

(6-t)

Partenaire

sofies
leading sustainability

Besoins, pratiques et aspirations des résidents du Grand Genève en matière de mobilité de loisirs

Quels leviers pour décarboner les mobilités de loisirs ?

Étude réalisée par 6t-bureau de recherche

pour le compte de

La République et Canton de Genève et du Grand Genève



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE



Impressum

Commanditaire



État de Genève

Office cantonal des transports (OCT)
Chemin des Oliquettes 4
1213 Lancy

Service cantonal du développement durable
Rue des Gazomètres
1205 Genève



Grand Genève

Direction du projet d'agglomération
Rue David Dufour 5
Case postale 22
1211 Genève 8

Mandataire

6t-bureau de recherche Sàrl
Rue des Voisins 15
1205 Genève

Partenaire sous-traitant

Sofies SA
c/o Citiz'n Coworking
Quai du Seujet 28 – CP 2091
1211 Genève 1

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2021). Besoins, pratiques et aspirations des résidents du Grand Genève en matière de mobilité de loisirs – Quels leviers pour une décarbonation de ces mobilités ? Rapport final.

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

Introduction	5
1. Les mobilités de loisirs sous la loupe.....	6
1.1. Un important générateur de déplacements	6
1.2. L'impact environnemental des mobilités de loisirs et le devoir d'agir dans ce domaine.....	6
1.3. Mieux connaître les mobilités de loisirs pour mieux agir	6
2. Objectifs.....	7
2.1. Questions de recherche.....	7
2.2. Structure de la démarche et contenu du rapport	8
Partie 1 État de l'art.....	9
> Préambule.....	10
1. Les loisirs.....	10
1.1. Un concept et des pratiques en évolution	10
1.2. Une multitude d'activités	11
2. Les mobilités de loisirs	12
2.1. Les dimensions de la mobilité.....	12
2.2. Le développement de la mobilité de loisirs	13
2.3. Portraits suisses et français de la mobilité de loisirs	14
a) Microrecensement mobilité et transport (OFS et ARE, 2017 ; ARE, 2018)	14
b) Comportement en matière de voyages de la population résidente suisse (OFS, 2019)	16
c) Enquête nationale transports et déplacements (CGDD, 2010)	16
2.4. Pas la même mobilité de loisirs pour tout le monde.....	17
3. Les mobilités de loisirs, entre recompositions sociales et aspirations individuelles	18
Partie 2 Diagnostic quantitatif des mobilités de loisirs et de leur impact environnemental	19
> Préambule.....	20
1. Méthodologie	21
1.1. Les sources de données.....	21
a) Le Microrecensement Mobilité et Transport.....	21
b) EDGT du Genevois français	21
c) Fusion et harmonisation des bases de données des deux enquêtes	21
d) Coefficients mobitool	22
1.2. Précisions terminologiques.....	23
a) Différents types de mobilité à l'échelle annuelle	23
b) Une typologie des loisirs	24
c) Découpages du Grand Genève	24
2. La mobilité de loisirs quotidienne	26
2.1. Intensité des déplacements.....	26
a) Distances journalières	26
b) Distances par déplacement.....	29
c) Nombre de déplacements journaliers.....	31
2.2. Spatialité et temporalité des déplacements	32
2.3. Modes utilisés	36
2.4. Émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité de loisirs quotidienne	37
Synthèse : la mobilité de loisirs quotidienne	39
3. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages d'une journée	40
3.1. Intensité des déplacements.....	40

a) Distances annuelles	40
b) Distances par excursion d'une journée	41
c) Nombre annuel d'excursions d'une journée.....	42
3.2. Spatialité et temporalité des déplacements	43
3.3. Modes utilisés	47
3.4. Émissions de gaz à effet de serre dues aux voyages de loisirs d'une journée	49
Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages d'une journée	51
4. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages avec nuitées.....	52
4.1. Intensité des déplacements.....	52
a) Distances annuelles	52
b) Distances par voyage avec nuitée	54
c) Nombre annuel de voyages avec nuitée.....	55
4.2. Spatialité et temporalité des déplacements	56
4.3. Modes utilisés	57
4.4. Émissions de gaz à effet de serre dues aux voyages de loisirs avec nuitées.....	58
Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages avec nuitées	60
5. La mobilité de loisirs annuelle	61
5.1. Intensité des déplacements.....	61
5.2. Modes utilisés	63
5.3. Émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité de loisirs annuelle.....	64
a) Ampleur des émissions	64
b) L'influence de la typologie du lieu de résidence.....	68
c) L'influence des facteurs sociodémographiques	69
Synthèse : la mobilité de loisirs annuelle.....	74
6. Synthèse	75
6.1. Distances annuelles en fonction des types de mobilité et des modes de transport.....	75
6.2. Émissions de gaz à effet de serre en fonction des types de mobilité et des modes de transport	77
6.3. Principaux enseignements.....	81
Chiffres clés.....	81
Partie 3 Enquête « Vos mobilités de loisirs : 2020, une année particulière ? »	83
> Préambule.....	84
1. Méthodologie	85
1.1. Collecte de données	85
a) Périmètre d'étude	85
b) Échantillon	85
c) Diffusion	85
d) Structure du questionnaire.....	85
1.2. Précisions sur les méthodes d'analyse.....	86
a) Nettoyage.....	86
b) Pondération	86
c) Travail sur la variable « revenu ».....	86
1.3. Description de l'échantillon	87
2. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages d'une journée avant la crise sanitaire	89
2.1. Fréquence et motifs des voyages d'une journée	89
2.2. Utilisation de la voiture pour les voyages d'une journée	90
a) Utilisation de la voiture par activité	90
b) Utilisation de la voiture par lieu de résidence	91
2.3. Besoins et aspirations concernant les journées libres.....	92
Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages d'une journée avant la crise sanitaire	95
3. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire	96

3.1. Fréquence et motifs des voyages avec nuitées.....	96
3.2. Utilisation des différents modes pour les voyages avec nuitées	98
a) Utilisation des modes par activité	98
b) Utilisation des modes par lieu de résidence	101
3.3. Besoins et aspirations concernant les voyages avec nuitées.....	103
Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire	105
4. Utilisation de l'avion pour les loisirs.....	106
4.1. Utilisation de l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années.....	106
4.2. Nombre de déplacements en avion effectués pour les loisirs en 2019.....	108
4.3. Dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs	111
4.4. Opinions vis-à-vis de l'avion et de ses alternatives	112
a) Vue d'ensemble.....	112
b) Influence des facteurs sociodémographiques sur les opinions	114
Synthèse : utilisation de l'avion pour les loisirs	118
5. Voyages avec nuitées en temps de crise sanitaire	119
5.1. Vue d'ensemble.....	119
5.2. Impacts de la crise sanitaire sur les voyages avec nuitées en 2020.....	122
5.3. Caractéristiques des séjours locaux et nationaux.....	124
a) Destination des séjours depuis le début de la crise sanitaire	124
b) Activités réalisées durant les séjours locaux ou nationaux.....	125
c) Modes utilisés lors des séjours locaux ou nationaux.....	125
d) Satisfactions et insatisfactions engendrées par les vacances locales ou nationales	128
Synthèse : voyages avec nuitées en temps de crise sanitaire	130
6. Intentions et souhaits pour l'avenir concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs.....	131
6.1. Propension à effectuer des voyages vers des destinations locales et nationales	131
a) Fréquences envisagées	131
b) Motivations et freins	132
c) Opinions concernant les destinations de vacances	134
6.2. Propension à utiliser les modes de transport différemment.....	136
a) Vue d'ensemble	136
b) Par classe d'âge	137
c) Par lieu de résidence	140
d) En fonction de la fréquence d'utilisation des modes	143
Synthèse : intentions et souhaits pour l'avenir.....	146
Partie 4 Synthèse et leviers d'action	147
1. Synthèse globale	148
2. Les leviers et mesures pour décarboner les mobilités de loisirs.....	152
Table des figures, annexes et bibliographie	156
1. Tables des figures, tableaux et images.....	157
1.1. Table des figures.....	157
1.2. Table des tableaux.....	160
1.3. Table des images	161
2. Annexe : Questionnaire de l'enquête.....	162
3. Références bibliographiques.....	182

Introduction

1. Les mobilités de loisirs sous la loupe

1.1. Un important générateur de déplacements

Relevant de multiples réalités spatiales et sociales, les loisirs représentent l'ensemble des activités pour lesquelles les individus ne sont pas en situation de contrainte et celles-ci sont fortement associées à un sentiment de liberté, de choix et de développement individuel.

Au cours des dernières décennies, à la suite de nombreuses évolutions sociétales et au développement du système de transport, les activités de loisirs se sont passablement développées dans nos sociétés occidentales, tout comme les comportements de mobilité qui leur sont associés. Ainsi, les mobilités de loisirs constituent actuellement le premier motif de déplacements des résidents suisses (40% des distances parcourues quotidiennement en 2015), devant les motifs de déplacements liés au travail (24%) (ARE, 2015). Au-delà des nombreux déplacements réalisés quotidiennement, l'aspiration au voyage a connu une puissante valorisation sociale qui s'est traduite par une augmentation des déplacements de loisirs occasionnels de longue distance.

Ainsi, que ce soit au quotidien ou dans un cadre occasionnel, dans un environnement proche ou très lointain, les mobilités liées aux loisirs génèrent de très nombreux déplacements. Ils sont donc source d'enjeux majeurs.

1.2. L'impact environnemental des mobilités de loisirs et le devoir d'agir dans ce domaine

Ces abondants déplacements impactent logiquement l'empreinte environnementale des individus. Alors que l'essentiel de ceux-ci s'effectue en voiture et que l'avion est fréquemment utilisé pour les déplacements de plusieurs jours, **les mobilités de loisirs sont devenues en Suisse le premier générateur d'émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité des individus.**

En raison de l'urgence climatique et dans une volonté de réduction globale de ces émissions, ces mobilités représentent donc un levier d'action important devant être pris en compte, en questionnant notamment les pratiques, les besoins et les aspirations. **L'atteinte des objectifs climatiques passera inévitablement par des actions dans ce secteur.**

1.3. Mieux connaître les mobilités de loisirs pour mieux agir

Si la reconnaissance du besoin d'agir sur les loisirs de manière générale pour tendre vers les objectifs de durabilité est aujourd'hui largement partagée, de nombreuses interrogations subsistent quant aux leviers d'action existants ou, parfois, quant à la possibilité même de réduire cette empreinte. Le manque de réponses dans ce domaine est lié à plusieurs méconnaissances :

-
- La composition des activités entrant dans le terme « loisirs » ;
 - Les spatialités de ces déplacements ;
 - Leurs temporalités ;
 - Les aspirations des individus, leurs besoins, leurs contraintes et leur propension à changer leurs habitudes.

