à suivre des protocoles sanitaires pour leur sécurité lorsqu'elles voyageront pendant la pandémie de Covid19 ».

Selon (Lew, Cheer, Haywood, Brouder, & Salazar, 2020), après la période COVID-19, les politiques publiques auront une influence importante dans la phase de transition du tourisme vers des formes durables en adoptant des mesures qui réduisent partiellement les effets négatifs de ce secteur.

4. La question de recherche et objectifs du travail

À travers la revue de littérature, il a été relevé que la jeune génération représente une clientèle importante en ce qui concerne le tourisme. Ses habitudes en matière de transport pour les loisirs à l'étranger, s'intègrent rarement dans l'optique d'un respect environnemental. Cependant, le train constitue une des solutions qui permettrait de diminuer cet impact. Malgré que ce mode de transport apporte de nombreux avantages aux voyageurs, il amène aussi des désagréments qui le dévalorisent. Le but de cette étude est de répondre à la question de recherche :

Quelle est la place du train, comme moyen de transport pour des buts de loisirs, y compris la place d'Interrail, chez les Suisses romands âgées de 18 à 30 ans ?

Pour y répondre, trois objectifs ont été fixés:

Le premier objectif est de comprendre les comportements de voyage des jeunes Suisses romands. Il se concentre donc sur les habitudes du choix des moyens de transport pour les vacances. Les critères qui déterminent ce choix ainsi que la place de l'écologie dans ce processus sont également étudiés. L'influence de la pandémie sur les habitudes de voyager est aussi analysée.

Le deuxième objectif est de comprendre la perception du train et d'Interrail en tant que moyen de transport à des fins touristiques parmi les autres modes de transport. Les perceptions et les motivations à l'égard du train y sont étudiées. De plus, d'autres aspects importants influencent la perception lors de déplacement en train et également sont analysés. En outre, cette partie comprend l'analyse d'Interrail, plus particulièrement les motivations et les opinions des répondants sur cet abonnement. L'influence du COVID-19 sur la perception du train y est aussi examinée.

Le troisième objectif est d'analyser comment rendre le train et Interrail plus attrayants à des fins touristiques, pour les jeunes Suisses romands. Basées sur les témoignages et les analyses, des recommandations pour l'amélioration de l'attractivité sont proposées aux entreprises Interrail et CFF.

5. Méthodologie

Afin de répondre aux objectifs de ce travail, plusieurs méthodes ont été utilisées. Premièrement, les données primaires ont été recueillies sous forme d'un questionnaire qualitatif. Deuxièmement, les données secondaires en lien avec la thématique ont été recherchées pour appuyer ou contredire les propos trouvés.

5.1 Questionnaire qualitatif

Afin de répondre à la question de recherche et aux objectifs de cette étude, une méthode d'enquête qualitative qui comprend des entretiens semi-directifs a été choisie. Cette méthode permet aux répondants de s'exprimer librement, ce qui aide à l'enquêteur à obtenir un grand nombre d'informations sur le sujet étudié. De plus, les entretiens semi-directifs permettent de guider les interviews avec des sujets et des questions prédéfinis. À cette fin, les questionnaires qualitatifs ont été construits en fonction des thèmes explorés dans la partie sur la littérature scientifique existante. Les questionnaires ont également été conçus avec des questions ouvertes, afin de recueillir le plus d'informations possibles. Toutefois, en fonction de la profondeur de la réponse du répondant, un minimum de questions pourraient avoir un caractère fermé. Ensuite, en fonction des explications des répondants, des questions avec des sous-thèmes ont été prévues. Dans le cas où les répondants n'indiqueraient pas leur point de vue sur certains des aspects couverts par la question, des questions complémentaires permettraient d'obtenir des réponses complètes. Trois types de questionnaires différents ont été élaborés, afin de s'adapter aux trois groupes de personnes étudiés.

Les personnes interrogées ont été classées selon les groupes suivants:

Groupe n°1 : Les personnes qui sont déjà parties en vacances en train avec Interrail

Groupe n°2 : Les personnes qui sont parties en vacances en train sans Interrail

Groupe n°3 : Les personnes qui ne sont jamais parties en vacances en train

Le but de cette thèse est d'analyser les perceptions et les comportements des jeunes Suisses vis-à-vis du voyage en train pour des loisirs à l'étranger. Une grille d'entretien a été créée. Le questionnaire était divisé en cinq parties principales. La première partie consistait en plusieurs questions sur les habitudes et les comportements de voyage des personnes interrogées et leur position vis-à-vis de l'écologie et de la mobilité douce. Les mêmes questions de la première partie ont été posées à toutes les personnes interrogées. Ensuite, la deuxième partie portait sur la perception du voyage en train selon les expériences vécues des personnes interrogées. Pour ceux qui n'avaient jamais voyagé en train pour leurs vacances, la deuxième

partie du questionnaire portait sur leur perception et leur imagination d'un tel voyage. Ensuite, la troisième partie du questionnaire était construite autour de l'expérience des voyages avec Interrail. Cette partie concernait seulement les personnes du groupe n°1. Pour les deux autres groupes, les questions sur Interrail étaient posées d'une manière différente. Celles-ci essaient d'explorer l'intérêt des interviewées pour cet abonnement. La quatrième partie portait sur des questions relatives à la perception des voyages en train pendant la période de pandémie. Pour finir, les personnes interrogées ont été invitées à exprimer leurs avis sur comment faudrait-il motiver les jeunes à voyager en train. L'espace pour d'autres commentaires a également été pris en compte. Les entretiens ont été réalisés soit face à face, soit par des appels électroniques, selon les disponibilités des personnes.

5.2 Population étudiée

Afin de recueillir les données primaires pour cette étude, des entretiens qualitatifs ont été menés avec 14 personnes qui ont contribué à la recherche. Cette étude se concentre sur la population des jeunes Suisses-romands âgés de 18 à 30 ans. Il était essentiel de trouver un échantillon varié, afin de représenter au mieux les perceptions des personnes venant de cette région. Pour cela, des résidents des différents cantons suisses-romands ont été interrogés. Cependant, le canton du Jura n'a pas pu être représenté. En outre, il était important d'avoir un échantillon représentatif en termes de genre, de sorte qu'il soit composé pour moitié de femmes et pour moitié d'hommes. Les personnes interrogées ont également été sélectionnées selon leur âge, afin d'avoir une variété de réponses pertinentes. Comme déjà mentionné, trois groupes de population représentative ont été créés, afin de comprendre leurs différents comportements et perceptions. Huit personnes ont été interrogées au sein du groupe n°1, deux personnes dans le groupe n°2 et quatre personnes dans le groupe n°3. Chaque profil respectif s'est vu attribuer un type de questionnaire en fonction de son expérience avec le voyage en train.

Tableau 1: Représentation de l'échantillon étudié

	Genre	Âge	Canton	Profession
Groupe n°1 : Les personnes qui sont parties en vacances en train avec Interrail				
Aurore	Femme	23	Vaud	Étudiante
Chloé	Femme	30	Neuchâtel	Vie active
Jessica	Femme	26	Fribourg	Étudiante
Joyce	Femme	25	Valais	Étudiante
Louis	Homme	28	Fribourg	Étudiant
Manuel	Homme	24	Valais	Étudiant
Pierre-Vincent	Homme	23	Fribourg	Étudiant
Raphaël	Homme	30	Neuchâtel	Vie active
Groupe n°2 : Les personnes qui sont parties en vacances en train sans Interrail				
Gabriel	Homme	30	Valais	Étudiant
Sarah	Femme	21	Fribourg	Étudiante
Groupe n°3 : Les personnes qui ne sont jamais parties en vacances en train				
Céline	Femme	24	Genève	Étudiante
Kévin	Homme	29	Valais	Vie active
Rita	Femme	22	Valais	Étudiante
Tim	Homme	22	Vaud	Étudiant

5.3 Analyse de l'enquête qualitative

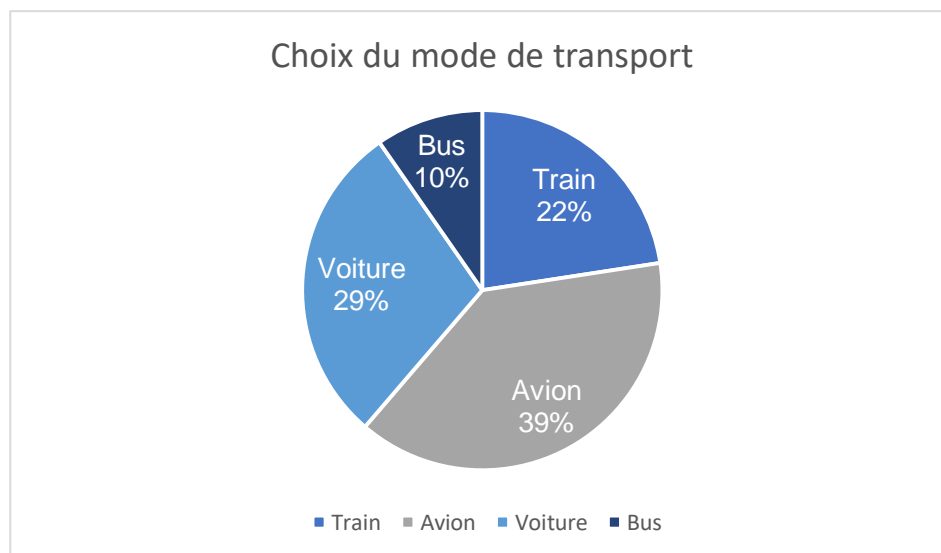
Afin d'analyser les entretiens qualitatifs, une grille d'analyse a été élaborée selon les questions posées et les thématiques étudiées, issues de la retranscription des entretiens. Cela a permis de comparer les réponses de toutes les personnes interrogées, pour pouvoir distinguer des similitudes ainsi que des différences dans les propos présentés. La grille d'analyse a été adaptée en fonction des trois groupes de personnes étudiées. Les résultats qualitatifs ont été présentés sous forme d'explications textuelles. Pour certaines thématiques, des graphiques et des nuages de mots ont été créés pour présenter visuellement les résultats trouvés. L'analyse des résultats a été élaborée selon les déductions et les arguments provenant des réponses collectées. De plus, lors de l'analyse, les données secondaires ont été utilisées. Il s'agit des articles scientifiques et d'autres études effectuées qui sont en lien avec le sujet étudié. Les données secondaires ont servi comme un instrument de comparaison entre les éléments trouvés dans les entretiens et les recherches effectuées. Finalement, diverses recommandations ont été élaborées en fonction des propos rapportés.

6. Présentation des résultats et analyse

Dans cette partie, les résultats obtenus des 14 entretiens qualitatifs réalisés sont présentés et ensuite analysés selon les thématiques et les trois groupes étudiés.

6.1 Habitudes du choix du mode de transport

Figure 2: Choix du mode de transport pour les vacances, tout échantillon étudié



Source : Données de l'auteure

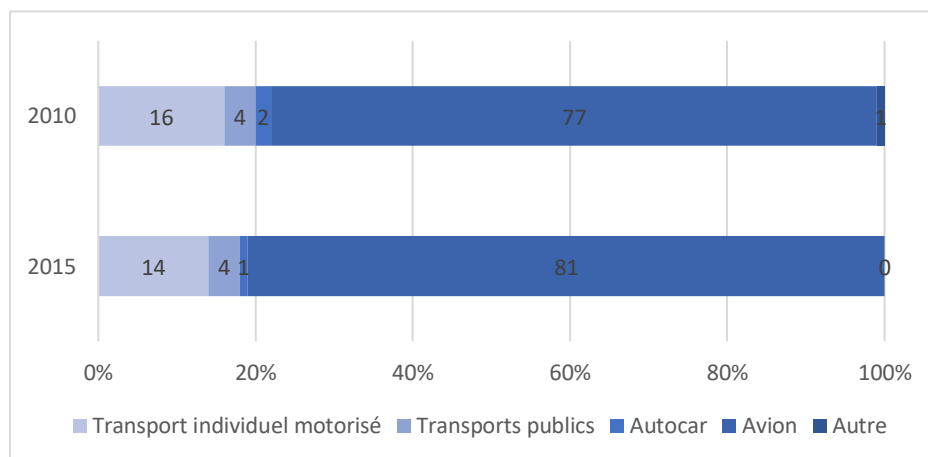
En analysant les types de transport que toutes les personnes interrogées ont l'habitude de choisir pour leurs vacances, plusieurs observations peuvent être faites. En ce qui concerne les différences entre les trois groupes étudiés, il est intéressant de remarquer, que le train est mentionné uniquement par les personnes du groupe n°1. De même pour le bus, qui est également pris en compte seulement par le groupe n°1. 12 des 14 personnes interrogées ont affirmé utiliser l'avion pour leurs vacances. Seulement Pierre-Vincent a argumenté sa position contre l'avion pour des raisons écologiques. Chloé a affirmé que comme elle ne part plus en vacances, elle ne peut pas donner plus d'indications sur ses habitudes actuelles. En outre, concernant la voiture, tout le monde du groupe n°2 et n°3 ont annoncé leur habitude de partir en vacances en automobile. La différence est observable dans le groupe n°1, où seulement trois personnes l'ont indiqué, dont Manuel qui est parti exceptionnellement en voiture pendant la période de COVID-19. Il a également précisé que hormis la période pandémique, il est parti soit en avion, soit en train. Enfin, le groupe n°1 a principalement mentionné l'usage de l'avion et du train. Alors que pour les groupes n°2 et n°3 c'était l'avion et la voiture.

Il est intéressant d'observer que seules les personnes qui ont déjà voyagé avec Interrail affirment être habituées à partir en vacances en train. Il est également surprenant de relever,

que ceux qui sont partis en train, mais sans Interrail, ont l'habitude d'utiliser soit l'avion, soit la voiture. Il est possible de constater que même si Gabriel et Sarah du groupe n°2 ont déjà expérimenté le voyage en train, ils ne le considèrent pas automatiquement comme une alternative. Par ailleurs, les personnes du groupe n°3 les rejoignent, car elles expriment utiliser soit l'avion, soit la voiture.

Il est également possible de relever l'habitude liée à la visite des pays limitrophes de la Suisse. En effet, les personnes du groupe n°2 et n°3 indiquent qu'elles s'y rendent en voiture. De l'autre côté, les personnes du groupe n°1 n'ont pas exprimé de manière significative cette habitude. Il est donc possible de supposer que ce groupe utilise plutôt le train que la voiture pour visiter les pays limitrophes. De plus, Gabriel, Sarah et Rita ont indiqué utiliser la voiture lors des voyages en famille. Cela n'a pas été observé dans le groupe n°1.

