

« GeFlyLess », Phase 1 : État des lieux de la thématique et évaluation d'initiatives existantes

Par Malaïka Nagel et Marlyne Sahakian
Version du 19 juillet 2020



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

Une étude co-financée par le pro-
gramme G'innove de la Ville de Genève.



Table des matières

Introduction	2
I. Revue de la littérature	3
Voler, c'est quoi ? Quelques représentations des vols en avion.	3
Tourisme, visite aux proches, déplacements professionnels : les motifs du déplacement en avion.	4
Les déplacements à des fins de loisirs	4
Les déplacements à des fins professionnels	5
Quelques études scientifiques des sciences sociales sur le 'Fly Less'	6
Comment changer et vers quoi ? Pratiques sociales pour le bien-être durable	7
II. Paysage de l'action : recensement et typologie du changement	10
III. Études de cas : 5 façons de passer à l'action	13
1. Unter 1000 ou faire passer les académicien-nes à l'action	16
Des démarches similaires à travers le monde	17
Revoir les pratiques académiques	17
2. Flight Free 2020, une campagne de We Stay on the Ground (SWE)	18
3. One in Five, une initiative WWF qui engage le secteur privé et public	20
4. Vacances au kilomètre ou comment vivre l'exotisme près de chez soi	21
5. Ecotrip Challenge: engager des étudiant-es dans un défi collectif	22
III. Genève sans avions: fragments d'expériences des genevois-es confiné-es	24
IV. Conclusions: Quels apports pour la campagne VdG 2021?	25
V. Bibliographie	27
VI. Annexes	30
Annexe 1 : Paysage de l'action – 37 initiatives	30
Annexe 2 : Témoignages "Genève sans avions" et série photographique d'Alicia Dubuis	35

Introduction

En matière de transport et de mobilité, les vols en avion ont un impact majeur sur les émissions de carbone, représentant à eux seuls 23% des émissions du territoire genevois, plaçant la mobilité en première position en termes d'émissions¹. Les projections récentes de l'Office fédéral de l'aviation civile ainsi que de l'Aéroport de Genève planifient, par ailleurs, une augmentation significative du nombre de passager/ères et de vols d'ici 2030².

Au même moment, face à la crise climatique, la mobilisation citoyenne se manifeste de plus en plus clairement à travers les grèves, les rassemblements, les élections récentes en Suisse et les démarches individuelles et collectives en faveur d'une réduction des émissions de carbone. Dans ce contexte, une variété de campagnes – politiques, institutionnelles et citoyennes – mettent l'accent, en Suisse et ailleurs, sur l'importance de réduire l'usage de l'avion, à la fois à titre privé et professionnel. Les démarches d'universités dans le monde entier, comme à l'Université de Genève, ainsi que des initiatives citoyennes lancées en Suède et dans le monde académique autour de slogans tel que 'flyingless', montrent une diversité d'approches visant à infléchir les pratiques actuelles en matière de déplacement aérien³. En juin 2020, le parlement Suisse accepte de rentrer en matière sur une taxe sur les billets d'avion et sur la création d'un fond pour le climat.

Cette étude a pour but de développer une meilleure compréhension des différentes approches du mouvement « flyingless », des leviers actionnés et de leur impact. Cet état des lieux s'inscrit dans le projet « GeFlyLess », divisé en trois phases. Il permettra d'alimenter les réflexions de la deuxième phase qui consiste à organiser des ateliers participatifs, afin comprendre comment des acteur-trices dans la Ville de Genève pourraient être porteur-euses d'une ou des campagnes pour réduire les déplacements en avion. Suite aux résultats des ateliers, une campagne publique pourrait être lancée au printemps 2021.

Le point de départ de nos réflexions est l'approche des pratiques sociales, qui comprend les déplacements comme étant ancrés dans des routines et habitudes qui sont difficiles à changer. Nous cherchons à comprendre comment des acteur/trices dans la Ville de Genève pourraient être porteur/euses d'une ou des campagnes pour réduire les pratiques des citoyen-nes en matière d'usage de l'avion en tant que passager/ères, afin de pouvoir lancer une ou des campagnes au printemps 2021 à Genève.

En premier lieu, nous avons développé une courte revue de la littérature (**partie I**) sur les initiatives qui cherchent à réduire les vols en avions, ainsi que sur l'approche des pratiques sociales. Ensuite, nous avons identifié des initiatives volontaires qui existent déjà de par le monde pour promouvoir la réduction des vols aériens. L'analyse de ces

¹ Estimation publiée dans le Plan climat cantonal de l'État de Genève, 2015. Lien : <https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-volet-1>

² Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève mise à l'enquête publique, 2017. Lien : <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documenta-tion/communiqués.msg-id-68793.html>

³ La politique de l'Université de Genève : <https://www.unige.ch/durable/blog/unige-se-dote-d'une-politique-sur-les-voyages-en-avion/>. La campagne de sensibilisation du monde académique <https://www.flyingless.org>. La campagne "Stay on the ground" : <http://www.kimnicholas.com/the-takeoff-of-staying-on-the-ground.html>.

initiatives - citoyennes, institutionnelles publiques ou privées- nous a permis d'identifier les mécanismes proposés et les impacts perceptibles sur les personnes concernées et leurs pratiques. Ce recensement regroupe 37 initiatives que nous avons classées en proposant une typologie (**partie II**). Sur cette base, nous en avons sélectionné cinq pour en faire des études de cas, dont trois pour lesquelles nous avons rencontrés les personnes en charge du projet, deux autres entretiens étant prévus au courant de l'été (**partie III**). Le choix des initiatives, de la typologie et des études de cas a été discuté dans des réunions conjointes entre des représentant-es de la Ville de Genève, de l'association Terragir et de l'Université de Genève (22 avril et 27 mai, 2020).

En supplément, compte tenu du contexte actuel dans lequel nous nous trouvons à Genève, nous avons récolté des témoignages sur la manière dont les habitant-e-s ont vécu le manque de mobilité aérienne au temps du coronavirus.

Le but de cet état des lieux est 1) de permettre une meilleure compréhension d'initiatives existantes, et 2) d'apporter des études de cas et témoignages qui pourraient être utiles pour les focus groupes, prévus en automne 2020. A ce rapport s'ajoute un document du type « Foire aux questions » (FAQ) autour de l'avion et son impact écologique, réalisé par la Ville de Genève.

I. Revue de la littérature

Voler, c'est quoi ? Quelques représentations des vols en avion.

Prendre l'avion n'a pas toujours été une pratique hégémonique ; Ullström et al (2020), par une analyse de discours des magazines et médias suédois, nous montrent comment le voyage en avion passe d'un bien de consommation de l'ordre du désir, du rêve, à, dans les années quatre-vingt, une pratique généralisée et normalisée. Un tournant est néanmoins observé dès 2017, où les discours sur les trajets et voyages en avion semblent converger vers une certaine moralisation et une appréciation d'un mode de vie et voyage plus *slow*. Il est important de noter que ce tournant n'est pas encore visible partout. La Suède est encore une exception, et le fait que la presse relaie ces discours n'engendre pas forcément un impact immédiat sur les pratiques des individus et des collectivités. Cependant, c'est un bon indicateur d'une modification des normes et injonctions autour des pratiques de voyage. Pour répondre à l'injonction de l'hypermobilité et aux besoins de la globalisation (Harvey 1990), voler reste une des options les plus accessibles (avec le développement du *low cost*) : il permet de se rendre vite partout. **L'avion représente les prouesses techniques**, l'envol de l'ingénierie mais aussi et surtout de l'humain et sa capacité à s'astreindre des lois physiques, raison pour laquelle il est difficile de renoncer à ce symbole fort. C'est peut-être la même raison qui explique pourquoi, pour réduire l'empreinte écologique de cette technologie, la réponse de l'aéronautique consiste à développer des nouvelles technologies similaires mais à empreinte réduite, sans remettre en cause la pratique sociale de 'prendre l'avion'.

La mobilité n'est pas uniquement une question de déplacement, mais aussi quelque chose d'utile, comme une capacité d'action dans un espace géographique et sociale;

une *motilité* selon le sociologue Vincent Kaufmann (2002). Et cette capacité d'action a une importance toute particulière pour **la Genève Internationale, où l'aéroport s'aligne avec d'autres symboles d'une ville d'importance internationale et connectée à d'autres villes**. En effet, les *villes globales* se sont développées conjointement avec le secteur aérien, qui les connecte les unes aux autres, créant un réseau sur lequel ces villes dépendent pour rester concurrentes à échelle globale. On qualifie d'ailleurs d'aérotropole les modèles d'urbanisme qui pensent et articulent la ville autour de son aéroport, à l'instar de la métropole genevoise dont l'expansion et les activités dépendent. Siège de nombreuses organisations internationales, banques ou autres multinationales, rayonnement diplomatique renforcé par ses conventions historiques et le siège de l'ONU, son hyperconnexion, et donc son aéroport, semble être une condition sine qua non à son développement et sa compétitivité avec les autres villes globales. Il est difficile de ralentir cette dynamique : plus il y a de relations entre des individus répartis sur des espaces différents, plus il y a des envies et besoins de voyager, pour visiter des proches, faire affaire, etc.

Tourisme, visite aux proches, déplacements professionnels : les motifs du déplacement en avion.

D'après Nesbit (1973), le marché du voyage est divisé en quatre segments : le voyage pour le travail à titre personnel, le voyage professionnel dans le secteur public ou privé, la visite de la famille ou des proches, ou le voyage pour le plaisir (cité dans Crompton 1979: 409). Dans cet état des lieux, nous nous inspirons de cette distinction en subdivisant les motifs de déplacement en avion : (a) les déplacements à des fins de loisirs et de visite aux proches ; et (b) les voyages professionnels (par le secteur privé, par le secteur public, et les voyages qui s'inscrivent dans une démarche académique).

Les déplacements à des fins de loisirs

Voyager, c'est consommer des espaces, des expériences, des ambiances (Warde 2017). L'avion est perçu comme un moyen de transport rapide, efficace, transportant tant des personnes que de la marchandise, à des fins commerciales, professionnelles ou pour faire le pont entre les réseaux interpersonnels étendus désormais autour du globe. Mais, au-delà de ces aspects « pratiques », la généralisation de la pratique de voler suit le développement de la société des loisirs⁴, dont le tourisme est une partie majeure et qui s'éloigne peu de l'avion dans les représentations. Aussi, dans la société numérique/de l'information, les injonctions ne proviennent pas seulement des médias mais aussi et surtout des pairs qui partagent les récits et images de leurs multiples voyages, le temps d'un week-end dans une ville proche ou quelques jours dans une destination exotique à l'autre bout du monde. Dans un rapport dynamique, le regard du touriste se porte sur certains aspects du paysage, qui les distinguent des expériences quotidiennes. Ledit « regard » sera capturé par des photos, des cartes postales ou autres souvenirs, permettant de le re-produire, re-capturer, re-distribuer (Urry and Larsen 2011). **Les vacances sont souvent associées au déplacement, et le déplacement à l'avion.**

⁴ Lire à cet égard les articles de Cousin et Réau (2016) et Réau (2016). Sociologues du tourisme, ils retracent les pratiques de tourisme, de l'aristocratie anglaise, en passant par l'industrialisation, le droit aux congés payés et le désir contemporain de voyager.

L'impact du tourisme sur le climat fait débat depuis de nombreuses années déjà. Bien au-delà des moyens de transports utilisés pour se rendre sur un lieu de vacances, certaines zones naturelles (récifs coralliens, faune et flore, etc.) sont menacées par les activités de tourisme en raison des déchets (plastiques, chimiques...), du bruit, des infrastructures ou de la simple présence en masse de l'humain. **De nombreuses initiatives s'inscrivent dans le tourisme durable mais ces pratiques sont encore loin d'être hégémoniques.** D'après Peeters (2017), l'impact néfaste du tourisme sur le climat ne semble pas aller vers une réduction, au contraire: les destinations de voyage semble toujours plus éloignées, et l'avion toujours plus accessible par ses options low cost, au détriment des moyens de transport au sol⁵. Il prône une action du gouvernement non-basée sur des politiques publiques individuelles mais bien systémiques, agissant sur les infrastructures et les taxes. Bien que l'impact environnemental du tourisme soit désormais un point central dans les *tourism studies* (Scott et al, 2012), les injonctions pour le maintien et développement du secteur sont fortes et les initiatives "durables" viennent atténuer le questionnement de fond essentiel d'après Hall (2015) qui porte sur le lien presque automatique entre le voyage et le bien-être ou développement de soi. Büchs (2017) nous propose une typologie des personnes plus ou moins enclines à réduire les vols pour les vacances par une analyse des comportements en lien avec les valeurs. Bien que nous rejetions sa proposition qui pense le changement de façon trop centrée sur l'individu, nous retenons son analyse sur les valeurs et normes qui participent à des pratiques de loisirs plus durables: (1) préoccupation et sensibilisation à la crise climatique et l'empreinte carbone des voyages en avions, (2) croyance en la responsabilité des activités humaines et leur impact néfaste sur l'environnement, soit en l'impact néfaste des vols en avions, (3) croyance en la capacité d'atténuer les émissions carbone par l'action individuelle soit, les résultats escomptés, (4) perception des normes sociales dominantes plaçant le fait de voyager et de prendre l'avion comme part de l'identité, un droit en soi et relatif à la liberté des styles de vie des individus, source de "capital de mobilité", renvoyant aux notions de conformité et d'accomplissement.

Les déplacements à des fins professionnels

Dans cet état des lieux, nous nous intéressons à un sous-champ spécifique : le travail scientifique dans le secteur académique. **Dans une économie de la connaissance globalisée, les académicien-nes et scientifiques s'inscrivent dans des réseaux à échelle internationale - et prendre l'avion est un moyen de maintenir ces réseaux.** Dans ce champ, plus qu'un moyen de rencontre et de partage de connaissances au-delà des frontières, c'est tantôt un moyen de communiquer sa réussite, tantôt une injonction à laquelle les individus sont contraints de répondre pour réussir. Burian (2018) relève qu'un-e académicien-ne suédois-e sur deux pense que mener à bien sa recherche serait impossible sans voler, entravant ainsi à sa carrière. Depuis que les chercheur/euses spécialistes du climat (peu importe leur domaine) radicalisent leur voix pour identifier les activités humaines qui dégradent l'environnement, ils et elles sont souvent dénoncé-es pour leur hypocrisie s'ils et elles volent encore à titre personnel. Ici, lorsque nous parlons des vols de l'académie, nous visons les pratiques "institutionnalisées dans l'académie qui requièrent un changement systémique plutôt

⁵ Peeters (2017) base ses observations sur la période de 2007 à 2017: comme nous avons pu l'observer, depuis 2017 les débats publics sur l'avion et le tourisme de masse sont récurrents et influent certainement sur la remise en question desdites pratiques.

qu'un changement comportemental de l'académicien-ne en tant qu'individu" (Burian, 2018, p.1). D'après Burian, (2018) - et sa vision du changement par les organisations - les possibilités de changement au sein d'organisations dont les activités sont académiques ont plus de marge de manœuvre que des organisations d'autres secteurs, de par leur indépendance au marché. Le changement devrait venir d'une désinstitutionalisation des pratiques de déplacement en avion (par un changement dans l'organisation politique), dépassant les politiques de voyage sur base volontaire, modifiant les standards académiques, et pensant la mise en place d'alternatives adéquates (comme des moyens de télécommunications).

