

« GeFlyLess », Phase 2 :

Ateliers consultatifs, concertation
citoyenne et initiatives possibles (Juillet –
Décembre 2020)

Par Valentine Donzelot et Marlyne Sahakian
Version du 22 décembre 2020

Université de Genève

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

Tables des matières

Introduction	3
Format des discussions World café.....	3
Méthode des « Futures Wheel » et pratiques sociales.....	4
Profil des participant.es et échantillon.....	5
Les Ateliers	9
Atelier 1 : L’usage de l’avion dans le cadre du travail académique	9
Initiative 1 : Ne pas prendre l’avion en dessous de 1000 km	9
Initiative 2 : Promotion des alternatives – échanges et conférences virtuelles	10
Initiative 3 : Promotion des alternatives – « slow science ».....	11
Atelier 2 – L’usage de l’avion pour les loisirs et les liens familiaux.....	12
Initiative 1 : Une année sans avion	12
Initiative 2 : Pas d’avion en dessous de 1000km et un long-courrier tous les 2 ans.....	14
Initiative 3 : Promotion des alternatives – « slow travel » (encourager les longs voyages sans avion).....	15
Atelier 3 – L’usage de l’avion dans la sphère professionnelle.....	18
Initiative 1 : Pas d’avion en dessous de 1000km.....	18
Initiative 2 : Promotion des alternatives avec accent mis sur le « slow travel »	19
Atelier 4 – Brainstorm sur des propositions d’initiatives	21
Initiative 1 : Pas de vols en dessous de 1’000km et un vol longue-distance tous les 2 ans	21
Initiative 2 : Une année sans avion	22
Discussion commune.....	23
Conclusion	24
Bibliographie	25
Annexe 1.....	26
Annexe 2.....	27

Introduction

Durant la première phase du projet GeFlyless, nous avons recensé et analysé 37 initiatives en lien avec la réduction des vols en avion. Sur la base de ces 37 initiatives et de leur vision du changement, nous avons pu dégager trois typologies : (1) le changement par le choix individuel, (2) le changement par les systèmes, ou (3) encore par les alternatives.

Cette analyse s'appuie sur le changement par les pratiques sociales en prenant en compte les habitudes et routines des individus dans leur contexte normatif/discursif, infrastructurel/matériel, de connaissances, compétences et capacités pour penser le changement (réf. rapport 1^{ère} phase). L'approche par les pratiques permet de dépasser la seule vision de l'individu comme vecteur de changement. C'est-à-dire de voir le changement de manière simpliste et linéaire uniquement en « changeant les attitudes », « influençant les comportements » et « faire le bon choix », mais sans se baser sur le contexte socio-culturel où les gens se situent (Shove, 2010). La théorie des pratiques sociales nous a ainsi permis de distinguer les initiatives plus individualistes, systémiques ou socialement ancrées.

Dans le cadre de la deuxième phase du projet, nous avons mobilisé divers acteurs.trices par le biais d'une démarche consultative. Ceci dans le but de comprendre comment une campagne pour réduire les vols en avion pourrait trouver écho au sein de la population genevoise. À l'aide de ces ateliers-participatifs, il s'agissait de co-construire des propositions de campagnes appropriées dans le contexte de la Ville de Genève. Dans un premier temps, nous avons distingué les déplacements à des fins de loisirs et visites aux proches et ceux dans le cadre des voyages professionnels, que ce soit dans le secteur privé, public ou dans le cadre d'une démarche académique. Ceci a permis de concevoir trois ateliers en fonction du type de déplacement soit (1) pour les loisirs et visites familiales, (2) pour les voyages professionnels et (3) plus spécifiquement pour les voyages académiques. Par ailleurs, nous avons aussi effectué un dernier atelier avec des experts de la communication, d'actions culturelles et de la mobilité afin de déterminer dans quelles mesures les idées émergées pourraient faire l'objet d'une campagne.

Format des discussions World café

Dans le cadre de ces ateliers, nous avons utilisé le format « World Café », concept créé par Juanita Brown et David Isaacs lors d'une conférence internationale en 1995. Il permet à chacun.e de participer et donner son avis lors d'ateliers-consultatives. Il favorise le dialogue et le partage des connaissances mutuelles ainsi que la découverte de nouvelles possibilités d'action sur un thème défini préalablement. Cela favorise aussi la création de conversations dynamiques afin de capter l'intelligence collective (Brown et Isaacs, 2005). Avec ce format nous pouvions facilement faire participer et intégrer nos participant.es qui étaient issus de milieux très différents et avec avis sur la réduction des vols en avion très différent.

« Le World Café » se déroule en principe en trois rounds. Durant ceux-ci, les participant.es sont répartis autour de plusieurs tables qui favorisent les échanges et permettent à tout le monde de participer. À chaque table, un.e hôte est chargé.e d'animer les débats. Les groupes tournent et changent de table à la fin d'un temps donné. Dans le cadre de notre projet, nous avons trois tables pour les ateliers sur les vols dans le cadre des loisirs/visites familiales ainsi que celui sur les vols dans le cadre de la recherche académique. Pour les workshops sur les vols dans la sphère professionnelle et celui avec les expert.es, nous n'avons que deux tables. Le premier round de discussion durait 30 minutes, le second et éventuellement le troisième duraient 10 minutes.

La première phase du projet GeFlyLess nous a permis de faire un état des lieux du nombre d'initiatives en lien avec la réduction des vols en avion. À la suite de quoi, nous avons choisi trois initiatives à développer dans chaque atelier afin de recueillir l'avis des participant.es, voir les réactions, perceptions et de pouvoir échanger. Le but étant de voir quels seraient les freins et opportunités de chaque initiative dans le cadre d'une campagne mise en place par la Ville de Genève. Ainsi, à chaque table, une initiative était présentée puis discutée par les participant.es afin de réduire les freins, renforcer les opportunités et faire émerger des idées.

Méthode des « Futures Wheel » et pratiques sociales

Afin de mieux comprendre le changement par les pratiques sociales, nous avons utilisé la méthode des « Futures Wheel » lors de ces ateliers dans le but de déterminer quels éléments seraient susceptibles d'impacter positivement ou négativement une des trois initiatives.

L'outil « Futures Wheel » a été développé par Jerome C. Glenn (1972) et permet de visualiser, d'analyser et d'explorer collectivement les conséquences directes ou indirectes d'un changement. Cela aide à voir les impacts négatifs ou positifs primaires, secondaires et tertiaires d'une décision. Cet outil favorise aussi l'organisation d'idées et de questionnements concernant la mise en place d'une initiative. De plus, lors d'un tel processus nous pouvons voir que certains impacts sont complexes et inter-reliés entre eux (Gleen, 2009).

Les « Futures Wheel » est une méthode utilisée pour faire participer des gens à une réflexion sur l'avenir. Il s'agit d'un brainstorming autour d'une idée ou d'un changement qui se situe au centre de la réflexion. À partir de ce point, nous dessinons les premiers cercles qui correspondent aux impacts primaires, c'est-à-dire les conséquences principales. Par la suite, le groupe cherche à déterminer les effets secondaires du premier impact. Nous procédons de cette manière, jusqu'à l'obtention d'idées émergentes ayant dépassées tous les freins à l'initiative. Cette méthode permet aussi de déterminer les effets rebonds des impacts positifs. De plus, il est possible que certaines conséquences ou opportunités aient des corrélations entre elles. Ceci permet de voir la complexité d'un changement qui s'inscrit notamment d'un point de vue individuel, systémique et alternatif.

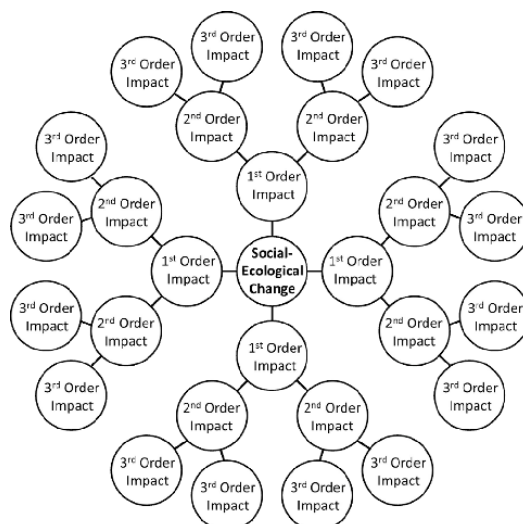


Figure 1: Bengston David N. (2015), The Futures Wheel: A method for Exploring the Implication of Social-Ecological Change, Society and Natural resources, 29(3):1-6

Les initiatives choisies pour les workshops étaient situées dans le cadre des pratiques sociales, et les modérateurs.trices étaient formé.es dans ce cadre conceptuel. Ainsi les participant.es ont pu discuter des éléments impliquant les arrangements matériels en lien avec

la mobilité, ainsi que le développement de nouvelles compétences et aptitudes et par le changement de normes sociales en se demandant pourquoi et comment les personnes se déplacent.