Figure 3: Choix du moyen de transport lors des voyages avec nuitées à l'étranger, en 2015 et 2010



Source : (OFS, 2017)

Pour rebondir sur cette thématique, en 2017, l'OFS a effectué une étude sur le *Comportement de la population en matière de transport pour l'année 2015*. Selon cette statistique, pour les voyages à l'étranger avec nuitées, l'avion avait été utilisé dans 81% des situations. Cela montrait donc l'habitude des Suisses à utiliser ce transport. La voiture avait le score de 14%, les transports publics 4%, dont le train fait partie et enfin le car 1%. Bien que cette étude concernait toute la population suisse, toutes les catégories d'âges et tous les motifs de voyage, elle montrait une tendance globale de la nation. De plus, l'étude effectuée par Sonntagszeitung en 2019 a démontré que les jeunes Suisses utilisaient l'avion davantage que les autres générations. Il est donc constaté que la population du groupe n°1, qui affirme l'habitude de partir en vacances en train, constitue une population minoritaire en comparaison de la jeune génération suisse romande (Huber & Skinner, 2019). De plus, l'utilisation du bus le confirme aussi.

6.1.1 Les facteurs qui influencent le choix du mode de transport

Dans cette partie, il est intéressant d'analyser les similitudes et les différences, selon les groupes, concernant les facteurs qui influencent le choix du mode de transport

Figure 4: Critère du choix d'un moyen de transport, groupe n°1



Source : Données de l'auteure

En ce qui concerne le groupe n°1, il est observé que l'écologie est un critère très important dans le choix du transport. L'écologie a été mentionnée par six des huit personnes. Cela est suivi par l'accessibilité des destinations. Dans ce critère, l'éloignement de la destination ainsi que l'accessibilité et la connectivité en train, sont essentiels. Il est intéressant d'observer, que le prix n'est pas le facteur d'influence principal. En effet, il a été mentionné seulement par trois des huit personnes interrogées. Aurore a également exprimé l'influence des co-voyageurs sur le choix du mode de transport dans le cas d'un voyage en groupe. Cela signifie que pour trouver un compromis, il est nécessaire de s'adapter aux petits budgets. Ce cas imposait de prendre l'avion au lieu du train. D'autres facteurs mentionnés dans le nuage ci-dessus, ont également figuré dans les réponses.

Pour le groupe n°2 un rassemblement des facteurs n'a pas pu être effectué. En effet, les deux personnes ont mentionné des facteurs différents, tels que l'accessibilité, la durée, le prix, le confort et la facilité pour les bagages

Figure 5: Critères du choix d'un moyen de transport, groupe n°3



Source : Données de l'auteure

Pour le groupe n°3, ceux qui n'ont jamais voyagé en train, le prix est le facteur le plus important. En effet, il a été mentionné par les quatre personnes. L'autre facteur est l'accessibilité, qui a été mentionné par la moitié des personnes. D'autres critères figurent dans le nuage de mots ci-dessus.

Figure 6: Critères du choix d'un moyen de transport, tous les groupes étudiés



Source : Données de l'auteure

Le nuage de mots ci-dessus contient tous les facteurs mentionnés par tous les groupes. Il est intéressant de voir que le prix s'est positionné à la première place. Ce dernier a été cité par huit personnes sur 14. Hergesell et Dickinger (2013) ont mentionné, que le prix et le temps sont des facteurs décisifs, selon lesquels les jeunes générations choisissent un transport pour leurs vacances. Dällenbach (2020) relève aussi cette sensibilité budgétaire des étudiants.

Cependant, il n'est pas possible de confirmer leur théorie par rapport au facteur temps, qui n'a été que peu mentionné par l'échantillon de cette étude.

L'accessibilité sous toutes ces formes a été mentionnée par sept personnes. En effet, selon l'accessibilité de la destination par les différents moyens de transports, les personnes choisissent si elles s'y rendent en avion, en train ou en voiture. Blainey et al., (2012) ont aussi approuvé que l'accessibilité joue un rôle clef dans le choix du moyen de transport pour se rendre dans une destination. La durée du trajet, le confort et l'écologie occupent la même position, car les deux critères ont été mentionnés six fois. Il est intéressant que selon l'échantillon étudié, le temps de trajet n'a pas plus d'importance. La praticité a été citée par trois personnes. Les autres critères ne sont pas expliqués, car ils étaient mentionnés seulement une fois. De ce fait, ils ne sont pas significatifs.

6.1.2 Le rôle du prix

Comme le prix figure en première place parmi tous les critères, il est également intéressant d'analyser si les personnes comparent les prix entre les différents moyens de transport pour effectuer leur choix.

En ce qui concerne l'habitude de comparer les prix, entre l'avion et le train, pour choisir le mode de transport pour les vacances en Europe, les différences entre les trois groupes étudiés sont remarquables. Dans le groupe n°1, la plupart des personnes ne compare pas la différence de prix entre ces deux moyens de transport. Elles privilégient plutôt le train pour des raisons climatiques. Il y a cependant deux exceptions. Premièrement, Manuel est sensible aux différences de prix ce qui influence son choix. Deuxièmement, Louis explique qu'il compare les prix entre Interrail et l'avion. Selon son avis, le train sans abonnement Interrail est généralement une option plus chère. En effet, Interrail représente une alternative intéressante. Dans le groupe n°2, Gabriel et Sarah ont l'habitude de comparer le prix entre l'avion et le train si ils jugent que la destination est accessible en train.

Le groupe n°3 étudie les habitudes des personnes qui n'ont jamais pris de train pour leurs vacances. La moitié des personnes ne compare pas les prix du train pour effectuer leur choix et ils optent directement soit pour l'avion, soit pour la voiture. Ensuite, l'autre moitié des personnes compare la différence de prix pour rejoindre leur destination choisie. Cependant, elles partagent le même avis en répondant que le train est souvent plus cher que l'avion. Céline pensait que le prix de l'avion était plus avantageux, et qu'elle consultait les offres des compagnies aériennes en priorité par rapport aux offres de trains. En outre, Kévin a exprimé que par expériences, il ne consulte plus les offres de trains, car elles sont plus chères que

celles des avions. Enfin comme il s'agit des personnes qui n'ont jamais utilisé de train pour leurs vacances, il est déduit que l'offre ferroviaire n'a pas été suffisamment attractive. Les compagnies low-cost ont la réputation d'être avantageuse pour le prix du train, ce qui influence directement certains interviewés de choisir cette option.

Bien que la question ne concernait pas la comparaison des prix entre la voiture et d'autres moyens de transport, aucun interviewé n'a exprimé son habitude de comparer les prix entre la voiture et le reste des moyens de transports. Il est donc possible de constater que lorsque les personnes sont décidées de partir en vacances en voiture, elles ne consultent pas les autres possibilités. Enfin, il est étonnant que la comparaison du prix soit effectuée entre le train et l'avion, alors qu'il n'y a pas de comparaison quand il s'agit du choix de la voiture.

Enfin, il est possible de constater que le prix constitue un critère prédominant dans les groupes n°2 et n°3, tandis qu'il est faible au sein du groupe n°1. Il est donc supposé que la plupart de ceux qui voyagent avec Interrail sont motivés à prendre le train car ils connaissent les prix prédéfinis de cet abonnement. Dès lors le facteur du prix a été moins présent auprès de cette population. Contrairement aux autres qui ont une vision que le déplacement en train à l'international est plutôt coûteux et optent donc pour l'avion.

6.1.3 Le rôle de l'écologie dans le choix du mode de transport

Le groupe n°1 se distingue des autres groupes étudiés par le fait que l'écologie joue un rôle important dans leur processus de décision. C'est donc une des raisons pour laquelle les personnes choisissent le train. Ce facteur n'a été mentionné dans aucune des réponses des autres groupes. Toutefois, Enzler (2017) a évoqué que les jeunes Suisses ne sont pas complètement attentifs à l'impact environnemental de leurs voyages. Il est intéressant d'observer que c'est réellement le cas. En effet, il est intéressant de remarquer que six des huit personnes du groupe n°1 ont mentionné l'écologie comme un facteur important de décision. Toutefois, six des huit personnes de ce groupe ont affirmé avoir l'habitude de prendre l'avion pour leurs vacances. Seulement Pierre-Vincent a affirmé sa détermination contre l'utilisation de l'avion, mais plus tard lors de l'entretien, il a relevé qu'il partira en Amérique du Sud prochainement. Cependant, il s'agit d'une exception et il mentionne qu'il ne prendra pas l'avion pendant les 10 prochaines années. Il est donc possible de constater que l'avion est toujours fortement utilisé même par les personnes qui prennent en compte les enjeux environnementaux. Dickinson et al. (2010) ont aussi observé, que les personnes qui ont l'habitude de voyager avec un transport doux, comme le train, ont tendance à ne pas renoncer pour autant à l'avion dans l'avenir.

Pour les personnes qui n'avaient pas mentionné le rôle de l'écologie dans leur réflexion sur le choix du mode de transport, une question complémentaire sur l'écologie a été posée, afin de connaître leur position sur cette thématique.

En ce qui concerne le groupe n°1, Louis se positionne comme le seul ayant voyagé avec Interrail et qui ne s'inquiète pas du tout de la problématique climatique. Il effectue ses choix du mode de transport principalement selon l'aspect économique. Manuel a quand même exprimé être sensible à la problématique, donc il affirme qu'il optera pour le train plutôt que pour l'avion, même si le prix devait être un petit peu plus élevé. Il est donc possible de supposer que l'accessibilité de la destination par le rail jouera un rôle dans sa décision.

Dans le groupe n°2 et le groupe n°3, plusieurs types de réponses sont observés. Tout d'abord, il s'agit des personnes qui sont conscientes que voyager en avion est nettement plus polluant que voyager en train, mais elles cherchent des arguments pour justifier leur réponse. Cela concerne principalement l'importance du prix dans leur choix et donc en conséquence, elles montrent une préférence pour l'avion. Dans le cas de Céline et de Rita, elles n'ont tout simplement pas une vraie vision des prix et des offres ferroviaires, et elles estiment que partir en train est coûteux. Ensuite, Sarah et Tim ont une conscience environnementale et prennent des actions personnelles pour y faire face. Sarah essaie de limiter ses voyages en avion et Tim n'a pas l'habitude de partir en vacances pour des destinations lointaines, mais ne l'exclut pas. Pour lui, la proximité des destinations joue un rôle prédominant. Enfin, Kévin a exprimé son indifférence pour l'écologie dans son choix du mode de transport pour les vacances. Dans l'ensemble, deux des 14 personnes, donc Louis et Kévin affirment clairement leur position d'insensibilité à l'égard du facteur écologique.

6.1.4 Sentiment de honte de prendre l'avion

En ce qui concerne cette question, plusieurs similitudes dans les réponses selon les groupes étudiés peuvent être identifiées. D'abord, le groupe n°1 se différencie fortement par rapport aux autres groupes par le sentiment de culpabilité pour cet acte. Ces personnes s'accordent pour dire que cette émotion est liée à l'éloignement de la destination. Pour les destinations lointaines, elles justifient ne pas se sentir coupables car il n'y a pas d'autre possibilité que l'avion pour s'y rendre. En revanche, quand il s'agit des destinations atteignables en train, ce sentiment devient très fort, et globalement, elles essayent d'éviter des courts trajets en avion. Cette position liée à l'éloignement de la destination est intéressante. Selon l'étude réalisée par Doran et al. (2021), tout type de voyage pour but de loisirs devrait susciter chez les gens la culpabilité climatique. Toutefois, il est déduit que l'éloignement et

l'accessibilité des destinations jouent un rôle important, comme il est démontré dans les témoignages.

Dans les trois groupes étudiés, il y a des personnes qui ne partagent pas ce sentiment de culpabilité. Tout d'abord, ce sont les personnes qui disent de manière catégorique qu'elles ne le ressentent pas, sans autre justification. Pierre-Vincent exprime : « Étant donné que je prends pas l'avion, ça joue normalement. ». Sarah a également exprimé qu'elle ne le ressent pas, car selon elle, elle ne voyage pas fréquemment en avion par rapport à d'autres personnes qu'elle connaît. Un phénomène social a également été observé dans quatre témoignages des groupes n°1 et n°2. Il s'agit du fait que les personnes ne se sentent pas honteuses de prendre l'avion lorsqu'elles s'y trouvent, toutefois elles se sentent mal à l'aise d'avoir pris l'avion lorsqu'elles racontent leur voyage aux autres. Bien qu'elles ne se remettent pas en question pendant l'action, les discussions avec les personnes sensibles au climat, les font réfléchir et donc elles se sentent coupables. Une influence positive du milieu social proche, sur la conscience environnementale des personnes, a été relevée par Gössling et al., (2020). En ce qui concerne le milieu touristique, les discussions autour de ce sujet peuvent faire évoluer les opinions en défaveur de l'usage de l'avion. Ensuite en lien avec l'image sociale, Raphaël a exprimé qu'il ne publierait pas les photos sur les réseaux sociaux pendant un court séjour en avion. De plus, c'est une personne qui prend en compte l'aspect écologique lors du choix du moyen de transport pour les vacances. Avec ces différents témoignages sur l'écologie, il est évident que la transition du tourisme reste compliquée.

6.1.5 Futures actions

Après la partie sur la sensibilisation écologique, une question supplémentaire a été posée. Celle-ci, analyse le comportement futur des personnes interrogées, en matière de choix du transport pour les vacances, en lien avec l'aspect environnemental. Dans l'ensemble, la plupart des personnes envisage d'entreprendre des actions qui limiteraient leur impact environnemental durant les voyages. Cependant, ces actions sont très différentes d'une personne à l'autre. Elles concernent soit le comportement envers les destinations proches, soit envers les destinations lointaines.

Concernant les lieux proches, les personnes envisagent de voyager en train sur les courtes distances, adapter la destination en fonction du train, utiliser le train au maximum pour les vacances et les voyages à proximité. Manuel a également exprimé la volonté de voyager moins fréquemment plutôt que de vouloir changer le mode de transport. Cependant, il faut relever que dans la question précédente, Manuel a exprimé qu'il était plutôt sensible au climat et qu'il opterait plutôt pour le train que pour l'avion, . D'un autre côté, il affirme autre chose. Il

est donc supposé que les personnes puissent être confuses dans leur position envers les enjeux climatiques et la volonté d'entreprendre des actions au niveau des voyages.