Dans le milieu des affaires, les voyages d'affaires sont souvent synonymes de réussite. S'en passer serait une menace pour le maintien du réseau avec des partenaires et entraverait le lien de confiance entre client-es et fournisseur/euses. Il existe beaucoup de presse et blogs spécialisés qui conseillent sur l'organisation des voyages d'affaires, mais qui célèbrent aussi et surtout leur nécessité pour l'entreprise. Quelques articles datant de mars 2020, en réaction à la restriction de mobilité liée au Coronavirus ont particulièrement retenus notre attention. Un article de Business Today⁶ (Inde) donne des astuces pour ne pas avoir peur et se protéger contre le virus en renforçant ses défenses immunitaires pour ne pas devoir renoncer aux succès en affaire: « It's about time to overcome the fear of travelling, to make things happen. » (Business Today 2020) ; cette phrase reflète le lien indiscutable entre le voyage et la réussite en affaire. Un autre article du journaliste sud-africain Michael Skapinker⁷ essaie de rassurer les professionnel-les du milieu en démontrant que les vols et les pratiques reviendront à la "normale" après la crise. Il établit aussi une liste des raisons pour lesquelles le voyage est indispensable aux affaires : Création de lien commerciaux privilégiés possible seulement par la rencontre physique, foires commerciales et salons indispensables centralisant en un lieu et temps la rencontre entre de multiples petit-es entrepreneur/euses, ainsi que maintien du contact entre les responsables des multinationales et leurs sous-groupes pour évaluer l'état des affaires. « *The fourth reason business travel will return is that we are a restless species, always curious to see what's around the corner. For all the grumbling business travellers do, there is still that thrill of setting off for a favourite city or for somewhere new. The business travellers will be back.* » Cette 4ème raison dépasse l'aspect pratique mais reflète une vision du développement personnel et de l'identité d'un-e bon-ne entrepreneur/euse dépendant de son hypermobilité. Ce modèle dominant de réussite est remis en question tant pour des raisons climatiques que de santé et de bien-être familial (Espino et al., 2002 ; Ivancevich et al., 2003; Cohen et al., 2017)

Quelques études scientifiques des sciences sociales sur le 'Fly Less'

Bien que les impacts de l'aviation sur le climat soient dénoncés depuis de nombreuses années, le débat désenchanté semble être relativement récent. Les chercheur/euses de la communauté scientifique s'intéressent tant aux inégalités, qu'au profil de voyageur/euses, qu'à l'évolution des discours et valeurs autour du même objet dont en voici une sélection afin de saisir les angles d'approches existants. Un récent article du prestigieux journal *Nature Energy* pointe du doigt les consommateur/trices plus aisé-es: leurs modes de vie ont un impact plus important en termes écologiques, par leur forme de mobilité à base d'énergies fossiles, soit ; les voyages en avion. Les

⁶ Business Today: <https://www.businesstoday.in/opinion/columns/coronavirus-in-india-make-your-business-travel-covid-19-proof-infection-news-corporates/story/398603.html>

⁷ Financial Times: <https://www.ft.com/content/21356508-5f96-11ea-b0ab-339c2307bcd4>

« top 10% », dits aussi « élites de la consommation » consomment 55% des ressources énergétiques allouées à la mobilité (Oswald, Owen and Steinberger 2020). Les auteur/trices soulignent donc les inégalités à cet égard, car une large partie de la population mondiale se voit exclue de l'accès à l'avion.

Depuis quelques années, mais surtout depuis 2017, les initiatives citoyennes individuelles et collectives ont commencé à noter l'impact de cette pratique sur l'environnement et à s'organiser pour penser et insuffler un changement, presque de façon concomitante. Aussi, de nombreux/euses académicien-nes en sciences sociales se penchent sur la question, comme en témoigne les présentations à la conférence virtuelle SCORAI (Sustainable Consumption Research and Action Initiative) en juin 2020. Laugesen (2020) nous invitait à déconstruire le lien entre voyager et voler, traités comme synonymes. Czepkiewicz et al (2019) nous renseignent sur le profil des personnes qui prennent le plus l'avion : les habitant-es des zones urbaines volent plus puisqu'ils et elles ont généralement des revenus plus élevés, sont majoritairement célibataires et sans enfants, ont des compétences linguistiques liées à leur mobilité accrue, et chercheraient à échapper de la ville pour compenser le manque de nature ou chercher de nouvelles opportunités culturelles. Ces personnes auraient une attitude cosmopolite et leur réseau social serait global. De façon un peu paradoxale, les personnes qui volent le moins seraient peu informées/sensibilisées à l'impact de l'avion, et vice-versa.

D'autres études portent sur les valeurs qui gravitent autour de l'avion et les représentations en lien aux enjeux écologiques (Kroesen 2013; Kantanbacher et al 2018). Alcock et al (2017) suggèrent que des individus qui seraient plus soucieux/euses de l'environnement (avec des bonnes pratiques 'sur terre') ont tendance à voler plus de kilomètres par année que ceux qui ne le sont pas. Dans ces perspectives, l'individu (consommateur/trice) est souvent perçu comme étant une personne avec une capacité d'agir, responsable de ses choix. Une autre approche conçoit les actions du quotidien comme difficiles à changer, car ancrées dans des pratiques sociales et les normes sociales et les infrastructures existantes sous-jacentes. Pour Randles et Mander (2009), il est important de comprendre la dimension morale de prendre ou ne pas prendre l'avion. Pour Cohen et al (2016), ce sont justement les arrangements socio-techniques et les infrastructures existantes qui font qu'il est si difficile de ne plus prendre l'avion.

Comment changer et vers quoi ? Pratiques sociales pour le bien-être durable

Dans cette section, nous exposons les cadres conceptuels qui nous aident à comprendre comment un changement sociétal vers le « flyingless » serait possible. Tout d'abord, nous distinguons les approches axées sur le changement individuel des approches par les pratiques sociales. La théorie des pratiques est une approche qui se fait une place dans les recherches en sociologie de la consommation mais aussi dans les réflexions académiques sur le développement durable pour penser, notamment, le changement et la transformation sociale. Reckwitz (2002), Schatzki et al. (2002), Warde (2005), Dubuisson-Quellier et Plessz (2013), Sahakian et Wilhite (2014) : nombreux/euses sont les auteur/trices à nous présenter la pertinence de cette approche. Il s'agit de comprendre les habitudes et routines des individus, dans leur contexte (normatif/discursif, infrastructurel/matériel, de connaissances, compétences et capacités

individuelles) pour penser le changement. Cette approche permet de dépasser une vision où l'individu seul, de par ses choix souverains, porte la responsabilité du changement. Cette approche individualiste sera, entre autres, critiquée par Shove (2010) qui déplore ce rapport linéaire et trop simpliste entre 'changer les attitudes' pour 'influencer les comportements' et 'faire le bon choix', sans prendre en compte le contexte socio-culturel dans lequel les gens opèrent. Pour Dubuisson-Quellier (2016), une série d'actions sont de l'ordre de la 'gouvernance des conduites', tels que le *nudge theory*, les labels, ou encore les taxes ; dans ces approches, on comprend certains comportements comme 'bon' et d'autres comme 'mauvais' sans prendre en compte le processus qui détermine ce qui est bon ou mauvais (qui décide et pour qui). De plus, si un individu peut et veut agir individuellement, c'est grâce à la mobilisation d'un travail collectif qui agit sur les dimensions de la pratiques précédemment évoquées (Dubuisson-Quellier 2013).

L'approche par les pratiques sociales est une tendance importante dans les études autour de la consommation durable, et complémentaire à des approches systémiques, qui tentent de saisir la complexité des systèmes à diverses échelles. Dans les théories de transition socio-technique, il s'agit de traiter des dynamiques d'interaction entre diverses échelles - niche, régime et paysage - pour comprendre le changement (Geel et al 2015). Tout changement de système va bien entendu voir l'individu comme un acteur important du changement, mais va reconnaître en même temps que ce n'est pas uniquement à titre individuel ou par des éco-gestes que les objectifs seront atteints. Il est impératif de passer par des changements de régimes, dans une approche socio-technique (de lois, conditions cadres, normes, valeurs, etc.), mais aussi par des changements d'infrastructures, d'arrangements matériels, de manières de faire. Parfois, si le changement dans un système existant n'est pas possible, il s'agit aussi de montrer que des alternatives audit système dominant sont possibles. Souvent, les alternatives passent par la démonstration et le développement de pratiques sociales marginales ou émergentes, mais aussi par l'apprentissage social - soit une forme d'apprentissage qui compte sur les interactions sociales et la mise en pratique (Sahakian and Wilhite 2014).

Si la théorie des pratiques sociales nous aide à distinguer les approches plus individualistes des plus systémiques et socialement ancrés, il reste à définir vers quel but normatif nous tendons avec ce projet GeFlyLess. Il existe une autre tendance dans les études autour de la consommation durable, qui cherche à intégrer des notions de bien-être et de justice sociale dans la course à la 'durabilité' – une approche déjà mise en avant dans les travaux de Jackson (2017), approfondie par Di Giulo and Fuchs (2014), et Brand-Correa and Steinberger (2017), entre autres. Ces approches reconnaissent que les dimensions environnementales et sociales de la durabilité requièrent une réflexion sur ce qui serait 'la bonne vie' (*the good life, buen vivir*) pour tou-tes, tout en prenant en compte les limites planétaires. La vaste littérature sur le bien-être humain s'inspire de différentes approches conceptuelles, allant de l'approche des capacités de Nussbaum (1992) , à l'approche fondée sur les besoins de Max-Neef (1991) ou encore des approches plus hédonistes basées sur le bonheur ou la satisfaction de la vie, qui sous-tendent les Rapports mondiaux sur le bonheur. En particulier, les théories des besoins humains ont été appliquées à la question de la consommation durable et du changement climatique (par Gough 2017, Brand-Correa et Steinberger 2017, et Guillen-Royo 2010, pour n'en citer que quelqu'un-es.) Pour Doyal et Gough (1991), la

santé humaine, la participation et l'autonomie constituent les trois "besoins fondamentaux" ; Di Giulio et Defila (2019) établissent une liste de neuf besoins qui doivent être "protégés", dans le sens qu'ils peuvent être assurés par les collectivités. Pour atteindre l'objectif normatif du "bien-être durable", il est important de distinguer les "modes de satisfaction" aux "besoins", soit les moyens nécessaires pour atteindre l'objectif d'une vie de qualité. Si les besoins humains - tels que la santé physique et mentale ou la participation à la société - peuvent être partagés par tou-tes, les moyens de satisfaire ces besoins dépendent toujours des contextes sociaux et historiques. Serait-il possible dès lors de subvenir aux besoins humains mais avec moins d'énergies fossiles et en réduisant les émissions carbonées ? Le postulat de Jackson (2005) montre son optimisme sur la question.

Dans un article récent, Sahakian et Anantharaman (2020) affirment que c'est en comprenant la pratique sociale de la vie quotidienne que l'on peut satisfaire les besoins. La pratique sociale de 'prendre l'avion' peut satisfaire le besoin de se sentir connecté-e à ses proches, mais pourrait être remplacée par 'prendre le train' dans certains cas ; la pratique sociale de 'faire du shopping à Barcelone' en prenant l'avion pourrait être remplacée par 'faire du shopping au Tessin' en train. A notre connaissance, il n'y a pas eu d'études qui prennent en compte le bien-être au sens large en lien avec la pratique sociale de prendre l'avion. Une étude a discuté des co-bénéfices de prendre moins l'avion, en notant l'impact positif sur la santé humaine et sur l'environnement (Cohen and Kantanbacher 2019). Dans tous le cas, une considération pour le bien-être durable doit prendre en compte deux considérations essentielles : en premier, une distinction entre 'besoins' et 'moyens de subvenir aux besoins'; et les inégalités des moyens à disposition, pour différents groupes sociaux. Il est donc important de reconnaître les inégalités entre des groupes de personnes issues de la migration, par exemple, quand il s'agit de réduire les vols en avion (Janta et al 2015; Mattioli and Schheiner 2019).

Si ces réflexions théoriques sont prometteuses, il ne faut pas pour autant considérer comme acquis les visions et les valeurs qui constituent les paradigmes, comme le "bien-être durable". En effet, si les gens de tous les jours doivent jouer un rôle dans le changement social, par une approche des pratiques sociales, **il est essentiel de délibérer avec divers groupes de personnes autour de tels objectifs normatifs**. Pour amener les individus lambda à comprendre le lien entre le fait de prendre l'avion et les enjeux écologiques et sociaux (autour du bien-être) qui en découlent, des méthodes participatives et des approches transdisciplinaires sont nécessaires. Par ce biais, il est possible de travailler collectivement afin d'intégrer différentes formes de connaissances et différents domaines d'expérience/expertise. Dans le cadre d'un projet européen, nous avons travaillé avec 300 ménages en Europe (dont 26 à Genève en partenariat avec l'association Terragir) sur des approches 'living lab' - une méthode participative de l'ordre de l'expérimentations- pour réduire le chauffage et les cycles de lessives. Pour GeFlyLess, par des méthodes participatives et transdisciplinaires, nous proposons d'animer une série d'ateliers avec divers publics pour comprendre comment une campagne pour réduire les vols pourrait trouver écho au sein de la population de Genève, une campagne qui sera: *réaliste* (en lien avec les pratiques sociales), *réalisable* (car co-construite par des citoyen-nes) et *novatrice* (car issue d'un processus qui rassemble diverses connaissances et compétences, et construite sur des exemples d'autres campagnes en cours).

II. Paysage de l'action : recensement et typologie du changement

Comme énoncé dans la partie I, cette analyse d'initiatives portera sur : les voyages à des fins de loisirs et de visite aux proches ; et les voyages professionnels (par le secteur privé, par le secteur public, et les voyages qui s'inscrivent dans une démarche académique). Nous avons recensé 37 initiatives qui visent une réduction partielle ou totale des vols en avion. Agissant à différentes échelles (internationale, nationale, régionale, pour une ville, un secteur d'activité...etc.), elles se distinguent par leur cible, leur vision du changement, leurs outils d'action, leurs initiat-es et le type de voyage visé que nous présentons dans la partie suivante. Nous présentons les tendances de répartition selon ces catégories, afin de décrire notre échantillon mais à ne généraliser en aucun cas, dans la mesure où des biais importants découlent (1) de la sélection que nous avons faite, (2) du rassemblement de diverses initiatives similaires comptabilisées comme une seule initiative à l'instar des multiples blogs et agences de voyage, comparateurs/compensateurs d'émissions carbone, célébrités engagées, et politiques d'universités diverses, (3) et de la sélection des outils ou acteur/trices dominant-es lorsqu'il y en avait plusieurs.