Pour pallier ces lacunes, il apparaît nécessaire de procéder à un diagnostic détaillé des pratiques de mobilité de loisirs des habitants du Grand Genève dans un but opérationnel. Seuls des données précises et des constats clairs à ce sujet permettront, en effet, d'identifier les leviers d'actions possibles pour décarboner les différents types de déplacements de loisirs.

L'intervention devra nécessairement s'articuler autour de trois principes complémentaires à aborder dans l'ordre suivant :

- 1) **Éviter** : réduire le besoin même de déplacement
- 2) **Raccourcir** les distances parcourues ;
- 3) Une fois les distances réduites, générer le **report des modes** polluants (transports individuels motorisés, avion) vers des modes plus vertueux (transports en commun et mobilité douce) ;
- 4) Enfin, pour les déplacements motorisés résiduels, faire en sorte qu'ils soient réalisés avec des véhicules plus **efficacés et optimisés** (motorisation, taux d'occupation) ;

2. Objectifs

2.1. Questions de recherche

À la suite des constats établis, les deux objectifs proposés par les mandants dans le cadre de la métropole transfrontalière du Grand Genève sont les suivants :

- 1) Établir un diagnostic précis des mobilités de loisirs ;
- 2) Identifier les leviers de décarbonation de ces mobilités.

L'expertise et le savoir-faire de 6t-bureau de recherche ont été sollicités dans ce cadre et le présent rapport vise à répondre à ces deux objectifs. Plusieurs questions de recherche orientent la démarche :

- **De quoi se composent les activités des loisirs ?**
- **Quelle spatialité recouvrent ces déplacements ? Comment se répartissent les activités entre milieu urbain et milieu rural ?**

-
- Quelle est la temporalité de ces déplacements ? Comment s'insèrent-ils dans le quotidien ou, à l'inverse, dans des pratiques occasionnelles ?
 - Quelles sont les contraintes auxquelles les individus font face ? Quels sont leurs besoins et leurs aspirations ? Quelle est leur propension à modifier certaines de leurs habitudes ?

2.2. Structure de la démarche et contenu du rapport

Pour mener à bien ce diagnostic et esquisser des perspectives d'action dans le domaine des mobilités de loisirs, une démarche en quatre temps a été adoptée.

- 1) Premièrement, il s'agit d'établir un **état de l'art** synthétique du sujet concerné. Celui-ci s'appuie sur des travaux réalisés dans le champ de la sociologie afin d'apporter un éclairage aux concepts de « loisirs » et de « mobilité » ainsi qu'à la mobilité de loisirs en particulier. Il permet de souligner certaines tendances et de cibler les problématiques qu'il reste à investiguer. Cet état de l'art constitue la **Partie 1** du rapport.
- 2) Dans un deuxième temps, nous procédons à un **diagnostic quantitatif** des données existantes concernant les déplacements de loisirs des habitants du Grand Genève. Cette étape permet notamment d'identifier les lacunes sur le plan des connaissances de ce secteur de la mobilité et les enjeux à explorer. Elle est présentée dans la **Partie 2** du rapport.
- 3) Dans un troisième temps, l'élaboration d'une **enquête** et sa passation auprès d'un panel de résidents du Grand Genève permet d'affiner les observations issues des deux premières étapes à travers des questions plus ciblées ainsi qu'un échantillonnage plus représentatif. L'enquête donne par ailleurs la possibilité d'interroger certaines zones d'ombre, notamment en questionnant les personnes sur leurs valeurs, les contraintes auxquelles elles sont soumises ainsi que leurs aspirations dans le domaine des mobilités de loisirs. L'impact de la crise sanitaire de 2020 est également investigué. La présentation de l'enquête et de ses résultats constitue la **Partie 3** de ce rapport.
- 4) Finalement, nous procédons à une **synthèse** des trois premières étapes afin de faire dialoguer les différents enseignements qui en sont issus et de dresser une liste de leviers d'actions possibles pour chaque type de mobilité de loisirs. Cette synthèse est présentée dans la **Partie 4** du rapport.

La crise sanitaire de 2020 et son impact sur les mobilités de loisirs

L'année 2020 a été celle d'une crise sanitaire sans précédent ayant bouleversé nos modes de vie. En Suisse, les mesures de semi-confinement mises en place pour contrer la propagation du COVID-19 ont fortement impacté nos habitudes de mobilités, notamment celles liées aux loisirs (frontières fermées, vols annulés, déplacements en transports publics déconseillés...). Cette expérience à grande échelle, qui permet de donner un aperçu inédit d'autres pratiques de mobilités, mérite ainsi d'être investiguée. En effet, la valorisation de destinations locales – le temps d'une saison en tout cas – pourrait remettre en question certaines tendances.

Partie 1

État de l'art

> Préambule

La recherche sur les pratiques de mobilité a longtemps laissé de côté la question des motifs de déplacement. En particulier, l'enjeu des mobilités de loisirs a fréquemment été éludé (Munafò, 2015). Toutefois, dans les sociétés occidentales, les activités de loisirs ont connu une croissance sans commune mesure ces trente dernières années, à tel point qu'elles constituent désormais en Suisse le premier motif de déplacement (OFS, 2012). Dans la continuité de ce constat, nous proposons ci-dessous un état de l'art synthétique portant sur le concept de loisirs ainsi que les dimensions et les enjeux des mobilités afférentes¹.

1. Les loisirs

1.1. Un concept et des pratiques en évolution

Afin d'appréhender au mieux les mobilités de loisirs, il s'agit en premier lieu de se pencher sur ce que recouvre le concept même de loisirs en s'arrêtant sur la complexité de cette notion ainsi que sur son évolution historique.

Durant l'ère préindustrielle, les loisirs étaient associés à la contemplation et la créativité — caractéristiques d'une classe dominante dite oisive. À la suite de la révolution industrielle, le travail devient un moteur de progrès et un pivot social d'importance centrale (Lalive d'Épinay *et al.*, 1982). Les progrès scientifiques, l'augmentation de la productivité ainsi que les luttes sociales mènent ensuite à un abaissement progressif du temps de travail : il passe de 15 heures quotidiennes avant la révolution industrielle à 9 heures dans les années 1930. Le temps libre gagné sur le temps de travail accroît dès lors son importance dans la société, *a fortiori* avec l'arrivée des congés payés, l'allongement de l'espérance de vie ou encore l'augmentation du revenu des ménages (Götz, 2007). Ces transformations socioculturelles entraînent un « *nouveau besoin social de l'individu à disposer de lui-même* » (Dumazedier, 1974, p. 56) — une émancipation personnelle tournée sur l'individuation, dont les loisirs sont le symbole.

Plus récemment, soulignons encore la flexibilisation des temps de travail (modification des horaires ou développement du télétravail), le fractionnement des congés payés (la durée moyenne d'un voyage étant passée en Suisse de 8 jours en 1990 à 5 jours en 2010, augmentant ainsi la fréquence des déplacements) (OFS, 2012) et la croissance de l'offre de loisirs extradomestiques (parcs naturels ou centres de sports et de loisirs), autant d'éléments liés à l'accroissement du temps dédié aux loisirs et des déplacements associés (ARE, 2015).

¹ Cet état de l'art se base en grande partie sur le chapitre théorique de l'ouvrage de Sébastien Munafò, *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs* (2015, pp.31-37), issu de sa thèse.

Du *loisir* aux *loisirs*

Du latin *licere* signifiant « être permis », le loisir contient en premier lieu l'idée d'absence de restriction, d'obligation et d'autorité. On a « le loisir de faire quelque chose », soit la liberté de faire ou non une action, d'employer son temps comme on l'entend. À travers l'histoire, un glissement s'est progressivement opéré, passant du *loisir* comme temps résiduel improductif aux *loisirs*, qui désignent quant à eux des activités choisies et qui représentent un réel temps social, participant au développement personnel et structurant les rythmes sociaux (Dumazedier, 1962).

1.2. Une multitude d'activités

La littérature scientifique et les études empiriques dans le domaine s'accordent sur une conceptualisation des loisirs regroupant les caractéristiques suivantes (Munafò, 2015) :

- Ils constituent l'ensemble des activités pour lesquelles l'individu n'est pas en situation de contrainte (professionnelle, domestique, d'entretien, etc.) ;
- Ils sont intrinsèquement associés à un sentiment de liberté, de choix et d'autonomie ;
- Ils se rattachent à une tendance au développement de l'individualisme et contiennent l'idée de satisfaction hédoniste ;
- Ils desservent essentiellement les fonctions de délassement, de divertissement et de développement.

Les activités de loisirs sont multiples, variées et peuvent se réaliser en solitaire ou en groupe, être actives ou passives, d'intérieur ou d'extérieur, virtuelles ou encore en coprésence.

Bien souvent, les loisirs ont lieu à domicile, notamment en raison du développement de nouveaux moyens de communication et de divertissement individuel (via internet, ordinateurs et smartphone). C'est spécifiquement chez les jeunes générations que l'essor des nouvelles technologies connectées fait effet, au point de devenir un réel facteur de socialisation (Gommans *et al.*, 2015). L'individualisation de l'équipement, la possibilité d'une utilisation nomade et la multifonctionnalité offerte par les appareils connectés renforcent leur utilisation dans un cadre quotidien, sans interruption et sans contrainte de lieux. Par ailleurs, cet usage des nouvelles technologies connectées se renforce dans le cadre domestique puisqu'en 2016, la quasi-totalité des ménages français avec enfant possédait au moins une télévision et un ordinateur tout comme un accès à internet (INSEE, 2016).

Malgré ces possibilités, de nombreuses activités de loisirs impliquent la fréquentation d'espaces géographiques situés en dehors du lieu de résidence. Le microrecensement mobilité et transport (MRMT) Suisse identifie d'ailleurs près d'une vingtaine d'activités de loisirs différentes, illustrant ainsi la multiplicité de celles nécessitant un déplacement (ARE, 2015). On peut notamment mentionner les activités suivantes : visite familiale ou amicale ; gastronomie (se rendre dans un restaurant, bar, café, etc.) ; activité sportive ; activité extérieure non sportive (prendre l'air, sortir un animal de compagnie, etc.) ; *wellness* et spa ; activité culturelle (cinéma, théâtre, concert, etc.) ; activité associative ; excursions et vacances ; religion (culte, pèlerinage, etc.) ; *shopping* ; etc.

Les activités de loisirs relèvent donc de multiples réalités sociales et spatiales, et pas uniquement de formes de tourisme. Le corollaire du développement de l'ensemble de ces activités hors du domicile est l'augmentation des déplacements associés – de la « mobilité de loisirs ».