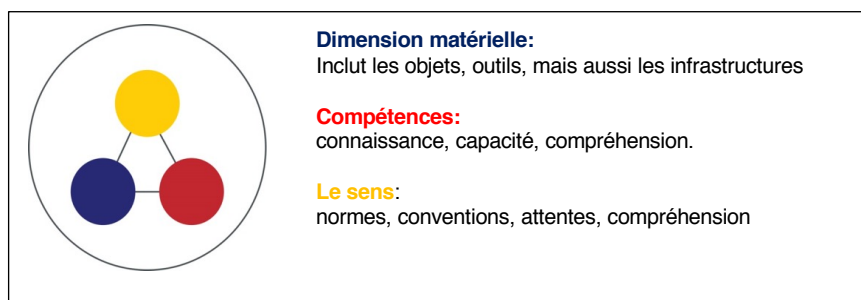


Figure 2: Les éléments des pratiques sociales (sur la base de Shove et al 2012)

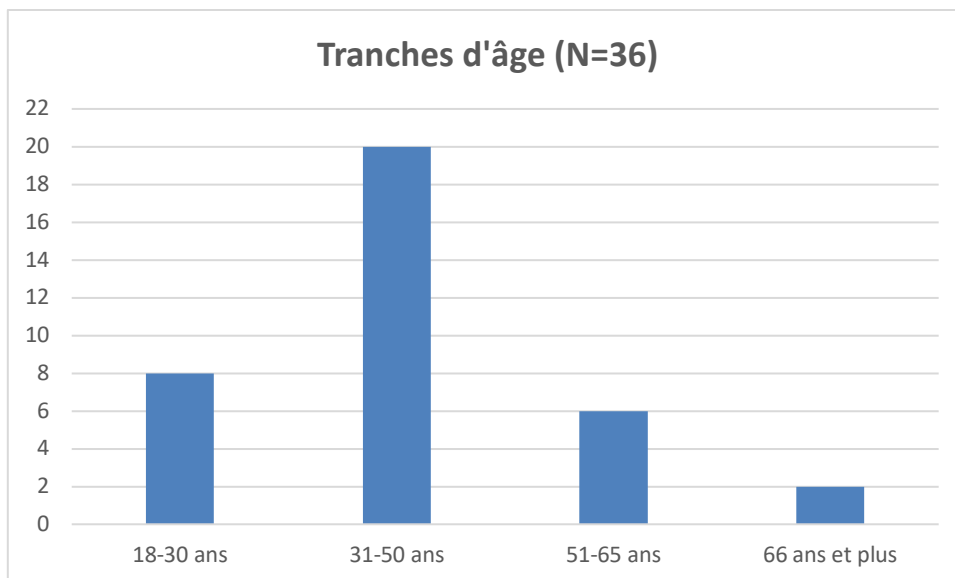
Dès lors et en lien avec les « Futures Wheel », les initiatives ont été étudiées de façon à pouvoir atténuer les impacts négatifs et encourager les impacts positifs dans le contexte d'un changement par les pratiques sociales.

Profil des participant.es et échantillon

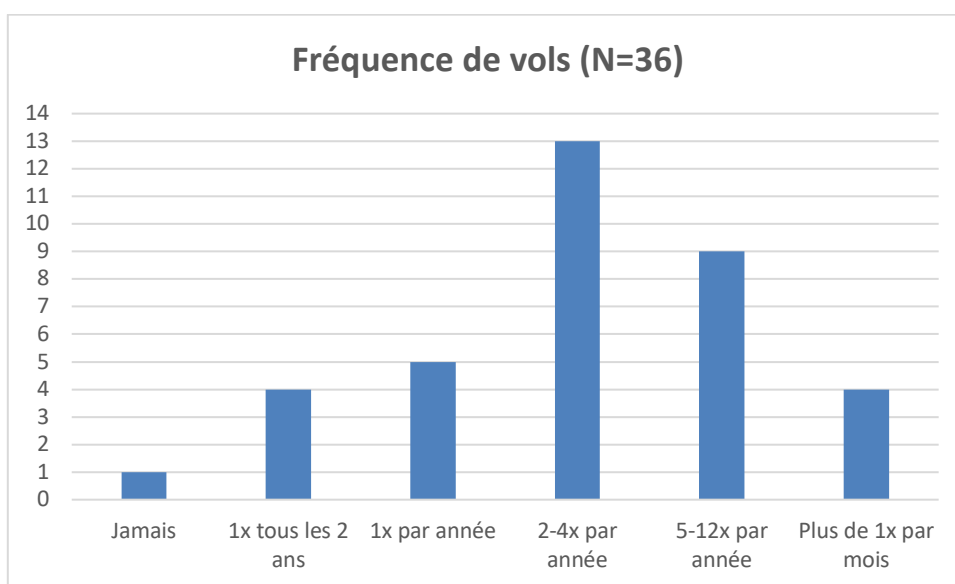
Le profil recherché pour notre projet était de ne pas nécessairement faire participer des gens étant déjà sensibles à la réduction des vols en avion. En effet, il était important d'avoir quelques personnes qui prennent régulièrement l'avion. Lors de notre recrutement de participant.es pour les trois premiers workshops, nous avons distribué des flyers (annexe 1 et 2) dans plusieurs endroits de la Ville de Genève, publié des annonces sur les réseaux sociaux et utilisé notre propre réseau personnel (permettant l'effet boule de neige). Pour le dernier atelier avec les expert.es, nous avons sélectionné des gens possédant une certaine expérience dans le domaine et des spécialistes de la communication et du marketing.

Au moment de s'inscrire, les participant.es ont dû répondre à un questionnaire sur leur utilisation de l'avion. Nous avons récolté un certain nombre de données intéressantes qui mettent en lumière les profils des divers participant.es.

Tout d'abord, de manière générale, nous avons plus ou moins la même proportion d'hommes et de femmes présent.es pour l'ensemble des ateliers. L'âge des participant.es variait de 18 ans à plus de 66 ans, voici ci-dessous la répartition des participant.es en fonction de tranches d'âge :



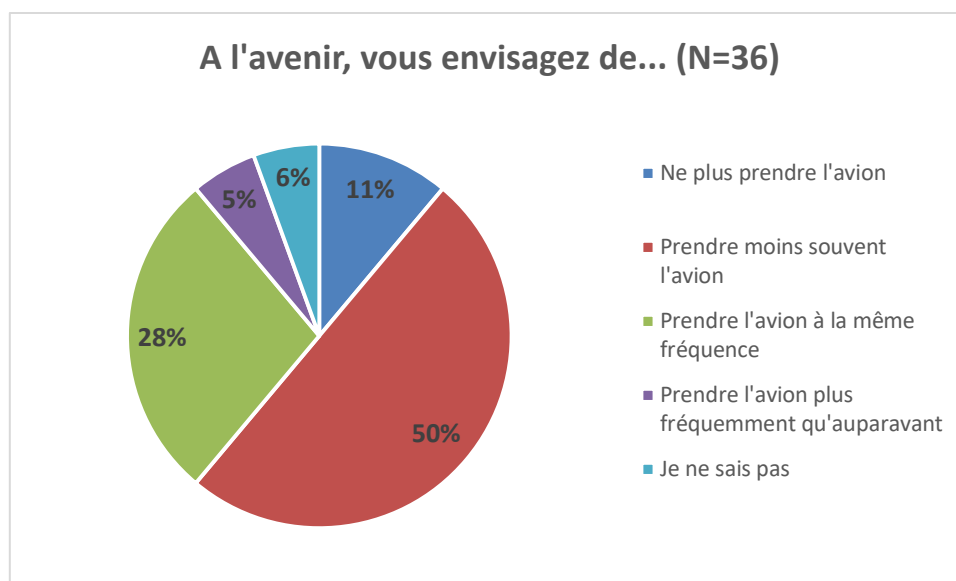
De plus, nous avons pu déterminer à quelle fréquence les participant.es prenaient l'avion avant la crise du COVID-19. Ceci nous a permis de savoir dans quelles mesures ces personnes étaient sensibles ou non à la thématique de réduction des vols en avion.