Très peu d'initiatives ont été lancées avant 2017, année marquant un tournant dans le discours médiatique (Ullström et al, 2020) ou du moins dans les actions visant à réduire les vols. Neuf initiatives seulement (sur les 37 totale) sont plus anciennes (dont 3 de très peu, puisque comprises entre 2015 et 2016). Aussi, elles traitent indirectement de la réduction des vols (initiatives pour la gouvernance citoyen-nes des aéroports, conseil pour des voyages plus écologiques dont l'avion n'est qu'un des points mentionnés. Sur la base de notre recensement, nous avons dégagé une typologie des initiatives basée sur la vision du changement qu'implique leurs actions (tableau 1). Bien que la vision du changement des initiat-es ne se réduisent pas à un seul type, ils et elles montrent un penchant dominant pour l'une des visions suivantes, influençant le type d'initiative qu'il développe par la suite.

Tableau 1 : Une typologie basée sur les visions du changement

Pourcentage de notre échantillon (N=37)

<p>Type 1 : Changement par le choix individuel</p> <p>Les initiatives qui mettent en avant cette forme de changement conçoivent les individus comme étant les acteurs principaux dans l'investissement à la réduction des vols en avion, envisagé comme un choix individuel. Il s'agit dès lors d'informer les personnes (communication), ainsi que de les inciter (bonus) ou les dissuader (taxe carbone).</p>	40,6 %
<p>Type 2 : Changement de système / contraintes ou incitations</p> <p>Les initiatives qui mettent en avant les changements systémiques reconnaissent que la décision de prendre ou ne pas prendre l'avion s'inscrit dans un contexte plus large, comprenant les pratiques sociales, les systèmes sociotechniques, les cadres institutionnels et réglementaires. Les individus ont la possibilité de changer le système en tant que consomm'acteur/trices ou citoyen-nes engagé-es.</p>	32,4 %
<p>Type 3 : Changement par les alternatives / changements collectifs</p> <p>Dans ce cas de figure, le changement s'exprime sous la forme d'alternatives émergentes, existantes ou nouvelles. Ces alternatives sont mises en avant par des démonstrations, des formes de communication et échanges, etc. Souvent, il revient aux collectifs de soutenir et promouvoir les alternatives.</p>	27 %

Pour chaque typologie, il existe divers outils utilisés par les initiant.es (tableau 2). Parmi les 37 initiatives recensées, ce sont souvent des outils de communication sans interactions qui sont préférés, dont l'impact est difficile à observer et mesurer. Les outils de participation institutionnelle sont aussi très présents, notamment sous la forme de pétitions.

Tableau 2 : Outils principaux utilisés par les initiant-es

Outils principaux utilisés par les initiant-es	Description du type d'outil	Part dans l'échantillon (en %)
Outils de communication et sensibilisation (sans interactions)	Toutes les supports textuels, graphiques, audiovisuels destinés à informer, donner des conseils, sensibiliser. Réception passive du destinataire.	24,4
Outils d'apprentissage social / éducation à la pratique (avec interactions)	Toutes les formes de communication (accompagnement, ateliers, défis, etc.) qui impliquent une participation active des destinataires, des formes d'apprentissage.	5,4
Outils de rassemblement et mise en réseau	Recruter des nouveaux/elles praticien-nes en récoltant leur déclaration d'intention et/ou engagement, création d'une communauté.	16,2
Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation	Règles, lois, charte et mesures incitatives (parfois économique à l'instar des taxes) qui cadrent la pratique. Proviennent généralement d'institutions ou gouvernements.	13,5
Outil de participation institutionnelle	Toutes formes d'action entreprise à l'aide d'outil institutionnels et politiques tel que pétition, motion, vote, lobbying...etc.	13,5
Outil influenceur/euse	Affiliation, partenariat ou communication lié à une célébrité ou une personne publique en position de modèle / d'influenceuse	5,4
Outils de récompense	Invitation à changer sa pratique en échange d'une récompense: compétition avec prix, promotion d'une image (ex: label, effet de groupe et distinction ou acceptation en son sein)	5,4
Outil de création et/ou soutien aux alternatives	Création, participation ou soutien concret aux alternatives à l'avion (au-delà de la simple posture en faveur)	16,2

Derrière chaque initiative, nous avons identifié des initiant-es types: citoyen-nes engagées, associations/ONG, personnalités publiques, politicien-nes, entreprises et institutions privées ou publiques et académicien-nes. Cependant, nous n'avons pas relevé la fréquence de ces catégories puisqu'elles ne sont pas toujours exclusives et les initiant-es évoluent avec le projet. Les duos que nous avons pu relever sont les institutions publiques et les académicien-nes, les citoyen-nes engagées soit avec des personnalités publiques, soit avec des associations et ONG, et des associations et ONG avec des personnalités publiques. Aussi, des projets peuvent être initiés par des citoyen-nes qui finissent par se fédérer sous forme d'association pour faciliter leur démarche juridique, administrative ou organisationnelle. Nous pouvons tout de même relever que, globalement, les associations et ONG, citoyen-nes engagés-es et institutions (dans une moindre mesure) sont le plus souvent impliqués-es.

Quand il s'agit du public cible, les initiatives visent le plus souvent les individus, comme acteur/trices du changement, alors que les initiant-es types les plus récurrent-es sont les citoyen-nes ou les associations à but non-lucratif. A nouveau, ces catégories ne sont pas totalement exclusives et nous avons donc relevé la cible principale pour chaque initiative bien qu'il en existe des secondaires ou tertiaires.

Tableau 3 : Cible type

Cibles types	Part de l'échantillon (en %)	Exemples
Organes politiques, gouvernements et structures légales	24,3	Fairosène, A free ride, Back-on-track, Ban Private Jets, Motion pour un État exemplaire en matière de mobilité...
Individus	51,4	Voyage Vert, Staycations, The OceanPreneur, Calculateurs d'émissions carbone, Charte des artistes pour le climat, Pousse-Pouce...
Société civile, associations, collectivités, communauté	8,1	Noflyclimatesci, Staygrounded, CARPE
Entreprises, institutions publiques et privées	16,2	Nearly Carbon Neutral Conferences, CFF for business, agences de voyages pour voyages d'affaires, Climateperks, engagement d'institutions universitaires

Les initiatives visent le plus souvent un type de voyage en particulier, reflétant la compréhension des initié·es des différences de problématiques et de pratiques liées aux diverses motivations derrière un vol en avion. Nous avons rassemblé ici les voyages de loisirs et visites familiales puisqu'elles sont rarement dissociées par les initié·es. Nous tenons néanmoins à relever que renoncer à visiter des proches ou renoncer à visiter un lieu pour des raisons touristiques ont un impact différent sur le bien-être.

Tableau 4 : Type de voyages visés

Types de voyages visés	Part de l'échantillon (en %)
Voyages professionnels et scolaires	24,3
Voyages académiques	13,5
Voyages de loisirs et visites familiales/proches	21,6
Tous types de voyages confondus (initiatives ne faisant pas de distinction)	40,6

III. Études de cas : 5 façons de passer à l'action

Suite à des échanges avec notre groupe de travail (Ville de Genève, Université de Genève et l'association Terragir), nous avons sélectionné cinq initiatives parmi les 37 recensées afin de compléter la vision d'ensemble par une compréhension dans le détail des modes d'actions, visions, motivations, obstacles, ressources, et impacts de certains projets. A ce jour, nous avons mené des entretiens avec 3 des 5 initié·es qui nous ont aussi partagé des conseils pour le lancement d'une initiative ou campagne visant la réduction des vols, basés sur leur expérience. Ces initiatives visent les différents types de voyages (professionnels et scolaires, de loisirs ou visite à des proches/famille, académiques ou tous à la fois), en visant tantôt la communauté scientifique, tantôt les individus, aussi bien que les organisations (publiques et privées) et les élèves et enseignant·es du secondaire. Nous présenterons donc en quoi consiste Unter 1000 (Allemagne, Suisse, Autriche), Flight Free 2020 (Suède), Ecotrip Challenge (Suisse), Vacances au kilomètre (France) et One in Five (Royaume-Uni), approfondissant le tableau récapitulatif suivant :

	Unter 1000	Flight Free 2020	One in Five	Des vacances au kilomètre	Ecotrip Challenge
Initiant-es	Scientist4future (association représentant la communauté de chercheur/euses du climat), porté par Martina Schäfer, Gisbert Fanselow et Stefan Müller.	Individus (Maja Rosen et Lotta Hammar), plus tardivement fédérées en créant l'association <i>We Stay on the Ground</i> (ouvrant l'accès à des subventions)	ONG WWF	L'ADEME (Agence de Transition Écologique Française) en collaboration avec le média <i>Qu'est-ce qu'on fait ?</i> (+ Réseau Action Climat pour la campagne renouvelée en été 2020)	Association Transport et Écologie (ATE- Suisse)
Cibles	Toute personne qui travaille dans une institution académique et qui voyagerait pour des raisons professionnelles.	Individus invités à agir collectivement. Certaines organisations et entreprises ont aussi été signataires et c'est un public dans le visuel des futures activités de l'association.	Entreprises et organisations du secteur privé mais aussi les administrations publiques	Individus invités à repenser leur pratique de voyage touristique / de loisir.	Individus: Élèves du secondaire (gymnase, collèges, cycles, écoles professionnelles...)
Vision du changement	Changement par le choix individuel : bien que la charte signée face aussi office de lettre ouverte adressée aux institutions et gouvernements, l'initiative vise en premier lieu l'engagement des académiciennes à titre personnel.	Changement par le choix individuel : bien que Maja Rosen ne veuille pas trop responsabiliser l'individu, sa vision est celle de l'action individuelle collective et l'impact que les individus peuvent avoir par leur choix et style de vie. Elle aspire néanmoins à un changement par le système (avec une interdiction de voler) mais ce n'est pas la vision du changement dans laquelle s'inscrit l'initiative.	Changement par les alternatives / changement collectif (changer les pratiques professionnelles et exigences de carrière par des déplacements par voie terrestre ou en mettant à disposition des façons alternatives de travailler et faire affaire (ex : moyens de télécommunication), engagement au niveau collectif.	Changement par le choix individuel bien que Mathias Copy nous invite à penser l'implication des politiques publiques et le rôle du système et que Florence Clément appuie sur l'importance d'une combinaison de l'action des particuliers, du système et la création collective d'alternative.	Changement par le choix individuel
Outils	Outils de rassemblement et mise en réseau : les volontaires signent la charte et s'engagent à ne pas prendre l'avion pour des vols en dessous de 1000 km, pour des raisons professionnelles. Cette liste de signataires fait aussi office de lettre ouverte/pétition pour interpeler les institutions et gouvernement et est de façon secondaire un outil de participation institutionnelle . Aussi, au même titre que Flight Free, l'engagement, même s'il n'était pas tenu, permet de faire circuler la remise en question des pratiques de voyage professionnel agissant ainsi comme un outil de communication et sensibilisation (sans interaction).	L'outil principal est l'outil de rassemblement et mise en réseau . Les outils secondaires sont l'utilisation d' influenceurs et célébrités (malgré la difficulté à obtenir une promesse de ces dernier/ères), les outils par mécanisme de récompense comprenant l'effet d'appartenance à un groupe: en effet, des bannières peuvent être utilisées sur les réseaux sociaux une fois la promesse faite, et les initiates cherchent à éveiller l'appartenance à un groupe et jouer avec la désirabilité sociale des individus face à la nouvelle norme. Aussi, la campagne dépend des moyens de communication tels que les réseaux sociaux, le site internet, les campagnes dans les rues mais aussi et surtout: le bouche à oreille soit l'invitation à la participation par des proches.	L'outil principal est l'outil de récompense : One in Five incite les organisations à prendre part au défi en leur permettant de jouir d'une image plus écologique par l'affiliation au label WWF. L'initiative utilise aussi l' outil d'apprentissage social / éducation à la pratique puisqu'elle accompagne le changement fait au sein des organisations par la mise à disposition de logiciels pour mesurer les émissions, des conseils personnalisés (aide juridico-légale, organisationnelle...), un workshop annuel...etc.	L'outil principal est l'outil de communication et sensibilisation sans interaction : il s'agit de donner aux individus l'information tant de l'impact des vols touristiques mais aussi des alternatives possibles pour modifier leur comportement.	L'outil principal est l' outil de récompense : Cet outil est celui qui motive la participation des classes mais de façon latente, une fois que les élèves sont engagés, c'est l' outil d'apprentissage social / éducation à la pratique -avec interactions - qui prend de l'importance.
Obstacles /difficultés	/	L'engagement personnel nécessite une redéfinition familiale, financière, de carrière et l'accès à des ressources (économique, temps, réseau...etc). Peu de ressources implique aussi une réduction du champ des possibles	/	La pluralité d'acteur/trices implique un temps long de discussion pour le choix des termes et la conceptualisation de l'infographie, quelque part entre le militantisme (réseau d'ONG), une parole étatique mais scientifique (l'ADEME) et des journalistes critiques (QQF).	Peur de mobbing entre élèves discuté dans les médias, confusion liée aux prix déclinés en 3 options (simplifiés pour la prochaine édition), concours écourté dû au COVID-19 (prix tout de même remis en juin 2020).