2. Les mobilités de loisirs

2.1. Les dimensions de la mobilité

Le concept de mobilité en sciences sociales

Le concept polysémique de « mobilité » a fait l'objet de nombreux travaux dans des champs d'études variés. En sciences sociales, la mobilité s'appréhende notamment à travers une conception systémique la décrivant comme un « **phénomène social total**, jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (Bassand, 1986, p. 25). À travers cette vision, la mobilité se conçoit à la conjoncture entre un **champ des possibles** en constante évolution et des **capacités individuelles**, à la façon d'un capital qui dépend des conditions d'accès (revenu, capacité physique), des compétences (savoir-faire, compétence technique, etc.) et des projets (professionnels comme familiaux) (Lévy, 2003 ; Kaufmann & Jémelin, 2004).

La mobilité est un concept complexe constitué de plusieurs dimensions : le **motif**, qui peut être libre (loisirs) ou contraint (professionnel, formation, domestique) ; la **distance**, qui peut être plus ou moins courte ou longue ; la **fréquence**, qui peut être quotidienne ou occasionnelle² ; ou encore la **temporalité**, pouvant par exemple s'inscrire à l'échelle hebdomadaire ou annuelle.

Ces quatre dimensions se doivent d'être considérées dans un tout formant la mobilité globale. En effet, celles-ci s'entrecroisent. Par exemple, un déplacement pour motif de loisirs peut autant être occasionnel (une randonnée dans les Alpes ou un voyage à l'étranger) que quotidien (la visite d'un proche), de courte ou longue distance, indépendamment de sa place dans la temporalité d'une année ou d'une semaine.

Au sein de ce système, les mobilités de loisirs concernent donc les déplacements réalisés par une personne souhaitant effectuer une activité librement motivée et quittant un lieu spécifique. Dans certains cas, ce déplacement s'effectue en vue de rejoindre un second lieu où effectuer ladite activité ; dans d'autres, c'est le déplacement lui-même qui la constitue (par exemple dans le cas d'un jogging ou d'un tour à vélo) (ARE, 2015). Les mobilités de loisirs sont donc constituées de l'ensemble de ces déplacements, indépendamment de leur fréquence, de leur temporalité ou de leur distance.

² Cette dimension est développée le diagnostic quantitatif des mobilités de loisirs et de leur impact environnemental, au point 1.2.

2.2. Le développement de la mobilité de loisirs

Les recompositions sociales mentionnées plus haut et l'évolution des possibilités offertes par le système de transport permettent la réalisation de formes inédites de déplacements. Ceux-ci sont principalement réalisés pour des motifs de loisirs et plusieurs facteurs ont contribué à leur important développement (Munafò, 2015) :

- L'amélioration des conditions de transport par le développement d'une offre quantitativement plus importante ainsi que l'accès à une offre *low-cost* rendant des destinations plus éloignées accessibles ;
- La localisation en périphérie de grands équipements de loisirs autrefois localisés dans les centres urbains, donnant naissance à des flux de transport essentiellement automobile ;
- Les spatialités des réseaux familiaux et de sociabilité de plus en plus éclatées.

De même, l'augmentation des déplacements de loisirs de longue distance trouve ses racines dans les évolutions sociétales en cours. Aujourd'hui, partir en vacances est par exemple perçu par 53% des Français comme un « besoin vital » (Waintrop, 2019). Une fuite du quotidien que certains sociologues expliquent par des modes de vie de plus en plus contraints et déceptifs (Christin, 2014) et qui permet en outre d'accumuler un « *capital vacancier* » ou « *capital social cosmopolite* » particulièrement valorisé (Cousin & Réau, 2009).

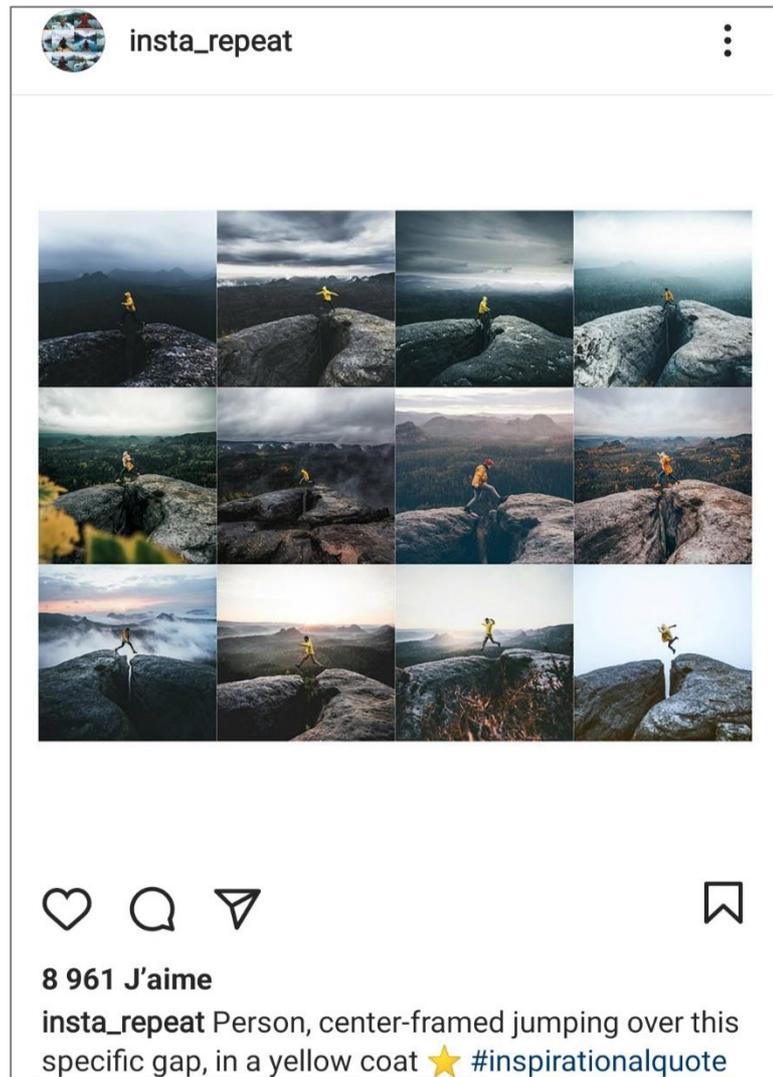
L'ensemble de ces transformations a d'ailleurs poussé certains auteurs à décrire le contexte de nos sociétés occidentales comme celui de la « *mobilité généralisée* » (Bourdin, 2004) puisque celle-ci définit une caractéristique centrale de nos modes de vie. En effet, par une extension quantitative et une diversification qualitative, la mobilité s'est infiltrée dans l'ensemble des sphères sociales et, de plus, tend à se renforcer d'elle-même par la dépendance qui résulte de son développement ainsi que l'injonction qu'elle génère chez les individus de toutes classes socio-économiques, en devenant une valeur socialement valorisée, voire un « prérequis » social (Orfeuill, 2010).

Les réseaux sociaux et la valorisation des « voyages »

L'arrivée des réseaux sociaux a fortement renforcé la visibilité des loisirs et particulièrement des déplacements à l'étranger, tout en appuyant leur valorisation auprès du plus grand nombre. Inspiré du récit de voyage, la « mise en scène du soi » (Vignard, 2015) au travers des réseaux sociaux participe à la promotion de cette mobilité lointaine par la valorisation de certaines destinations, tout comme certains modes de vie, nomades ou alternatifs, parfois détournés en réels outils de promotion (Duguay, 2000 ; Autié et Berthelie, 2018). Dans cette course au « voyage » et à la mise en scène de celui-ci, l'application Instagram occupe une place prépondérante et, à travers des images renvoyées en masse, mène à une certaine uniformisation des aspirations des « voyageurs ».

Image n° 1 :

Capture d'écran du compte Instagram « insta_repeat » qui compile les photos identiques postées sur Instagram par ses utilisateurs et utilisatrices



2.3. Portraits suisses et français de la mobilité de loisirs

Après cette revue théorique sur le concept de « loisir », les activités qu'il recouvre tout comme le type de mobilité associée, nous présentons quelques résultats importants du microrecensement mobilité et transport de 2015 (OFS et ARE, 2017 ; ARE, 2018) ainsi que de l'enquête sur le comportement en matière de voyages de la population résidente suisse (OFS, 2020), ceci afin de donner un aperçu de la réalité suisse concernant la mobilité de loisirs. Nous exposons ensuite quelques résultats de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008 (CGDD, 2010) afin d'apporter des éléments supplémentaires sur la mobilité de la population française.

a) Microrecensement mobilité et transport (OFS et ARE, 2017 ; ARE, 2018)

En premier lieu, soulignons que le motif des loisirs représentait en 2015 44% des distances totales parcourues quotidiennement et 1.3 déplacements par jour et par personne. Le travail, quant à lui,

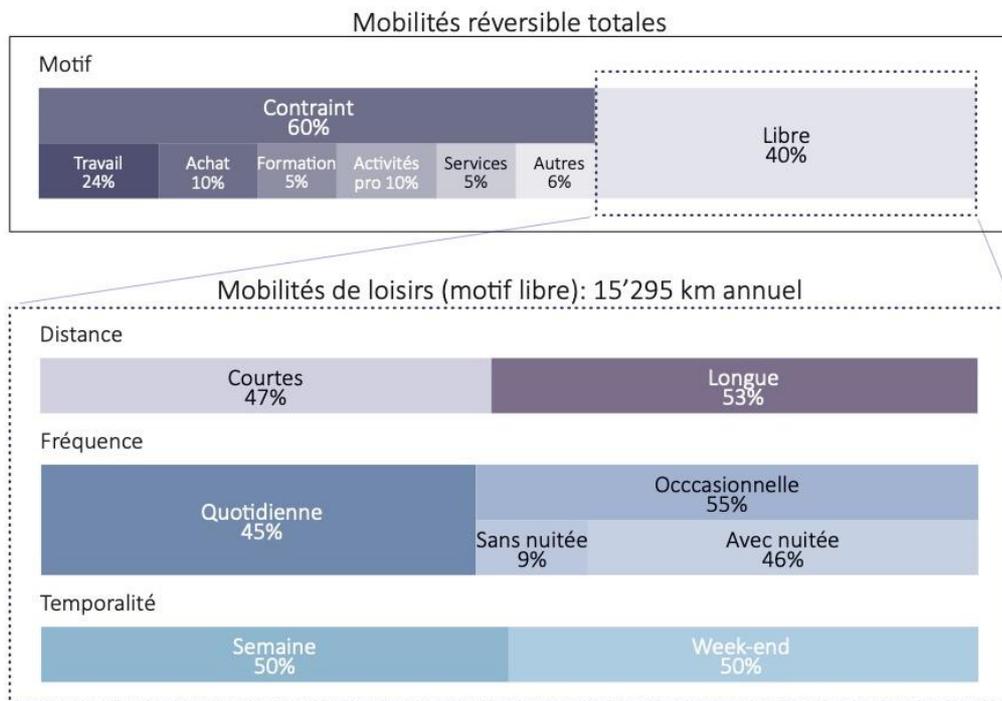
représentait 24% des distances quotidiennes (33.5% en prenant uniquement la population active) et 0.7 déplacements par personne et par jour (1.2 pour la population active). À l'échelle annuelle, les distances parcourues par personne pour ce motif sont en augmentation (14'460 [km] parcourus en 2015, contre 8'644 [km] en 2005), notamment à cause de l'augmentation substantielle des voyages en avion (tous motifs confondus, 3'411 [km] ont été parcourus en avion en 2005, 8'986 [km] en 2015).