Nous nous sommes aussi intéressés aux types de vols. Il s'agissait de savoir si les participant.es prenaient plus fréquemment des vols court-courriers (au sein de la Suisse ou vers un pays limitrophe), moyen-courriers (vers un pays d'Europe ou proche de l'Europe par exemple la Suède, le Royaume-Unis, la Turquie et les pays d'Afrique du Nord) ou long-courriers (voyages intercontinentaux). Les inscrit.es devaient déterminer la fréquence à laquelle ils.elles prenaient ces types de vols. Pour se faire, ils.elles devaient répondre sur une échelle de zéro à trois leur fréquence d'utilisation par an pour chaque type de vol (zéro étant le moins courant et trois le plus fréquent).

Au vu de ce graphique, nous pouvons voir qu'en moyenne nos participant.es prennent l'avion en court-courrier à une fréquence de 1 (la moyenne se situe où il y a la croix dans la boîte bleue) sur l'échelle de zéro à trois (trois étant l'utilisation à grande fréquence), on peut aussi voir qu'un certain nombre de participant.es ne prend pas du tout l'avion pour les court-courriers, car la boîte bleue descend jusqu'à zéro. De plus, les répondants indiquent prendre plus souvent l'avion pour les moyen-courriers avec une moyenne qui se situe à une fréquence de 2 (la moyenne se situe où il y a la croix dans la boîte rouge). Nous pouvons constater que l'utilisation de l'avion lors de vols moyen-courriers est plus fréquente que celle avec les court-courriers. Les long-courriers sont pris en moyenne à une fréquence de 1,75 (la moyenne se situe là où il y a la croix dans la boîte verte). Ainsi, nos répondants prennent plus souvent l'avion pour des moyen-courriers.

Le recrutement s'est fait en septembre 2020, juste après l'été du COVID-19. Ainsi, les gens n'avaient pas pris de vacances similaires aux années précédentes ou ont effectué leurs échanges professionnels à distance. C'est pourquoi nous nous sommes intéressés à leur motivation quant à reprendre l'avion après la pandémie afin de déterminer si le COVID-19 avait modifié leur perspective concernant leur utilisation des vols en avion. Nous pouvons constater que la moitié de nos participant.es souhaite réduire leur vol en avion suite à la pandémie. Ainsi, on peut estimer que la pandémie a eu pour effet de réduire l'importance de prendre l'avion dans leurs déplacements.



Voyages professionnels : Cet atelier a eu lieu le 30 septembre 2020 entre 12h-14h au café Les 4 Coins avec 14 participant.es. Nous avons des personnes issues de domaines de recherche divers tels que l'environnement, la chimie, la physique, l'astronomie, les relations internationales, l'histoire ou encore la sociologie. Le degré d'étude était varié allant de professeur à doctorant en passant par un étudiant en Master. Une personne en charge de la mobilité académique de l'Université de Genève ainsi qu'un membre du rectorat en développement durable étaient présents. Pour la plupart il y avait un souhait de vouloir réduire les vols en avion¹.

Voyages de loisirs et visites familiales : Le deuxième atelier a eu lieu le 15 octobre 2020 au café Les 4 Coins de 18h30-20h30. Le profil des participant.es était très divers avec des âges allant de 18 ans à plus de 66 ans. Nous avons à la fois des gens qui ne prenaient que très peu voire pas du tout l'avion et d'autres qui le prenaient plus d'une fois par mois. Après la crise du COVID-19, la plupart d'entre eux envisagent de pouvoir reprendre l'avion à la même fréquence.

Voyages académiques : Le 3^e atelier n'a pas pu s'effectuer en présentiel en raison de la crise du COVID-19. C'est pourquoi nous avons utilisé la plateforme zoom pour notre workshop. Le nombre de participant.es a été de ce fait réduit à 8. Nous n'avons donc proposé que deux initiatives : 1) pas d'avion en dessous de 1000km et 2) la promotion des alternatives à la fois virtuelle et par « slow travel ». Le profil des participant.es était varié en termes de genre et de domaines d'activités (architecte, coach, recherche, management, etc.). Leur motivation à réduire les vols en avion n'était pas la même chez tous les participant.es. La majorité d'entre eux.elles souhaitent réduire leur vol en avion.

Brainstorm sur des propositions d'initiatives : Ce dernier atelier s'est également effectué avec la plateforme zoom en raison de la pandémie. Nous avons aussi utilisé le format « World Café » afin de permettre aux expert.es d'analyser deux propositions d'initiatives qui ont été présentées lors des précédents ateliers. Nous avons fait appel à trois associations représentées par Philippe Bovet (NégaWatt Suisse), Yann Dubois (Mobil'homme) et Dan Acher (Happycitylab), deux personnes issues de la communication et du marketing soit Emily Sahakian et Anne Niederoest ainsi que Julie Perrenoud et Kim Nguyen-Phuoc travaillant pour

¹ Ces données ont été récoltées via notre enquête auprès des participant.es lors de leur inscription à l'atelier.

la Ville de Genève. Ils.elles étaient chargé.es de réagir sur ces initiatives en apportant leur expertise tant sur le fond des messages que sur la forme.

Les Ateliers

Atelier 1 : L'usage de l'avion dans le cadre du travail académique

Il semblait important d'effectuer un atelier avec des personnes du monde académique, compte tenu du partenariat avec l'Université de Genève. En effet, dans le cadre de leurs recherches ou dans l'établissement de réseaux, les chercheurs.euses et le personnel administratif sont amenés à voyager pour des conférences internationales, des terrains de recherche, des réunions de groupe, la création de réseaux et de partenariats, parmi d'autres raisons.

Lors de cet atelier, trois initiatives avaient été choisies en fonction de notre analyse de la 1^{ère} phase : (1) ne pas prendre l'avion en dessous de 1000km inspiré de « The Under 1000 »² ainsi que deux initiatives en lien avec la promotion des alternatives (2) promouvoir les conférences et échanges virtuels (3) promouvoir le slow science (même pour les longues distances). Les participant.es ont été répartis en petits groupes, chacun travaillant sur une de ces 3 initiatives pendant 30 minutes.

Initiative 1 : Ne pas prendre l'avion en dessous de 1000 km

Cette initiative est basée sur la notion de distance. Ainsi, prendre l'avion restera possible, mais dans le cas où la distance est justifiée. Elle permet ainsi de privilégier d'autres voies lorsque cela est faisable. Néanmoins, elle peut amener les gens à voler plus souvent pour de plus grandes distances. Nos participant.es ont mis en avant un certain nombre de freins et d'opportunités à l'initiative.

Le facteur temps est un élément fort qui ressort de nos ateliers de manière générale. Aux yeux de nos participant.es, l'avion est un gain de temps. Ne pas prendre l'avion a pour effet d'exclure les personnes ayant une plus grande charge familiale ainsi que les ceux.celles disposant de moins de temps à disposition. Pour dépasser ces contraintes, il a été envisagé d'aider ou d'encadrer dans ce sens en subventionnant les frais de garde. Par ailleurs, dans la mesure où le voyage sans avion demande plus temps, il peut être envisagé de promouvoir le train comme un lieu confortable et isolé où l'on peut travailler. Le train de nuit a aussi été élément permettant de dépasser la contrainte du temps et de l'argent, en économisant une nuit d'hôtel sur place par exemple. Il s'agirait de permettre aux chercheur.euses de prendre une journée de travail en plus pour les voyages en train. Ceci serait donc compensé et mis en place par l'Université.

Un autre impact fréquemment évoqué durant nos workshops est le facteur prix. En effet, les alternatives de transport sont plus coûteuses. Pour atténuer ce frein et favoriser l'utilisation d'autres transports, il pourrait être possible d'avoir un programme de compensation interne à l'Université qui prélève une taxe carbone pour celles et ceux qui prennent l'avion. Ceci en vue de la redistribuer pour le paiement des transports alternatifs. Nos participant.es mentionnent aussi que les Universités pourraient par exemple payer la différence entre le train et l'avion. Il s'agit dans les deux cas d'un changement qui serait nécessaire au niveau institutionnel.