Ressources	/	Crowdfunding, bénévolat, et subventions à venir (éligible depuis la création de l'association, démarches en attente)	/	Cette initiative découle d'une collaboration entre un média qui pourvoit le travail journalistique par la propositions de scénarios et l'ADEME qui pourvoit les informations bruts et des spécialistes de la communication: une équipe conjointe est mobilisée , ainsi les ressources financières et humaines ne sont pas une contrainte	C'est l'ATE qui a financé le projet, mobilisant 2 personnes pour recruter les classes et créer la plateforme internet.
Impact(s) /Résultats	4126 scientifiques ont signé la lettre dans 3 pays (Allemagne, Suisse et Autriche). La liste des signataires est présentée aux grèves pour le climat mais en raison du COVID-19, la grève du mois d'avril a été reportée. Les académicien-nes engagées ont eu par leur engagement un impact sur les pratiques au sein de leur institution, mais nous ne disposons pas de données pour en mesurer l'impact.	Les 100'000 signataires n'ont pas été atteint (et la campagne a perdu en légitimité pendant le coronavirus, les gens étant de toute façon cloués au sol). Néanmoins, les initiatives relèvent une forte sollicitation médiatique internationale, et une remise en question des pratiques dominantes concernant les vols en avion: malgré le but non atteint, la majorité des signataires auraient tout de même réduit voire arrêté de voler.	Les organisations qui se sont inscrites au défi ont toutes réduit leurs vols en avion pour des raisons professionnelles. Alors que certaines se sont engagées sur toutes la période ont réduit de 38 % leurs vols, d'autres ont aussi pris part (dont Vodafone, Skanska, Marks & Spencer, Premium Global Solutions, Scottish Environment Protection Agency, Arkadin, BT, Capgemini, WWF-UK). Comme les organisations engagées communiquent sur le défi, elles participent indirectement à la diffusion d'une réflexivité sur les pratiques organisationnelles de voyage, participant peut-être à la rupture du lien jusqu'alors étroit entre réussite en affaire et voyage en avion, promouvant la responsabilité du secteur et ses capacités d'innovation.	Forte réactivité et nombreux partages sur les réseaux sociaux, réaction par courrier des entreprises dérangées par ces recommandations. Après une première bonne réception du projet en 2017, l'info graphique est remise à jour et le Réseau Action Climat entre dans la collaboration. Un rapport sera publié en septembre pour évaluer l'impact de la campagne de l'été 2020.	Difficilement mesurable après 6 mois (d'autant plus qu'il s'agissait d'un projet pilote), mais la question semble avoir été largement thématisée dans les classes et entre les élèves voire au sein de familles. Néanmoins, Yves Chatton relève une diminution des émissions carbone entre les vacances du premier semestre et celle du second : l'initiative reconduite pour l'année scolaire 2020-2021 viendra nous infirmer ou confirmer cette tendance.
Conseils (pour création d'une campagne)	/	(1) Trouver une chose simple et concrète à proposer aux individus, (2) C'est seulement légitime de viser le changement des pratiques des individus en tant qu'individus, (3) Communiquer en inspirant les gens avec des histoires et témoignages de personnes impliquées dans la pratique, ne déclarant pas seulement des faits ou décrivant les effets négatifs des vols dans des logiques de culpabilisation mais à l'inverse montrer l'effet positif pour encourager les nouvelles pratiques. (4) Profiter de l'exemple du COVID19 pour démontrer la capacité de changement rapide face à une urgence, en mettant l'emphase sur les aspects positifs de la période sans avion; (5) Faire en sorte que les personnes se sentent impliquées par et dans la campagne.	/	Mathias Copy nous conseille d'aussi écouter et inviter à la discussion préliminaire pendant la phase de construction les personnes qui voyagent peu ou pas (pour des raisons financières souvent), celles qui ne devraient pas , d'après lui, culpabiliser de prendre l'avion. Florence Clément ajoute l'importance d'identifier les publics ou types de vols visés, et les messages/arguments associés au moment de la création d'une campagne : ne pas s'adresser à un trop large public au risque d'un échec.	Impliquer les acteur/trices tôt dans le processus et maintenant un contact avant, pendant et après l'initiative pour être à l'écoute de leurs besoins, ressources, intérêts. Aussi, penser à un concept simple et facile d'accès pour les participant-es.

1. Unter 1000⁸ ou faire passer les académicien-nes à l'action

Comme en témoigne la littérature fournie au sujet de l'urgence climatique, les académicien-nes sont porteur-euses d'un savoir que beaucoup ne mettent pas ou peu en pratique. Unter1000 vient questionner le rôle en tant que figure modèle des chercheur-euses dans la lutte contre le réchauffement climatique. Le collectif Scientists4future, après une analyse des pratiques académiques, désigne les voyages en avion (pour se rendre à des colloques, conférences, aller rencontrer des pairs dans une institution à l'autre bout du monde...etc) comme les principaux émetteurs de CO2. Il s'agit de questionner la nécessité à (1) se déplacer en avion, (2) à se déplacer tout court, en remettant en question les façons de faire académie.

Le collectif propose à leurs homologues (en Suisse, en Allemagne et en Autriche) de signer une charte les engageant à ne pas prendre l'avion pour des courtes distances de moins de 1,000 km qui pourraient être parcourues autrement :

“Commitments:

I hereby commit myself with immediate effect to refrain from taking short-haul flights up to 1,000 km (equivalent to about 12 hours train journey) for the purposes of business-related travel.

Moreover, in order to make business travel more climate-friendly overall, I call on the federal government of my country to adapt the pertinent legislation (e.g. the Federal Travel Expenses Act) so that greenhouse gas emissions are taken into account in the selection of the means of transportation for business-related travel. Financial compensation for CO2-emissions caused by long-haul flights should be eligible for reimbursement.

I call upon my scientific institution to support me in climate-friendly travel for business trips by providing the appropriate means and internal regulations.

All persons who serve at scientific institutions in Germany, Austria, or Switzerland are encouraged to sign, if they engage in travel within their country or abroad as part of their work.”

Engagements par la signature à Unter1000

Comme le stipule la charte, c'est une promesse faite à titre individuel mais qui invite les signataires à interpeller leurs institutions respectives et gouvernements à les accompagner dans leur démarche. Bien que la démarche Unter1000 s'attaque au problème des court-courriers, le collectif, lui, félicite les initiatives plus “complètes” impliquant une pluralité d'acteur-trices. Ils présentent notamment le cas exemplaire de l'ETH Zürich qui témoigne de l'implication de l'institution académique, des départements qui la compose, pense un système de relevé exact des vols effectués (raisons, émissions...etc), une compensation temporaire de l'intégralité des vols, une expansion des moyens techniques pour vidéoconférences, et implique les employé-es comme

⁸ <https://unter1000.scientists4future.org/>

les étudiant-es. Certes dirigée aux chercheur/euses, professeur-es et étudiant-es, l'initiative Unter1000 invite aussi toutes personnes désireuses de s'engager et de modifier ses pratiques de mobilité professionnelle, via la section allemande de la plateforme.⁹

Des démarches similaires à travers le monde

Le monde académique semble s'être mobilisé depuis quelques années. Du côté des institutions, les initiatives sont souvent similaires dans leur approche top-down où la question est gérée administrativement. C'est le cas de l'Université de Genève où les vols ne sont remboursés que si le voyage ne peut être effectué en moins de quatre heures de train ou s'il est réservé en classe économique pour les destinations plus éloignées¹⁰. Bien que la déclaration d'intention de minimiser les déplacements et développer les outils de vidéoconférence soit faite, les mesures sont encore peu contraignantes. De nombreuses universités et institutions académiques se sont engagées dans des processus proches, de façon plus ou moins contraignante, usant d'outils tels que la compensation systématique des émissions carbone, un engagement symbolique dans les campagnes NoFlyClimateSci¹¹ ou Unter1000, des appels à contribution sur les questions de mobilité durable, une communication accrue de ces questions auprès de la communauté académique et étudiante, des voyages d'études qui n'impliquent pas de déplacement en avion, etc. (voir annexe 1 pour une revue de quelques universités).

Revoir les pratiques académiques

Comme nous le relevions dans notre partie introductive, les normes et attentes en termes de réussite professionnelle au sein de l'académie sont étroitement lié à une hypermobilité. Concrètement, de nombreux événements dit "académiques" tels que colloques, conférences et autre réunions autour d'un objet scientifique impliquent des déplacements récurrents (Glover et al., 2017; Wynes et al., 2019). De nombreux projets ont vu le jour, empruntant une approche exploratoire, comme un laboratoire à grande échelle, explorant de nouvelles façons de faire sans sacrifier la création collective de savoir et la communauté académique globale. Le concept *NCN (Nearly Carbon Neutral) conferences* voit le jour sous de nombreuses formes: souvent, ce sont des outils de télécommunications qui sont développés, permettant parfois même l'élargissement de la diffusion au grand public. Au-delà d'organisations nouvelles à distance, les initiant-es de telles organisations partagent leur expérience, réflexions et détaillent souvent les démarches qu'ils et elles entreprennent pour inspirer et donner des conseils à d'autres organisateur-trices désireux/euses de réduire l'empreinte de leur événement.

Le COVID-19 est venu transformer ces pratiques préliminaires non-généralisées: la restriction de mobilité touchant tous les secteurs et milieux, les institutions universitaires se sont vues forcées d'annuler leurs événements (et activités d'enseignement et de recherche) ou de se tourner vers des façons de faire alternative, à distance. Les solutions jusqu'alors présentées comme des outils à mettre en place dans un futur proche sont devenus les seuls façons de maintenir les activités. Toute la mise en place

⁹ www.unter1000.de

¹⁰ Déplacements en avion: politique ambitieuse de l'UNIGE - Communiqués de presse

¹¹ <https://noflyclimatesci.org/>

technique s'est développée beaucoup plus rapidement que prévu et a contribué à l'accélération des processus d'innovation initiés quelques années auparavant. Aussi, la rupture avec la routine a engagé des processus de réflexivité pour toutes et tous, dont les conclusions bénéficieront certainement aux façons de faire académie. La situation sanitaire a aussi mis en exergue les problématiques tels que l'inégalité d'accès aux outils de télécommunication (pour des questions financières/matérielles ou de compétences). Il est trop tôt pour tirer une conclusion quant aux effets de la crise sanitaire sur les pratiques de travail au sein de l'académie. Pour l'instant, le débat semble plutôt miser sur un changement où pour certain-es la responsabilité est individuelle – celle des académicien-nes et leur position de *role model* (Anderson, 2013; Hallman, 2018) – ou organisationnelle (Burian, 2018), par les institutions académiques et les conventions collectives des bailleurs de fonds.

2. Flight Free 2020, une campagne de We Stay on the Ground (SWE)

Maja Rosen et sa voisine, Lotta Hammar, fondatrice de l'association *We stay on the ground*¹², font partie des pionnières du mouvement flyless. Elles cherchent à éveiller les consciences sur l'impact des vols en avion. Leurs campagnes Flight Free, 2019 puis 2020, visent à changer la norme où l'avion est perçu comme un moyen de déplacement légitime et normalisé, avec tous les effets que cela peut avoir sur la perception des pratiques annexes, tels que les loisirs, le travail...etc. Leur stratégie propose aux individus de s'engager à ne pas prendre l'avion pendant un an si, et seulement si, 100'000 personnes en font de même. Les initiates veulent ainsi contester le contre-argument principal, soit prouver que l'action individuelle fonctionne quand elle est collective. Le procédé est simple : il suffit de signer sur la plateforme la promesse de ne pas voler puis de partager l'initiative sur les réseaux sociaux ou la communiquer à ses proches pour qu'ils et elles se lancent aussi le défi, invitant les signataires à diffuser l'initiative mais aussi et surtout, discuter de la problématique. Même si les 100'000 personnes n'ont jamais été atteintes, Maja Rosen soutient que les signataires tiennent tout de même la promesse. Cette campagne a rencontré un franc succès puisque des "sous-groupes meneurs de campagne" se sont formés dans divers pays en plus de la Suède (UK, USA, Pérou, Australie, Allemagne, Canada, France, Slovaquie, Pays-Bas, Belgique). Aussi, le mécanisme d'identification à un groupe de personnes engagées, au-delà de la promesse individuelle de ne pas prendre l'avion, motive ces personnes à en parler autour d'elles et à prendre part à la diffusion de nouvelles valeurs, de nouveaux récits et s'impliquent souvent dans la diffusion de la campagne (par les réseaux sociaux sur internet, dans leurs réseaux personnels, mais aussi dans des campagnes dans l'espace public).

Les initiat-e-s appréhendent la pratique et sa diffusion de la façon suivante: plus il y a de personnes porteuses de la pratique, plus ses valeurs seront diffusées et plus la pratique en question se diffusera. Au-delà d'une diffusion des valeurs, leur stratégie repose sur des logiques de désirabilité sociale, mais pas de stigmatisation, comme tient à nous le relever Maja Rosen, la fondatrice du mouvement en réponse aux médias qui placent leur mouvement dans celui du flyshaming: "We are not trying to make people feel ashamed, we instead try to make people proud for not flying" (Maja Rosen, entretien le 4 juin 2020).

¹² <https://westayontheground.blogspot.com/p/about.html>

Extrait du site internet expliquant la pertinence de fixer un quota pour que la promesse se réalise et les mécanisme sociaux que cela sous-tendrait:

“ Why 100 000? We humans tend to act like those around us. For example, research shows that the most crucial factor in people recycling is if they believe that their neighbours also do it. People are likely to feel that it does not matter if they refrain from flying when everyone else flies more than ever. But if you know that 100 000 people are doing the same thing, it increases motivation to take part, and it is also a way to motivate those who have signed up to recruit more people to the campaign. ”

Un défi d'un an (avec toute la réflexivité et les efforts qu'il engage) permet la rupture avec une routine qui peut vite devenir une nouvelle habitude, sorte de politique du petit pas: « L'abandon de la réflexivité n'est donc ni contraint, ni subi, il procède d'une délégation de la charge de l'action à une partie des dispositifs disponibles ou créés » (Dubuisson- Quellier et Plessz, 2013, p.18). Comme nous l'explique les site officiel de *We stay on the ground*:

“Why one year? To promise to give up flying forever is a too big step for most people. A flight free year is a way to break a habit and to find alternative options. To make a short-term commitment increases the chances of making a long term behavioral change.” (Site officiel, 2020)

La stratégie des initiant-es vise les styles de vie comme moteur du changement, se basant sur le principe de la masse critique (Marwell et al, 1985) où un groupe spécifique et sa manière de vivre différente (Featherstone, 1987), minoritaire mais suffisamment important, peut insuffler un changement social à plus grande échelle. Au-delà de sa dimension quantitative, le projet Flight Free repose sur l'idée de désirabilité sociale, logique similaire à celle qui motive la course à la consommation ostentatoire (Veblen, 1899), mais qui dans notre cas s'appliquerait par une distinction en ne consommant pas ces modes de transports. Les initiant-es veulent renverser la norme dominante par le bas, en partant du principe que la contestation des pratiques communiquées par un pair a plus d'effet que celle venant d'institution ou de tout autre entité par le haut. Dans cette optique, les initiant-es et les autres meneur/euses de campagne rassemblent des témoignages des personnes qui se sont engagées, cherchant non seulement à inspirer de futur-es praticien-nes mais aussi à partager du savoir-faire relatif à des cas variés et les diverses problématiques qu'ils soulèvent: une étudiante qui ne part pas en voyage d'étude, une reporter qui voit ses pratiques professionnelles chamboulées, une autrice, un journaliste...etc. Il est aussi question de s'inscrire dans un certain "hédonisme alternatif" (Soper 2006) et dépasser l'idée que renoncer à prendre l'avion engage une vie d'ascète. La pérennité des activités professionnelles est possible tout autant que l'épanouissement personnel. Maja Rosen est consciente que renoncer à prendre l'avion est un sacrifice, « *it's something that you really don't want to do* ». D'après elle, cette notion s'estompe plus le groupe de personnes y renonçant s'agrandit et dès lors que la conscience de la nécessité à un changement de mode de vie est nécessaire (soit que l'individu développe des valeurs fortes à cet égard). « *Most people who actually have made the pledge of a flight free year or giving up flying completely, they focus on that they feel proud that they made a big difference for the climate but*

also they say that they enjoyed traveling more without flying (...) ». Les nouvelles pratiques de voyage pour le loisir semblent même être une source de bien-être accrue.