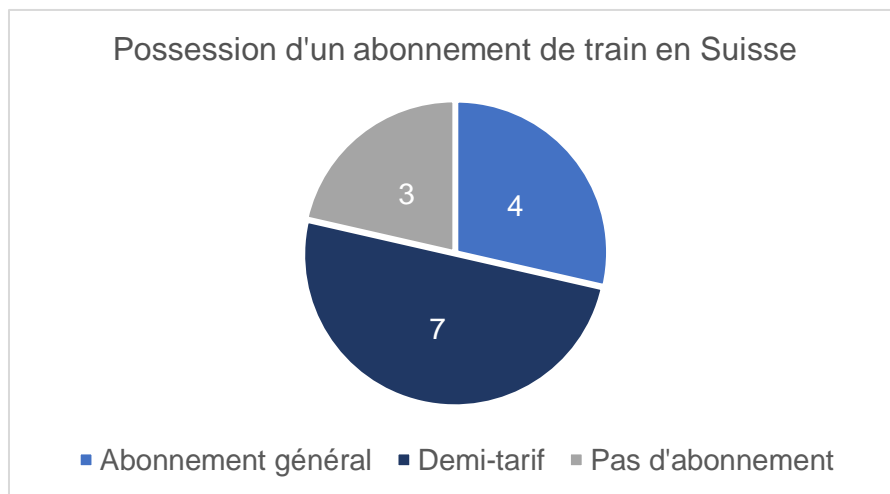
Pour les destinations lointaines, les personnes expriment leur volonté de rester plus longtemps sur place, mais aussi de limiter ce genre de voyages. De plus, Louis, qui ne prend pas en compte le facteur écologique pour choisir son mode de transport, a exprimé son désir de vouloir visiter les destinations européennes, plutôt que des destinations lointaines. Il va choisir de préférence le train si le prix est le même ou plus avantageux que l'avion. Donc malgré qu'il ne s'intéresse pas à l'écologie, il s'avère que son comportement de voyage est plutôt positif en ce qui concerne l'environnement. Pierre-Vincent qui prend le changement climatique très au sérieux affirme qu'il ne prendra pas l'avion pendant les prochaines 10 années.

Ensuite, trois personnes ont exprimé le désir de compenser leurs voyages en avion en adoptant des gestes écologiques, comme manger moins de viande, faire attention à leurs choix vestimentaires, ne pas avoir d'enfants ou voyager écologiquement une fois dans une destination lointaine.

Le groupe n°3 a remarquablement exprimé une opinion très similaire. Elle concerne le fait que ces personnes ne planifient pas d'une façon certaine de faire attention aux choix du mode de transport pour des raisons écologiques. Leurs arguments concernent la question du prix, la préférence pour l'avion, le désir pour les destinations lointaines ainsi que l'opinion que le train n'est pas plus écologique que l'avion.

6.1.6 L'habitude de voyager en train en Suisse

Figure 7: La part des personnes interviewées qui détiennent un abonnement de train



Source : Données de l'auteure

Sur les 14 personnes interrogées, seules trois n'ont pas d'abonnement de train, elles n'ont donc pas l'habitude de voyager fréquemment en train en Suisse. Il s'agit de Gabriel, Kévin et Rita. Il est également intéressant de relever qu'il s'agit des personnes qui habitent en Valais. Toutes les autres personnes ont l'habitude de voyager en train en Suisse, cependant la fréquence varie d'une manière subjective.

Il était intéressant d'analyser, si les personnes qui prennent le train en Suisse au quotidien sont plus susceptibles de partir en vacances en train. Deux types de réponses ont été relevés. La plupart des personnes sont d'accord avec cette affirmation. Elles mettent en avant le fait d'avoir découvert qu'elles peuvent être productives dans le train et qu'elles sont à l'aise avec le fonctionnement du système ferroviaire. L'affirmation par les personnes interrogées, de ces remarques est très intéressante. . De plus, Rita du groupe n°3 a exprimé que si elle avait eu un abonnement de train, cela aurait probablement eu un impact sur la motivation à voyager par ce moyen au niveau international. En revanche, Louis n'étaient pas d'accord, en justifiant que les voyages à l'étranger diffèrent des voyages nationaux dans la perception du temps et de l'expérience. Pierre-Vincent a justifié sa réponse en affirmant, que selon lui, il n'est pas compliqué de voyager en train.

Enfin, Dällenbach (2020) a effectué une étude sur la population suisse qui a également démontré que : « les personnes interrogées qui connaissent bien le train sont également plus enclines à considérer le train comme une alternative pour les voyages internationaux de longue distance. » Ce fait se confirme dans le cadre de cette étude. En effet, sauf deux

personnes qui n'ont pas d'abonnement de train et n'ont jamais voyagé en train pour aller à l'étranger. Les autres personnes sont généralement d'accord avec cette affirmation.

6.2 Perception du voyage en train

6.2.1 Raisons d'avoir pris le train pour les vacances

Figure 8: Pourquoi les personnes ont choisi le train



Source : Données de l'auteure

Les personnes du groupe n°1, ayant voyagé avec l'abonnement Interrail ont expliqué les raisons qui les ont motivées à choisir le train pour leurs vacances. Il faut préciser, que ces personnes ont automatiquement inclus dans leurs réponses les raisons d'avoir choisi l'Interrail. Cependant, une question précise sur la motivation sera analysée dans la partie sur Interrail.

Tout d'abord, l'aspect pratique est la raison la plus mentionnée. Le mot pratique inclut plusieurs justifications, comme pratique en ce qui concerne les bagages, pratique pour arriver au centre-ville ou directement à la destination voulue et pratique pour effectuer un circuit dans un pays. Il est intéressant de constater que selon l'étude d'OFS sur le *Comportement de la population en matière de transport pour l'année 2015*, les Suisses ont opté pour les transports publics, notamment pour le train, car c'était la solution la plus simple et la plus commode (OFS, 2017). Il est observé que cela est le critère principal, et qui ressort aussi pour la population analysée dans cette étude.

Ensuite, la possibilité de visiter plusieurs endroits pendant le voyage est la deuxième raison la plus mentionnée. Les personnes apprécient de pouvoir visiter plusieurs villes, ainsi que de changer de paysage et de se déplacer entre villes, mer et la montagne. Lee et Chen (2017) affirment également que le fait de pouvoir visiter plusieurs d'endroits différents augmente l'attractivité du déplacement ferroviaire. L'écologie et le prix arrivent en troisième position. Les

personnes justifient leur motivation pour le prix par l'offre avantageuse proposée par Interrail. Viennent ensuite des raisons telles que l'expérience, l'envie d'essayer Interrail et le train de nuit, le temps pour soi, le confort, la liberté, la commodité pour les valises, la vue sur le paysage et la praticité pour les voyages en groupe. Une personne a également mentionné l'influence d'une agence de voyage qui lui a suggéré de partir en vacances avec le train de nuit.

Concernant les motivations sur le choix du train, les deux personnes du groupe n°2 mentionnent l'obligation de se rendre dans un endroit précis, soit en Italie et à Barcelone pendant la période de COVID-19. Pour l'Italie, la principale raison était la simplicité par rapport à la distance entre l'aéroport et la ville de résidence de Gabriel. Ainsi la simplicité rejoint l'aspect pratique du voyage en train. Sarah a opté pour le train pour une raison d'obligation, car il n'y avait plus de places disponibles dans les avions, comme c'était la période de la pandémie. D'autres aspects qui ont été mentionnés par le groupe n°1 ne figurent dans aucune réponse de ces personnes. Il faut relever également que selon l'étude de l'OFS sur le *Comportement de la population en matière de transport pour l'année 2015*, l'obligation était la deuxième réponse sur les motivations du choix d'un transport publics pour les vacances, dont le train faisait partie. Le fait de ne pas avoir une autre alternative ou une autre possibilité étaient décisives (OFS, 2017).

6.2.2 Influence du prix

En posant une question spécifique sur le rôle du prix dans le choix du train, cinq des huit personnes interviewées ont confirmé que le prix avantageux d'Interrail a fortement influencé leur choix. De l'autre côté, pour d'autres personnes le prix n'était pas le critère principal pour choisir Interrail. Elles ont répondu en justifiant que l'expérience et la possibilité de visiter plusieurs endroits étaient les critères les plus importants. En revanche, les personnes du groupe n°2 qui ont voyagé en train sans Interrail, n'ont pas mentionné le rôle du prix dans leur réponse. Les deux personnes ont justifié qu'elles étaient obligées de partir en train, donc le prix n'a pas été le critère d'influence sur le choix du moyen de transport.

Les personnes du groupe n°3 ont également exprimé leurs opinions sur les prix des trains. Deux personnes ont directement affirmé leur perception que les billets sont chers. Ensuite, Rita n'a jamais regardé les prix des billets de son côté, sauf une fois, lorsque son amie lui a montré et que cela lui semblait accessible. Enfin, Tim a déclaré que pour lui, le prix n'est pas un obstacle, mais que la procédure compliquée sur le site internet des CFF l'empêche d'obtenir facilement le prix final.

Cette différence de perceptions marquantes montre à quel point le prix avantageux d'Interrail motive les personnes à choisir le train pour leur voyage. C'est également un aspect qui permet d'apprécier cet abonnement. Cavagnaro et al. (2018) relèvent que les jeunes Européens sont caractérisés par des dépenses pour faire des expériences et par conséquent, Interrail remplit ce critère. D'autre part, il est certain que les personnes qui ne sont pas au courant de l'abonnement Interrail ont tendance à affirmer que le prix élevé des trains internationaux constitue pour elles un obstacle. Cette ignorance est une des raisons pour laquelle les voyageurs privilégient l'avion plutôt que le train.

Cependant, le prix du billet d'avion ne constitue pas le prix final du coût du déplacement entre domicile et la destination. Il faut ajouter le coût du trajet à l'aéroport ainsi que le transfert de l'aéroport une fois sur place. Cette question se pose également avec le temps de trajet total. Comme le mentionnent certaines personnes interviewées, les aéroports représentent des barrières temporaires, qui augmentent la durée totale du trajet d'une manière conséquente. Aurore est d'avis que selon la destination choisie, le trajet en train et en avion peut être très semblable. Cet avis est également partagé par Manuel.

6.2.3 Expérience avec le processus de réservation

Toutes les personnes qui ont voyagé avec Interrail, sauf Raphaël, sont d'avis, que la réservation des billets et des sièges est un processus relativement simple. En ce qui concerne le voyage Interrail, la réservation de sièges de train est obligatoire dans certains pays. C'est un avantage et un inconvénient en même temps. D'un côté, cela permet d'avoir une sécurité d'une place réservée, ce qui a été relevé par Aurore, Manuel et Joyce. De l'autre côté, Manuel affirme qu'avec une obligation de réserver, il n'y a plus vraiment de flexibilité, ce qui représente un des points fort d'Interrail. En outre, Jessica a apprécié la liberté de ne pas devoir réserver son siège dans les pays de l'Est, car cela lui a permis d'adapter le planning et de prendre le train qu'elle voulait sur le moment. De plus, selon Joyce, la réservation amène une sûreté, mais le fait de l'effectuer au guichet n'est pas très pratique du point de vue du temps.

Plusieurs personnes ont annoncé qu'elles effectuaient leurs réservations de trains et de sièges au guichet. Pierre-Vincent s'informe sur les horaires et les connexions en ligne, cependant il réserve uniquement au guichet. Il est d'avis qu'il peut y obtenir des informations plus précises et des offres plus avantageuses. Jessica avec son expérience en Italie raconte : « C'était vraiment compliqué de trouver le billet pour tout le trajet vu que c'était des trains différents... donc j'ai été acheté directement au guichet à la gare, donc en Suisse avant de partir en vacances, comme ça j'étais sûre d'avoir mon ticket pour rentrer. ». Elle est également d'avis qu'il est compliqué de trouver en ligne l'itinéraire le moins cher, ce qui ajoute un

avantage à l'utilisation des guichets. Joyce a l'habitude de réserver en ligne, cependant elle se rend au guichet pour obtenir des informations complémentaires. Raphaël avait l'habitude de réserver ses places uniquement au guichet, mais avec la connaissance du système ferroviaire italien, il a commencé à les réserver en ligne. Sarah bénéficie d'une réduction pour les trains internationaux, car son père travaille pour les CFF. Elle dit que la réservation en ligne est compliquée, donc qu'elle doit se rendre au guichet pour pouvoir vraiment valider son rabais. Pierre-Vincent et Gabriel rejoignent Sarah dans l'affirmation, que la réservation sur le site des CFF est compliquée. Gabriel est d'avis qu'il est nécessaire de simplifier ce processus, pour que la réservation des trains soit aussi simple que pour les avions.

Il arrive qu'il ne soit pas possible d'effectuer la réservation obligatoire pour Interrail en ligne, pour cause de problème du système ou du fait que le train est complet. Louis et Raphaël l'ont vécu et la solution était très simple. Ils ont pu payer leurs sièges directement auprès du contrôleur dans le train. Cependant, une fois Raphaël n'a pas réservé sa place car il pensait que ce n'était pas obligatoire, et il a donc reçu une amende de € 20.-.

Enfin, il est observé que pour la question de sécurité, de simplification et de sûreté, la plupart des personnes effectuent leurs réservations de sièges au guichet. Comme il s'agit d'un processus en ligne jugé plutôt comme long et compliqué, le guichet est une solution. Palonen (2020) affirme également que l'utilisation du train demande une expérience de la part des voyageurs en ce qui concerne les connaissances du système ferroviaire.

6.3 Attractivité du rail

Selon les témoignages des personnes interviewées, plusieurs catégories de réponses peuvent être formées. Il y a la conscience que le train a perdu de l'attractivité avec la démocratisation du transport aérien, ce qui a permis d'atteindre les destinations rapidement et pour un coût moindre. Cependant, selon Jessica et Tim, l'attractivité du transport ferroviaire international augmente avec la conscience écologique des personnes et pour cette raison il y aura un avenir pour ce type de transport. La plupart des personnes sont d'avis que le rail serait plus attractif, si la rapidité des trains augmentait. Palonen (2020) a aussi approuvé que si la vitesse du trajet augmente, cela influence la perception du temps de manière positive. Cela est également lié au développement des nouvelles lignes directes et à l'amélioration des accès aux destinations. Louis affirme : « C'est très variable en termes de la praticité de la destination. Il y a des endroits où on peut aller de manière très commode, comme Paris. Mais c'est pas le cas de toutes les destinations. Si tu veux aller à Sarajevo, c'est impossible d'y aller en train, il y a pas de liaison ferroviaire. Donc c'est difficile de donner une réponse globale. ». L'attractivité dépend donc aussi de l'accessibilité commode des destinations. Deux opinions différentes

concernent l'offre, certains pensent qu'elle est suffisante et bien développée, comme Joyce et Rita. Mais pour Sarah et Chloé, le développement est encore nécessaire.