Nos participant.es ont aussi perçu cette initiative comme un moyen de les inciter à être plus sélectifs sur la nécessité de voyager. C'est-à-dire, de privilégier la qualité à la quantité. Il s'agit de se poser la question de l'utilité ou non, de prendre l'avion. De plus, l'aspect de la

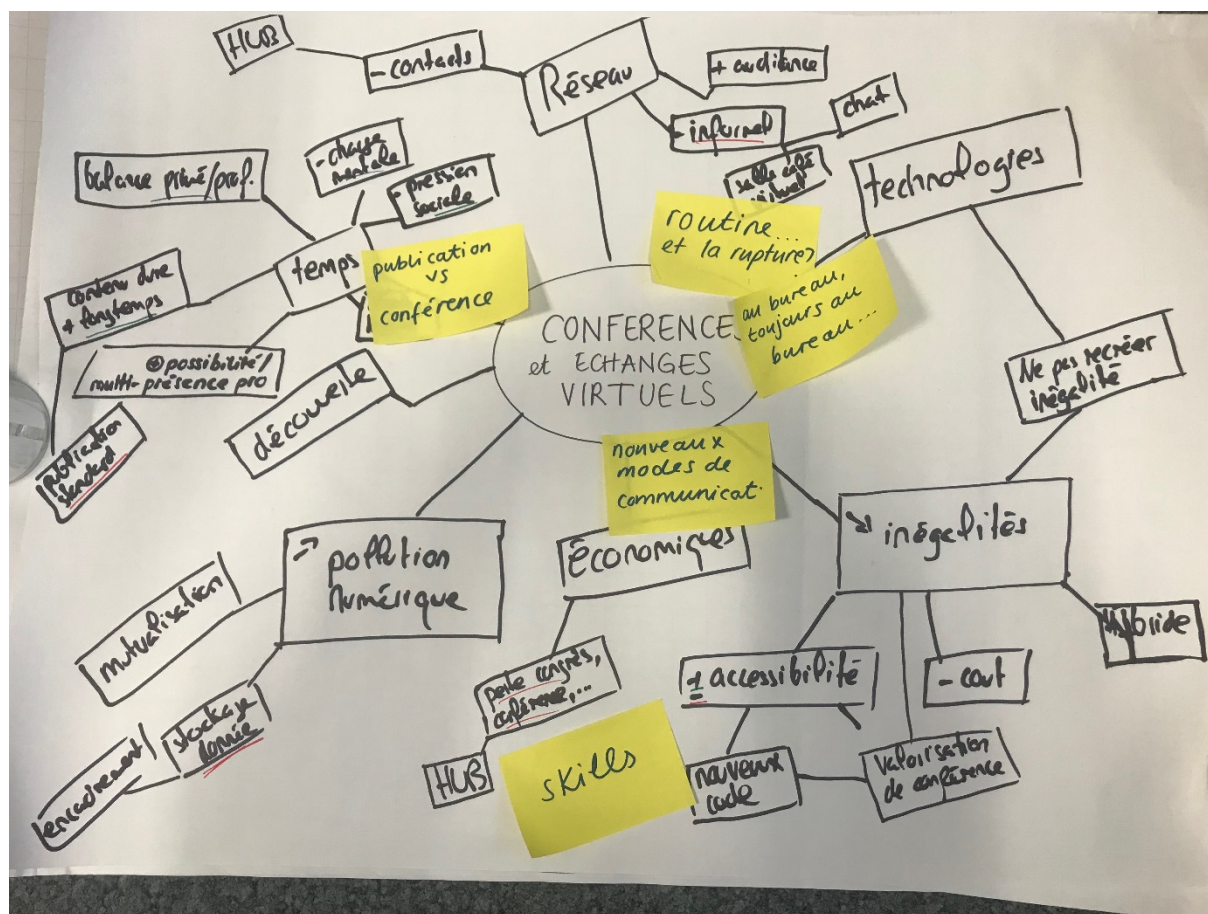
²Initiative lancée par des universitaires provenant d'universités allemandes, suisses et autrichiennes
<https://unter1000.scientists4future.org>

[illegible]

Les échanges virtuels, même s'ils sont perçus comme étant une solution envisageable par nos participant.es, possèdent certains freins qu'il convient d'analyser. Il y a notamment une perte de réseau significative et plus particulièrement pour les jeunes chercheur.euses. Pour éviter ce type d'inégalités et permettre à chacun.e de créer et renforcer son réseau, la création d'un hub à Genève a été proposée. Il s'agit de la mise en place d'un site à Genève où les professionnel.les peuvent suivre des conférences internationales à distance, mais ensemble – par exemple, un hub européen qui est le centre de suivi de grandes conférences qui se déroulent aux États-Unis ou en Asie. Cela permettrait aussi de dépasser, en parti, l'impact lié à la perte de l'aspect festif et convivial des à-côtés des conférences. En outre, pour un certain nombre de chercheur.euses, le voyage est un élément de choix pour une carrière scientifique. Toutefois, une conséquence positive des moyens virtuels est l'ouverture à certaines conférences aux jeunes chercheur.euses qui n'ont pas accès à la même mobilité que d'autres, ou des personnes qui n'ont pas des budgets à disposition pour les colloques.

10

Nos participant.es restent néanmoins défavorables à l'unique utilisation du virtuel. Selon eux, le mieux est de créer un format hybride afin que tout ne soit pas en ligne.



Initiative 3 : Promotion des alternatives à l'avion – « slow science »

Cette initiative vise à ne pas prendre l'avion même dans le cas de longue distance. Certains impacts sont similaires avec les deux initiatives précédentes.

Les voyages longue distance sont particulièrement complexes avec cette initiative. Cela demande une préparation et une logistique assez conséquente. Cela pousserait donc les gens à réfléchir à la nécessité de voyager. Il convient de se demander pourquoi la nécessité de voyager ainsi que ce que cela nous apporte. Les participant.es imaginent que pour effectuer ce type de trajet, des infrastructures doivent être développées notamment avec les trains de nuit ou des lignes de chemin de fer plus rapides. Ils y verraient un changement systémique.

Le facteur temps est d'autant plus un problème et exclu un certain nombre de catégories de personnes (famille, contrainte d'enseignement, etc.). Comme pour l'initiative « ne pas prendre l'avion en dessous de 1000 km », il conviendrait d'avoir des mesures d'accompagnement par exemple en prenant en charge les frais de garde. Au vu de l'investissement important que demande cette initiative en termes de temps, il pourrait être envisagé de coupler les conférences avec le temps de vacances.

Par ailleurs, le métier de chercheur.euse exige une certaine mobilité, pour les réseaux internationaux et la participation à des échanges scientifiques. Mais toutes les réunions ne nécessitent pas un déplacement, et mettre en place des directives sur quel type de réunion privilégier est aussi important que de promouvoir les alternatives pour les déplacements. Le

Les initiatives choisies pour cet atelier étaient un challenge d'une année sans prendre l'avion³, ne pas prendre l'avion de dessous de 1000km et de pouvoir effectuer un vol long-courrier tous les 2 ans ainsi que la promotion des alternatives par le « slow travel ».

Cette initiative basée sur un challenge volontaire a des effets positifs, car nos participant.es indiquent qu'elle permet de favoriser et développer le tourisme local donc la création d'emplois. Nous sommes dans un choix volontaire et individuel, mais qui peut être organisé et soutenu par le collectif.

³ Inspiré de l'initiative suédoise stay grounded <https://stay-grounded.org/>

mais aussi plus de confort et de sécurité). Tout cela suggère que moins prendre l'avion implique de mieux développer les alternatives.