3. One in Five, une initiative WWF qui engage le secteur privé et public

En 2009, le WWF lance, au Royaume-Uni, l'initiative One in Five visant la réduction des vols pour des raisons professionnelles au sein des entreprises et gouvernements, soit les secteurs privés et publics. Cette initiative repose sur un engagement volontaire: relever le défi de réduire de 20 % les vols au sein de l'institution signataire. Celle-ci, en échange, profite du rayonnement symbolique du WWF, une des ONG les plus reconnues sur les questions de protection de l'environnement. De par cette légitimité, le WWF augmente ses chances de séduire des entreprises ou gouvernements par le défi. Le WWF garantit un accompagnement dans la démarche de réduction des vols, via un accès à des consultations pour aider à la planification et développement de politiques internes pour des voyages professionnels à l'empreinte climatique réduite. Il propose aussi un système en ligne de récolte de données et l'élaboration d'un rapport sur le challenge (évaluation du progrès, agglomération des données de toutes les structures engagées dans le défi...), ainsi que la mise à disposition de ces données à des fins de communication auprès des gouvernements et investisseur/euses. Tout un accompagnement est pensé pour accompagner le changement, initier et convaincre toutes les personnes de l'entreprise à participer au défi.

Le but du projet est de stimuler la responsabilisation et la prise de conscience du secteur privé en matière d'émission de CO2 dû aux vols en avion et voyages professionnels en général. Le défi s'inscrit sur un temps relativement long puisque les objectifs fixés doivent être atteints dans les 5 ans. Ce projet est désormais terminé (2009-2014) et ne semble pas s'être réitéré. Néanmoins, nous disposons d'un rapport complet permettant de mesurer son impact sur les entreprises qui se sont engagées. En effet, les 6 "challengers" qui ont relevé le défi du début à la fin ont réduit de 38 % les vols professionnels au sein de leurs activités, soit 18 % de plus que l'objectif. Les effets observés par les initié-es dépassent la dimensions quantitative du nombre de vols: les "challengers" rapportent une augmentation du bien-être au travail, favorisent désormais l'utilisation d'outil de téléconférence et de modes de transport tel que le train et un changement de valeurs sur les façons de faire des affaires en questionnant la nécessité de se déplacer.

*"Challenge members have also realised a number of other benefits from flying less. Last year we reported that Challengers noted improvements in work-life balance for their employees, productivity gains and increased collaboration with colleagues, clients and suppliers and benefits to their image and reputation. Challengers have continued to see these benefits in the latest reporting period.
" p.43 du rapport*

A en mesurer la réussite et les possibilités d'action du WWF qui connaissent peu les limites budgétaires et de ressources humaines dont les associations de la société civile à plus petite échelle souffrent, nous nous interrogeons sur les raisons pour lesquelles ce défi n'a pas été reconduit une seconde fois.

4. Vacances au kilomètre¹³ ou comment vivre l'exotisme près de chez soi

Des vacances au kilomètre est une infographie faite sous l'impulsion de l'ADEME (Agence de la Transition Écologique Française) en collaboration avec le média QCF - Qu'est-ce qu'on fait?¹⁴, spécialisé dans l'information graphique et répondant aux enjeux actuels (genre, climat, inégalités...etc) en donnant des clés pour un passage à l'action. En plus de la présentation de l'émergence du tourisme de masse, l'infographie donne des chiffres-clé de façon claire et ludique sur la baisse des prix des vols en avion, l'explosion du nombre de voyageur-euses et sur le bilan carbone des émissions qui en découlent. Après cette introduction contextuelle, l'infographie reconnaît le bien-être que procure le voyage. Pour répondre aux envies "d'être dépaysé", un graphisme attrayant reconduit les envies d'exotisme des destinataires vers des destinations équivalentes en France. En comparant le Colorado au Vaucluse, le Canada aux Vosges, le Sahara au Bassin d'Arcachon, l'ADEME initie les Français-es (et toutes personnes accédant à l'infographie en ligne) au « staycation » (vacances locales) en montrant des paysages attrayant du territoire. Dans le cas où le vol ne pouvait être évité, quelques conseils pour réduire l'empreinte carbone de ce dernier figurent et invitent les voyageur/euses, où qu'ils/elles aillent, à conserver les réflexes pour préserver l'environnement.

Florence Clément¹⁵, responsable du projet, nous raconte que son équipe a été séduite par les infographies de QCF, suite à quoi elle les a contactés pour envisager une collaboration autour de la réduction des vols en avion. Après de longues délibérations cherchant le ton et les termes adéquats, dans des réunions conjointes où l'ADEME a pourvu les données-source et l'expérience en termes de communication (notamment le travail d'identification d'un type de voyage pour cibler au maximum le public) et où QCF ont proposé des scénarios pour l'infographie. Publiée en 2017 sous une première version, l'ADEME a mis à jour la campagne en réaction à la crise pandémique. Le Réseau Action Climat¹⁶ a rejoint la campagne, décuplant ainsi la diffusion déjà importante sur les réseaux sociaux respectifs des différentes parties.

Comme nous le rappelle Mathias Copy¹⁷, pour comprendre la logique qui sous-tend cette initiative, il est important de comprendre la mission de ses initiants-es. Étant une agence étatique, l'ADEME dépend des fonds que le gouvernement lui alloue pour accomplir des tâches précises:

“Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.”

Site officiel de l'ADEME

Ainsi, des personnes sont payées pour penser à des moyens d'insuffler un changement, et l'agence fait office de bibliothèque productrice de données et rapports, sur le

¹³ http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie_vacances/ (2017) et <https://www.qcf.fr/infographie/48/des-vacances-au-kilometre> (2020)

¹⁴ Qu'est-ce qu'on fait ? Site du média français: <https://www.qcf.fr/>

¹⁵ Entretien avec Florence Clément, responsable du projet, service de communication de l'ADEME, le 23 juin 2020

¹⁶ <https://reseauactionclimat.org/>

¹⁷ Entretien avec Mathias Copy, référent Mobilités et Transports (section Auvergne- Rhône-Alpes de l'ADEME), le 19 juin 2020

changement climatique et l'impact des activités humaines sur ce dernier. Aussi, le média QJF jouit de cette collaboration, alimentant l'essence de leurs activités, tout comme le Réseau Action Climat qui bénéficie d'un support pour soutenir ses activités militantes.

La logique qui sous-tend cette initiative repose donc sur la sensibilisation à l'impact en des vols touristiques sur l'environnement et la proposition d'alternatives locales en rendant alléchantes les destinations locales, usant de l'outil de communication et sensibilisation sans interaction, partageant une vision du changement par le choix individuel. Mathias Copy et Florence Clément soutiennent peu les solutions de compensation carbone qu'il et elle estime déculpabilisantes et n'adressant pas la problématique des inégalités d'accès aux vols, à l'instar des taxes sur les billets d'avion. Une future infographie est en discussion pour s'attaquer à la déconstruction des vols pour des raisons professionnelles

5. Ecotrip Challenge: engager des étudiant-es dans un défi collectif

Ecotrip Challenge est une initiative de l'ATE (Association Transports en Environnements, située en Suisse) qui invite les étudiant-es du secondaire de toute la Suisse à se lancer un défi collectif : réduire les émissions liées au trajet jusqu'à leur lieu de vacances. Les élèves ont accès à une plateforme sur laquelle ils et elles peuvent inscrire leurs distances parcourues et transports utilisés. La classe ayant les émissions les plus faibles en fin d'année gagne un prix (Pass Interrails). Ce projet pilote a été lancé pour l'année scolaire 2019-2020, et sera reconduite, s'ouvrant du gymnase (collège) à tout le secondaire. Le but, d'après Yves Chatton¹⁸, responsable du projet, est de sensibiliser les jeunes qui entreprendront bientôt des voyages seul-es (du moins, s'émancipant de la famille) à l'impact environnemental des déplacements en avion (mais pas seulement). Il s'agit aussi de mettre à disposition des informations fiables et précises et une mesure de ses émissions CO2 claires et accessibles.

Un contact est établi avec les enseignant-es pour qu'ils et elles s'assurent de la démarche volontaire et démocratique au sein de la classe. Une newsletter leur parvient régulièrement, et ils et elles prennent du temps pour échanger avec les élèves à chaque retour de vacances ou longs weekends. Yves Chatton insiste sur l'aspect interactif: la plateforme reflète l'évolution de la classe, les élèves partagent leur expérience, s'inspirent mutuellement et deviennent réflexifs ensemble sur leurs pratiques. Au moment du lancement, un article dans le 20 Minutes¹⁹ (et ses réactions sur les réseaux sociaux) avait créé une brève polémique quant au risque d'effet de groupe pervers et de mobbing entre les élèves. Cependant, il semblerait que l'encadrement du défi par les professeur-es permettent d'éviter ces mécanismes. Yves Chatton nous rappelle que le concours est un prétexte ludique mais que le but premier est la participation des classes à une remise en question et évaluation de ses pratiques, influençant peut-être ainsi les pratiques familiales.

L'ATE est une association très active dans les campagnes et la sensibilisation liées aux pratiques de transport. Cette initiative s'inscrit dans une logique plus participative où l'information et la sensibilisation est faite de façon interactive où les élèves sont placés en acteur/trice pour les inviter à réfléchir et agir, tout en en mesurant l'impact

¹⁸ Entretien avec Yves Chatton, responsable du projet Ecotrip Challenge à l'ATE, le 16 juin 2020.

¹⁹ <https://www.20min.ch/story/nimmt-ein-schueler-den-flieger-verliert-die-klasse-137418708626>

immédiat sur le groupe. Ainsi, bien que l'outil principal soit un *outil de récompense (compétition, promotion d'une image, effet d'appartenance à un groupe)*, un outil latent mais presque aussi important est l'*outil d'apprentissage social / éducation à la pratique* puisque le concours est communiqué et perçu comme un défi, et que l'idée est de sensibiliser les élèves en les intégrant dans le processus de réflexion. En dernier lieu et de façon indirecte, les initiant-es mobilisent aussi l'*outil influenceur/euse* par le partenariat avec POW (Protect our Winter) et son ambassadeur Mat Schaer, Snowboarder engagé qui tente d'inspirer les jeunes et leur prouver qu'il est possible de continuer ses passions malgré une réduction voire exclusion des vols.

La vision du changement reste néanmoins celle du choix individuel. Ecotrip Challenge compte sur l'engagement des élèves dans des pratiques de voyage plus respectueuses de l'environnement grâce à une nouvelle sensibilité et un accès aux informations, et qu'ils et elles influencent leur famille et proche. L'ATE fait un grand travail de communication, de façon plus ou moins interactive selon leurs projets. Avec l'Europe en Train²⁰, les personnes ne prenant pas l'avion peuvent partager leurs expériences, donner des conseils et astuces, en plus des cartes interactives et aide à l'organisation de voyage déjà fourni par l'ATE.

En ce qui concerne l'initiative Ecotrip et pour recruter des classes, les initiant-es ont approché directement les secrétariats et directions des écoles, utilisant des flyers, lettres, emails, messages sur les réseaux sociaux et affiches dans les établissements scolaires. D'après eux, la communication n'est pas ce qui leur a exigé le plus de ressources mais plutôt la création d'une plateforme en ligne, accessible et complexe.

²⁰ <https://www.europeentrain.ch/>

III. Genève sans avions: fragments d'expériences des genevois-es confiné-es

La restriction de mobilité mondiale liée au COVID-19 a fortement impactée notre recherche, comme en témoignent les mentions nombreuses dans cet état des lieux. La restriction de la mobilité a bouleversé les pratiques professionnelles - des organisations et institutions et des individus - mais aussi celles des individus qui voyagent pour des raisons familiales ou touristiques. Les vacances ont dû être repensées, à des distances plus proches, invitant à la découverte des lieux touristiques proches de chez soi. Néanmoins, cette résilience n'exclue pas la frustration que les individus ont pu ressentir en lien avec cette restriction de liberté et l'impossibilité de découvrir de nouveaux paysages. Seulement, elle leur a permis d'expérimenter de nouvelles pratiques de loisirs qui auront peut-être un impact sur leurs aspirations futures. Ne pas pouvoir visiter des proches engendre un impact négatif sur le bien-être des individus, plus prononcé que pour les déplacements professionnels ou touristiques, relevant l'importance de prendre en compte cette dimension (le bien-être) et ses nuances contextuelles (les types de déplacement) lors de la création de campagnes ou politiques publiques visant une réduction des vols.

Cependant, cette restriction des vols, au-delà des questions de mobilité, a révélé à l'échelle du territoire genevois une redécouverte de la nature, du silence, des ciels immaculés et d'un air respirable. Les activités de l'Aéroport de Genève ont un impact direct sur les riverains en termes de nuisances sonores mais aussi sur l'ensemble des habitant-es, faune et flore comprises. Nous avons fait un appel au genevois-es confiné-es pour qu'ils et elles partagent avec nous leur vécu et regard sur cette période de répit. Ces dernier/ères nous ont envoyé une image (photo, dessin...) et un court texte en commentaire. Les 8 témoignages, en annexe, saisissent souvent un instant de contemplation de la nature, de quiétude et de réflexion sur l'hégémonie de cette pratique. Ils et elles questionnent la fréquence à laquelle nous volons plus que la nécessité de voler en soi. Ils évoquent aussi le bien-être lié à un recentrement sur soi et son territoire, appréciant et redécouvrant son espace proche avant de s'en éloigner tout en repensant les rythmes effrénés des styles de vie contemporains. Le dernier témoignage est une série de photographies critiques, documentée par Alicia Dubuis, qui pensent le pendant et l'après pandémie, redoutant le rapide retour à la "normale".

Ces témoignages ont été collectés dans le but d'alimenter des discussions en focus group, prévus pour l'automne 2020, et peuvent aussi servir de base visuelle pour une éventuelle campagne en 2021.

IV. Conclusions: Quels apports pour la campagne VdG 2021?

Comme nous l'avons vu dans la revue de la littérature, les initiatives pour réduire les vols en avion ont émergées très récemment. En effet, l'avion n'était pas un des axes prioritaires des discours écologistes, contrairement à la consommation énergétique des ménages, la consommation de viande, ou encore la mobilité en voiture individuelle motorisée. Dans certains cercles et dans de plus en plus de médias, prendre l'avion est une norme désormais contestée. Selon Bourdieu (1997), toute contestation d'une norme peut soit mener à son renforcement (orthodoxie) ou sa déstabilisation (hétérodoxie). Dans la conclusion de ce rapport, nous souhaitons dégager les éléments qui peuvent soit freiner soit soutenir un changement vers l'hétérodoxie - par une initiative soutenue par la Ville de Genève pour réduire les vols en avion, à développer pour 2021.

L'approche à privilégier : les pratiques sociales dans des systèmes complexes

Comme nous l'avons vu dans la revue de la littérature, une approche trop simpliste qui présume que l'acte de prendre l'avion est uniquement un 'choix individuel' n'est guère utile. Cette perspective ne prend pas en compte les contextes socio-culturels et institutionnels dans lesquels les diverses pratiques liées à prendre un avion opèrent. Dès lors, nous souhaitons proposer des approches qui cherchent à remettre en question la norme de prendre l'avion, qui soutiennent des alternatives, et qui questionnent le système permettant à l'avion d'être si attractif et bon marché en dépit de son impact sur l'environnement. S'il est important de donner de l'information, il est également nécessaire d'imaginer des moyens pour engager divers publics dans une initiative axée sur la participation, bien que cette approche soit plus longue et complexe.