D'autres comme Gabriel, Céline et Rita argumentent que le rail serait plus attractif si les prix étaient moins chers. Pierre-Vincent positionne cette thématique sous l'angle opposé, car il trouve que l'avion n'est pas assez cher. Ensuite, Louis est d'avis que pour le confort et la durée du voyage, le train reste cher et plus les trajets sont longs, plus c'est cher et plus l'attractivité diminue. Il faut donc prévoir plus de temps pour les déplacements, donc plus de jours de vacances.

Enfin, d'autres aspects positifs du rail ont été mentionnés, comme l'expérience, l'aventure, l'utilisation du temps de trajet, l'avantage pour les bagages. De l'autre côté, les raisons négatives concernent la modernité et la propreté des trains selon les pays traversés, ainsi que la perception que le train est un transport désuet. Une grande variété de réponses différentes ressortent de cette analyse. Il est déduit que l'attractivité du rail est souvent perçue de manière subjective.

6.4 Perception du temps en lien avec le déplacement en train

Plusieurs éléments ressortent de l'analyse de la perception du temps lié aux voyages internationaux en train. Premièrement, la tranquillité est l'élément sur lequel le plus grand nombre de personnes se mettent d'accord. Il s'agit de six opinions semblables sur le fait que le voyage en train est perçu comme agréable et moins stressant par rapport à l'avion. De plus, un autre avantage concerne la possibilité d'utiliser le temps pendant le trajet. Même si le déplacement en train est souvent lié aux préjugés négatifs concernant la durée, cela n'a pas été confirmé par cette étude. Les personnes interrogées perçoivent l'aspect du temps plutôt de manière positive, à l'exception de Kévin qui dit que le voyage en train lui paraît long et ennuyeux. De l'autre côté, la durée du séjour en lien avec le déplacement en train ont été évoquées. Aurore, Gabriel et Céline sont d'avis que le train de longue distance n'est pas idéal pour des courts séjours, cependant Aurore ajoute qu'il est nécessaire de s'adapter et de choisir la destination en fonction du temps à disposition. En revanche, Gabriel est d'avis qu'il est mieux de voyager en train s'il s'agit des vacances de longue durée.

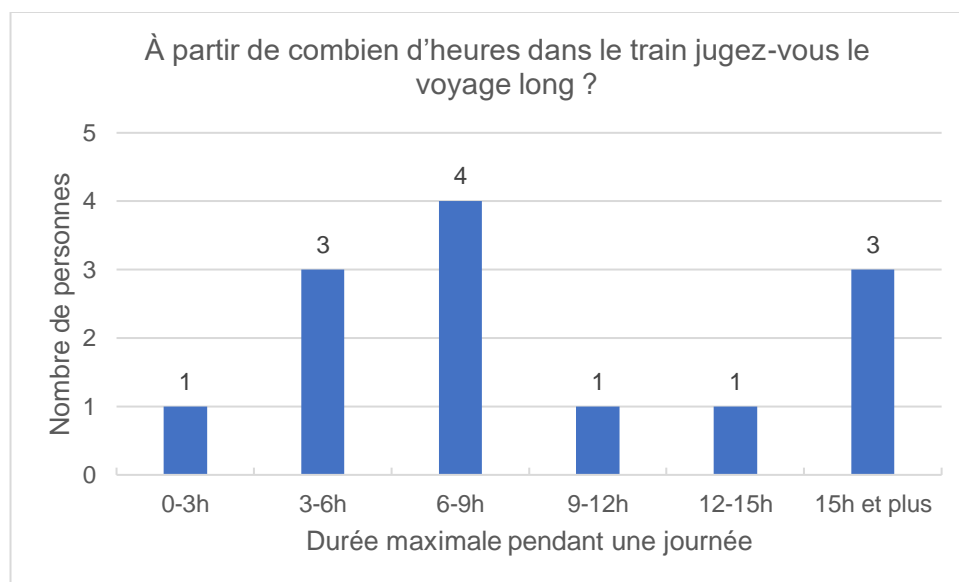
Ensuite, en ce qui concerne les autres opinions, il n'est pas possible de donner une réponse globale. En effet, presque chaque personne exprime sa perception du temps autrement. Il en est déduit que cette perception est très subjective et qu'il n'y a pas réellement une tendance globale. Toutefois, il est intéressant d'exposer certains points de vue qui semblent pertinents pour cette étude.

Jessica raconte qu'avant sa première expérience avec Interrail, elle pensait que le train faisait perdre du temps car le voyage est long. Toutefois elle s'est rendu compte que ce n'était pas totalement vrai. Cette perception s'est également renforcée lors de ses dernières vacances en avion.

Une perception de la valeur ajoutée du train qui concerne l'expérience est observée. Selon Chloé : « ça change réellement la nature du voyage quand tu prends le train ». Jessica et Manuel argumentent que le trajet fait partie des vacances. Rita affirme qu'elle le perçoit bien s'il s'agit d'un paysage qu'elle ne connaît pas. De plus, Tim et Jessica relève l'avantage du train de nuit qui rentabilise le temps de déplacement.

En ce qui concerne le temps de trajet et le prix, Louis affirme que la durée du trajet n'a pas d'importance pour lui, à condition qu'il puisse économiser de l'argent. Au contraire, Tim affirme que si le prix d'un trajet entre le train et l'avion diffère de manière conséquente, cela pourrait lui poser un problème. Cependant, quand il s'agit des courts trajets, le train est avantageux. Pierre-Vincent ajoute que le temps est un point fort pour le transport ferroviaire dans les pays, où le réseau est bien connecté.

Figure 9: Graphique sur la perception de longue durée de déplacement

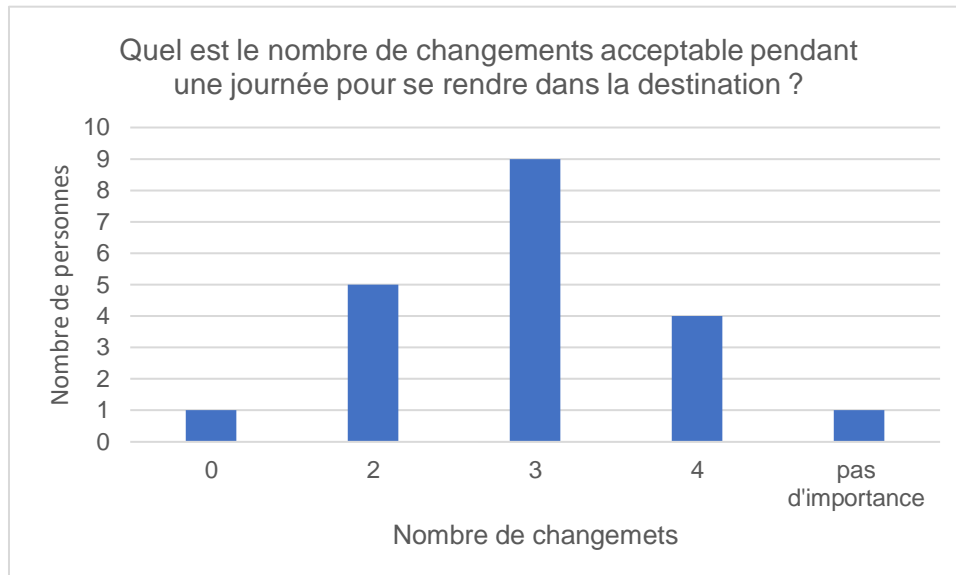


Source : Données de l'auteure

Il est intéressant d'observer les différentes opinions sur la durée du trajet total, donc entre le départ du domicile jusqu'à l'arrivée à destination. En effet, il n'y a pas vraiment une réponse homogène, donc il est supposé que la durée supportable de trajet soit subjective. Toutefois, pour le plus grand nombre, cette durée maximale devrait être entre six et neuf heures. Il est

également surprenant de voir que trois personnes acceptent un trajet supérieur à 15 heures. Cependant, selon Hergesell et Dickinger (2013), le temps dans le train est perçu négativement dès qu'il dépasse cinq heures de trajets.

Figure 10: Graphique sur le nombre de changements acceptable



Source : Données de l'auteure

Selon ce graphique, la plupart des personnes considèrent que trois changements pendant le voyage sont acceptables pour joindre le lieu souhaité. D'autres ont mentionné plusieurs chiffres qui sont donc inclus dans le graphique. Cependant, certains perçoivent les changements de manière négative pour cause de stress et de complications avec des valises.

De plus, l'opinion que les changements de trains rallongent le voyage est négative. Toutefois, il en est déduit que le trois représente le nombre de changements acceptables pour la plupart des interviewés.

En ce qui concerne l'utilisation du temps disponible dans le train, les répondants ont mentionné des activités traditionnelles. Lire un livre, regarder un film, écouter la musique, jouer aux cartes, pique-niquer, discuter et observer le paysage représentent les occupations principales. Sarah et Rita relèvent l'importance du réseau internet libre à bord qui leur permet de s'occuper. Sarah est également d'avis qu'il faudrait installer des écrans afin de permettre aux passagers de regarder un film. Kevin a également souligné le manque de divertissement dans les trains. Selon lui, les trains devraient être adaptés au concept de divertissement qui existe dans les avions. Un autre argument fréquemment utilisé pour le train est la productivité. Pour cela il était intéressant de connaître l'opinion des personnes interrogées. La majorité des

personnes est d'accord sur le fait qu'ils sont productifs dans le train. Louis est d'avis que la durée du voyage le rend plus productif car il a plus de temps à disposition. Les personnes sont également majoritairement d'accord que la productivité est meilleure dans un train que dans un avion. Le confort, la stabilité des mouvements, l'espace et l'absence des règles de sécurité, telles que la ceinture, offrent de meilleures conditions pour la productivité. Manuel ajoute que pour les personnes travaillant dans le domaine créatif, le voyage en train peut servir comme une source d'inspiration. Cependant, le critère de productivité pour Sarah reste le silence. Enfin, plus que la moitié des personnes ne considèrent pas la productivité importante. En effet, comme il s'agit du déplacement pour les vacances, la productivité n'est pas recherchée. Il est donc intéressant de conclure que le temps de trajet ne paraît pas comme un problème majeur pour la population étudiée.

6.5 Vécu de l'expérience

6.5.1 Vécu de la connectivité et de la ponctualité

Globalement, la plupart des personnes n'ont pas rencontré de problème au niveau de la connectivité lors de leur voyage en train. Les personnes interviewées relèvent la praticité au niveau de la connectivité des grandes villes qui sont très bien desservies. De plus, la situation centrale des gares est également un point fort du déplacement ferroviaire. Gabriel relève que grâce aux nombreuses correspondances quotidiennes vers sa destination, il y avait une certaine sécurité de ne pas manquer son train. Toutefois, cet aspect est très relatif et propre à chaque ligne desservie. Dans certaines situations, les réseaux ferroviaires qui diffèrent selon les pays peuvent entraver la planification du voyage. Comme l'explique Chloé lors de son expérience en Scandinavie, il était nécessaire d'effectuer des détours afin de pouvoir joindre des lignes rapides. La connectivité des destinations dans les pays des Balkans a également influencé le voyage de Louis, qui a été obligé de choisir des destinations selon l'accessibilité ferroviaire. Par conséquent, il évalue que cet aspect était compliqué. La moitié des personnes qui a voyagé en train, c'est-à-dire cinq des 10 personnes, signalent avoir eu des problèmes de connectivité en Italie. Dans ce cas, il s'agit principalement de l'absence de transports publics reliant les gares aux autres lieux de la région.

En ce qui concerne la ponctualité, huit des 10 personnes ont témoigné l'avoir vécu positivement et sans autres soucis. Lorsqu'il s'agit d'un train direct, le retard est acceptable, comme l'estime Joyce. Cependant, la ponctualité est principalement importante lors d'un voyage avec des changements. Dans la plupart des expériences étudiées, les retards ont été bien vécus et ceux de quelques minutes sont tolérés. Le cas échéant, des solutions ont été trouvées par le remplacement des billets. En outre, Chloé a connu des conditions

inconfortables en Suède en raison de plusieurs suicides sur les rails pendant ses vacances. Ces situations lui ont une fois causé un retard de sept heures. Toutefois il faut constater qu'il s'agit plutôt d'une exception et les situations extrêmes ne sont pas vécues quotidiennement.

Les personnes du groupe n°3, qui n'ont jamais expérimenté le voyage en train, ont été invitées à exprimer leurs inquiétudes potentielles par rapport à ce type de voyage. Il est observable que trois personnes sur quatre expriment des angoisses liées aux suppressions des trains, aux horaires et aux retards. En réalité, selon l'analyse précédente, la ponctualité est normalement bien vécue et plutôt la norme, sauf exceptions imprévisibles et seulement deux des 10 personnes ont rencontré des problèmes. Cependant, Chloé ne perçoit pas le retard de sept heures de son train négativement. Joyce qui, une fois, a attendu trop longtemps au guichet et une fois n'arrivait pas à ouvrir la porte du wagon a pour ces deux raisons, manqué sa correspondance. Il est donc observé que le décalage entre les attentes et la réalité est important en ce qui concerne les retards et les suppressions des trains. Il est également supposé que les personnes non expérimentées aient une mauvaise image en ce qui concerne les horaires.

Le déplacement en train pour les vacances peut être associé aux inquiétudes. Il était donc important de comparer l'imaginaire des inquiétudes des personnes du groupe n°3 avec le vécu des personnes des groupes n°1 et n°2. Trois personnes sur quatre, ont exprimé que leurs inquiétudes sont principalement dues aux retards et aux annulations des trains. Cependant, seulement deux des 10 personnes ont vécu des situations de ce type. Toutefois, les changements de trains sont souvent perçus comme stressants, comme cela a été démontré dans la partie sur l'analyse du nombre de changements acceptables. En outre, d'autres éléments ont été mentionnés, comme l'incompréhension du fonctionnement du système ferroviaire dans un pays, les indications en langues étrangère dans une gare, le confort, la propreté et la sécurité des pays.