La mobilité de loisirs représente au total 19 [km] parcourus par jour et par personne. On observe d'importantes différences au cours de la semaine puisque les distances parcourues le week-end (33 [km] par jour en moyenne) sont bien plus importantes que celles parcourues du lundi au vendredi (13,4 [km]).

Les déplacements de loisirs quotidiens représentent 45% du total des déplacements de loisirs et ils s'effectuent sur des distances relativement courtes et à des échelles très locales, particulièrement en ville. Parmi les déplacements de loisirs occasionnels, les voyages avec nuitées en forment la plus grande part (83%). Ceux-ci représentent d'ailleurs des distances importantes : 24 [km] en moyenne par voyage sans nuitées contre 2'700 [km] en moyenne par voyage avec nuitées.

Tant les distances parcourues que les fréquences de déplacements et leur temporalité sont fortement influencées par les sous-motifs de loisirs, c'est-à-dire le type d'activité effectuée.

Figure n° 1 : Répartition en distance des différentes mobilités en Suisse, par personne (OFS et ARE, 2017)



Soulignons encore que la question des **modes de transport** est centrale et interdépendante des autres dimensions. Concernant la mobilité de loisirs quotidienne, 66% des distances parcourues le sont en transports individuels motorisés (TIM), 21% en transports en commun (TC) et 10% en modes doux (MD). Si la mobilité douce représente le moins de distance, elle est néanmoins utilisée pour 42% des déplacements du quotidien (46% de ces déplacements sont réalisés en TIM, 11% en TC). Concernant la mobilité de loisirs

occasionnelles avec nuitées, souvent réalisée à longue distance, 17% des distances parcourues le sont en (TIM), 77% en avion et 4% en TC. Les TIM sont utilisés pour 51.5% de ces déplacements, l'avion pour 28%, et les TC 16%.

b) Comportement en matière de voyages de la population résidante suisse (OFS, 2019)

L'enquête de l'OFS indique qu'en 2019, la population résidante suisse a effectué 77 millions de voyages d'une journée, soit une moyenne de 10 voyages par personne (8,7 concernant les Suisses romands). Ce nombre a peu varié depuis 2012. Les loisirs et la détente étaient les motifs de 53% de ces excursions, suivis par les visites aux proches et à la famille, tandis que les voyages professionnels n'ont représenté que 6% des voyages d'un jour. 91% ont été réalisés en Suisse. Concernant les modes, les TIM sont les plus utilisés pour ce type de voyage (62%), suivis des TC (32%).

Concernant les voyages avec nuitées, 88% de la population en a entrepris au moins un en 2019, pour un total de 22 millions de voyages. La moyenne s'élève à 2,9 voyages avec nuitées par personne (2,8 pour les Suisses romands). Ce nombre a également peu varié depuis 2012. 63% des voyages de 2019 avaient pour motif les vacances et la détente, 22% étaient destinés à rendre visite à des parents ou des amis et 7% consistaient en un voyage professionnel. Concernant les destinations, soulignons que 35% des voyages avec nuitées avaient une destination en Suisse, 13% en Allemagne, 12% en Italie et 8% en France. 20% ont mené vers d'autres pays d'Europe et 8% en dehors de l'Europe. S'agissant des modes de transport et pour les voyages réalisés en Suisse, les TIM sont à nouveau les plus utilisés (66% des voyages), suivis des TC (32%). Lors des séjours à l'étranger, l'avion (44%) est le moyen le plus répandu avec les TIM (42%) tandis que les TC ne représentent que 10%.

Tous ces éléments constitutifs de la mobilité de loisirs nourrissent le besoin d'adopter une stratégie spécifique pour leur gestion, d'autant plus au regard de leur impact en matière de pollution de tout type et en particulier d'émission de CO₂.

c) Enquête nationale transports et déplacements (CGDD, 2010)

Concernant les types de mobilité, l'ENDT distingue la mobilité locale et quotidienne de la mobilité longue distance, qui correspond aux déplacements de plus de 80 km. Concernant les motifs, elle distingue les motifs personnels des motifs professionnels. On ne trouve pas dans les résultats de cette d'enquête d'analyse propre aux loisirs. Nous ne disposons donc pas de données similaires, ce qui rend difficile la comparaison entre les mobilités de loisirs des Suisses et des Français.

Selon l'ENDT de 2008³, 177 millions de déplacements locaux sont réalisés chaque jour, du lundi au vendredi, par les Français. Cette mobilité quotidienne représente en moyenne 25 km par jour et par personne. Annuellement, elle représente 99% des déplacements des Français et 60% des distances parcourues.

³ Les résultats de l'enquête 2018-2019 ne sont pas encore disponible dans leur intégralité.

Concernant la mobilité à longue distance, elle représente annuellement 358 millions de voyages et 5'900 km par personne en moyenne. En 2008, 80 % des voyages sont effectués pour motif personnel et 20 % pour motif professionnel. Au sein des voyages pour motifs personnels, le premier motif est constitué par les visites aux parents et aux amis (près de 35 %), puis les vacances et voyages à destination d'une résidence secondaire (près de 23 %). Les motifs de loisirs, hors voyages de vacances, représentent un peu moins de 12 % des voyages à longue distance.

Quel que soit le type de mobilité et le motif, la voiture est le mode de déplacement privilégié par les Français avec plus de 70% des distances parcourues. Viennent ensuite les transports en commun (13%) et l'avion (12%). La part de la voiture est moindre dans les déplacements à longue distance (51% des distances, contre 86% pour la mobilité locale), particulièrement au profit de l'avion (30% des distances pour 6% des déplacements), puis du train (14% des distances).

En termes d'émissions de CO₂, chaque Français émet en moyenne près de 2 tonnes de CO₂ par an. La mobilité quotidienne et locale représente 70% de ces émissions. En semaine, les émissions dues à la mobilité locale proviennent majoritairement des déplacements pour motifs professionnels (57%) alors que le samedi et le dimanche, elles proviennent majoritairement des autres motifs (79% le samedi et 85% le dimanche). La mobilité à longue distance, quant à elle, émet très majoritairement des émissions de CO₂ dans le cadre de motifs non professionnels (87%).

2.4. Pas la même mobilité de loisirs pour tout le monde

Les modes de vie et les aspirations individuelles jouent un rôle essentiel concernant les motivations sous-jacentes aux mobilités de loisirs (Munafò, 2015). Outre les préférences individuelles et malgré le développement global des loisirs, plusieurs travaux mettent néanmoins en avant des différences notables d'accès aux activités de loisirs. Celles-ci peuvent s'expliquer par des facteurs géographiques liés à la densité urbaine du cadre de vie ou encore par des facteurs sociodémographiques tels que le revenu, l'âge ou le genre. Concernant le premier facteur, on relève que les kilomètres parcourus quotidiennement sont moindres pour les individus vivant dans les zones plus denses, mais sont en revanche plus importants pour les déplacements occasionnels (ARE, 2015). Toutefois, si le bilan annuel sur le plan des distances parcourues augmente avec la densité du milieu de vie, les déplacements des personnes résidant dans les centres denses sont réalisés avant tout en transports en commun et modes doux, globalement moins polluants.

Concernant les facteurs sociodémographiques, l'INSEE rapporte notamment qu'en France, le taux de départ en vacances est presque deux fois plus élevé pour les cadres (90%) que pour les ouvriers (INSEE, 2015). En Suisse, on constate que la distance générée par la mobilité de loisirs augmente avec le revenu du ménage : au niveau annuel, la distance moyenne parcourue est trois fois plus importante pour les personnes issues de ménages gagnant plus de 12'000 CHF mensuel que pour la classe inférieure (< 4'000 CHF mensuel). Les ménages les plus riches (> 12'000 CHF) ont également une utilisation quotidienne de la

voiture plus importante, parcourant en moyenne 34 [km] par jour avec ce mode contre 13 [km] pour les ménages les plus pauvres (< 4'000 CHF) (ARE, 2015).

Ces différences se doivent d'être intégrées à la compréhension des activités de loisirs afin d'y apporter une réponse adaptée.

3. Les mobilités de loisirs, entre recompositions sociales et aspirations individuelles

Ce tour d'horizon de la littérature a permis de mettre en avant quelques tendances globales. Notamment, le développement des loisirs au sens large dans nos sociétés occidentales modernes continue sa progression, tout comme les mobilités qui y sont associées. De plus, les aspirations au voyage lointain connaissent une réelle valorisation sociale – renforcées au travers de leur promotion via les réseaux sociaux (Vignard, 2015) – et continuent de gagner en importance. Cela se matérialise entre autres par une augmentation des kilomètres parcourus, majoritairement réalisés en avion chez les jeunes générations et les revenus moyens et élevés.

Dans ce contexte, la propension des individus à changer leurs habitudes devient un enjeu central dans la gestion future des mobilités de loisirs. Toutefois, en touchant à des dimensions multiples et complexes, celle-ci s'avère complexe à modifier. Notamment, la part de touristes prêts à changer leurs habitudes n'est pas très importante et le transport aérien est l'aspect sur lequel les individus sont le moins disposés à évoluer, même les plus sensibles aux enjeux environnementaux (CGDD, 2018 ; Sessego *et al.*, 2019).

La suite du rapport étudiera en détail les pratiques, les besoins et les aspirations des résidents du Grand Genève afin de proposer des leviers d'action permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à leurs mobilités de loisirs.