Les obstacles : les ressources, le recrutement et le maintien du momentum

L'expérience de ces 5 initiant-es soulève un problème de ressources pour les individus qui veulent s'engager. S'organiser juridiquement sous forme d'association ouvre l'accès à des subventions mais les ressources restent néanmoins limitées, ne réglant pas le manque de ressources humaines. Certaines associations ou agences bénéficient d'une légitimité de par leur pérennité et leur rapport aux autorités, facilitant leur marge de manœuvre et reconnaissance auprès des cibles qu'elles approchent, à l'instar de l'ATE, l'ADEME ou le WWF. Aussi, les initiant-es remarquent qu'une initiative ou un concept trop complexe entrave soit au déroulement du projet, soit au recrutement. Toutes les initiatives misant sur l'engagement des acteur/trices en 2020 ont été impactées par le COVID-19: les avions cloués au sol, leur concept n'avait plus de sens. Elles bénéficieront peut-être d'un regain d'intérêt au moment du redémarrage puisqu'une large frange de la population s'est vue interdite de voler, découvrant des façons de faire profession et loisir autrement. L'ADEME, quant à elle, a relancé sa campagne dans ce contexte, profitant de la remise en question forcée des mobilités touristiques pour diffuser et toucher ses cibles.

Les leviers d'action en quatre recommandations

Les initiant-es nous ont donné des conseils pour la création d'une campagne: (1) l'initiative (peu importe sous quelle forme) doit être claire avec des objectifs simples et accessibles, (2) il est important d'impliquer les acteur/trices au maximum dans le processus et de garder un étroit échange tout au long du processus, (3) rester conscient du rapport de force symbolique entre les initiant-es et les participant-es: la demande d'un engagement individuel est peu légitime venant d'une institution et il faut garder à l'esprit les inégalités d'accès aux alternatives à l'avion et les raisons différentes qui poussent les gens à voyager, (4) dépasser la communication à sens unique où seuls des faits sont donnés mais éveiller un sentiment de communauté, partager des « success story » ou des personnes inspirantes par leur récit ou leur rôle tout en définissant précisément le public-cible ou les types de déplacements.

Le rôle de la communication et divers formes d'engagement citoyenne

Les initiant-es semblent relever l'importance d'inspirer les futur-es praticien-nes par du "story telling" soit du partage d'expériences et de conseils d'individus à individus, les messages moralisateurs provenant du haut semblent peu appréciés. Ainsi, avoir accès et pouvoir partager ses nouvelles pratiques à faible empreinte carbone semble être une stratégie encouragée par les initiant-es, que ce soit dans les cercles sociaux, familiaux ou professionnels, soit via des outils numériques tels que des plateformes en ligne ou les réseaux sociaux. Certain-es initiant-es misent également, sur la participation active des acteur/trices ou, dans le cas échéant, à leur donner aussi des informations et des outils pour faire autrement, allant au-delà de la sensibilisation à la problématique, insuffisante pour enclencher un passage à l'action, comme le confirment Czepkiewicz et al (2019) et Alcock et al (2017).

Réflexions sur la pandémie et le bien-être

Ce premier rendu dans le cadre du mandat GeFlyLess arrive à une période toute particulière, à la fin de la première vague de la pandémie COVID-19 en Suisse. Il reste beaucoup d'incertitudes sur l'avenir et le rôle de l'avion dans nos quotidiens. Si pour certain-es la période de semi-confinement a permis une remise en question de l'avion comme moyen de transport privilégié, pour d'autres un retour à la normale implique un retour aux voyages en avion. Ces quelques mois de pandémie n'auront peut-être pas eu une trace durable sur les changements des pratiques, mais ont permis la récolte de quelques témoignages sur une ville sans (ou avec très peu) d'avions dans le ciel. Par ces témoignages, nous avons un point de départ pour discuter du bien-être en lien avec la réduction des vols, et de leurs nuisances, - ou du moins commencer un débat collectif sur le rôle de l'avion pour le bien-être, et surtout les alternatives à l'avion comme autres moyens pour subvenir à des besoins.

V. Bibliographie

Alcock I, White MP, Taylor T, et al. (2017) 'Green' on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel. *Global Environmental Change* 42: 136-147.

Anderson, K. (2013). Hypocrites in the air: Should climate change academics lead by example? Revisiting the 'climate-academic' on a plane argument. Retrieved from <https://kevinanderson.info/blog/hypocrites-in-the-air-should-climate-change-academics-lead-byexample/>

Bourdieu, P. (1997). *Méditations pascaliennes*. Paris: Seuil.

Brand-Correa, L. I., & K. Steinberger, J. (2017). A Framework for Decoupling Human Need Satisfaction from Energy Use. *Ecological Economics*, 141, 43-52.

Büchs, Milena (2017) The role of values for voluntary reductions of holiday air travel, *Journal of Sustainable Tourism*, 25:2, 234-250

Burian, Isabell LU(2018) In Master Thesis Series in Environmental Studies and Sustainability Science "It is up in the air : academic flying of Swedish sustainability academics and a pathway to organisational change." (Main supervisor: Murray Scown) LUCSUS (Lund University Centre for Sustainability Studies)

Cohen, S.A. & Kantanbacher, J. (2019). Flying less: Personal health and environmental co-benefits. *Journal of Sustainable Tourism*, DOI: 10.1080/09669582.2019.1585442

Cohen SA, Higham J, Gössling S, et al. (2016) Finding effective pathways to sustainable mobility: bridging the science–policy gap. *Journal of Sustainable Tourism* 24: 317-334.

Cohen, SA, Hanna, P & Gössling, S (2017). The dark side of business travel: A media comments analysis. *Transportation Research Part D*, doi.org/10.1016/j.trd.2017.01.004

Colin, Michael Hall (2011) Consumerism, Tourism and Voluntary Simplicity: We All have to Consume, But Do We Really have to Travel So Much to be Happy?, *Tourism Recreation Research*, 36:3, 298-303.

Cousin, S. and Réau, B. 2016 : Introduction / Un nouvel objet pour les sciences sociales françaises. In : Saskia Cousin (ed.), *Sociologie du tourisme*. Paris : La Découverte, pp.3-4.

Czepkiewicz, M.; Árnadóttir, Á.; Heinonen, J. Flights Dominate Travel Emissions of Young Urbanites. *Sustainability* 2019, 11, 6340.

De Munck, J (2011). Alterconsommation: la reconfiguration d'une critique, in: Pleyers Geoffrey (Ed.), *La consommation critique : mouvements pour une alimentation responsable et solidaire*, Paris: Desclée de Brouwer, pp.283 -308.

Di Giulio, A, & Fuchs, D (2014). Sustainable Consumption Corridors: Concept, Objections, and Responses. *GAIA*, 23(S1), 184-192.

Di Giulio, A, & Defila, R (2019). The 'Good Life' and Protected Needs. In A. Kalfagianni, D. Fuchs, & A. Hayden (Eds.), *The Routledge Handbook of Global Sustainability Governance*. London: Routledge

Doyal, L, & Gough, I (1991). *A Theory of Human Need*. Basingstoke: Macmillan.

Dubuisson-Quellier, S (Ed.) (2016). *Gouverner les conduites*. Paris: Les Presses des Sciences Po.

Dubuisson-Quellier, S (2013). *Ethical Consumption*. Nova Scotia, Canada: Fernwood Publishing.

Dubuisson-Quellier, S & Plessz, M (2013). La théorie des pratiques. Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation? *Bilan critique*, 4, pp.451-469.

Espino, C.M., Sundstrom, S.M., Frick, H.L., Jacobs, M. and Peters, M. (2002). International business travel: Impact on families and travellers, *Occupational and Environmental Medicine*, 59, 309-322.

Featherstone, M. (1987). Lifestyle and Consumer Culture. *Theory, Culture & Society*, 1, pp.55– 70.

Geels FW, McMeekin A, Mylan J, et al. (2015) A critical appraisal of Sustainable Consumption and Production research: The reformist, revolutionary and reconfiguration positions. *Global Environmental Change* 34: 1-12.

Glover A, Strengers Y, & Lewis T (2017) The unsustainability of academic aeromobility in Australian universities. *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 13(1), 1-12

Gough, I. (2017). *Heat, Greed and Human Need: Climate change, capitalism and sustainable wellbeing*. UK, USA: Edward Elgar Publishing Limited.

Guillen-Royo, M. (2010). Realising the 'wellbeing dividend': An exploratory study using the Human Scale Development approach. *Ecological Economics*, 70(2).

Hallman, A. (2018). To fly or not to fly: What should climate researchers do? Retrieved from <http://www.aces.su.se/to-fly-or-not-to-fly-what-should-climate-researchers-do/>

Harvey, D. (1990). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge, MA: Blackwell.

Ivancevich, J.M., Konopaske, R., & DeFrank, R.S. (2003). Business travel stress: A model, propositions and managerial implications. *Work & Stress: An International Journal of Work, Health & Organisations*, 17(2) 138–157.

Jackson, T. (2017). *Prosperity Without Growth: Foundations for the Economy of Tomorrow* (Second ed.). New York, USA; Oxon UK: Routledge.

Jackson, T. (2005). Live better by consuming less? Is there a 'double dividend' in sustainable consumption? *Journal of Industrial Ecology*, 9(1-2), 19-36.

Janta, H., Cohen, S.A., & Williams, A.M. (2015). Rethinking visiting friends and relatives mobilities. *Population, Space and Place*, 21(7), 585-598.

Kantenbacher, J., Hanna, P., Cohen, S., Miller, G. & Scarles, C. (2018). Public attitudes about climate policy options for aviation. *Environmental Science & Policy*, 81, 46-53.

Kaufmann V. (2002) *Re-thinking mobility: contemporary sociology*: Ashgate.

Kroesen, M. (2013). Exploring people's viewpoints on air travel and climate change: understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(2), 271–290.

Marwell Gerald, Pamela Oliver, and Teixeira Ruy, (1985). "A Theory of the Critical Mass. I. Interdependence, Group Heterogeneity, and the Production of Collective Action, *American Journal of Sociology* 91, no. 3, pp: 522-556.

Mattioli and Schneider (2019) The impact of migration background and social network dispersion on air and car travel in the UK

Max-Neef, M. A. (1991). *Human scale development: Conception, application and further reflections*. New York, London: The Apex Press.

Nussbaum MC. (1992) Human functioning and social justice: In defense of Aristotelian essentialism. *Political Theory* 20: 202-246.

Oswald Y, Owen A and Steinberger JK. (2020) Large inequality in international and intranational energy footprints between income groups and across consumption categories. *Nature Energy* 5: 231-239.

Pantzar M. & Shove, E. 2005 : *Consumers, Producers and Practices : Understanding the invention and reinvention of Nordic walking*. *Journal of Consumer Culture*, 1, pp. 43–64.

Peeters, Paul (2016) *Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges How can tourism become 'climatically sustainable'?* thèse doctoral à Delft University of Technology.

Randles S and Mander S. (2009) Aviation, consumption and the climate change debate: 'Are you going to tell me off for flying?'. *Technology Analysis & Strategic Management* 21: 93-113.

Réau, B. (2011), *Les Français et les vacances*, Paris : CNRS.

Sahakian, M and M. Anantharaman (2020, in press) What space for public parks in consumption corridors? Conceptual reflections on need satisfaction through social practices. *Sustainability: Science, Practice and Policy*.

Sahakian, M. & Wilhite, H. (2014) : Making practice theory practicable: towards more sustainable forms of consumption. *Journal of Consumer Culture*, 1, pp.25–44.

Soper, K. (2006). Conceptualizing needs in the context of consumer politics. *Journal of Consumer Policy*, 29(4), 355-372.

Üllström, S, Nicholas, K. et Strippel, J. (2020) "Aspirational luxury, hypermobility, and staying on the ground: Tracing narratives of holiday air travel in Sweden, 1950-2020." Fourth International Conference of the Sustainable Consumption Research and Action Initiative, SCORAI Stockholm-Boston (virtual); 10-12 juin 2020.

Urry, J., & Larsen, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. London: Sage.

Veblen, T. (1994 / 1899). *The Theory of the Leisure Class*. New York: Penguin Group.

Warde, A. (2005). Consumption and Theories of Practice. *Journal of Consumer Culture*, 2, pp.131–153.

Warde A. (2017) *Consumption: a sociological analysis*: Palgrave Macmillan.

Wynes, S., Donner, S. D., Tannason, S., & Nabors, N. (2019). Academic air travel has a limited influence on professional success. *Journal of cleaner production*, 226, 959-967.

VI. Annexes

Annexe 1 : Paysage de l'action – 37 initiatives

Légende	Tous types de déplacements	Déplacements loisirs/famille	Déplacements professionnels et scolaires	Déplacements activités académiques
---------	----------------------------	------------------------------	--	------------------------------------