6.5.2 Opinion sur la qualité

Figure 11: Critères de qualités selon les trois groupes étudiés



Source : Données de l'auteure

Il était intéressant d'analyser également la perception de la qualité des trains auprès des personnes interviewées. Les types de réponses divergent toutes et ne peuvent pas faire l'objet de regroupement ni s'intégrer dans les groupes étudiés. Pour cette raison, le nuage des mots contient les réponses de toutes les personnes interrogées.

Tout d'abord, la propreté, citée neuf fois, figure comme le premier critère de qualité. Cela concerne notamment les toilettes, les sièges mais aussi le ressenti des odeurs. Comme il s'agit du critère le plus important, il est intéressant de comparer la façon dont les personnes l'ont supporté. Selon l'analyse des témoignages, les personnes ont globalement bien vécu cet aspect. Il est observable que les trains de grandes lignes offrent une meilleure perception de propreté que les trains régionaux. Cela peut être lié notamment au vieillissement des trains, car comme l'explique Sarah : « Il y a des vieux trains où par exemple les sièges sont tout vieux, donc on va dire un peu sales. Et vu que dans les trains c'est souvent du tissu ou de la moquette, ça s'imprègnent. ». C'est la raison pour laquelle, la modernité liée à la nouveauté du train est le facteur de qualité qui a été mentionné cinq fois, ce qui en fait le troisième critère le plus important. Il est donc possible d'en déduire que la modernité évoque partiellement la perception de la propreté. Cependant pour Joyce et Gabriel la propreté représente une perturbation. Selon Joyce, les toilettes dans le train sont souvent sales, même si elles n'en ont pas l'air. En plus, elle relève qu'elle n'a jamais remarqué que c'était sale. Enfin, il y a une

catégorie de personnes qui disent ne pas être difficiles avec ce critère. Pour cela il est possible de déduire qu'il y a des différentes sensibilités concernant la perception de la propreté, mais que celle-ci joue un rôle très important dans le déroulement de l'expérience ferroviaire.

Le critère suivant concerne les sièges. Il a été exprimé six fois. Il concerne les qualités que devraient avoir les sièges dans le train. Ces derniers devraient être confortables, en bon état, modernes et beaux pour pouvoir être perçus comme de qualité. Comme il s'agit d'un endroit où les personnes sont assises pendant plusieurs heures, ce critère semble très important. De plus, Lee et Chen (2017) ont aussi approuvé que les sièges ont une grande importance. Ensuite, le silence, concerne principalement les wagons de type "silencieux", mais aussi l'isolation contre le bruit du train. Les autres critères, comme l'espace pour les jambes et pour les mouvements, le confort, la rapidité du train et la ponctualité ont été relevés par trois personnes. L'analyse du vécu de la ponctualité auprès des groupes n°1 et n°2 a permis de conclure que cet aspect était bien ressenti dans la plupart des cas, sauf dans des situations extrêmes.

6.5.3 Vécu de la température

En ce qui concerne la perception de la température à bord des trains, les personnes ont tendance à avoir des opinions variées. Quatre de 10 personnes interviewées ont indiqué avoir eu plutôt froid à cause de la climatisation qui tournait trop fort dans les trains rapides. Pour cela elles prévoient de s'habiller mieux pour leurs prochains déplacements. Deux personnes ont également indiqué qu'elle ne se souviennent plus de leur ressenti. Il est donc possible d'en déduire que comme cet aspect ne les a pas marqués, leur voyage était agréable. Cependant, quatre personnes racontent également des mauvaises expériences en Italie et dans les pays des Balkans en pleine été. Cela concerne donc la climatisation qui était soit en panne, soit manquante, ce qui rend le déplacement inconfortable pour cause de température suffocante. Comme le confirment Trandberg Jensen et al., (2015b) les sensations de température font partie du voyage en train. Il faut relever que malgré que la plupart des interrogés l'ont vécu comme une sensation d'avoir trop froid, cela n'a pas fortement impacté leur confort. A l'inverse, la chaleur renforce le ressenti des odeurs qui ont tendance à être mauvaises dans le train. Comme la majorité des interrogés ont voyagé dans les pays occidentaux, ils n'ont pas rencontré ce problème. Cependant, ceux qui ont voyagé en Europe de l'Est et dans les pays des Balkans ont vécu une autre situation.

6.5.4 Service à bord du train

Les personnes interrogées perçoivent le service à bord des trains systématiquement en lien avec la restauration. Selon l'analyse, la plupart des personnes n'ont pas l'habitude de l'utiliser. Quatre personnes des 10 ont indiqué que le service à bord n'est pas essentiel. Louis est d'avis que le service est directement lié avec les prix, donc il préfère de ne pas avoir de service et payer moins cher. Cinq personnes ont confirmé qu'elles se préparent un pique-nique à l'avance. Cependant, Aurore et Jessica sont d'accord sur le fait que d'avoir un wagon restaurant est pratique, car il permet d'avoir la sécurité de pouvoir s'alimenter lors des longs trajets. De plus selon Manuel, le service est très pratique quand il s'agit d'un voyage en train de nuit où le petit déjeuner est proposé. Le service n'est donc pas perçu pour cette population comme une composante essentielle. En effet, Lee et Chen (2017) ont également indiqué que le service à bord ne représente pas une grande importance.

6.5.5 Intimité

Les personnes interviewées sont d'accord que l'intimité n'est pas vraiment un attribut du voyage en train, comme il s'agit d'un transport public. C'est donc un facteur qui n'est pas principalement recherché. Cependant, contrairement aux avions, les places libres liées au flux de personnes permettent d'augmenter cette intimité durant le déplacement. Au contraire, Kévin a exprimé que cela est très perturbant pour lui. Malheureusement, le sentiment d'intimité est souvent interrompu à cause d'autres passagers. Comme le relèvent Louis et Gabriel, ils n'apprécient pas les discussions avec des voyageurs inconnus. Louis précise que le fait de commencer à parler avec les co-passagers crée des liens entre les personnes, ce qu'il n'apprécie pas. De l'autre côté, Manuel est d'avis que l'avantage du train est de rencontrer des personnes et de pouvoir parler avec. Il est donc observé que l'envie de prendre contact avec des inconnus est très subjective et dépend de chaque individu. Chloé relève que le sentiment d'être observée par les autres n'est pas agréable. L'intimité en lien avec la productivité a également été relevée par Chloé et Sarah, pour l'une c'est un avantage, pour l'autre un inconvénient.

Il n'y a donc pas une opinion commune qui se dégage. Il est possible de supposer que certaines personnes auraient pu oublier de dire comment elles le ressentent vraiment. Donc plusieurs problématiques différentes liées à l'intimité ressortent, mais il est évident, qu'il faudrait améliorer les conditions relatives à ce problème.

6.5.6 Mauvaises expériences

Pour faire suite aux expériences négatives vécues, il est possible de créer des catégories selon la nature du problème. Comme déjà mentionné, Joyce et Chloé ont rencontré des problèmes en lien avec les retards des trains. Deux personnes, Aurore et Jessica, ont vécu des situations compliquées à cause d'Interrail, qui seront traitées plus profondément dans le chapitre destiné à Interrail. Sarah raconte son expérience liée à la chaleur dans un train, toutefois, cela a été inclus dans la partie sur la perception de la température. Une expérience négative de Raphaël concerne un mauvais renseignement reçu au guichet en Italie. En effet, la personne au guichet l'a informé qu'il n'y avait pas de disponibilité pour la connexion recherchée pendant une semaine. Cependant, cette personne n'a pas évoqué d'autres solutions possibles, alors que Raphaël en a trouvés plus tard à l'aide de l'application CFF. Toutefois, il est d'avis que c'était une situation stressante. Enfin, quatre personnes n'ont pas vécu de mauvaise expérience pendant leur voyage en train.

Ce qui caractérise les personnes qui ont vécu une situation désagréable, est le fait qu'elles ont pu développer leurs capacités personnelles, pour résoudre le problème auquel elles étaient confrontées. Il s'agit de compétences organisationnelles, d'indépendance, de gestion du stress, de gestion d'une équipe, de courage, de communication afin de trouver une solution au problème. À l'exception des compétences personnelles, certains ont aussi découvert des nouveaux endroits et rencontré des nouvelles personnes. En outre, les complications vécues sont devenues dans la plupart des cas des histoires à raconter à leur entourage. Palonen (2020) a également relevé que les situations compliquées permettent aux voyageurs de s'enrichir grâce au développement de compétences et à de nouvelles expériences. Carù et Cova (2003) ont aussi confirmé que les problèmes rencontrés lors du voyage en train peuvent devenir des souvenirs à partager avec son entourage (cité dans Dickinson et al., 2011, p. 293).

6.6 Perception du train de nuit

Le déplacement en train de nuit permet de gagner du temps, est l'argument le plus prononcé. Huit des 10 personnes interrogées ont déjà expérimenté le voyage avec un train de nuit. Toutes ces personnes sont globalement satisfaites de leur expérience et ne partagent pas d'opinion négative. Il est observé que les personnes se rejoignent sur l'idée que dormir dans un compartiment avec des couchettes rend le voyage plus agréable et plus reposant. Quatre personnes ont cependant voyagé dans un wagon avec des sièges avec possibilité de se rallonger, mais les quatre n'ont pas apprécié cette expérience par manque d'intimité, manque de sommeil, et dû aux dérangements occasionnés par d'autres passagers. Le choix de couchette ou de siège influence donc le confort des passagers. Il est intéressant d'observer que l'échantillon étudié n'a pas fortement évoqué les dérangements sonores dans le cadre des voyages en wagon-couchette. Cependant, ce n'est pas le cas pour l'alternative avec des sièges. Trandberg Jensen et al., (2015) confirment que les dérangements sonores sont très perturbants pour les passagers des trains de nuit. Ils évoquent également les dérangements lumineux, qui n'ont pas été mentionné dans les témoignage.

En ce qui concerne le sentiment d'intimité et de l'obligation de partager l'espace avec d'autres passagers, il y a deux types d'avis sur ce sujet. Pour cinq personnes qui l'ont expérimenté, cela ne pose pas de problème. Il faut donc avoir un esprit ouvert et comme l'expliquent Chloé et Jessica, elles comparent le train de nuit avec le concept d'une auberge de jeunesse. De plus, le type de wagon exerce une influence sur la perception de l'intimité. De l'autre côté, le fait de devoir partager le compartiment avec des inconnus dérange Manuel et Gabriel. En revanche, Manuel a seulement expérimenté le train de nuit dans un compartiment pour deux personnes, il est donc possible de supposer que son opinion pourrait changer s'il avait essayé une autre formule. Céline et Rita du groupe n°3 éprouvent également un avis négatif sur le partage d'espace avec des inconnus. Céline exprime que le prix pour un train de nuit devrait être très attractif pour qu'elle accepte ces conditions, cependant Rita exprime qu'elle aurait préféré voyager pendant la journée. Sarah du groupe n°2 est la seule personne qui s'oppose au voyage dans un train de nuit par crainte de manque de sommeil. En revanche, Pierre-Vincent, Kévin et Tim sont très ouverts à ce concept et relèvent ses avantages. Il est intéressant d'observer que parmi les personnes qui n'ont jamais voyagé en train de nuit, le genre joue un rôle. Les hommes sont plus ouverts à cette idée que les femmes, qui relèvent les barrières dues au manque d'intimité et de confort.

Enfin, Aurore, Joyce et Gabriel sont les seuls qui ont exprimé une inquiétude pour leurs affaires lors d'un déplacement dans un train de nuit. Cependant, Trandberg Jensen et al.,

(2015) affirment que l'inquiétude pour le vol d'objets peut perturber le sommeil des voyageurs, mais cela n'a pas été observé auprès de la population étudiée. Il faut également relever que seulement trois personnes ont évoqué leur inquiétude pour les objets personnels, il est donc déduit que cet aspect n'est pas significatif. De plus, aucune personne n'a exprimé sa difficulté à s'endormir à bord, ce qui est surprenant. Les facteurs les plus importants sont le confort et l'intimité.

6.7 Futures vacances

6.7.1 Influence de l'expérience en train sur les futures vacances

Ici, le but est d'analyser si l'expérience d'un voyage en train motive les personnes à partir de nouveau avec le train. Il est surprenant de voir que seulement trois personnes des 10 sont clairement d'accord avec cette affirmation. En effet, les personnes voient cela de manière différente. Par exemple, Jessica affirme que c'est surtout sa conscience écologique qui l'influence et pas son expérience. De l'autre côté, comme elle l'a déjà expérimenté, elle est consciente qu'elle l'apprécie. Pierre-Vincent partage qu'une mauvaise expérience en voiture a renforcé son envie de voyager en train pour les vacances. Louis et Gabriel ont clairement affirmé, que leur expérience n'exerce aucune influence sur leurs prochaines vacances. Pour Louis, le critère principal reste le prix, tandis que Gabriel planifie de visiter des destinations lointaines. Cette quantité d'opinions différentes est surprenante. Il serait attendu que la motivation des voyageurs expérimentés renforce l'envie de repartir avec le train.

6.7.2 Motivation des personnes qui n'ont jamais voyagé en train

Cette partie est consacrée uniquement au groupe n°3. Les trois personnes ont affirmé être ouvertes à l'expérience de se déplacer en train pour leurs vacances. Cependant, Céline et Rita ont affirmé qu'elles considèrent le prix comme une barrière, mais elles aimeraient malgré tout essayer le train. Kévin est le seul qui n'est pas d'accord avec cette idée. Toutefois, l'été prochain il devra partir en Italie en train. En effet, il s'attend à ce que ce voyage soit long et irritable, donc il ne s'en réjouit pas. Tim relève une contrainte en ce qui concerne l'utilisation du train. Il est d'avis que les gares sont plutôt construites pour les locaux que pour les touristes. Selon lui, les gares ne sont pas construites pour l'international, comme c'est le cas pour les aéroports. Il a surtout exprimé son inquiétude à cause de sa méconnaissance de la langue et parce que les explications sont difficilement compréhensibles pour lui. En effet, selon ses dires c'est plutôt le contraire par rapport aux aéroports. Kévin a également relevé, que l'aéroport représente pour lui un sentiment lié au départ en vacances. Il ajoute que ce n'est pas la même chose avec les gares, qui sont utilisées par les locaux.

Il a été demandé aux personnes du groupe n°3, si elles avaient déjà envisagés de partir en train à l'étranger. Pour Rita et Tim c'est le cas, cependant le prix élevé et la durée du trajet a constitué une barrière déterminante. Céline l'envisage pour l'été prochain, car elle ira à Budapest, mais elle précise qu'elle se décidera plus tard entre le train le train de nuit ou l'avion. Finalement, Kévin a toujours essayé d'éviter le train. Il est donc déduit qu'une grande partie de la population étudiée serait ouverte éventuellement à ce type de voyage. Car comme l'explique Dällenbach (2020), le fait d'expérimenter une fois un long voyage en train enlève les barrières à son utilisation principalement auprès des personnes qui ne l'ont encore jamais essayé.