GeFlyLess : une autre étude à l'échelle locale visant la décarbonation des mobilités

Une étude de l'Institut de Recherches Sociologique de l'Université de Genève – co-financée par le programme G'innove de la Ville de Genève et actuellement en cours – vise à développer un plan d'action pour réduire les vols en avion de manière volontaire. Elle s'intéresse particulièrement au mouvement « flyingless », premièrement en recensant des initiatives citoyennes ou institutionnelles, à l'international, qui visent une réduction partielle ou totale des vols en avion, puis à travers l'organisation d'ateliers participatifs visant à comprendre comment des acteurs et actrices, au sein de la Ville de Genève, pourraient être porteurs et porteuses de campagnes pour réduire les déplacements en avion. Le projet prévoit d'aboutir avec le lancement d'une ou plusieurs campagnes de ce type à Genève cette année.

Partie 2

Diagnostic quantitatif des mobilités de loisirs et de leur impact environnemental

> Préambule

Afin d'identifier les lacunes en matière de connaissances des mobilités de loisirs des habitants du Grand Genève et les enjeux environnementaux qui en résultent, nous procédons ici à une analyse quantitative de ces mobilités.

Avant de présenter les résultats, nous proposons quelques **éclairages méthodologiques** sur les données utilisées et le traitement de celles-ci avant de revenir en détail sur certaines notions terminologiques importantes introduites dans l'état de l'art et utiles pour l'analyse.

La présentation des résultats s'organise ensuite en fonction du type de mobilité :

- Premièrement, nous examinons la **mobilité de loisirs quotidienne** (point 3) ;
- Dans un deuxième temps, nous nous intéressons à la **mobilité de loisirs occasionnelle** ; d'abord aux **voyages d'une journée** (point 4), puis aux **voyages avec nuitées** (point 5)⁴ ;
- Ces différents types s'additionnent pour constituer la **mobilité de loisirs annuelle**, que nous présentons finalement (point 6) ;
- Nous concluons avec une synthèse et un rappel des chiffres clés (point 7).

La présentation des points 3), 4) et 5) s'organise de la manière suivante : d'abord, nous exposons l'**intensité** de la mobilité – soit les distances parcourues et le nombre de déplacements – en fonction du motif et du lieu de résidence. Ensuite, nous nous arrêtons sur la **spatialité** des déplacements à travers une mise en relation des lieux de résidence et des lieux de destination. Nous présentons ensuite les différents **modes** de transports utilisés selon le motif de déplacement, le nombre de déplacements, les distances parcourues et le lieu de résidence. Finalement, nous analysons les **émissions de gaz à effet de serre** émises par la mobilité, selon les différents motifs de déplacement et les lieux de résidence. L'analyse de la mobilité annuelle se fait également à travers une présentation de l'intensité de la mobilité, des modes utilisés et des émissions de GES. Ce dernier point est complété par une analyse relative à la **typologie du lieu de résidence** et par **analyse sociodémographique** prenant en compte l'âge et le revenu.

⁴ Pour les voyages d'une journée, on peut parler d'« excursionnisme », en opposition au « tourisme » qui implique de passer au minimum une nuitée sur place.

1. Méthodologie

1.1. Les sources de données

L'agglomération du Grand Genève a pour particularité d'être un territoire transfrontalier, ce qui implique le recours à plusieurs sources de données qu'il convient d'harmoniser.

a) Le Microrecensement Mobilité et Transport

La principale source de données est le microrecensement mobilité et transport (MRMT). Il s'agit d'une enquête par échantillonnage menée tous les 5 ans par la Confédération suisse (ARE et OFS) auprès de l'ensemble de la population suisse. La version la plus récente date de l'année 2015 et c'est celle qui a été utilisée. Le MRMT est une enquête très complète du point de vue de l'ensemble de pratiques de mobilité des personnes, au quotidien comme de manière plus ponctuelle dans le cadre d'excursions ou de voyages à l'étranger. Le MRMT permet ainsi d'établir un diagnostic précis des pratiques de mobilité de loisirs des résidents suisses du Grand Genève, à l'échelle transfrontalière.

b) EDGT du Genevois français

Pour pouvoir également considérer les pratiques des résidents français du Grand Genève, une seconde source de données a été mobilisée. Il s'agit de l'enquête déplacement grands territoires (EDGT) qui est également une enquête par échantillonnage. Bien qu'également très complète s'agissant de la mobilité quotidienne, elle n'a été effectuée que pour les jours de semaine du lundi au vendredi. D'autre part, cette enquête ne renseigne pas les pratiques de mobilité occasionnelle, telles que les voyages de vacances et autres excursions d'une journée.

c) Fusion et harmonisation des bases de données des deux enquêtes

Afin d'aboutir à une base de données commune à partir des deux enquêtes dont la méthodologie et le contenu sont différents, un travail conséquent de nettoyage, d'harmonisation et de fusion a dû être entrepris.

Le travail suivant a ainsi été réalisé :

- Les personnes âgées de moins de 6 ans ont été retirées de la base de données pour les données issues de l'EDGT ;

-
- Les données relatives au samedi et dimanche ont été retirées de la base pour les données issues du MRMT pour les analyses transfrontalières, mais conservées pour les analyses sur la partie suisse uniquement ;
 - Les motifs et les modes ont été agrégés pour obtenir des classifications communes ;
 - L'ensemble des variables renseignées ont été recodées/harmonisées.

d) Coefficients mobitool

Pour être à même de mesurer précisément l'impact environnemental de la mobilité de loisirs au sein du Grand Genève, il est nécessaire de pouvoir disposer de coefficients permettant de convertir les distances parcourues en émissions de CO₂ équivalent.

Pour ce faire, nous utilisons la base de données mobitool, dans sa version 2.0.2. Cette base de données, très détaillée par rapport au transport en Suisse et à l'échelle internationale, permet de quantifier l'impact environnemental global en prenant en compte 5 composantes :

- Utilisation directe de carburant ;
- Utilisation indirecte via la production énergétique ;
- Entretien des véhicules ;
- Entretien des infrastructures (route, rail, etc.) ;
- Construction et recyclage des véhicules.

Il est important de noter que s'agissant du transport aérien, dont la part est très importante dans l'impact annuel de la mobilité de loisirs, nous nous sommes basés sur un effet de serre potentiel de 184 [g. équi. CO₂/km], issu de la version 2.0.2 de Mobitool. La mise à jour récente du coefficient, prenant en compte un indice de forçage radiatif de 2.0, a corrigé ce coefficient d'effet de serre potentiel à 263 [g. équi. CO₂/km], soit une augmentation de 42% de la valeur. Des études récentes (notamment Neu, 2020) semblent indiquer que le consensus scientifique évaluerait plutôt l'indice de forçage radiatif moyen du secteur aérien à 2.5, plutôt que 2.0.

Compte tenu de tous ces éléments récents, il convient donc d'être prudent quant aux résultats relatifs au secteur aérien en termes d'impact environnemental, car ceux-ci sont probablement sous-estimés par rapport aux dernières données faisant consensus.

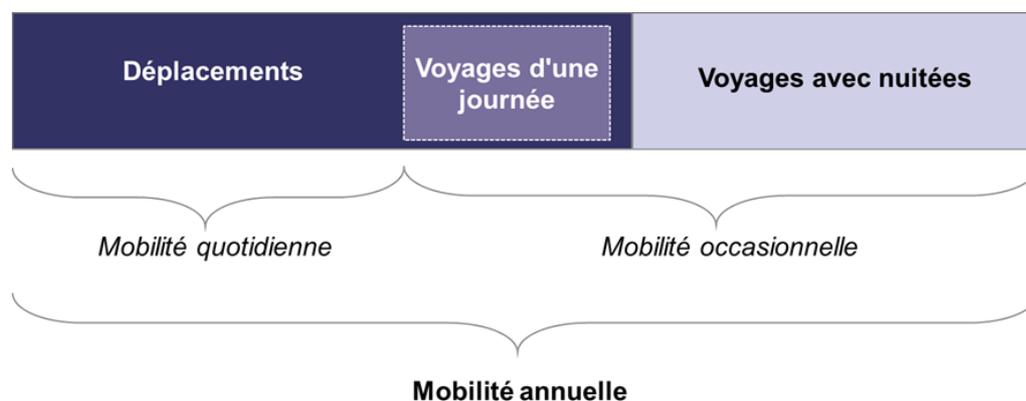
1.2. Précisions terminologiques

a) Différents types de mobilité à l'échelle annuelle

Il a été mentionné dans l'état de l'art (partie 3.1) que la fréquence constitue l'une des dimensions de la mobilité. Nous détaillons ci-dessous cette dimension qui apparaît essentielle pour la suite de l'analyse.

Selon l'Office Fédéral de la Statistique (OFS, 2017), la **mobilité annuelle** correspond à la distance globale moyenne parcourue en une année par une personne sur le territoire national et à l'étranger. Elle se compose de deux grands types : la mobilité quotidienne et la mobilité occasionnelle. La **mobilité quotidienne** correspond aux trajets qu'une personne effectue dans son environnement familial, tandis que la **mobilité occasionnelle** signifie de quitter celui-ci. La mobilité occasionnelle ne concerne pas les changements de lieu qui se répètent régulièrement (une ou plusieurs fois par semaine). Elle englobe à la fois les voyages d'une journée et les voyages avec nuitées. **Les voyages d'une journée** se définissent par un voyage de trois heures au minimum (temps de l'aller, du retour et du séjour compris) qui se termine le même jour par le retour au domicile. **Les voyages avec nuitées** impliquent quant à eux de passer au moins une nuit hors du domicile (indépendamment de la distance couverte).

Figure n° 2 : Composition de la mobilité annuelle totale des personnes



b) Une typologie des loisirs

Les loisirs sont un motif de déplacement, au même titre que le travail, la formation, les achats ou encore l'accompagnement de personnes. Ce motif englobe tous les trajets accomplis en relation avec des activités de loisirs. Sur la base du codage de l'ARE et de l'OFS, une nouvelle agrégation en 2 niveaux a été effectuée.