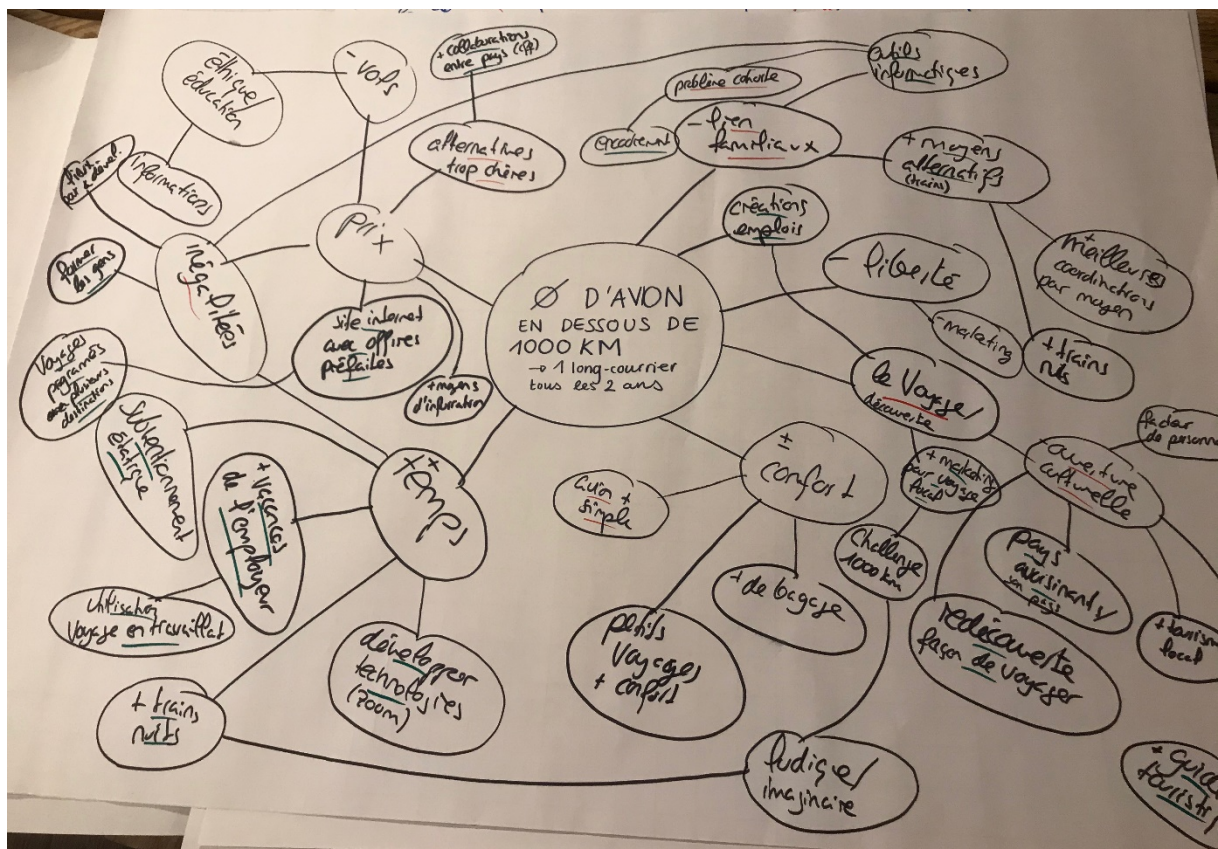
Nos participant.es ont mentionné que l'organisation de voyage avec les moyens de transport alternatifs est complexe. Il y a moins de spontanéité et cela demande plus de temps à organiser. En vue de dépasser ces éléments, un changement par les alternatives peut être effectué avec l'encouragement de la création d'une agence de voyages pour les voyages sans avion. De plus, le facteur organisationnel est vu comme un problème, car les compagnies de transports alternatifs ne sont pas coordonnées et ne coopèrent pas entre elles. La création d'un organe pour organiser cette coopération entre ces compagnies permettrait de favoriser cela.

La mise en place d'une telle initiative demande un changement des normes, cultures et habitudes de manière générale. Pour stimuler ce changement, le défi semble une option pour nos participant.es notamment en proposant des défis de façon ludique et ponctuel par exemple « visiter 3 capitales, 2 pays, 1 année sans avion ». L'emploi d'un.e influenceur.euse qui normaliserait l'utilisation des moyens de transport alternatifs et inciterait à normaliser ce qui semble impossible a aussi été évoqué. La notion de collectif est très importante dans le cadre de cette initiative, il s'agirait d'un défi commun où il y a un effet d'appartenance à un groupe.

Un effet rebond possible à cette initiative est la planification des longs voyages juste avant ou après la période du challenge.

Le prix reste toujours un facteur déterminant, et peut créer des inégalités. Une alternative à cet impact serait de proposer et d'illustrer 10 « routes low-cost » en train avec 10 lignes récurrentes sur des axes principaux. Un subventionnement ou une récompense pourrait être distribué pour la non-utilisation de l'avion. Il s'agirait là d'un changement de système favorisant la prise de moyens de transport alternatifs.

Malgré l'ensemble de ces impacts négatifs, cette initiative encouragerait à redéfinir le voyage long-courrier avec une vision d'un voyage lointain mémorable et unique. Pour se faire, il faut encourager chacun.e à être plus sélectif dans le choix de ses voyages.



Cette initiative recoupe l'ensemble des éléments déjà mis en avant dans les deux initiatives précédentes.

Cette initiative a un frein conséquent en lien avec l'organisation de ce type de voyage. En effet, il est particulièrement complexe de trouver des alternatives coordonnées entre les pays et particulièrement quand il s'agit de voyages intercontinentaux. Sans oublier qu'il peut y avoir un risque d'utiliser la voiture en remplacement de l'avion. Tout cela engendre une perte de spontanéité dans le voyage qui nécessite un besoin de préparation. Il y a peu de propositions de trains « last minute ». Dans ce sens, il serait intéressant de faire une meilleure promotion des moyens alternatifs. Ceci permettant d'augmenter le nombre d'utilisateurs-trices et donc de faire baisser les prix. Du plus, il convient de donner plus d'informations sur les alternatives par exemple avec un site internet qui donne 10 destinations pour lesquelles il y a des trains de nuit.

Tableau 1: Réduire les vols pour les loisirs/visites familiales: différents niveaux d'impacts et résultats envisagés. ⁴

Impact de niveau 1	Impact de niveau 2-3-4	Résultats et idées envisagés
(-) Moins de distance parcourue	(+) Création d'emplois	Promouvoir les voyages dans l'arrière-pays (pas uniquement les grandes villes)
	(+) Promotion du tourisme local	Promouvoir l'exotisme proche de chez nous (guide touristique) À partir de Genève, dresser au compas un rayon de 1000km où on concentre nos efforts pour promouvoir le « slow travel »
(-) Voyages moins fréquents	(-) Visites moins fréquentes de la famille et des amis éloignés	Promouvoir les réunions virtuelles à la population (avec une formation pour les personnes sans connaissances/compétences technologiques)
	(-) Moins de capacité à parcourir des distances	Rencontre à mi-parcours
(-) Moins de prestige lié aux voyages (rapide et lointain)	(-) Moins de capacité à se rendre vers de nouvelles destinations	Proposer des défis, par exemple : « visiter 3 capitales, 2 pays, 1 année sans avion »
	(-) Moins de capacité à vivre de nouvelles expériences	Promotion de voyages ludiques en train ou des voyages autour d'un thème
	(-) Reconnaissance sociale du voyage en termes de statut	Faire appel à des influenceur.euses pour normaliser le fait de ne pas voler pour ses loisirs
(-) Alternatives de transports plus couteuses	(-) Plus d'inégalités, entre ceux qui peuvent se permettre des alternatives et ceux qui ne le peuvent pas	Proposer et illustrer 10 « routes low-cost » en train ou promouvoir 10 lignes récurrentes sur les grands axes
		Fournir des subventions ou des récompenses pour les voyages avec les transports alternatifs
(-) Plus de temps passé à voyager	(-) Moins de temps sur place (visite d'amis, de la famille, de sites)	Encourager les employeurs à autoriser le travail à distance pendant les voyages de loisirs ou à accorder une demi-journée de congé supplémentaire aux personnes qui choisissent le « slow travel »

⁴ Ce tableau est un résumé des éléments qui sont ressortis de l'atelier sur les loisirs et les visites familiales.

		Fournir des infrastructures plus rapides, plus confortables et plus sûres (trains de nuit, trains rapides, meilleures lignes et connexions)
(-) Plus compliqué à planifier	(-) Moins de spontanéité	Encourager la création d'une agence de voyages pour les voyages sans avion
	(-) Plus de temps pour organiser	Soutenir la création d'une structure pour organiser la coopération entre les entreprises de transport et les voyageurs
(+) Réduction des émissions de CO2	(-) Les actions pour cette réduction de CO2 ne devraient pas reposer sur des actions héroïques de quelques individus	Veiller à ce que toute initiative proposée soit faite par le collectif et pour le collectif
(+) Des voyages longue distance plus mémorables et uniques	(+) Reconnaissance sociale du fait d'effectuer ces voyages uniques et mémorables	Encourager les gens à être plus sélectifs dans leurs choix de voyage pour favoriser la qualité à la quantité