6.8 Interrail

Parmi les personnes qui ont été interviewées pour cette étude, quatre ont voyagé avec Interrail Global Pass, et quatre avec Interrail One Country Pass.

Figure 12: Les raisons pour lesquelles les personnes ont choisi Interrail



Source : Données de l'auteure

Premièrement, les raisons principales qui ont motivé les personnes interviewées à voyager avec le pass Interrail ont été analysées. L'avantage du prix abordable figurait comme le premier facteur de motivation. Le fait d'avoir des prix fixes rend Interrail plus avantageux, car les prix des autres billets fluctuent dans le temps. Comme Louis l'a dit : « ça évite de payer des billets très chers à la dernière minute. ». Bieger et Laesser (2004) ont relevé, qu'une des motivations principales des Suisses qui les font opter pour le train est le prix avantageux. En effet, cette affirmation concerne plutôt Interrail que les billets uniques. Car sans cet abonnement, la population étudiée perçoit le prix comme coûteux. De plus, il est également possible que selon les générations, ce facteur diffère fortement. Ensuite, la flexibilité qu'Interrail offre est particulièrement appréciée, notamment en cas de problème, de retard ou de planification d'itinéraire. Suivent la praticité et la simplicité d'utilisation et d'organisation. La possibilité d'organiser son itinéraire et réserver des sièges depuis la Suisse apporte aux voyageurs une sécurité. Cet aspect peut être également sous-entendu comme motivation. Interrail met en avant la possibilité de visiter plusieurs endroits pendant le voyage (Palonen, 2020). En effet, cette motivation a été évoquée dans la partie sur les raisons pour lesquelles les personnes ont choisi le train. De plus, elle a été classée comme la deuxième raison la plus importante. Il est intéressant d'observer que dans les réponses collectées pour cette question, elle n'y figure pas, dans ce cas. C'est un aspect qui est cependant très apprécié par les voyageurs, il est donc possible de supposer que cela constitue une des raisons qui motivent les personnes à choisir l'abonnement Interrail.

Concernant la planification d'itinéraire à l'avance, la plupart des personnes ont affirmé avoir prévu leur itinéraire avant le voyage. Cependant, trois comportements différents ont été identifiés. Tout d'abord, il s'agit des personnes qui ont tout planifié à l'avance et qui n'ont pas changé de planning au cours de leur voyage. Ensuite, certains ont planifié les pays et les endroits à visiter, mais ont adapté la durée de séjour de ces endroits sur le moment. L'appréciation et le ressenti des endroits ont donc joué un rôle important dans la détermination de la durée du séjour. Enfin, deux personnes ont effectué la planification sur le moment.

Un des arguments mis en avant par Interrail est la spontanéité. Il était donc intéressant d'analyser comment les voyageurs la perçoivent. Dans l'ensemble, ce facteur est ressenti de manière très positive car il apporte seulement des avantages. Cinq des huit personnes étudiées ont pu en bénéficier. Cela leur a principalement permis de changer d'itinéraire, d'adapter la durée dans les endroits visités, d'adapter le choix du train en fonction du départ de l'hébergement et des envies. La spontanéité a également permis aux voyageurs d'improviser et de découvrir des endroits inconnus. Enfin, Palonen (2020) explique que la spontanéité est une caractéristique principale d'Interrail. Malgré cela, trois des huit personnes ne l'ont pas vécu lors de leurs voyages. Il est donc supposé que selon les contraintes du voyage, il n'est pas possible de la garantir et qu'une planification doit être effectuée.

6.8.1 Les côtés négatifs d'Interrail

La moitié des personnes étudiées n'a pas eu de difficultés avec l'utilisation du pass Interrail. Cependant, Aurore et Chloé ont indiqué qu'il y a un manque de clarté au niveau du site internet et des informations sur l'obligation de réservation des sièges. Joyce a également mentionné la difficulté de comprendre l'application Interrail. De plus, Aurore est d'avis que les voyageurs ne perçoivent pas positivement l'obligation de payer un supplément pour réserver les sièges. Elle pense donc qu'une meilleure organisation du pass est nécessaire afin que tous les trajets soient compris dans le prix. La moitié des autres personnes n'a pas indiqué avoir rencontré des difficultés. Seulement Manuel a trouvé que le fait d'avoir réservé des sièges à l'avance a empêché de pouvoir être flexible. Enfin, Pierre-Vincent a choisi de voyager avec Interrail pour le prix avantageux, mais plus tard il a mentionné que le pass lui semble malgré tout cher.

6.8.2 Envie de vivre l'expérience avec Interrail de nouveau

Tous les répondants qui ont déjà essayé Interrail partagent l'envie de repartir en vacances à l'avenir avec ce pass. Il est donc possible d'en déduire qu'ils sont tous satisfaits avec leur expérience, ce qui les motive à l'effectuer de nouveau. En outre, concernant l'opinion sur la durée idéale pour un voyage avec Interrail les réponses ont été très similaires. La plupart des

personnes est d'accord qu'il faudrait avoir au moins deux semaines de vacances pour cette expérience. Ensuite, les réponses varient, mais la durée supérieure à un mois a été mentionnée qu'une seule fois par Pierre-Vincent. Aurore est d'avis que le voyage d'un mois avec Interrail serait pour elle fatigant à cause de la fréquence des déplacements. L'avis de Manuel est similaire, mais il ajoute qu'il faut passer plus de temps dans les lieux visités pour ne pas se fatiguer. Les vacances avec Interrail à partir d'une semaine n'ont été mentionnées que par Joyce, toutefois Aurore est d'avis qu'une semaine n'est pas suffisante. Globalement il faudrait idéalement prévoir des vacances entre deux semaines et un mois.

6.8.3 La perception d'Interrail par les personnes qui n'ont pas voyagé avec

En analysant la notoriété d'Interrail parmi les personnes interrogées du groupe n°2 et du groupe n°3, trois personnes des six ne connaissent pas du tout Interrail. Ensuite, Sarah en a entendu parler, mais n'a pas d'autres informations que le fait qu'Interrail propose un billet de train. Enfin, Céline et Tim connaissent un peu mieux l'offre. Céline a déjà regardé les offres proposées par Interrail, mais elle pense que le prix est cher. Tim est le seul à connaître un peu mieux Interrail, car les membres de sa famille ont voyagé avec ce pass. Il évoque que le prix du pass n'est pas cher et que la réservation est facile. Cependant, il connaît seulement le Global Pass et il n'était pas au courant de la possibilité de One Country Pass.

Il y a deux catégories de personnes concernant l'évaluation du prix d'Interrail. Pour précision, la question portait sur l'estimation du prix d'Interrail pour cinq jours de voyage valables pendant un mois. Soit les personnes sont d'avis que le prix est de CHF 300.- à 400.-, soit de CHF 200.- à 250.-. Il est donc possible de constater que la différence entre les deux catégories de perception de prix est grande. Après l'évaluation, une explication claire sur les coûts réels (CHF 223.-) a été donnée, ce qui a permis d'analyser les réactions (Interrail Eurail, 2022). Il est intéressant d'observer, que Sarah et Rita avaient estimé le prix entre CHF 300.- et 400.-, et qu'après connaissance du prix réel, elles étaient très étonnées que le prix soit si bas. Elles ont également exprimé une motivation pour ce pass grâce aux avantages qu'il propose, comme les prix stables et accessibles. Cependant, Rita a manifesté son découragement compte tenu de l'obligation de réserver son siège, car cela impacte le prix final de manière conséquente. Elle est d'avis que le prix total d'Interrail devrait être plus intéressant par rapport aux billets d'avion. Ensuite, Tim est prêt à payer le prix pour Interrail et il argumente sur l'importance de la liberté qui lui permettrait de changer de planning. Enfin, Céline et Kevin ne manifestent pas un intérêt significatif pour l'abonnement. Céline argumente que d'habitudes pour ses vacances, elle ne visite qu'un seul endroit et profite de découvrir les alentours. De plus, selon elle le train est toujours associé aux inconvénients comme trop long, trop cher ou

impossible pour la destination de son choix. Toutefois, si elle avait l'envie de voir plusieurs endroits, Interrail serait une possibilité car il simplifie la planification de l'itinéraire. Kévin est le seul à ne pas être du tout intéressé par l'offre. Il pense que les trajets en train lui prennent des jours de vacances, donc il préfère voyager en avion pour les déplacements plus rapides. Cependant, il serait intéressé de voyager dans les trains historiques en Russie ou en Inde, mais les trains européens, comme TGV ne l'intéressent pas.

Dès lors, le prix d'Interrail est perçu comme accessible par les personnes qui ont déjà voyagé avec, mais également par ceux qui ne le connaissaient pas. C'est donc un des aspects qui devrait être mis en avant. Par rapport aux autres moyens de transport, Interrail apporte un vrai avantage par sa flexibilité, très appréciée par la clientèle. En ce qui concerne la spontanéité qu'Interrail met en avant, la réservation de siège obligatoire à bord des trains rapides défavorise cet avantage. Cependant, le choix entre la sécurité d'avoir sa connexion et la spontanéité doit être décidé par chaque voyageur. Toutefois, le ressenti de spontanéité peut être atteint lors d'un voyage de longue durée. Comme observé, les informations sur l'existence d'Interrail circulent dans l'environnement social proche, cependant, pour d'autres personnes le pass est souvent inconnu. Enfin, il est observé que le voyage avec Interrail peut être perçu comme fatigant de par ses multiples déplacements.

6.9 COVID-19 et le voyage en train

Pour la plupart des personnes, le COVID-19 n'a pas changé leur perception du train. En revanche, certains ont plutôt apprécié de voyager en train pendant la période de COVID-19 pour raison de simplification. En comparaison avec avion, moins de contrôles à la frontière ont été effectuées dans les trains. C'était donc un avantage pour choisir le train au lieu de l'avion. De plus, une personne a justifié qu'en train on voyage moins loin, donc il y a une perception de sécurité plus importante liée à la proximité. Cependant, deux personnes ont considéré que voyager en train pendant la période de COVID-19 pose des complications administratives ainsi que des obligations de se faire tester. Selon Palonen (2020), l'espace Schengen a permis aux voyageurs de se déplacer librement entre les pays membres. Cependant, comme l'indique les témoignages précédents, la pandémie a empêché cette liberté par de formalités administratives supplémentaires. En ce qui concerne le port du masque obligatoire, seulement deux personnes l'ont jugé dérangeant.

En ce qui concerne l'inquiétude d'infection par le COVID-19 dans le train, la plupart des personnes ne la ressentent pas. Seulement Chloé a exprimé son inquiétude car elle craint le COVID-19. En outre, Céline et Tim ont mentionné qu'elles avaient ressenti une anxiété liée au train au début de la pandémie, mais qu'elles ne la ressentent plus maintenant.

6.9.1 Expérience avec le voyage en train pendant la pandémie

Sur les 14 personnes interviewées, cinq ont pris le train pendant la pandémie pour se rendre à l'étranger. Dans l'ensemble, les personnes pensent avoir vécu une bonne expérience. Cependant, il s'agit des personnes qui ont voyagé pendant l'été, quand les restrictions de voyage étaient faibles en comparaison avec d'autres périodes de l'année. Des contrôles moindres et une bonne organisation ont été relevés. Raphaël a également raconté que le voyage en train était plus agréable pendant la pandémie, car une place sur deux était tracée et les compagnies italiennes distribuaient aux passagers les masques et les désinfectants gratuitement.

Ceux qui ont voyagé pendant une période autre que l'été ont trouvé que leur expérience était plutôt désagréable à cause des tests et des obligations administratives. Ils mentionnent que lorsqu'ils ont transité par plusieurs pays, le voyage était compliqué en raison des restrictions en vigueur dans chaque pays.

Enfin, les réponses parmi les trois groupes étudiés ne se différencient pas d'une manière conséquente. Il est donc déduit que la pandémie de COVID-19 n'a pas changé les comportements de voyage de manière conséquente. Assan (2021) a également relevé, que le COVID-19 n'a pas fortement influencé le comportement de voyager des jeunes générations. Même si le voyage en train pendant la pandémie semble plus agréable qu'en avion, il n'a pas eu d'influence sur l'image du train. Ce qui suppose que comme la jeune génération est moins sensible à l'inquiétude envers le COVID-19. Cependant Nurhadi et Suryadari¹ (2021) affirment que la pandémie a changé les perceptions du train à cause de l'inquiétude d'infection. Cependant, cela n'a pas été démontré dans cette analyse. Au contraire, la pandémie n'a pas vraiment inquiété la population étudiée lors du déplacement en train, donc leur perception n'a pas changé.

6.10 Avis des personnes interrogées sur ce qu'il faudrait faire

À la fin du questionnaire, il a été demandé aux interrogé(e)s, qu'est-ce qu'il faudrait faire pour motiver les jeunes générations à utiliser le train pour aller en vacances. Plusieurs réponses similaires ont été observées.

Premièrement, le prix constitue une barrière pour la population étudiée. Il faudrait donc envisager des stratégies pour baisser les prix pour cette génération. Comme l'explique Louis : « le prix n'est pas adapté à la clientèle qui est visée ». Il faut que le tarif des trains devienne plus attractif. De plus, selon Chloé, les prix des trains suisses découragent les personnes car elles s'imaginent qu'il peut être tout autant coûteux de sortir du pays. Ensuite, il faudrait mettre en avant les prix d'Interrail qui sont stables tout au long de l'année. En effet, motiver les personnes est importante afin qu'elles puissent essayer cette expérience.

Deuxièmement, la plupart des personnes interrogées sont d'accord que la publicité pour Interrail n'est pas suffisante. En effet, les personnes savent que cet abonnement existe principalement grâce au milieu familial et proche. De plus, elles sont également d'avis que le secteur aérien est mis plus en avant par les publicités que le transport ferroviaire. La visibilité est donc plus forte pour le secteur aérien.

Pour finir, l'information est essentielle. Il est important de communiquer l'offre pour que tout le monde soit au courant des destinations qu'il est possible d'atteindre depuis la Suisse.

7. Recommandations

Grâce aux informations recueillies et à l'analyse de celles-ci, des recommandations seront élaborées pour améliorer l'attractivité du transport ferroviaire, dans le cadre des loisirs auprès de la jeune génération. Ces recommandations seront destinées soit à l'entreprise Interrail, soit à la compagnie des CFF.