Tableau n° 1 : Typologie des sous-motifs de loisirs issue du MRMT

Codage MRMT 2015 (ARE et OFS)	Codage 6t	Code 6t agrégé
Visite (famille, amis, connaissances)	Visites et activités intérieures	Loisirs compactophiles
Gastronomie (restaurant, bar, café, etc.)	Restaurants, bars et gastronomie	
Assister à une compétition sportive (match, etc.)	Culture, loisirs et sport passif	
Manifestation culturelle, installation/centre de loisirs		
Activités de loisirs domestiques à l'extérieur		
Travail non rémunéré		
Société, association	Bénévolat, association et religion	
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	Shopping	
Shopping		
Activités extérieures non sportives (par ex. sortir le chien)	Activité extérieure non sportive	
Excursion, vacances, wellness	Excursions, vacances, wellness	
Pratique d'une activité sportive (football, jogging, etc.)	Activité sportive	
Fitness/traitement médical	Randonnée, tour à vélo, pique-nique	
Randonnée		
Tour en vélo		
Manger, sans gastronomie : pique-nique, grillade, etc.	Autre	Autre
Autre		
Ne sait pas		

Nous proposons de distinguer ces activités selon la typologie suivante (Munafò, 2015) :

- **Loisirs compactophiles** : activités plus nombreuses lorsque l'intensité urbaine est élevée
- **Loisirs naturophiles** : activités pour lesquelles une intensité urbaine élevée n'est pas un avantage, voire un désavantage

Cette typologie sera utile à la suite de l'analyse pour les résidents suisses du Grand Genève (en effet, elle a été conçue sur la base des sous-motifs de loisirs qui sont proposés par le MRMT).

c) Découpages du Grand Genève

Deux découpages principaux ont été utilisés pour décrire le Grand Genève :

- Le premier, **géographique**, distingue des régions contiguës et permet d'étudier les résultats à l'échelle de chacune des zones du territoire du Grand Genève ;
- Le second, **typologique**, reflète la structure urbaine du territoire (cœur d'agglomération, aire périphérique, aire villageoise...) et permet de mettre en relation des régions se ressemblant sur ce point. Ce découpage est repris de celui proposé par le « Grand Genève ».

Figure n° 3 : Découpage géographique en 8 grandes régions du Grand Genève

- Ville de Genève
- Reste du Canton de Genève
- District de Nyon
- Pays de Gex
- Pays bellegardien
- Thonon-Chablais
- Annemasse-Vallée verte
- St-Julien

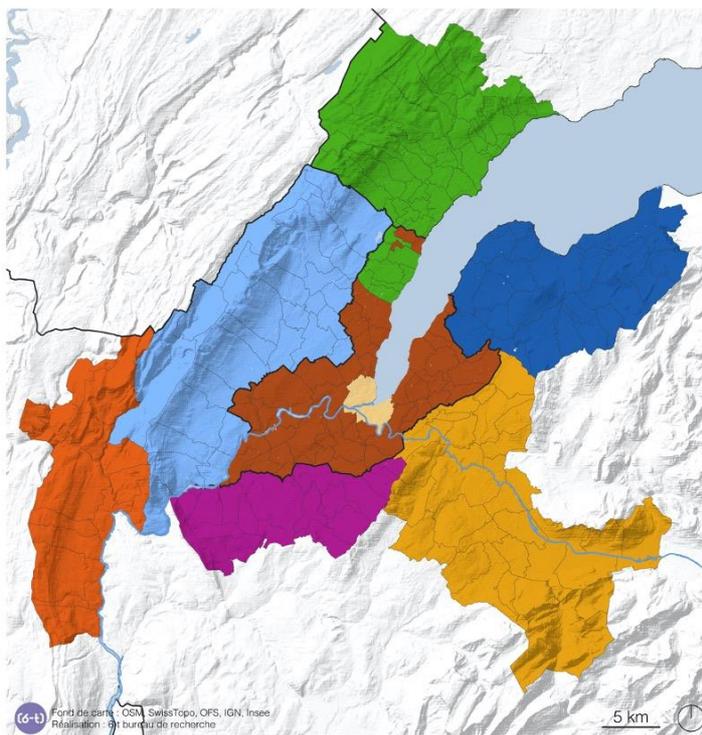
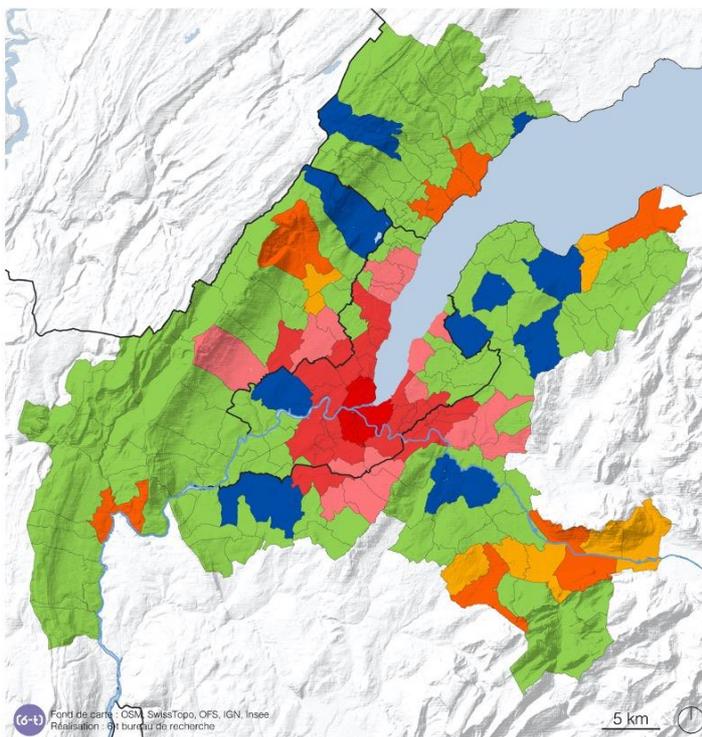


Figure n° 4 : Découpage typologique en 7 catégories

- Cœur d'agglomération centrale
- Aire urbaine aggro centrale
- Aire périph. aggro centrale
- Aire urbaine aggro régionale
- Aire périph. aggro régionale
- Aire urbaine de centre local
- Aire villageoise



2. La mobilité de loisirs quotidienne

Dans cette partie, nous nous intéressons à la mobilité quotidienne, et donc aux trajets qu'une personne effectue dans son environnement familial et de manière régulière. L'échelle considérée ici est journalière. Les analyses portant sur la période du lundi au vendredi permettent d'introduire les données de l'EDGT, et donc les résidents du Genevois français.

2.1. Intensité des déplacements

a) Distances journalières

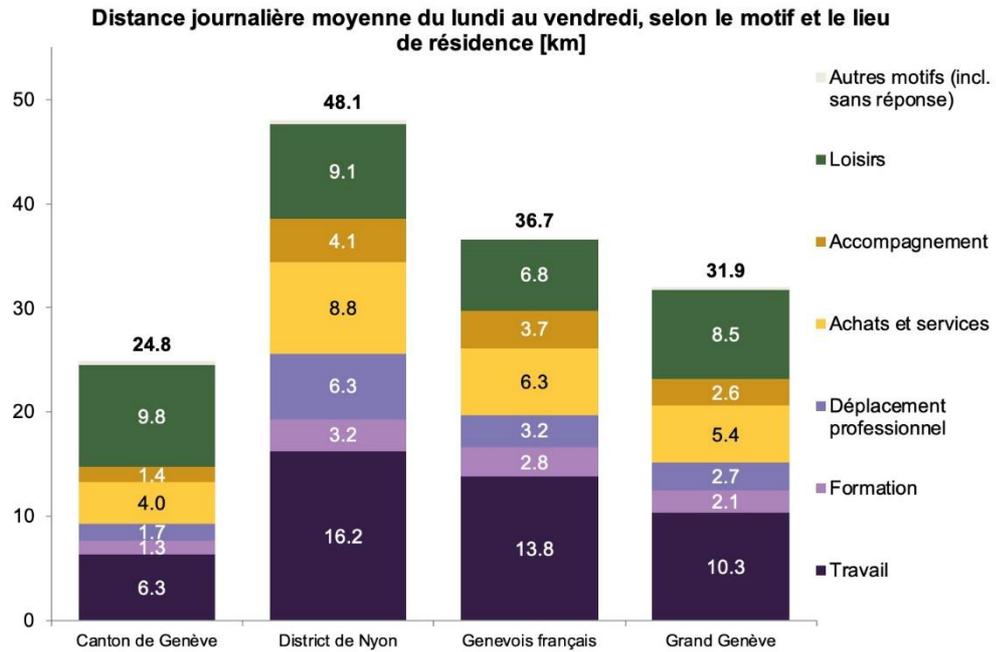
Durant la semaine (du lundi au vendredi), les résidents du Grand Genève parcourent chaque jour 32 [km] en moyenne, tous motifs confondus. On observe d'importantes différences entre les lieux de résidence puisque les résidents du Genevois français parcourent 37 [km] quotidiennement et ceux du district de Nyon 48 [km], contre seulement 25 [km] pour les résidents du canton de Genève.

Les loisirs représentent le deuxième motif pour lequel les distances sont les plus importantes (9 [km] quotidiens du lundi au vendredi), après le motif du travail (10 [km]), à l'échelle du Grand Genève. On observe là encore des différences entre les lieux de résidence. Pour les résidents du canton de Genève, les loisirs sont le premier motif de déplacement en termes de distances parcourues, avec 10 [km] contre 6 [km] pour le travail. Ce sont eux qui parcourent les plus grandes distances pour les loisirs, alors même qu'ils ont le budget distances journalier le plus faible. À l'inverse, les résidents du Genevois français parcourent seulement 7 [km] journaliers pour leurs loisirs malgré un budget distance supérieure à la moyenne du Grand Genève. Les résidents du district de Nyon parcourent pour leurs loisirs des distances proche des genevois (9 [km]) tandis que les distances qu'ils parcourent pour le travail sont les plus élevées (16 [km]).

En résumé, les résidents genevois se déplacent beaucoup pour leurs loisirs, mais relativement peu pour le travail et les autres motifs (formation, achats et services, accompagnement). Les résidents français se déplacent plus pour le travail, mais peu pour les autres motifs, loisirs compris. Finalement, les habitants du district de Nyon se déplacent plus que les autres, particulièrement pour le travail et les motifs autres que les loisirs.