Atelier 3 – L'usage de l'avion dans la sphère professionnelle

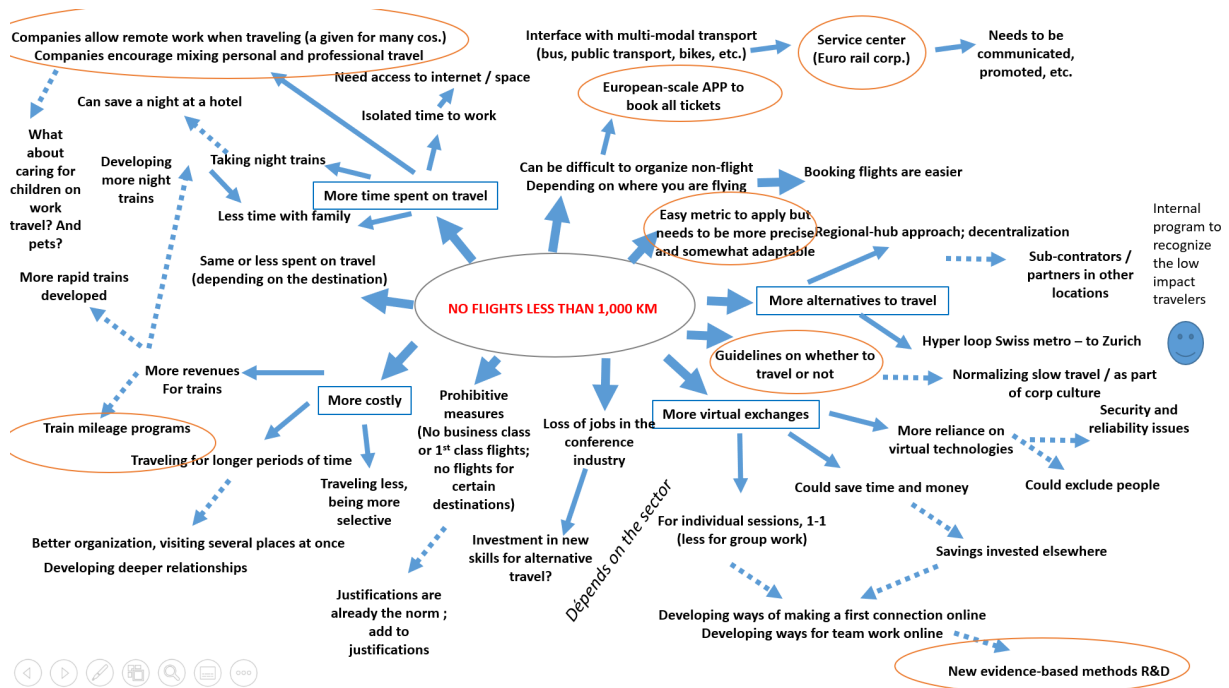
Les éléments qui sont ressortis de cet atelier sont similaires à ceux du premier workshop avec les personnes voyageant dans le cadre académique. L'atelier a été effectué en ligne et avec moins de personnes, donc uniquement deux initiatives ont été traitées.

Initiative 1 : Pas d'avion en dessous de 1000km

Les participant.es ont vu l'entreprise comme un levier d'action intéressant pour dépasser les différents impacts de cette initiative. Les freins liés au temps et au coût sont les mêmes que ceux évoqués plus haut, pour les déplacements dans le monde académique. Des mesures de restriction données par l'entreprise sont aussi une solution émise par nos participant.es. Il s'agirait par exemple d'interdire les vols en première classe ou de ne pas permettre de prendre l'avion pour des destinations en dessous de 1000km. La facilitation des moyens de transport avec de meilleures lignes et trains de nuit avec un certain confort et sécurité ont aussi fait partie du débat.

Les impacts liés à l'organisation de voyage avec les transports alternatifs ont été mentionnés avec le besoin de créer une application européenne permettant de réserver tous les billets au même endroit. Ceci avec une interface qui combine tous les types de transports alternatifs avec un service client. Toutefois, il est nécessaire d'en faire la promotion et de mieux communiquer sur cette possibilité.

Par ailleurs, l'entreprise pourrait créer et mettre à disposition des lignes directrices afin d'informer sur l'opportunité de voyager ou non. Ceci avec un programme interne à l'entreprise qui reconnaît le faible impact carbone que provoque sa façon de voyager avec les transports alternatifs. Il est important que l'employeur passe par une phase de reconnaissance pour les alternatives aux voyages en avion.



Initiative 2 : Promotion des alternatives avec accent mis sur le « slow travel »

Les employeurs restent perçus comme des leviers de changement notamment avec la reconnaissance et l'encouragement aux employé.es de voyager par le « slow travel ». Ils peuvent notamment le favoriser s'ils remboursent la différence de prix entre l'avion et les moyens alternatifs et permettant une meilleure combinaison de la vie privée et professionnelle.

L'utilisation des moyens virtuels peut être envisagée, mais pas dans tous les cas. Par exemple il s'agirait de faire la première rencontre en ligne et de développer des façons de nouvelles façons de travailler à distance afin de réduire le nombre de déplacements. Toutefois, un contact réel reste important pour nos participant.es – pour certains types de réunions.

La plupart des autres éléments tels que le coût, le temps et la complexité de l'organisation ont été développés dans les autres ateliers.

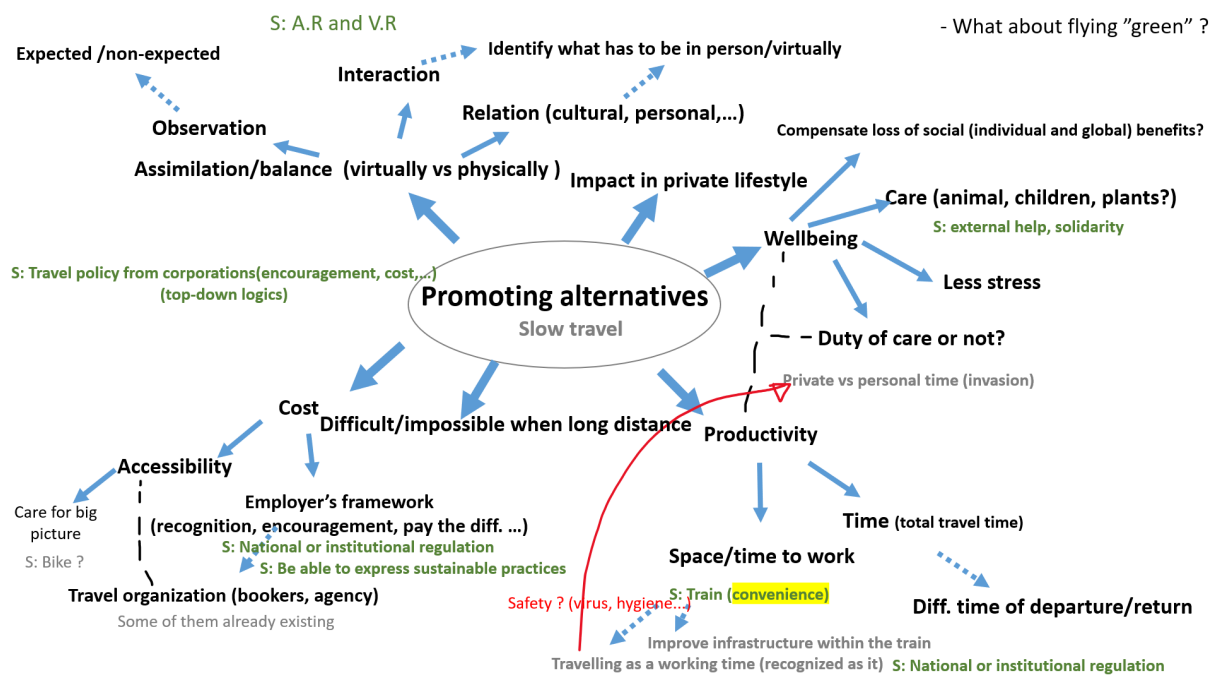


Tableau 2: Réduire les vols en avion dans le cadre professionnel : différents niveaux d'impacts négatifs et de résultats et idées envisagés⁵.

Impact de niveau 1	Impact de niveau 2-3-4	Résultats et idées envisagées
(-) Plus de temps de voyage	(-) Difficile pour les personnes ayant des responsabilités familiales/sociales	Aide ou soutien pour les frais de famille/soins (frais de garde d'enfants)
	(+) Plus de temps pour travailler durant les déplacements	Promouvoir le train comme un lieu de travail confortable et isolé ; promouvoir les trains de nuit
(-) Plus cher	(+) Indemnisation pour les voyages non aériens	Création d'un programme de taxe carbone dans les entreprises ou institutions, pour taxer les vols puis redistribuer les fonds pour soutenir les transports alternatifs
	(+) Réduction du nombre total de vols pris au cours d'une année	Promouvoir les voyages professionnels et privés de manière combinée, afin de réduire les coûts globaux
(+) Plus de sélectivité relative au moment ou à la raison pour	(-) Perte de contacts professionnels, du fait de la diminution des déplacements	Soutenir le développement de nouvelles compétences des voyageurs afin de reconnaître si et quand il est approprié et important de voyager, pour quel type de

⁵ Ce tableau est un résumé des éléments qui sont ressortis dans les ateliers avec les personnes qui prennent l'avion dans le cadre académique et pour des raisons professionnelles, car les résultats sont similaires.

laquelle il faut prendre l'avion		réunion, et quelle forme de transport ; fournir des lignes directrices institutionnelles
	(-) Le « slow travel » est moins prestigieux que prendre l'avion	Une reconnaissance positive pour ceux qui voyagent moins Reconnaître et encourager les employé.es qui voyagent moins ou qui utilisent d'autres modes de transport ; donner plus de visibilité au « slow travel »
	(+) Plus d'investissements dans les technologies de réunion virtuelle.	Développer des alternatives, telles que des outils virtuels pour les réunions Créer un centre de conférence dédié à Genève, où les professionnels peuvent suivre virtuellement les conférences internationales
(-) Plus compliqué à planifier	(-) Besoin de temps et de compétences/connaissances pour la planification	Création d'un bureau d'information aux voyageurs et d'une plateforme regroupant tous les types de transport (bus, train, vélo, etc.)