7.1 Les recommandations pour Interrail

Selon les différents témoignages et les travaux scientifiques analysés, la population ciblée est souvent très sensible aux tarifs du transport pour les vacances. Cependant, comme il a été observé dans la partie sur Interrail, les personnes qui ont découvert cet abonnement à travers ce travail trouvent que son prix est accessible. Ces mêmes personnes ont jugé également que le voyage en train à l'international leur paraît couteux. Il est donc conseillé, à Interrail de mettre fortement ses prix en avant lors de la réalisation de nouvelles campagnes marketing. En effet, cela est important pour que Interrail développe son image en tant qu'abonnement accessible et pour qu'il soit vraiment considéré par la jeune génération comme un concurrent sérieux face aux tarifs aériens. Car la plupart des personnes qui ne connaissaient pas Interrail ont estimé son prix à un niveau plus élevé que la réalité. Pour cela, la communication des tarifs permettrait de développer son image de moyen de transport accessible. Il a également été observé que la plupart des personnes interrogées ont choisi Interrail grâce à son attractivité tarifaire. Il faudrait donc pérenniser cette tendance. Actuellement, les jeunes voyageurs se posent des questions sur l'impact de leurs voyages, cependant ils choisissent l'avion pour son prix avantageux, alors qu'Interrail propose souvent un produit adapté à leur budget. En effet, pour cette clientèle, la durée du trajet a souvent que peu d'importance par rapport au prix du transport.

En ce qui concerne la tarification, les prix fixes tout au long de l'année constituent un grand avantage pour cet abonnement. Comme observé, cela a été relevé par les personnes qui ont déjà voyagé avec Interrail. En comparaison des prix d'autres transports, Interrail est bien placé pour ce critère et très apprécié par sa clientèle. Il est donc également très important de communiquer cela lors des campagnes marketing pour augmenter l'attractivité d'Interrail. L'utilisation d'Interrail est bénéfique pour les personnes qui possèdent un abonnement demi-tarif ou aucun abonnement. Car Interrail inclut dans son offre une sortie et une entrée dans le pays de résidence. C'est un aspect qui est très bénéfique pour cette catégorie de personnes, il faudrait donc le mettre en avant.

La prochaine recommandation concerne les réservations de sièges qui sont obligatoires pour les trains rapides. Cependant, cela a souvent été perçu négativement, car le prix final augmente de manière conséquente. Les personnes qui n'ont jamais voyagé avec Interrail ont également plutôt mal perçu cette obligation. C'est pour cette raison, qu'il serait bien d'envisager un nombre de réservations de siège pour des trains rapides compris dans l'abonnement en fonction du pass. Toutefois, cette possibilité existait par exemple pour l'Italie sous forme d'un pass prioritaire qui comprenait un nombre déterminé de réservations de sièges. Cette information provient de l'auteur de cette étude qui l'a personnellement utilisé. Cependant, cette possibilité ne figure plus sur le site d'Interrail., il est recommandé d'envisager de le réintroduire dans le cadre d'Interrail Global Pass afin d'améliorer l'appréciation des usagers.

Ensuite, il a été observé que la perception de la rentabilité du pass varie en fonction des régions européennes visitées. En effet, si les personnes voyagent en Europe occidentale ou en Europe de l'Est, le prix du Global pass reste identique. De ce fait, l'attractivité du Global Pass est clairement moins importante dans les pays de l'Est. Il est donc recommandé d'envisager une nouvelle formule du Global Pass qui serait destinée uniquement pour les pays de l'Est. Ainsi, les prix du Global Pass (Est) seraient plus avantageux ou au minimum tout aussi avantageux que si les personnes achètent des billets uniques. Ce nouveau positionnement d'Interrail permettrait d'inciter la jeunesse, sensible au budget, de visiter ces pays qui sont réputés pour être accessibles.

En ce qui concerne la notoriété d'Interrail, il a été observé que les personnes sont au courant de cet abonnement principalement grâce à la famille et aux amis. En effet, les personnes savent souvent que cet abonnement existe, car leurs parents ont voyagé avec quand ils étaient jeunes, car c'était populaire. Il est donc essentiel, que les discours autour d'Interrail sortent du cercle familial et amical. De plus, il est important de mettre en place une stratégie marketing avec une promotion du pass pour tous les pans de la société, afin que toutes les personnes soient au courant de son existence. Divers concours sont également recommandés. Ces derniers permettraient d'essayer ce type de voyage, et d'impacter sur les habitudes des voyageurs. En effet, comme cela a été analysé selon les études scientifiques, après une expérience, les personnes seraient plus susceptibles de considérer le train comme une alternative. De plus, comme la Suisse, ne fait pas partie de l'Union européenne, elle ne participe pas au programme d'Interrail qui dans sa campagne de publicité finance la distribution de passes gratuits pour les jeunes adultes âgés de 18 ans. En 2021, 60 000 abonnements ont été distribués dans les pays membres (De Jaeger, 2021). Un programme

similaire en collaboration avec le parlement et les CFF est à envisager, afin de faire découvrir à une large population ciblée, ce pass.

Cette étude n'a pas été axée sur le marketing effectué par les compagnies ferroviaires et par Interrail. Cependant, lors des recommandations données par des personnes interrogées, il a été observé qu'une publicité ciblée permettrait de faire connaître plus efficacement le pass Interrail par les jeunes générations. En effet, comme les jeunes sont souvent utilisateurs des réseaux sociaux, une campagne peut y avoir lieu. Une argumentation sur le prix du pass et sur l'aventure est recommandée. De plus, certaines personnes qui ont utilisé Global Pass ne sont pas au courant qu'il existe des alternatives seulement pour un pays. Pour cette raison, une communication dans ce sens est nécessaire. Il serait intéressant d'effectuer une autre étude basée sur le développement de la stratégie marketing.

Pour finir, lors des entretiens, une personne a exprimé que le site internet d'Interrail lui paraissait compliqué. Il faudrait donc revoir le site d'Interrail pour qu'il devienne plus clair pour ses usagés potentiels. En plus, une incompréhension de l'application Rail planner a également été relevée. L'absence d'Interrail sous forme digitale a été mentionnée, cependant cette question a déjà été résolue par la compagnie. Il faudrait donc la mettre plus en avant.

7.2 Les recommandations pour les CFF

La première chose qui a été reprochée aux CFF est le processus long et compliqué pour pouvoir acheter un billet de train pour des liaisons internationales. Cela constitue une barrière pour l'utilisation du train dès le départ. De plus, il est également compliqué de connaître un prix rapidement. Dans ce cas, les compagnies aériennes apportent un avantage, car le prix du vol est connu rapidement. Il est donc recommandé d'afficher les différents prix en début de recherche et de se rapprocher du système de réservation simplifié, qui est utilisé par les compagnies aériennes.

Deuxièmement, il a été relevé que l'offre des connexions internationales n'est pas suffisamment communiquée auprès de la population. En effet, il est recommandé de mettre en place une stratégie qui permettrait de communiquer efficacement les destinations facilement joignables depuis la Suisse. Une communication sur le temps de trajet entre la Suisse et les destinations est également importante, pour que les personnes connaissent facilement la durée. De plus, les personnes qui n'ont pas encore expérimenté le voyage en train pour aller en vacances à l'étranger ont principalement indiqué leurs inquiétudes en lien avec les horaires. Il serait adapté d'envisager une communication qui comprendrait les astuces sur comment réagir en cas de la suppression ou de retard d'un train. Il faudrait également

mettre en avant les chiffres des statistiques qui concernent les problèmes avec des horaires. Cette stratégie permettrait de changer la perception sur cette problématique.

Le déplacement en train comprend de nombreux aspects qui exercent une influence sur le déroulement du voyage. Selon l'analyse, la propreté figure comme le critère le plus important qui détermine la qualité d'un train. Il faudrait donc travailler avec la théorie du nudge afin d'influencer les comportements des passagers, qui deviendraient plus respectueux de manière inconsciente. Les messages et les installations qu'il serait possible de mettre en place sont ainsi à envisager. Cette méthode peut également être utilisée afin d'augmenter le sentiment d'intimité des passagers. En ce qui concerne l'intimité, une division des wagons entre les zones silencieuses et les zones sans autres restrictions sont également à prendre en compte. Enfin, la productivité est souvent utilisée en lien avec le train, cependant dans le cadre des vacances, elle n'est pas recherchée. Il est donc conseillé de l'aborder sous un autre angle, par exemple mentionner le temps libre à disposition pour des activités diverses.

8. Conclusion

Les habitudes de la jeune génération, en termes de voyage, diffèrent fortement selon les groupes représentés. D'après l'échantillon étudié, l'avion (39%) est le transport le plus utilisé pour partir en vacances, suivi de la voiture (29%) et du train (22%). Le prix du trajet et l'accessibilité de la destination figurent comme critères essentiels et déterminent le choix du mode de transport pour des loisirs à l'étranger. Selon l'analyse, le facteur temps ne joue pas de rôle significatif. L'écologie a été mentionnée que par les personnes qui ont utilisé Interrail, donc globalement la population ciblée ne prend pas en compte cet aspect pour effectuer leur décision. Enfin, les Suisses âgés de 18 à 30 ans sont principalement ouverts à l'usage du train. Cependant, ils éprouvent une difficulté à stopper l'utilisation du transport aérien. Celui-ci reste fortement utilisé, même par ceux, qui prennent en compte l'impact environnemental de leurs voyages. La culpabilité de voyager en avion se manifeste principalement lorsque la destination est atteignable en train, mais ce sentiment n'est pas partagé par tout le monde. Enfin, la plupart des personnes envisage d'instaurer des gestes qui limiteraient leur impact sur le climat pendant leurs vacances. Le COVID-19 n'a pas impacté le comportement de voyage auprès de la population étudiée.

Le transport ferroviaire couvre un large éventail de thématiques. L'imagerie autour du train est souvent perçue de manière subjective et elle est influencée par les expériences vécues de chaque individu. De manière générale, auprès de l'échantillon étudié, les personnes n'ayant jamais expérimenté l'abonnement Interrail, le voyage en train à l'international véhicule une image de prix non attractif. C'est pour cette raison que les jeunes optent pour l'avion plutôt que pour le train. Au contraire, une des motivations principales des personnes ayant choisi ce type de transport est son prix avantageux. D'autres aspects pour lesquels le train a été sélectionné sont la praticité et la possibilité de visiter plusieurs endroits durant le voyage. L'attractivité du rail est également perçue de manière différente selon les individus. L'image du train n'est donc pas ressentie de manière uniforme, contrairement à l'avion. Il en va de même pour la notion du temps, censé être un des handicaps du train. En effet, la longueur du trajet n'a pas été significativement relevée en tant que problème pour les jeunes touristes. De plus, ces derniers ne considèrent pas assez l'importance de la productivité lors du trajet, il est donc recommandé que les CFF mettent en valeur le temps à disposition pour des activités passives dans le cadre des liaisons internationales. En revanche, la ponctualité est une des inquiétudes principales des voyageurs novices avec ce type de transport, malgré qu'en réalité elle soit souvent bien vécue. Une autre recommandation pour les CFF serait de faire une communication claire et chiffrée, pour démontrer à la population la ponctualité des trains. Ensuite, la propreté est définie comme le critère primordial en termes de perception de qualité

par la plupart de l'échantillon. Il est donc recommandé d'utiliser la théorie du nudge qui permettrait d'influencer inconsciemment les passagers pour maintenir la propreté à bord. Globalement, le train de nuit est perçu positivement et la pandémie n'a pas eu d'influence sur son image, auprès de la population étudiée. En outre, il a été relevé que le processus de réservation sur le site des CFF est souvent long et compliqué. Pour cette raison, le guichet est souvent sollicité, ce qui constitue une barrière à une réservation rapide. Les CFF devraient donc améliorer ce point, pour que le client connaisse rapidement et avec certitude le prix final de son billet. Certaines personnes interrogées ont relevé qu'il faudrait développer la communication sur les destinations accessibles en train depuis la Suisse. C'est donc ce qui est également recommandé aux CFF.

En ce qui concerne Interrail, le prix, la flexibilité et la praticité ont motivé les jeunes à le sélectionner pour leurs vacances. La spontanéité d'Interrail est appréciée, cependant elle s'affaiblit avec l'obligation de réserver des sièges. Les personnes qui ont voyagé avec cet abonnement étaient globalement satisfaites de leur expérience. Le pass n'a pas une notoriété suffisante, car il est souvent connu que dans le cadre familial ou amical. Après les explications données sur ses formules et ses tarifs, Interrail a été perçu comme accessible et intéressant, à l'exception de l'obligation de réserver des sièges. Il est donc recommandé que Interrail valorise ses prix avantageux, afin de cibler la jeune clientèle sensible au budget, et de l'attirer. Cela permettrait à Interrail de se positionner en tant qu'alternative aux avions sur le continent européen. Il est également important que Interrail aborde une stratégie marketing pour mettre en avant les prix abordables et fixes tout au long de l'année. Une communication sur d'autres avantages, comme la sortie et l'entrée dans le pays de résidence est à envisager. Afin d'augmenter la notoriété d'Interrail, il est recommandé de développer des concours au niveau national, pour faire connaître ce pass. Ensuite, comme l'obligation de réserver un siège n'est pas toujours bien perçue, il est conseillé d'inclure un certain nombre de réservation de sièges dans le Global Pass. La rentabilité de ce dernier, selon les régions visitées est un atout pour la clientèle. Pour renforcer cet avantage, Interrail devrait développer une formule de Global Pass (Est) plus abordable et ciblé sur les pays de l'Est, afin de se démarquer des concurrents. Enfin, une amélioration de la communication de la part d'Interrail est nécessaire, c'est donc pour cette raison qu'une nouvelle étude pourrait se concentrer sur ce sujet.

En ce qui concerne les limites de cette étude, la plus grande part de l'échantillon est composé de personnes qui ont voyagé avec Interrail. En revanche, comme cela a déjà été confirmé par d'autres études effectuées à plus grande échelle, ce groupe n'est pas représentatif de la moyenne. En 2015, seulement 4% des voyages à l'étranger ont été effectués par les transports publics, donc le rail (OFS, 2017). Il faut toutefois prendre en compte que cette étude avait été réalisée sur l'ensemble de la population suisse. De fait, la

jeune génération suisse est celle qui prend le plus souvent l'avion, pour leurs vacances C'est pour cette raison que les propos illustrés par le groupe de voyageurs d'Interrail, ne peut pas être généralisés. En revanche, les affirmations de l'échantillon sans expérience avec Interrail sont plus applicables à grande échelle. Cela a pu influencer les résultats obtenus dans la partie sur les habitudes de voyage. Enfin, l'échantillon étudié est sur-représenté par des étudiants et au contraire les personnes qui mènent une vie active professionnelle sont sous-représentées. Cependant aucune analyse basée sur ce critère spécifique n' a pu être effectuées.