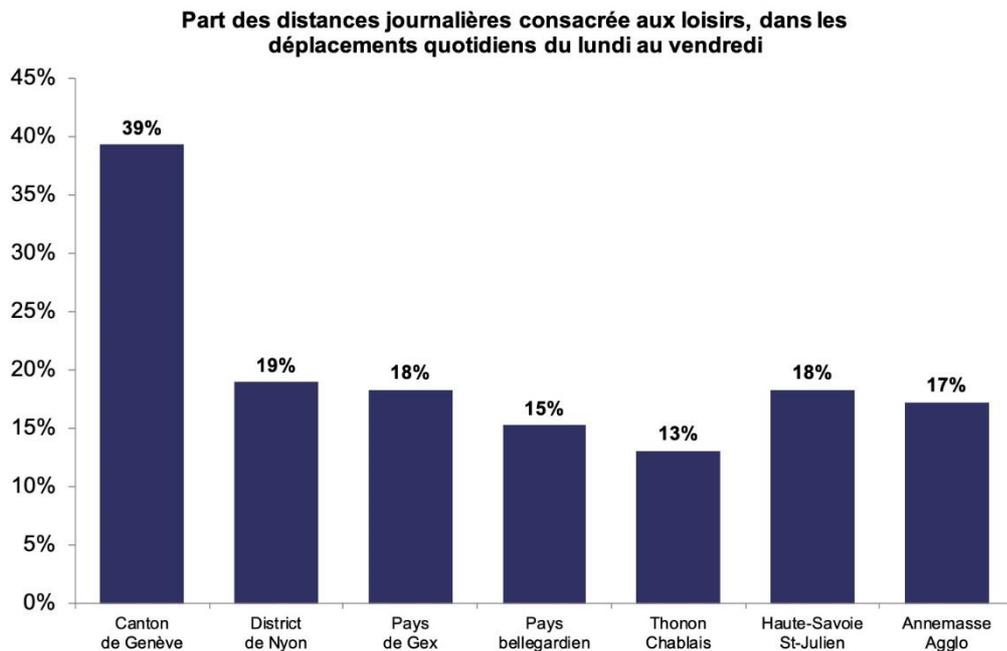
Les différences peuvent notamment s'expliquer par le fait que c'est dans le canton de Genève que se trouve la majeure partie des emplois de la région. De nombreux habitants de France voisine ou du canton de Vaud viennent y travailler, augmentant dès lors les distances parcourues pour ce motif. En outre, l'écart des distances consacrées aux loisirs entre la Suisse et la France pourraient traduire des différences de revenu, comme cela sera abordé par la suite.

Figure n° 5 : Distances journalières (du lundi au vendredi) moyennes parcourues par personne, selon le motif de déplacement et lieu de résidence au sein du Grand Genève



Dans le détail des régions de résidence, on constate que le canton de Genève se distingue très fortement des autres régions du point de vue de la part des distances journalières dédiées aux loisirs. Et ceci majoritairement pour les sous-motifs « Restaurants, bars et gastronomie » ainsi que « visites et activités intérieures ».

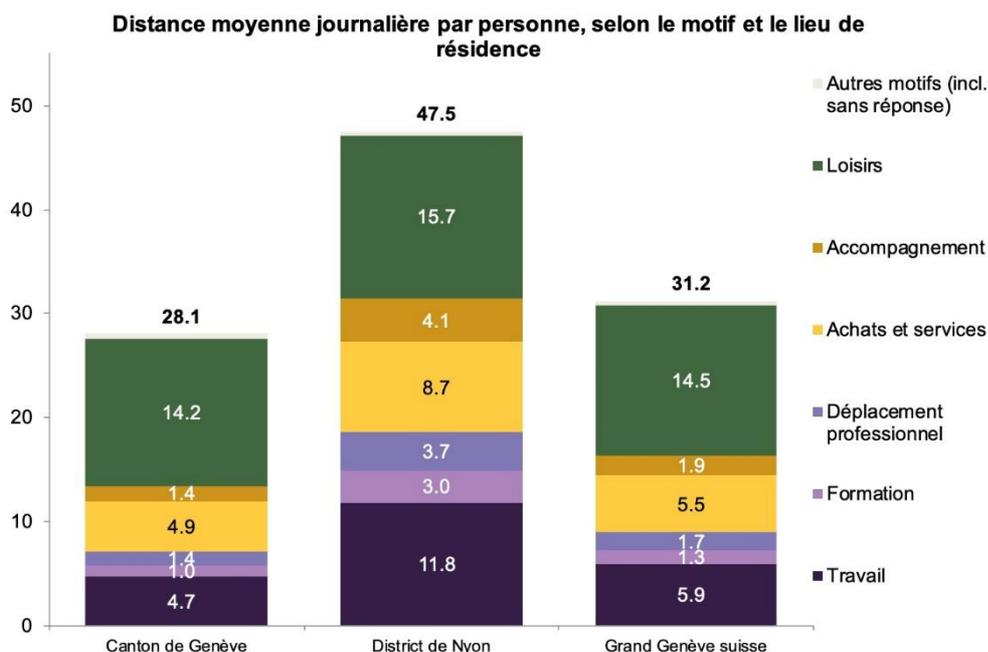
Figure n° 6 : Part des distances dévolues aux loisirs, pour les déplacements effectués du lundi au vendredi



En incluant le week-end, les distances consacrées aux loisirs par les résidents de la partie suisse du Grand Genève dans le cadre de leur mobilité quotidienne sont structurées différemment, la part des loisirs y étant

plus grande, malgré un budget distance journalier relativement stable. Ainsi, à l'échelle de la semaine entière, les loisirs représentent plus de 50% des distances parcourues par les résidents du canton de Genève et 33% s'agissant des résidents du district de Nyon. Notons toutefois qu'en termes absolus, le budget distances journalier consacré aux loisirs est très uniforme pour l'ensemble des résidents de la partie suisse.

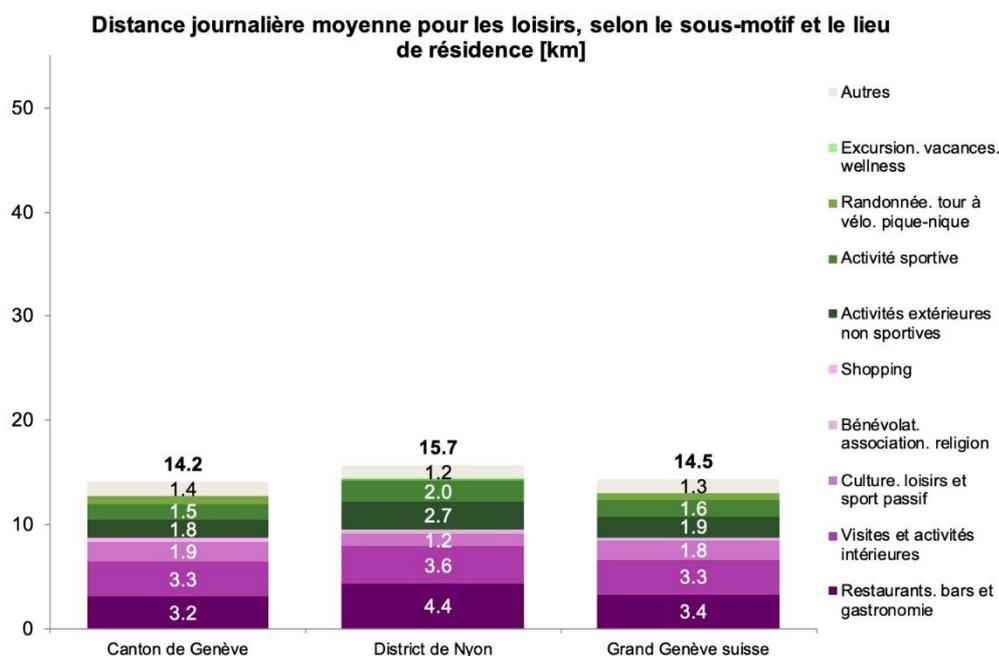
Figure n° 7 : Distances journalières moyennes parcourues par personne (du lundi au dimanche), selon le motif du déplacement et le lieu de résidence des personnes au sein de la partie suisse du Grand Genève



Dans le détail, les loisirs sont majoritairement composés d'activité compactophiles (tons violets dans la figure n°8), puisqu'elles représentent environ 60% des distances parcourues chaque jour par les résidents de la partie suisse du Grand Genève. Les résidents du canton de Genève et du district de Nyon y consacrent la même part de leur budget journalier. Pour autant, les résidents du district de Nyon parcourent malgré tout de plus grandes distances dans le cadre de ces mobilités.

S'agissant des activités naturophiles, les résidents du district de Nyon consacrent une plus grande part de leur budget distances aux activités extérieures non sportives (17%) et aux activités sportives (13%), au détriment des randonnées, tours à vélo, pique-nique, etc. Pour autant, pour les 2 régions suisses, ce sont bien les activités extérieures non sportives et les activités sportives qui occupent la part majoritaire du budget distance journalier dédiée aux activités de loisirs naturophiles.

Figure n° 8 : Distances journalières moyennes parcourues par personne (du lundi au dimanche), selon le sous-motif de loisirs et le lieu de résidence au sein de la partie suisse du Grand Genève



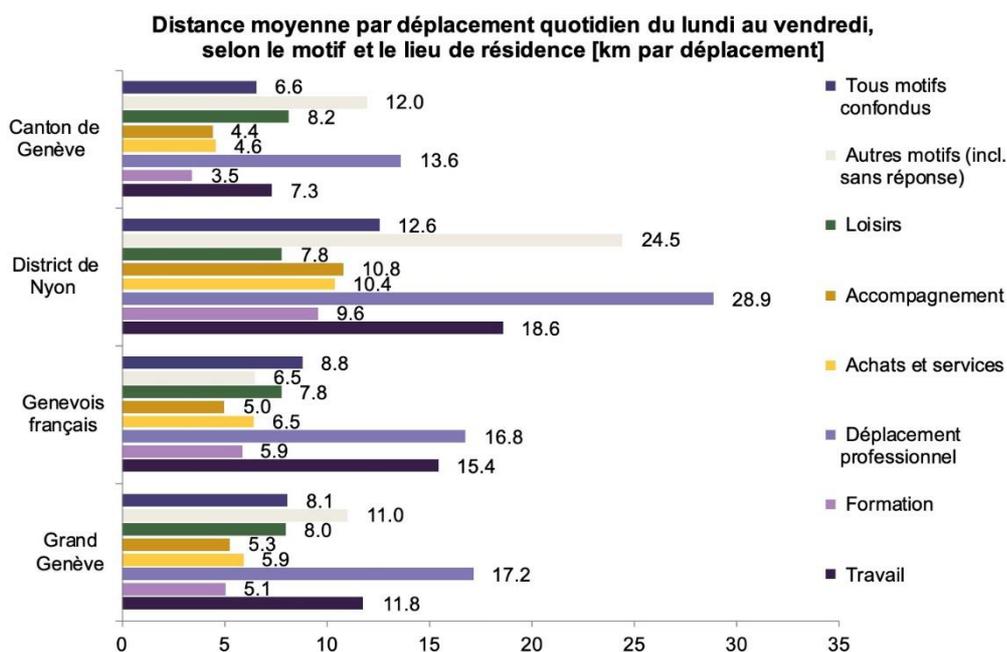
b) Distances par déplacement

En plus des distances journalières, il convient d’observer les distances que représente chaque déplacement afin de mieux comprendre la composition du budget distance journalier total du lundi au vendredi. En moyenne, les résidents du district de Nyon parcourent les plus grandes distances par déplacement, tous motifs confondus, avec 13 [km] en moyenne par déplacement. Viennent ensuite les déplacements du Genevois français avec 9 [km] et finalement ceux du canton de Genève avec 7 [km].