Atelier 4 – Brainstorm sur des propositions d'initiatives

Suite à la mobilisation des divers éléments et idées développées durant les trois premiers workshops, nous avons sollicité l'avis d'experts en communication, en actions culturelles et en mobilité douce. Le format « World Café » a été maintenu pour cette séance virtuelle. Sept personnes étaient présentes et ont été départagées en deux groupes autour de deux initiatives préalablement choisies suite aux résultats des premiers workshops. Nous nous sommes concentrées sur les initiatives en lien avec les vols dans le cadre des loisirs : 1) pas de vols en dessous de 1'000 km et un vol longue distance tous les deux ans ; et 2) Une année sans avion.

Les participant.es ont pu donner leurs avis quant aux points forts et points faibles de ces dernières. De plus, il s'agissait de déterminer un public cible et les acteurs.trices qu'il conviendrait d'impliquer dans le processus. Finalement, ils.elles avaient aussi la possibilité de donner d'autres idées qui n'avaient pas encore émergées.

Initiative 1 : Pas de vols en dessous de 1'000km et un vol longue distance tous les 2 ans

Cette initiative a été perçue comme non culpabilisante et qui ne provoque pas de privation complète avec la possibilité d'un vol longue distance toujours faisable. Toutefois, certain.es participant.es estiment que la durée de 2 ans n'est pas peut-être pas suffisante pour réduire l'impact, tous les 8 ans serait plus adéquat. De plus, cette approche a été vue comme ne concernant que les personnes privilégiées, qui peuvent se permettre des déplacements en long-courriers.

Le public que l'on pourrait cibler dans le cadre de cette initiative est principalement les jeunes voir très jeunes. Toutefois, il est important de garder l'idée de toucher tout type de tranche d'âge.

La campagne générale devrait être soutenue par la Ville de Genève ainsi que le milieu associatif. Les participant.es ont aussi souligné l'importance d'impliquer les TPG et les CFF avec de la communication dans les trams, bus et sur les écrans de la gare. La Ville de Genève

avec ses partenaires tels que les TPG et SIG pourraient proposer une aide financière pour payer la différence de prix entre les transports alternatifs et l'avion.

Les consommateur.trices sont aussi des acteurs.trices à mobiliser. À travers leurs photos de voyage « slow travel », on pourrait envisager une récompense pour les meilleures photos. En outre, pour mieux cibler les jeunes, il serait intéressant d'utiliser des influenceur.euses comme « Le Grand JD », des sportifs.ives ou encore des chef.fes cuisinier.ères reconnus. Dans la même optique, il conviendrait aussi d'impliquer les écoles (collèges, cycles) dans les réflexions notamment en misant sur une éducation concernant notre impact sur le climat.

Toutefois, si l'initiative devait s'appliquer aux entreprises, une formation continue clés en main pourrait être proposée – pour comprendre pourquoi ne pas prendre l'avion, mais aussi comment s'organiser pour ce faire. Certains participant.es pensent qu'avec les économies faites par les entreprises pour n'avoir pas pris l'avion cette année en raison du COVID-19, elles seraient peut-être intéressées à continuer dans ce sens.

Durant cet atelier, plusieurs idées ont émergé en lien avec l'initiative. Tout d'abord, la Ville de Genève pourrait développer un numéro vert où des conseils pour les voyages verts sont donnés. La Ville pourrait aussi mettre en place une calculatrice d'impact écologique lié aux voyages, ou soutenir une initiative existante (le site web « Top 10 » a été mentionné, sur les appareils ménagers <https://www.topten.ch>); est-ce qu'un ranking similaire peut être pensé pour les trajets ? Les agences de voyages qui ont souffert de la crise sanitaire pourraient aussi être reconverties et spécialisées dans le voyage vert. De plus, après une analyse des 10 destinations les plus prisées par les Suisses.esses en se basant sur des statistiques (destination les plus fréquentes pour les Genevois.es), il s'agirait d'en faire la promotion, mais en utilisant le moyen de transports alternatifs.

Les participant.es ont aussi reconnu le fait que le voyage en avion reste quelque chose de désirable au niveau symbolique, pour certaines personnes. Ainsi, il convient de rendre le voyage en train plus attractif par exemple en utilisant les mêmes codes que les compagnies aériennes. C'est-à-dire en mettant en avant les avantages et les bienfaits tels que des trains mythiques ou des trains de nuit qui compensent une nuit d'hôtel.

Les participant.es constatent aussi l'importance de sensibiliser sur le climat en expliquant plus en détail en quoi l'avion a un impact sur le réchauffement climatique. Le développement d'une web-série par la Ville de Genève pourrait informer les gens de manière plus ludique.

Des idées concernant les entreprises ont aussi émergées par exemple avec une stratégie de communication qui promeut de moins prendre l'avion pour les entreprises avec une récompense à la clé.

Initiative 2 : Une année sans avion

La notion de challenge a été perçue comme intéressante et particulièrement si on cible des groupes de personnes – par exemple des groupes d'ami.es ou des familles, qui s'intégreraient dans le défi ensemble. En outre, il y a un aspect psychologique du fait de s'engager et de ne pas être tout.e seul.e dans ce défi. La notion de temps peut être utilisée dans cette initiative, car il serait possible de jouer avec les saisons en faisant des challenges dans le challenge. Par exemple valoriser certains types de voyage en été à la plage et l'hiver à la montagne et tout cela sans prendre l'avion. La saisonnalité propose des alternatives en termes de destination et cela peut faire un rappel sur le fait de ne pas prendre l'avion.

Toutefois, il semble important de dissocier l'aspect du voyage pour les loisirs et dans le cadre des visites familiales, car les enjeux ne sont pas les mêmes. Par ailleurs, comme cela avait déjà été mentionné durant les autres ateliers, une fois l'année sans avion terminée, il faut éviter de se relâcher après. Cela aussi dépend des types de voyageur.euse, car certaines personnes doivent changer de continent pour visiter leurs proches. Une autre idée qui a émergé était de ne pas se focaliser sur la réduction des vols, mais plutôt ce qu'on souhaite promouvoir – les voyages en train, par exemple.

Il est important de bien cibler les personnes, car tout le monde n'est pas concerné. Pour nos expert.es, la notion de groupe est l'élément essentiel de cette initiative tels que les amis, familles, classes. L'effet de groupe est important à valoriser par exemple avec un voyage ludique en train. De plus, les jeunes ne sont pas uniquement concernés par cela. Afin de toucher les plus âgé.es, il serait intéressant d'utiliser un aspect comique sur le fait de voyager différemment.

Nos participant.es voient l'importance d'améliorer les conditions-cadres avec la visibilisation des moyens de transport. Ceci avec un soutien financier apporté par la Ville ou des plateformes adéquates pour réserver des billets plus facilement. Il s'agit de faire en sorte que cela devienne facile de prendre un autre transport que l'avion. Un accompagnement dans ce défi est aussi nécessaire, il pourrait être envisagé par la Ville de Genève. Permettre à ces voyageur.euses de pouvoir eux-mêmes devenir influenceur.euses en partageant les expériences liées à leur défi. Dans le but de toucher les plus jeunes, une proposition de campagne dans les collèges, universités et réseaux sociaux a aussi été émise.

Un certain nombre d'idées sont ressorties lors des discussions notamment le fait que le trajet fasse partie des vacances et pas uniquement la destination. Il s'agirait de rendre joli la partie du voyage et de valoriser tout ce qui s'y passe. De plus, étant donné qu'il s'agit d'un challenge, il faut rendre visible l'engagement pour éviter de se sentir seul.e. L'utilisation des réseaux sociaux peut permettre cela avec un hashtag #trainlife par exemple. Selon les participant.es, il conviendrait de valoriser l'expérience du train en montrant ce qu'est la réalité de prendre l'avion en termes de temps et de sécurité. Prendre l'avion aujourd'hui ce n'est pas plus comme au début des voyages aériens, montrer ce changement entre avant et après. En outre, le paiement de la différence entre le train et l'avion est envisageable, mais il faut aussi expliquer pourquoi l'avion coûte moins cher.