Initiative	Origine (lieu)	Initiant-es type	Initiant-es	Quand?	Acteur/trices ciblé-es par initiative	Échelle	Brève description /lien	Impact / résultats	Vision du changement*	Outil /instrument Principal
Fairosène	Maastricht (Pays-Bas) mais initiative à échelle Européenne	Citoyen-nes engagé-es	Tasso, Timo et Sandro (jeunes activistes pour le climat , apolitiques)	Depuis 2018	Commission Européenne puis Ministre de la finance de l'UE	Européenne	Des jeunes activistes mènent des actions de lobbying pour une taxation du kérosène au niveau européen. https://fairosene.eu/?page_id=3803	La commission européenne s'est engagée à proposer la révision de l'exemption de taxe sur le kérosène. Le groupe d'activistes a gagné le prix des citoyens lobbyistes de 2019 et est visible dans la presse/média.	Changement de systèmes / contraintes	Outil de participation institutionnelle (pétition, motion, vote, lobbying)
A free ride	GB	Citoyen-nes engagé-es	Groupe de citoyen-nes "Fellow Travelers"	/	Gouvernement national, GB	/	Groupe de citoyen-nes, mènent une campagne pour instaurer une loi obligatoire vers une taxe différenciée (1 voyage sans taxe, tous les autres avec) http://afreeride.org/	Inconnu à cette date; proposent des infographies pour soutenir des initiatives similaires	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Calculateurs d'émissions avec compensation carbone et labélisation	Europe (GB, Suisse, Belgique) mais des initiatives similaires existent à l'international	Citoyen-nes engagé-es et Associations / ONG	Divers (Ben Matthews, Fondation Myclimate, Resurgence educational charity, Björn von Sydow in en collaboration avec Jörgen Larsson and Anneli Kamb...)	Diverge selon calculateur	Individus (principalement)	Internationale	Tous les sites, logiciels et outils permettant un calcul des émissions carbonees pour un vol tels que: Resurgence.org / Chooseclimate.org / myclimate.org / https://flightemissionmap.org/	Les calculateurs sont souvent la première option choisie par les personnes désireuses de réduire leur impact carbone. Aujourd'hui, la logique de déculpabilisation qui détourne de la sobriété carbone est discutée.	Changement par le choix individuel	Outils d'apprentissage social / éducation à la pratique (accompagnement, ateliers, défis, etc.); avec interactions
CARPE (Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement)	Genève (Suisse)	Associations/ONG	Diverses associations régionales regroupées dans le CARPE dont l'ATE, Noé21, WWF, Association Climat Genève et des associations d'habitant-es.	Depuis 2016 (initiative de 2016 à 2019; continuation des actions depuis 2019)	Société civile, citoyens, gouvernement	Nationale (Suisse) pour gestion locale (Canton, commune)	Initiative populaire et comité d'initiative par citoyen-nes : pour que la gestion de l'aéroport inclue tou-tes les acteur-trices concerné-e-s. https://carpe.ch/	L'initiative populaire a été acceptée le 24.11.2019 mais les initiant-es continuent leurs activités jusqu'à témoigner de la mise en application de celle-ci et restent actives sur les questions aéroportuaires.	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outil de participation institutionnelle (pétition, motion, vote, lobbying)
Stay grounded	International (communauté en ligne)	Citoyen-nes engagé-es et Associations / ONG	Réseau d'associations qui ont pour but la protection du climat et dont la plus part voient le tourisme, ou le voyage en avion comme le combat premier. Rassemble aussi des membres indépendant-es (scientifiques, personnalités,...)	depuis 2017	Citoyen-nes et collectifs citoyens désireux/euses de s'engager	Internationale mais concentré sur Europe	Création d'un réseau de personnes engagées et partage d'informations, pétitions, événements autour du FLYless. https://stay-grounded.org/summary-of-the-webinar-system-and-or-behaviour-change/	Grand visibilité médiatique, poids du réseau important, référence et acteur central dans les luttes Nofly, large participation aux conférences organisées, récolte de signatures pour pétitions et visibilité de projets, publications du <i>Degrowth of Aviation</i>	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils de rassemblement et mise en réseau
Global Anti-aerotropolis	International	Associations/ONG et personnalité publique	AirportWatch, U.K. AirportWatch Europe, Rose Bridger, author of the book 'Plane Truth', Pastoralists Indigenous NGO's FORUM, Tanzania, Third World Network, Tourism Investigation & Monitoring Team, Thailand, Tourism Advocacy & Action Forum (TAAF)	Depuis 2015	Gouvernement	Internationale	Mouvement contre les aérotopoles (nouvelle forme de villes dont l'aéroport est le point de connexion centrale et dont le système entier dépend) https://antiaero.org/	Production de rapports et de cartes recensant les aérotopoles en devenir et les conflits liés à l'aviation, soutien au groupes locaux	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Trains de nuit	Europe	Citoyen-nes engagé-es et Associations / ONG	1) Oui au train de nuit, 2) Actif Trafic, 3) Back on track	Depuis 2016	Gouvernement, Individus	Européenne	1) Collectif français qui rassemble des idées pour améliorer les trains de nuit (carte des lignes désirées d'ici à 2030, services à bord), création d'une pétition et d' un dispositif pour signaler les dysfonctionnements sur les lignes existantes. 2) Pétition pour sauver les trains de nuit: https://www.actif-traffic.ch/medias/2015-09-30_111114-signatures-deposees-pour-la-petition-sauvons-les-trains-de-nuit 3) Réseau Européen pour un retour des trains de nuit: met en relation les initiatives à plus petite échelle et entreprend des actions de lobbying auprès du parlement européen: https://back-on-track.eu/	Continuent leur actions de lobbying et la mise en réseau d'actions	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils de rassemblement et mise en réseau; recrutement, déclaration d'intention/engagement
Interdiction vols intérieurs	France, Suisse, Suède	Politicien-nes	1) François Ruffin (France, Insoumise) 2) Lisa Mazzone (CH, Verts) 3) Suzanne Kröger (Suède, Gauche Vert)	2019	Gouvernement	Nationale (respectivement la Suisse, la France et la Suède)	Ces représentant-es du peuple proposent par des voies institutionnelles (motion, proposition de modification de loi au parlement) d'interdire ou de réguler fortement les vols intérieurs. Leurs proposition sont appuyées par des pétitions citoyennes. https://lareveetlapeste.fr/un-projet-de-loi-veut-interdire-certains-vols-interieurs/ , https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?Affairid=20193183	En cours	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outil de participation institutionnelle (pétition, motion, vote, lobbying)

Ban Private jets	Suisse	Citoyen-nes engagé-es	Mario Leandros, individu lambda	Depuis 2019	Gouvernement	Suisse mais rayonnement international par plateforme internet	Pétition et communications visant l'interdiction par des lois des jets privés. https://banprivatejets.org/	#BanPrivateJets très utilisé même par les actions des activistes d'Extinction Rebellion.	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Applications pour itinéraire de voyage en transports alternatifs	International	Entreprises privées / publiques	Divers	Diverge selon blog	Individus	Internationale (mais principalement Europe)	Loco2, TrainLine, Rom2rio et toutes autres plateformes facilitant la planification de déplacements non-aériens et la réservation de billets	Facilitation des déplacements en train et de la coordination entre les diverses compagnies de transport	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outil de création et/ou soutien aux alternatives, concret
Initiative populaire "Zéro Pub"	Ville de Genève	Associations/ONG	Réseau Objection Croissance Genève, Genève libérée de l'invasion publicitaire, Collectif Genève sans publicité et Quartiers Collaboratifs.	Depuis 2017	Gouvernement	Communale	Pétition citoyenne visant l'interdiction de la publicité commerciale, dont l'avion (EasyJet visé)	Le conseil administratif a traité l'initiative et travaille sur un contre-projet.	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outil de participation institutionnelle (pétition, motion, vote, lobbying)
FlightFree2020	Suède à l'origine mais réseaux développés internationalement	Citoyen-nes engagé-es	Maja Rosen et Lotta Hammar, organisées ensuite sous forme d'Association (We Stay on the ground)	Depuis 2019	Individus	Internationale	Campagne dont le réseau d'initiant-es s'étend dans 11 pays. Elle vise à rassembler 100'000 signataires qui s'engagent à ne pas prendre l'avion pendant 1 an et créer une communauté en ligne où se diffusent les témoignages des participant-es.	24 834 signataires, une large visibilité médiatique, un #Flightfree2020 répandu.	Changement par le choix individuel	Outils de rassemblement et mise en réseau; recrutement, déclaration d'intention/engagement
Célébrités, personnalités publiques engagées	Partout	Personnalités publiques	Dennis Meadows, Bjorn Fenty (sportifs) Greta Thunberg, Maja Rosen, Lotta Hammar, Rob Hopkins (figure de la lutte climatique) Alice Larkin, Kevin Anderson, Katharine Hayhoe, (scientifiques)	/	Individus (principalement)	Internationale	Des personnalités publiques déclarent ou s'engagent dans des initiatives pour la réduction des vols en faisant profiter du rayonnement de leur rôle, figure.	/	Changement par le choix individuel	Outil influenceur/euse
Travel responsibly (KLM)	Pays-Bas (mais application internationale)	Entreprise privée	KLM (compagnie aérienne hollandaise)	depuis 2012	Entreprises et individus	Internationale	Effort pour minimiser l'impact des activités de l'entreprise; Guide adressé aux voyageurs/euses pour minimiser son empreinte carbone, invitation à se tourner vers des alternatives et appels au secteur de l'aviation à prendre ses responsabilités. https://flyresponsibly.klm.com/gb_en#home	Réduction des émissions au maximum (bio fuel, légèreté des avions, recyclage...)	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Voyage Vert – transport transatlantique sans avion	GB (Bristol)	Citoyen-nes engagé-es	Ross, fondateur de VoyageVert	depuis 2015	Individus	Internationale	Réseau / « agence » qui propose de faciliter les démarches pour traverser l'Atlantique sans prendre l'avion. Participent au développement et commercialisation d'un yacht sans émission carbone. https://www.voyagevert.org/	/	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outil de création et/ou soutien aux alternatives, concret
Pass régionaux/continentaux	International	Entreprises privées / publiques	Compagnies de transport	Diverge selon les pays	Individus	Nationale ou régionale mais répété dans plusieurs pays,	Interrail (Europe), JapanRailPass, Via Rail Canada... etc. Pass temporaires touristiques à prix avantageux et promouvant le voyage en train	/	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outil de création et/ou soutien aux alternatives
Des Vacances au kilomètre	France	Institutions (publiques ou non)	Fait par l'ADEME (agence de la transition écologique- France) en collaboration avec le média QQF (Qu'est-ce qu'on fait) et le Réseau Action Climat (RAC- France)	Publié depuis 2017	Individus	Nationale (France)	Infographie qui donne des idées de voyages exotiques en France (ex : équivalent entre lieu touristique éloigné et son équivalent en France) et donne des informations faciles d'accès pour comprendre l'impact de l'avion sur le climat. http://multimedia.ademe.fr/infographies/info-graphie_vacances/	Forte réactivité et nombreux partages sur les réseaux sociaux, réaction par courrier des entreprises dérangées par ces recommandations. Après une première bonne réception du projet en 2017, l'info graphique est remise à jour et le Réseau Action Climat entre dans la collaboration. Un rapport sera publié en septembre pour évaluer l'impact de la campagne de l'été 2020.	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Staycations (guide, blogs...)	GB	Citoyen-nes engagé-es et Associations / ONG	Divers (blogueur, association, agence de voyage, médias)	Diverge selon initiative	Individus	Nationale (GB)	Guides, suggestions de voyage sans quitter le pays. https://www.greatlittlebreaks.com/collections/staycation ; https://road.cc/content/feature/271545-no-fly-guide-taking-your-bike-holiday-cars-fenies-trains-and-touring-options?fbclid=IwAR3TprUtlsc6oshXRSTKYapAPKhT4axeqpa8oycnmCY8W1mEjXNeFqobY	/	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Pousse-Pouce	Genève (Suisse)	Associations/ONG	Association Pousse-Pouce (étudiant-es de l'UNIGE)	Depuis 2017	Individus	Suisse romande et région	Association d'étudiant-e-s de l'Université de Genève visant à promouvoir des modes de transport et de voyage alternatif, dont l'auto-stop. https://www.facebook.com/poussepoucegeneve/	Initiation à 250 participant-es à l'autostop chaque année, portée médiatique	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils d'apprentissage social / éducation à la pratique (accompagnement, ateliers, défis, etc.); avec interactions
The man in seat 61	GB	Citoyen-nes engagé-es	Mark Smith	Depuis 2001	Individus	Conseils relatifs à des voyages internationaux	Blog (conseils et itinéraires) de voyage en train. https://www.seat61.com/	Large portée médiatique, nombreux prix	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions

The OceanPreneur (livre sur le hitchesailing)	Pays-Bas (mais application internationale)	Citoyen-nes engagé-es	Suzanne Van Der Veeken	Site inetnet depuis 2016 mais expérience depuis env.2010	Individus	Internationale	Suzanne Van Der Veeken partage son expérience via la publication d'un livre et un site web sur un nouveau mode de voyage : le hitchesailing soit l'équivalent de l'autostop mais en bateau. Organisation d'aventure, publications de vidéo: les activités sur sa plateforme sont multiples	Livres vendus, large portée médiatique	Changement par le choix individuel	Outil influenceur/euse
Climateperks	GB	Associations/ONG	Association/Fondation Possible	Depuis 2020	Employeur-euses	GB	Invite /accompagne les employeur-euses à offrir une journée de congé supplémentaire aux employé-es qui favorisent les voies terrestres et maritimes pour se rendre sur le lieu vacances en échange d'une labellisation.	/	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation / parfois économique
Ecotrip-challenge	Suisse	Associations/ONG	ATE (Association des Transports et environnement)	2019-2020	élèves, enseignant-es, établissements	Nationale (Suisse)	Par l'ATE (Suisse) : concours pour les classes de secondaire où les élèves des classes inscrites relient les voyages qu'ils et elles ont fait pendant les vacances scolaires ainsi que le transport emprunté : le but étant d'avoir à l'échelle de la classe un score carbone le plus bas possible pour gagner le concours.	Difficilement mesurable après 6 mois (d'autant plus qu'il s'agissait d'un projet pilote), mais la question semble avoir été largement thématisée dans les classes et entre les élèves voire au sein de familles. Néanmoins, Yves Chatton relève une diminution des émissions carbone entre les vacances du premier semestre et celle du second : initiative reconduite pour l'année scolaire 2020-2021 viendra nous infirmer ou confirmer cette tendance.	Changement par le choix individuel	Outils de récompense (compétition, promotion d'une image, etc.) : effet d'appartenance à un groupe
Gogreentravelgreen.com (blog)	Russie	Citoyen-nes engagé-es	Kimberly and Elizabeth (russian couple of travelers)	Depuis 2008	Employé-es	Internationale	Conseils pour des voyages professionnels à empreinte carbone réduite (ne pas prendre l'avion est une option parmi d'autres). https://gogreentravelgreen.com/	Large portée médiatique	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.) : sans interactions
CFF- offre spéciale entreprises	Suisse	Entreprises privées	CFF (compagnie ferrovière suisse)	Depuis 2018 (d'après la première apparition de la page web)	Employeur-euses	Suisse	Offre spécifique pour les entreprises qui font voyager leurs employé-es en train (centralisation des paiement, rabais sur la quantité de billets vendus). https://www.sbb.ch/fr/clientele-commerciale/businesstravel/businessmanager-cff.html	/	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outil de création et/ou soutien aux alternatives, concret
Agence de voyage pour entreprises qui proposent des options plus « green »	International	Entreprises privées	Divers	Diverge selon initiative	Employeur-euses	Internationale	Egencia : mesurer empreinte carbone des voyages professionnels (vols, hotel...etc), sélectionner en amont les « sustainability goals » et vérifier si critères sont remplis en organisant les voyages en conséquence. / Travelperk : compenser les émissions carbone, rabais sur les options plus light en CO2 / Fcmtravel : conseiller leurs clients sur des pratiques de voyage pro plus verts sans remettre en question le fait de voler (pas business class, voyage plus long, ...)	/	Changement par le choix individuel	Outil de création et/ou soutien aux alternatives, concret
Charte des artistes, actrices et acteurs culture-les pour le climat	Suisse Romande	Citoyen-nes engagé-es et personnalités publiques	Camille Rebetez, Tom Tirabosco, Pierre-Louis Chantre (artistes romand-es)	Depuis 2020	Artistes et institutions culturelles	Suisse (romande principalement)	Charte où acteur/trices et institutions culturelles s'engagent à réduire leurs émissions carbone. L'un des points consiste à renoncer à voler quand il est possible d'accéder par voies terrestres, et de limiter et compenser les vols à destination lointaine. https://chartedimatculture.ch/la-charte/	260 signataires individuels, 20 institutions/associations	Changement par le choix individuel	Outils de rassemblement et mise en réseau; recrutement, déclaration d'intention/engagement
Tyndall (blog)	GB	institutions (publiques ou non)	Tyndall Center For Climate change Research	Depuis 2012	Employé-es, Employeur-euses, gouvernement	GB (mais plateforme en ligne donc rayonnement international)	Conseils /stratégies pour réduire les vols dans les pratiques professionnelles	Lobbying auprès du gouvernement	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outil de participation institutionnelle (pétition, motion, vote, lobbying)
Villes, institutions et administrations publiques engagées	Angleterre, Suisse	institutions (publiques ou non)	Administration Fédérale Suisse, Ville de Genève, Bristol, Zürich,...	2019	Employeur-euses public/ques: gouvernement, insitutions et administration	Nationale et ville (respectivement la Suisse, Bristol, Genève, Zürich)	Réduire de 30 % les déplacements en avion liés à l'activité de l'administration fédérale https://www.admin.ch/gov/fr/acquell/documntation/communiques.msg-id-77533.html	Projets en cours pour les villes, adopté pour la CH mais pas encore mis en application (Coronavirus)	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation / parfois économique
Interdiction vols voyage scolaire	Suisse	institutions (publiques ou non)	Motion adapté par le GC Neuchâtel et initiatives au niveau d'établissements scolaire (Basler Gymnasium Leonhard), Canton de Genève	Depuis 2012	élèves, enseignant-es, établissements	Institution (en Suisse)	Interdiction de prendre l'avion pour les voyages scolaires du Secondaire 2 en dessous de 1200 km (Genève), similiaire pour la motion Neuchâtoise, interdiction de prendre l'avion pour le lycée bâlois (avec exceptions)	/	Changement de systèmes / contraintes ou incitations	Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation / parfois économique