9. Références

- Asan, K. (2021). Covid-19 pandemic on youth tourism. *Journal of Mediterranean Tourism Research*, 1(1), 12-21. doi:10.5038/2770-7555.1.1.1002
- Blainey, S., Hickford, A., & Preston, J. (2012). Barriers to passenger rail use: A review of the evidence. *Transport Reviews*, 32(6), 675–696. doi:10.1080/01441647.2012.743489
- Bourquin, V., & Guillaume, M. (2020). *Simonetta Sommaruga: «Il faut avouer qu'on s'est parfois trompé»*. Récupéré sur www.letemps.ch:
<https://www.letemps.ch/suisse/simonetta-sommaruga-faut-avouer-quon-sest-parfois-trompe>
- Cachin, J. (2022). *Malgré leur coût élevé, les trains de nuit connaissent un boom à Zurich*. Récupéré sur www.rts.ch: <https://www.rts.ch/info/suisse/12855122-malgre-leur-cout-eleve-les-trains-de-nuit-connaissent-un-boom-a-zurich.html>
- Cavagnaro, E., Staffieri, S., & Postma, A. (2018). Understanding millennials' tourism experience: values and meaning to travel as a key for identifying target clusters for youth (sustainable) tourism. *Journal of Tourism Futures*, 4(1), 31-42. doi:10.1108/JTF-12-2017-0058
- Dällenbach, N. (2020). Low-carbon travel mode choices: The role of time perceptions and familiarity. *Transportation Research Part D*, 86. doi:<https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102378>
- De Jaeger, J.-M. (2021). *L'Union européenne offre 60.000 «pass Interrail» aux jeunes de 18 à 20 ans*. Récupéré sur www.lefigaro.fr: <https://www.lefigaro.fr/voyages/l-union-europeenne-offre-60-000-pass-interrail-aux-jeunes-de-18-a-20-ans-20211013>
- Delaplace, M., Pagliara, F., Perrin, J., & Mermet, S. (2014). Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose ? *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 166-175. doi:<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.049>
- Dickinson, J. E., Lumsdon, L. M., & Robbins, D. (2011). Slow travel: issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3, 281-300. doi:10.1080/09669582.2010.524704

- Doran, R., Pallesen, S., Böhma, G., & Ogunbode, C. A. (2021). When and why do people experience flight shame? *Annals of Tourism Research*.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103254>
- Droz, D. (2019). *A La Chaux-de-Fonds, le mouvement UP motive les gens à prendre le train*. Récupéré sur www.arcinfo.ch: <https://www.arcinfo.ch/neuchatel-canton/montagnes/la-chaux-de-fonds/a-la-chaux-de-fonds-le-mouvement-up-motive-les-gens-a-prendre-le-train-847752>
- Frangiali, F. (2001). « *Voyager est devenu un besoin vital* » [Interview]. Récupéré sur [https://essentials.swissdox.ch/View/view/document/text?documentid=14271842&filter_la=de&filter_la=fr&filter_la=it&filter_la=en&sortorder=score%20desc&SEARCH_sc=swissdox&SEARCH_query=Francesco%20Frangiali&SEARCH_pubDate_lower=&SEARCH_pubDate_upper=&SEARCH_tial=&SEARCH_source=&SEARCH_author=&filter_so=TPS&client_timezoneoffset=-120&application=RECHERCHE&toolbar=120&application=RECHERCHE&toolbar=120](https://essentials.swissdox.ch/View/view/document/text?documentid=14271842&filter_la=de&filter_la=fr&filter_la=it&filter_la=en&sortorder=score%20desc&SEARCH_sc=swissdox&SEARCH_query=Francesco%20Frangiali&SEARCH_pubDate_lower=&SEARCH_pubDate_upper=&SEARCH_tial=&SEARCH_source=&SEARCH_author=&filter_so=TPS&client_timezoneoffset=-120&application=RECHERCHE&toolbar=120&application=RECHERCHE&toolbar=120&application=RECHERCHE&toolbar=120)
- Gaillard, B. (2019). *Qui a tué les trains de nuit?* . Récupéré sur blogs.letemps.ch:
<https://blogs.letemps.ch/benoit-gaillard/2019/02/08/qui-a-tue-les-trains-de-nuit/>
- Girod, B., van Vuuren, D., & de Vries, B. (2013). Influence of travel behavior on global CO2 emissions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 50, 183-197.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.01.046>
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266, 1-10. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>
- Hergesell, A., & Dickinger, A. (2013). Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: the role of price, time and convenience. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(4), 596-613. doi:[10.1080/09669582.2013.785555](https://doi.org/10.1080/09669582.2013.785555)
- Huber, T., & Skinner, B. (2019). *Junge reisen am wenigsten klimafreundlich*. Récupéré sur www.tagesanzeiger.ch: <https://www.tagesanzeiger.ch/sonntagszeitung/von-einem-umdenken-ist-wenig-zu-spuren/story/26464795>
- Interrail Eurail. (2022). *Interrail Global Pass*. Récupéré sur www.interrail.eu:
<https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/global-pass>

- Jaquet, S. (2022). *Pour le GIEC, la capacité d'adaptation humaine est de plus en plus dépassée*. Récupéré sur [www.rts.ch](https://www.rts.ch/info/sciences-tech/environnement/12900989-pour-le-giec-la-capacite-dadaptation-humaine-est-de-plus-en-plus-depassee.html): <https://www.rts.ch/info/sciences-tech/environnement/12900989-pour-le-giec-la-capacite-dadaptation-humaine-est-de-plus-en-plus-depassee.html>
- Ketter, E. (2021). Millennial travel: tourism micro-trends of European Generation Y. *Journal of Tourism Futures*, 7(2), 192-196. doi:<https://doi.org/10.1108/JTF-10-2019-0106>
- Klöckner, C. A., & Blöbaum, A. (2010). A comprehensive action determination model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 574-586. doi:10.1016/j.jenvp.2010.03.001
- Krättli, N. (2019). Mieux que l'avion. *L'Illustré*, 63.
- Lafond, V., & Drolet, M.-J. (2020). *Changements climatiques : repenser nos actions aujourd'hui pour assurer le bien-être des générations futures*. Récupéré sur [heconversation.com](https://theconversation.com/changements-climatiques-repenser-nos-actions-aujourd'hui-pour-assurer-le-bien-etre-des-generations-futures-170690): <https://theconversation.com/changements-climatiques-repenser-nos-actions-aujourd'hui-pour-assurer-le-bien-etre-des-generations-futures-170690>
- Larsen, G. R., & Guiver, J. W. (2013). Understanding tourists' perceptions of distance: a key to reducing the environmental impacts of tourism mobility. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 968-981. doi:10.1080/09669582.2013.819878
- Le Hir, P. (2018). *Le tourisme fait s'envoler le réchauffement planétaire*. Récupéré sur [www.lemonde.fr](https://www.lemonde.fr/climat/article/2018/05/07/le-tourisme-fait-s-envoler-le-rechauffement-planetaire_5295656_1652612.html): https://www.lemonde.fr/climat/article/2018/05/07/le-tourisme-fait-s-envoler-le-rechauffement-planetaire_5295656_1652612.html
- Lee, C.-F., & Chen, K.-Y. (2017). Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism. *Marketing, Journal of Travel & Tourism*, 34(4), 461-474. doi:10.1080/10548408.2016.1182460
- Les VERT-E-S suisses. (2021). *Développement de l'offre de trains de nuit en Suisse*. Récupéré sur [www.parlament.ch](https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20213713&fbclid=IwAR0JRNx1j3BgO8SIEWvF-nxSz1epNK0Jsl0Tc613nmicV5U_hlloHgKzCjs): https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20213713&fbclid=IwAR0JRNx1j3BgO8SIEWvF-nxSz1epNK0Jsl0Tc613nmicV5U_hlloHgKzCjs

- Lew, A. A., Cheer, J. M., Haywood, M., Brouder, P., & Salazar, N. B. (2020). Visions of travel and tourism after the global COVID-19 transformation of 2020. *Tourism Geographies*, 22(3), 455-466. doi:10.1080/14616688.2020.1770326
- Michniak, D. (2016). Role of railway transport in tourism: selected problems and examples in Slovakia. *Quaestiones geographicae*, 107-120. Récupéré sur <https://sciendo.com/downloadpdf/journals/quageo/35/4/article-p107.pdf>
- Minciu, R., & Moisa, C. O. (2009). FUNDAMENTAL ASPECTS REGARDING YOUTH AND THEIR DECISION. *Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica*, 11(2), 1009-1018. Récupéré sur <http://www.oeconomica.uab.ro/upload/lucrari/1120092/46.pdf>
- Minet, P. (2018). «Justice sociale et justice climatique ont en commun de vouloir réduire les inégalités». Récupéré sur www.letemps.ch: <https://www.letemps.ch/sciences/justice-sociale-justice-climatique-ont-commun-vouloir-reduire-inegalites>
- Misicka, S. (2021). *La Suisse – petit pays, grosse empreinte carbone*. Récupéré sur www.swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/fre/la-suisse---petit-pays--grosse-empreinte-carbone/47031124>
- Mkono, M., Hugheshttps, K., & Echentille, S. (2020). Hero or villain? Responses to Greta Thunberg's activism and the implications for travel and tourism. *Journal of sustainable tourism*, 28(12), 2081-2098. doi:<https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1789157>
- Monaco, S. (2017). Tourism and the new generations: emerging trends and social implications in Italy. *JOURNAL OF TOURISM FUTURES*, 4(1), 7-15. doi:10.1108/JTF-12-2017-0053
- Muriel-Ramirez, M. J. (2017). Institutional Foundations of Heritage Railways: The High Cost of Low Trust in the Preservation of Merit Goods. *Journal of Economic Issues*, 51(3), 663-687. doi:10.1080/00213624.2017.1353875
- Nurhadi, & Suryadari, R. T. (2021). Understanding changes in perceptions and behaviour of train passengers during the Covid 19 pandemic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 824, 1-8. doi:doi:10.1088/1755-1315/824/1/012107
- OFS. (2017). *Comportement de la population en matière de transports 2015*. Neuchâtel : OFS.

OFS. (2020). *Voyages de la population résidente suisse en 2019*. Neuchâtel : OFS.

OMT. (2020). *World Tourism Barometer*. doi:<https://doi.org/10.18111/wtobarometereng>

OMT. (2021). *COVID-19 AND TOURISM*. Récupéré sur <https://www.unwto.org/covid-19-and-tourism-2020>

OMT, ITF. (2019). *Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*. doi:<https://doi.org/10.18111/9789284416660>.

overshootday.org. (2022). *Country Overshoot Days*. Récupéré sur www.overshootday.org:
<https://www.overshootday.org/newsroom/country-overshoot-days/>

Palonen, K. (2020). Politicisation of Travelling : Interrail and Freedom. *Journal of Autonomy and Security Studies*, 4(1), 64-81. Récupéré sur https://jass.ax/wp-content/uploads/2020/09/JASS_Palonen.pdf

PostFinance SA. (2021). *Devons-nous renoncer aux trajets en avion? Mot-clé: durabilité*. Récupéré sur www.postfinance.ch: <https://www.postfinance.ch/fr/notre-profil/entreprise/chroniques-de-pionniers/devons-nous-renoncer-aux-trajets-en-avion-mot-cl--durabilite.html#:~:text=Avec%201%2C6%20voyage%20en,Italie%20et%20de%20la%20France>.

Schmid, A. W. (2020). «*Notre avenir est entre nos mains*». Récupéré sur www.cooperation.ch: <https://www.cooperation.ch/les-gens/2020/-notre-avenir-est-entre-nos-mains--280418/>

Shaw, S., & Thomas, C. (2006). Discussion note: Social and cultural dimensions of air travel demand: Hyper-mobility in the UK? *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 209–215. doi:10.1080/09669580608669053

swissinfo.ch. (2018). *Le tourisme à l'origine de 8% des émissions de CO2*. Récupéré sur www.swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/fre/le-tourisme-%C3%A0-l-origine-de-8--des-%C3%A9missions-de-co2/44103038#:~:text=Le%20tourisme%2C%20dont%20la%20croissance,publi%C3%A9e%20dans%20Nature%20Climate%20Change>.

- Tobelem, B. (2022). *Le train, rouage central de la décarbonation des transports en Europe ?* Récupéré sur www.touteleurope.eu: <https://www.touteleurope.eu/environnement/le-train-rouage-central-de-la-decarbonation-des-transports-en-europe/>
- Trandberg Jensen, M. (2016). Distorted representation in visual tourism research. *Current Issues in Tourism*, 19(6), 545-563. doi:10.1080/13683500.2015.1023268
- Trandberg Jensen, M., Gyimothy, S., & Jensen, O. B. (2015a). Staging interrail mobilities. *Tourist Studies*, 1-22. doi:0.1177/1468797615594740
- Trandberg Jensen, M., Scarles, C., & Cohen, S. A. (2015b). A multisensory phenomenology of interrail mobilities. *Annals of Tourism Research*, 53, 61-76. Récupéré sur <http://dx.doi.org/10.1016/j.annals.2015.04.002>
- Wicky, J. (2022). *Chacun peut agir sur le climat sans énormes sacrifices*. Récupéré sur www.24heures.ch: <https://www.24heures.ch/chacun-peut-agir-sur-le-climat-sans-enormes-sacrifices-634521345695>
- Wuthrich, B. (2020). *L'Europe ferroviaire fait du «stop-and-go»*. Récupéré sur www.letemps.ch: <https://www.letemps.ch/monde/leurope-ferroviaire-stopandgo>
- WWF Suisse. (2019). *Les Suisses restent au sol pour le climat*. Récupéré sur www.wwf.ch: <https://www.wwf.ch/fr/medias/les-suisses-restent-au-sol-pour-le-climat>

10. Déclaration de l'auteure

Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de Bachelor ci-annexé seule, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du RF et du professeur chargé du suivi du travail de Bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré, à l'exception des personnes qui m'ont fourni les principales informations nécessaires à la rédaction de ce travail.