Discussion commune

Les participant.es ont pu ensuite discuter de leurs réflexions en plénière, en mettant en avant les points suivants :

- Beaucoup de personnes vivent la pandémie comme une période de grand sacrifice au niveau des voyages. Ce n'est certainement pas le cas pour tout le monde, néanmoins un « retour à la normale » serait l'opportunité pour beaucoup de personnes de voyager comme 'avant'. Il faut absolument prendre en compte le contexte de la pandémie avant de lancer la campagne. Procéder avant l'été pourrait être favorable à titre préventif.
- Pour beaucoup de personnes, l'avion reste un privilège : il ne faut pas prendre comme acquis que tout le monde prend l'avion, et encore moins les vols long-courriers. Dire « uniquement un vol long-courrier tous les deux ans » exclu une partie de la population.
- Deux points de tensions émergent des discussions : 1) utiliser les codes du marketing pour promouvoir les alternatives, donc des publicités qui vont mettre en avant le fait qu'on peut continuer à voyager, mais différemment, mais aussi 2) commencer un débat public sur le « slow travel », le fait de voyager moins, prendre son temps, le voyage est

important et non pas la destination, etc. (dans l'idée de Nicolas Bouvier, l'écrivain et voyageur genevois).

- Il s'agit de mieux comprendre ce qui est nécessaire, et pour aller dans ce sens, les participant.es ont aussi suggéré de la formation « moins prendre l'avion » qui pourrait être proposée dans les entreprises, mais aussi pour les citoyen.ennes (comme cela se fait pour l'écriture épïcène).

Conclusion

La seconde phase de ce projet avait pour but de mettre en évidence et de soumettre des initiatives autour de « moins prendre l'avion » à différents groupes de personnes, afin de comprendre ce qui fonctionnerait le mieux, quels seraient les messages clés et les risques liés aux différentes initiatives. Ceci permettant à terme d'envisager un changement dans la pratique de l'utilisation de l'avion. À l'aide de l'outil des « Futures Wheel » et lors de nos ateliers participatifs, nous avons pu mieux comprendre comment une initiative pourrait être soutenue par la Ville de Genève. De nouvelles idées ont aussi émergé du processus. Afin d'alimenter nos discussions prévues en début d'année 2021, nous faisons ressortir quelques points centraux ci-dessous :

- En impliquant les citoyen.nes dans ces délibérations, de nouvelles idées émergent notamment sur la manière dont les pratiques sociales se déroulent. Ceci permet de développer des réponses plus riches aux défis publics.
- À cet égard, l'exercice Futures Wheel a été particulièrement efficace, car il implique d'aller au-delà des réactions immédiates (par exemple, les alternatives à l'avion sont trop coûteuses, trop longues, trop compliquées) vers des impacts plus indirects qui peuvent être positifs, mais qui peuvent aussi déboucher sur de nouvelles idées.
- Pour toute initiative, il faut bien distinguer le type de voyage : voyager pour le travail, pour le plaisir, pour visiter des proches, etc. Il y a plusieurs pratiques associées au fait de prendre l'avion. Et pour certain.es, prendre l'avion reste un luxe.
- Le COVID-19 a permis à beaucoup d'entreprises d'économiser de l'argent par la réduction des déplacements professionnels ; or, certains voyages semblent être difficilement remplaçables par des réunions virtuelles. Il faudrait mieux comprendre et sensibiliser autour de la nécessité des voyages en avion.
- En même temps, la période COVID-19 est aussi vécue comme un grand moment de sacrifice pour certain.es qui ont l'habitude de voyager en avion ; comment prendre en compte cet aspect dans une future campagne ?
- Le changement ne peut pas être porté par des individus uniquement : toute initiative aura plus de poids si organisée par un collectif et pour un collectif. En plus des actions volontaires de tout un chacun, il est nécessaire de repenser les « systèmes » qui facilitent les déplacements en avion au détriment des déplacements en train, ainsi que de mettre en œuvre un programme pour soutenir les alternatives.
- L'étude est liée à la situation géographique de Genève, au cœur de l'Europe : les initiatives proposées ne peuvent être appliquées à d'autres contextes.
- Deux points restent encore ouverts : faut-il promouvoir le voyage « autrement », ou faut-il repenser les voyages vers le « slow travel » ?

Bibliographie

- Brown Juanita et Isaacs David (2005), *La méthodologie du World Café pour organiser l'échange d'idées et la réflexion collective*, Oakland : Berrett – Koehler.
- Crompton, John L. (1979), Motivations for Pleasure Vacations, *Annals of Tourism Research*, Vol. 6 (4), pp. 408-424.
- Glenn, Jerome C. (1972), Futurizing Teaching vs Futures, *Social Science Record*, Vol. 9.
- Glenn Jerome C. et Gordon Theodore J. Gordon (2009), *Futures Research Methodology*, Washington DC: Millennium Project.
- Shove, Elizabeth (2010), Social Theory and Climate Change, *SAGE*, Vol. 27, pp: 277-288.
- Shove E, Pantzar M and Watson M (2012) *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and how it Changes*. London, UK: Sage publications.

APPEL À PARTICIPATION

Votre expérience/avis nous intéresse !

AVEC OU SANS AVION?

Vous aimez voyager ? Vous aimez découvrir de nouvelles contrées ?
L'avion vous permet de rester en contact avec votre famille, vos ami-es ?
Vous explorez d'autres moyens de voyager ?

Participez à un atelier de recherche participative sur
l'usage de l'avion pour les loisirs et les liens familiaux
dans le cadre d'un projet mené par l'Institut de recherche
sociologique de l'Université de Genève.

Atelier sur l'usage de l'avion dans le cadre des loisirs et des visites familiales

15 octobre entre 18h30 – 20h30

LIEU

Les 4 coins, Rue de Carouge 44, 1205 Genève

APÉRO-DINATOIRE OFFERT



Inscrivez-vous :

<https://bit.ly/3i86REw>

www.unige.ch/sciences-societe/socio/avionvlg

Une diversité de profils est souhaitée, sans distinction
d'âge. Aucune connaissance particulière requise.

INFOS & CONTACT

rechercheavions@unige.ch



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

LE PROJET

- Quels sont les liens entre usage de l'avion et bien-être pour chacun-e de nous ?
- Comment réduire nos déplacements en avion ? Quels sont les frein(s) et opportunité(s) ?



Des voyages d'affaires aux vacances, l'avion fait partie de nos modes de vie. Il permet un transport à longue distance à une vitesse inégalée, à la fois de personnes et de marchandises. Or, sa contribution aux dégradations environnementales et aux nuisances sonores est en constante augmentation. Par une série d'ateliers participatifs, nous cherchons à faire dialoguer ces questions et nos usages, à travers l'expérience croisée des participant-e-s.

CALL FOR PARTICIPATION

We are interested in your experience and opinion !

FLYING OR NOT FLYING?

Do you fly to work? Are in-person meetings essential to your activities? Or are you exploring other ways of networking and meeting ?

As part of an action-research project, the Institute of Sociological Research of the University of Geneva is looking for participants for a **focus group on the use of flying for work-related travel (in English)** and a **focus group on the use of flying for academic-related travel (in French)** in autumn 2020.

Focus group on the use of flying for academic-related travel (in French)
30 September between 12pm – 2pm

Focus group on the use of flying for work-related travel (in English)
3 November between 6.30pm – 8.30pm

LOCATION

Les 4 coins, Rue de Carouge 44, 1205 Genève

AN APÉRO-DINATOIRE WILL BE OFFERED ON LOCATION



Registration :

<https://bit.ly/3hh39XQ>
www.unige.ch/sciences-societe/socio/avionvdg

A diversity of profiles is desired, inclusive of age and gender. No special knowledge required.

FOR ANY QUESTIONS
rechercheavions@unige.ch



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

THE PROJECT

- What are the links between the use of plane and the professional sphere ?
- How can we reduce our use of the plane ? What are the barriers and opportunities in the professional environment ?



From business trips to holidays, flying is a part of our lifestyles, for many. There's nothing quite like flying when it comes to speed, both for passengers and merchandise. And yet, the contribution of flights to environmental degradation and noise pollution is consistently on the rise. Through focus group, we are seeking to engage people in a discussion around this theme.