Motion: Pour un Etat exemplaire en matière de mobilité	Suisse	institutions (publiques ou non)	Grand Conseil de Genève, Neuchâtel ,	2019	Conseil d'Etat	Cantonale, Nationale	Motion pour que des politiques publiques soient mises en place pour réguler les déplacements des fonctionnaires et institutions publiques https://www.ne.ch/autorites/GC/Objets/DocuMents/Motions/2019/19116.pdf . https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02521.pdf	/	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation / parfois économique
One in Five	GB	Associations/ONG	WWF	2009-2014	Employeur-euses (public et privé)	Nationale (GB)	Création d'un challenge visant une réduction de 20 % des déplacements en avion sur cinq ans. Les entités qui s'y engagent font partie d'un programme d'accompagnement et bénéficient d'une affiliation à l'image WWF. https://web.archive.org/web/20120716233854/https://www.btpic.com/Thegroup/BlogEngine/post/WWF-One-in-Five-Challenge-e28093-A-high-flying-campaign-to-reduce-aviation-emissions.aspx	Les participant-es relèvent une réduction des coûts, une amélioration de la qualité de vie et du bien-être au travail, une augmentation (même après le défi) de l'utilisation d'alternatives (train, outils de téléconférence). En moyenne, la réduction de vols s'élève à ~ 38 %.	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils de récompense (compétition, promotion d'une image, etc.); effet d'appartenance à un groupe
Flyinglessresourceguide	International	Academics	Ryan Katz-Rosene (University of Ottawa), Peter Shepherd (Environmental Studies Association of Canada), Garrett Richards (Memorial University of Newfoundland - Grenfell), Seth Wynes (University of British Columbia), Kimberly Nicholas (Lund University), Erica Frank (University of British Columbia), Parke Wilde (Tufts University), Joseph Nevins (Vassar College), Richard Kim (unaffiliated), and Agnes Kreil (ETH Zurich).	Depuis 2019	Individus, communauté scientifique	Internationale	Centralisation des productions académiques, acteur-trice-s et événements (atelier, conférences, colloques) autour de la question du flyless. http://www.flyinglessresourceguide.info/	/	Changement par le choix individuel	Outils de communication et sensibilisation (annonces, guides, etc.); sans interactions
Engagements et politiques d'institutions universitaires	International	Institutions (publiques ou non)	Diverses universités	/	Employeur-euses, Institution	Institution (dans le monde entier)	Dispositifs divers et institués dans les règlements d'universités à l'instar de Neuchâtel, Genève, Ghent, Santa Barbara, etc. http://www.unine.ch/durable/deplacements-avion https://www.unige.ch/avions/files/9715/6742/6083/Politique_avions_UNIGE.pdf . https://www.ugent.be/en/ghentuniv/principles/sustainability/travelpolicy https://hiltner.english.ucsb.edu/index.php/hcnc-guide/		Changement par les alternatives / changements collectifs	Outils de l'ordre réglementaire / interdiction, contrainte ou incitation / parfois économique
Unter1000	Allemagne, Suisse, Autriche	academics	Chercheur/euses	Depuis 2019	Individus	Internationale (3 pays européens)	Campagne qui appelle à la mobilisation des scientifiques par un engagement volontaire à ne pas prendre l'avion pour des distances de moins de 1000 km.	4126 scientifiques ont signé la lettre dans 3 pays (Allemagne, Suisse et Autriche). La liste des signataires est présentée aux grèves pour le climat mais en raison du COVID-19, la grève du mois d'avril a été reportée. Les académicien-nes engagées ont eu par leur engagement un impact sur les pratiques au sein de leur institution, mais nous ne disposons pas de données pour en mesurer l'impact.	Changement par le choix individuel	Outils de rassemblement et mise en réseau; recrutement, déclaration d'intention/engagement
NCN (Nearly Carbon Neutral) Conferences	International	Institutions (publiques ou non) & Academics	Divers (Universités, Instituts de recherche, ...)	/	Institutions, Individus	Internationale	Conceptualisation de conférences presque neutres en émissions carbone, mis en place par certaines institutions et organisateur-trice-s qui testent de nouvelles pratiques et partagent leur conseils (Virtual Blue Cop 25, Society for cultural anthropology, Beyond Oil Conference...etc)	v	Changement par les alternatives / changements collectifs	Outil de création et/ou soutien aux alternatives, concret
NoFlyClimateSci	International (communauté en ligne)	Academics	Peter Kalmus	Depuis 2017	Institutions, Individus	Internationale	La campagne vise à rassembler des signataires du monde académique mais étend son appel aux institutions académiques ainsi qu'à tous les particuliers qui le désirent. L'idée est de s'engager à ne plus prendre l'avion dans la mesure du possible. La plateforme web rassemble des témoignages des personnes engagées.	/	Changement par le choix individuel	Outils de rassemblement et mise en réseau; recrutement, déclaration d'intention/engagement

Annexe 2 : Témoignages “Genève sans avions” et série photographique d’Alicia Dubuis

Genève sans avions : fragments d’expériences des Genevois-es confinés-es

Témoignage 1

« L'homme s'est inspiré des oiseaux pour voler, pour prendre son envol. Et l'homme a créé l'avion. Avec les avions l'homme a réalisé ses projets et ses rêves. Des guerres aussi, les avions ont menés des combats. Maintenant l'homme se brûle les ailes et nos rêves pourraient partir en fumée. Comment alliez nos rêves avec un moyen de déplacement noble. Cette pose obligatoire sans trace dans le ciel, sans bruit de moteur aérien a été salutaire. La société doit nous offrir d'autres moyens de rêver. Nous méritons de ne plus chercher à nous échapper. »



Dol, C., 22 avril 2020, Moulin des Frères (Rhône)

Témoignage 2



Rachel, F (nom emprunt), 21 mai 2020, Yvoire

« Un ciel sans aucune traînée d’avion, photo prise le 21 mai 2020 à Yvoire- très rare en dehors du confinement pandémique... Je suis sur mon balcon, et je profite du silence du ciel: grâce à la grande diminution des vols d’avion, je n’entends plus que les vagues et les oiseaux! En effet, les villages frontaliers d’Yvoire et de Nernier sont sur le prolongement de la piste d’atterrissage de Cointrin (parfois de décollage, mais plus rarement) et selon le vent etc. cela peut être assez bruyant, au point d’interrompre les conversations certains jours ! »

Témoignage 3



« Elle représente pour moi l'oxygène, l'air, le pouvoir du calme et de l'équilibre intérieur et extérieur. La liberté d'aller jusqu'au bout des choses quand on a le temps et l'espace de le faire, quand on n'est pas bousculé par un flux-de-superflu constant. La ville sans avions était aussi une ville sans va-et-vient perpétuel. Chacun recentré dans et concentré sur son quartier, sa ville et sa région. Chacun pouvant communiquer librement au-delà des frontières sans pour autant devoir s'y rendre physiquement.

Sylvie, P (nom emprunt), 10 mai 2020, Pâquis

Les alternatives sans avion : le train. Prendre mesure des kilomètres parcourus, voir si chaque voyage est bien nécessaire et si oui, le savourer et l'apprécier. Comprendre que voyager loin est un luxe, l'honorer en acceptant que le temps doit être pris. Aussi côté budget, accepter que les vols low-cost étaient une aberration pour le climat. Voyager local, prendre à nouveau du plaisir dans le proche de chez soi et le simple, sans devoir à tout prix visiter des nouveaux lieux hype à l'autre bout du monde. Les contacts professionnels en face à face sont importants, mais pas au prix du bien-être personnel et climatique. La technologie nous permet de faire autrement, faisons autrement.

Ma vision des voyages: un retour aux années 80 lorsque prendre l'avion était un événement. Voir la famille et les amis lointains moins souvent mais plus longtemps. J'espère qu'il y aura aussi un impact au niveau professionnel. Plus de télétravail qui permettrait de rester plus longtemps sur place une fois un trajet effectué. Moins de vols professionnels avec moins de stress pour les individus et moins de consommation en tout genre lié au voyage en avion.

La reprise des vols sera d'une part lente car les gens ne seront pas encore rassurés et feront plus attention aux finances. D'une autre part, beaucoup auront envie de s'évader avec insouciance après ces mois de confinement. S'il n'y a pas de deuxième vague de virus je pense que rien n'aura vraiment changé et que globalement, même si à un niveau individuel beaucoup disent aimer ce nouveau rythme, tout finira par reprendre comme avant. Aussi, un vrai souci: la reconversion de milliers de personnes de par le monde qui vivent du tourisme... »



Témoignage 4



Dan, A., 20 avril 2020 (10h47) , Perle du Lac

« Alors que le calme s'est installé en ville, plus de voitures, plus de foules, plus de bruit, ciel libre de traces d'avions, nous nous sommes retrouvés à vivre et imaginer ce monde qui tourne plus lentement. Plus proche de valeurs simples et fondamentales. Plus proche des siens, avec plus de temps, moins de travail, moins de distance, plus de jeux simples et de disponibilité. Pas facile de lâcher cet "ancien monde" pourtant, là, nous y étions forcés et cela ouvrait plein de questions. »

Ici avec le plus petit, des animaux miniatures et du dessin sur pierres au bord du lac sans mouvement, un temps suspendu. Que se passera-t-il lorsque tout s'accélérera à nouveau? Est-ce que notre monde est définitivement réduit à un cercle de 2 kilomètres de notre foyer? Est-ce que l'on pourra, est-ce que l'on aura envie d'aller bien plus loin? Et si c'était ça, notre nouvelle réalité, est-ce que cela suffirait? »

Témoignage 5

« What's been so lovely about this time of no traffic or limited construction & flights is that the sky has been clear and blue and nature blossomed in full force. the spring has been luscious, and in a way it felt like nature was showing us how brilliantly she flourishes when we are "all grounded". A slower pace of life, a healing force directly channeled from the calm of a natural world liberated from its man-made manic pace - what healing! »



Megan, G.P.B., 21 mai 2020, Vézenaz

Témoignage 6



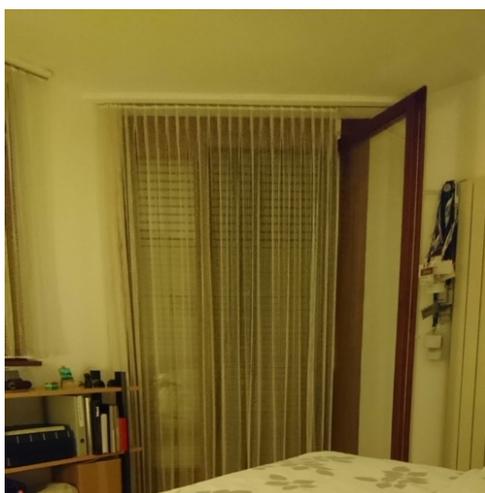
Sybille, F., 24 mai 2020, entre Chancy et Sézégnin

« Quel bonheur de faire un tour à vélo dans notre campagne genevoise, avec un ciel rayonnant, le bruit des oiseaux, des cigales et du vent qui plie les buissons. Des temps à autres un "Bonjour" à d'autres personnes qui se sont aussi "dépayées", sinon silence....»

« Un ciel comme dans un rêve, des couleurs magnifiques qui ne sont pas dérangées par les traces des avions. Une soirée magnifique au Lac de Genève, avec seulement les rires et le bavardage des autres passants comme bruit de fond et des oiseaux qui ont le ciel pour eux. »



Sybille, F., 22 mai 2020, Rive gauche



Sybille, F., 20 mai 2020, Avully

« 23h. Silence. Pas d'avions. Nuit. Silence. Pas d'avions. 6h du mat. Silence. Pas d'avions. La porte reste ouverte - quel sommeil réparateur. »

Témoignage 7

« Cette période m'a permis de pouvoir passer plus de temps dehors, de jardiner : quel bonheur d'entendre les oiseaux, le calme, mais surtout, de pouvoir profiter d'un ciel d'un bleu pur, sans les habituelles trainées laissées par les avions! »



Anahide, B. , 29 mai 2020 (14h30), Mon jardin à Aire

Témoignage 8

« Nous avons ... osé laisser la fenêtre ouverte la nuit, profité du soleil levant sur les tilleuls, entendu les oiseaux à toute heure et particulièrement apprécié leur chant entre 6h et 7h du matin dans un demi-sommeil, regardé longuement les arbres se balançant dans le vent, apprivoisé notre jardin avec café matinal comme en vacances. »



Joëlle et Liam, F (noms d'emprunt). avril-mai 2020, Versoix

Série Photographique

Tous droits réservés à Alicia Dubuis

Photos prises entre Meyrin, Vernier et Satigny, entre le mois de mars et le mois de mai 2020.

6 /17 photos de la série originale

« "Les Oiseaux Silencieux" est une série photographique documentant cette situation exceptionnelle.

Hors du temps - comme l'instant après un événement, les images se jouent de contradictions. L'esthétisation des couleurs et des compositions contrastent avec le sujet : une société capitaliste mise à l'arrêt dont le compte à rebours implicite trépigne d'impatience.

Industries et végétations luxuriantes se rencontrent.

Le ciel se tait enfin, seule la poussière des chantiers ondoie dans le vent.

Les oiseaux chantent à tue-tête sous le soleil comme sous les étoiles.

Et puis... Tout recommence, à l'indique. L'Histoire se répète encore.

Les oiseaux sont à nouveaux silencieux. »

Alicia Dubuis, mai 2020