Chaque déplacement lié aux loisirs représente 8 [km] en moyenne et cette distance est pratiquement équivalente entre le canton de Genève (8.2 [km]), le district de Nyon (7.8 [km]) et le Genevois français (7.8 [km]).

Ce sont les déplacements professionnels – soit les déplacements effectués dans le cadre de l’activité professionnelle, mais hors des trajets entre le domicile et le lieu de travail – qui sont les plus longs, avec 29 [km] par déplacement pour le district de Nyon, 17 [km] pour le Genevois français et 14 [km] pour les résidents du canton de Genève, soit des distances moyennes par déplacement systématiquement environ 2 fois supérieures à celle du déplacement moyen (tous motifs confondus). Pour autant, ils représentent une part minoritaire (8%) du budget distance journalier des résidents du Grand Genève. Cela s’explique par le fait qu’une majorité des personnes n’effectue pas ou très peu de déplacements professionnels.

Figure n° 9 : Distance moyenne par déplacement quotidien, selon le motif et le lieu de résidence

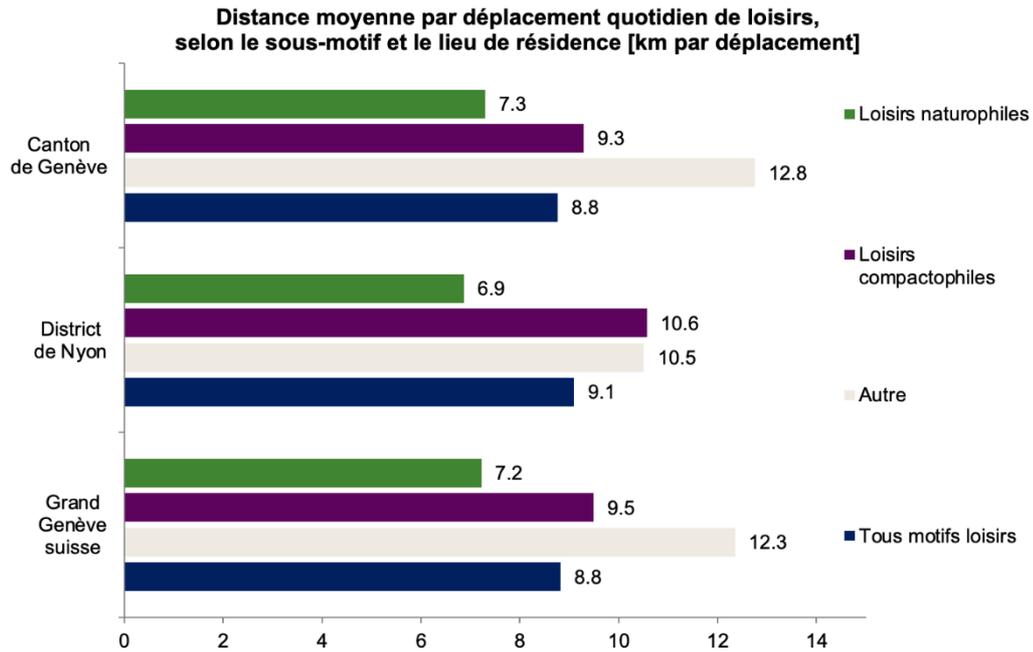


Les déplacements pour motif de loisirs sont plus longs que le déplacement moyen pour les résidents du canton de Genève, tandis qu'ils sont plus courts que le déplacement moyen s'agissant des résidents du district de Nyon et du Genevois français. Pour autant, la longueur moyenne d'un déplacement de loisirs est très proche entre les 3 régions de résidence, environ 8 [km]. Ainsi, dans le budget distance observé précédemment, la différence entre les 2 régions suisses et la région française ne s'explique pas tant par la distance parcourue dans le cadre des déplacements de loisirs que par la fréquence à laquelle ceux-ci sont effectués. Les résidents du canton de Genève effectuent donc plus de déplacement de loisirs que les résidents du Genevois français.

Si l'on se concentre sur la distinction entre les activités de loisirs compactophiles et naturophiles, on retrouve une répartition très similaire entre les 2 régions suisses. En effet, les activités compactophiles génèrent des déplacements en moyenne plus longs (9.5 [km]) que celles naturophiles (7.2 [km]), du fait de leur localisation dans l'agglomération du Grand Genève. Mais la distance moyenne par déplacement pour activités compactophiles est plus grande pour le district de Nyon (10.6 [km]) que pour le canton de Genève (9.3 [km]). On peut probablement l'expliquer par le fait que les activités compactophiles sont majoritairement situées dans le cœur d'agglomération du Grand Genève dont le district de Nyon est plus éloigné. À l'inverse, les activités naturophiles seraient, a priori, plus éloignées des centres urbains et donc en proximité plus directe pour les résidents du district de Nyon. Mais dans les faits, on observe que la distance moyenne par déplacement effectué pour les activités de loisirs naturophiles est légèrement plus élevée s'agissant des résidents du district de Nyon.

Figure n° 10

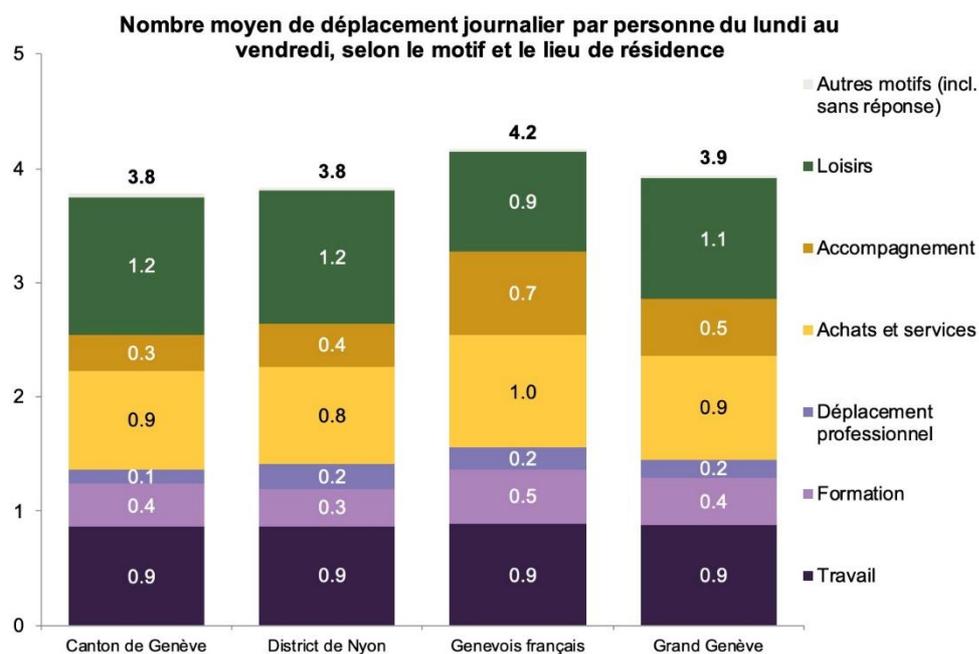
Distance moyenne par déplacement de loisirs, selon le sous-motif de loisirs et le lieu de résidence, du lundi au dimanche



c) Nombre de déplacements journaliers

Les résidents du canton de Genève et du district de Nyon présentent un profil de mobilité journalière très similaire du point de vue du nombre moyen de déplacements par motifs. Ainsi, si les résidents du district de Nyon parcourent quotidiennement plus de distance que les genevois, cela ne s’explique pas par le fait qu’ils se déplacent plus (en termes de nombre de déplacement), mais par le fait que leurs déplacements sont plus longs (en termes de distance), comme cela a d’ailleurs été observé au point précédent. En revanche, les résidents du Genevois français se distinguent en effectuant plus de déplacements d’achats et services et surtout plus de déplacements d’accompagnement, tandis qu’ils effectuent moins de déplacements de loisirs. Pour l’expliquer, on peut faire l’hypothèse que la qualité de desserte en transport en commun, notoirement moins bonne dans le Genevois français, réduit l’autonomie des personnes sur le plan de la mobilité ce qui, par conséquent, favorise un nombre plus élevé de déplacements d’accompagnement, en particulier en TIM.

Figure n° 11 : Nombre journalier moyen de déplacements du lundi au vendredi, selon le motif et le lieu de résidence



2.2. Spatialité et temporalité des déplacements

On constate que l'essentiel des déplacements de loisirs quotidiens des résidents de la partie suisse du Grand Genève relève d'une logique de proximité. En effet, entre 72% et 85% de ceux-ci se font dans leur propre région de résidence. Lorsqu'ils sortent de cette région, c'est principalement pour se rendre au centre de l'agglomération : en Ville du Genève ou ailleurs dans le canton. La part des déplacements vers d'autres régions est quant à elle marginale.

Tableau n° 2 : Part de la mobilité quotidienne due aux loisirs selon la région de résidence et la région de destination des déplacements (nombre de déplacements) – Pour l'ensemble des résidents du Grand Genève, du lundi au vendredi

		Lieu de destination			
		Région de résidence	Ville de Genève	Reste du canton de Genève	Autre destination
Lieu de résidence	Ville de Genève	78%	78%	13%	9%
	Reste canton de Genève	72%	17%	72%	11%
	District de Nyon	77%	5%	4%	14%
	Pays de Gex	77%	9%	7%	7%
	Pays bellegardien	84%	1%	2%	13%
	Thonon-Chablais	85%	3%	3%	9%
	Haute-Savoie St-Julien	77%	6%	7%	10%
	Annemasse Agglo	82%	5%	3%	10%
Haute-Savoie hors GG	79%	2%	2%	17%	

De manière générale, les résidents du Grand Genève suisse fréquentent plus leur région de résidence durant la semaine que durant le week-end. Pour les activités de loisir de type « naturophile », la destination est plus souvent la région de résidence que dans le cas des loisirs compactophiles, et ce de façon plus marquée du lundi au vendredi.

Ce sont les habitants du canton de Genève qui sont les plus ancrés dans leur région de résidence. L'importante part des loisirs naturophiles qui s'effectue dans le canton contraste par ailleurs avec une perception urbaine de Genève comme canton-ville. Les résidents du district de Nyon se déplacent plus souvent hors de leur région, et particulièrement pour les loisirs compactophiles. Dans le détail, les destinations sont le canton de Genève et même plus précisément la Ville de Genève, ainsi que le reste du territoire vaudois (hors Grand Genève)

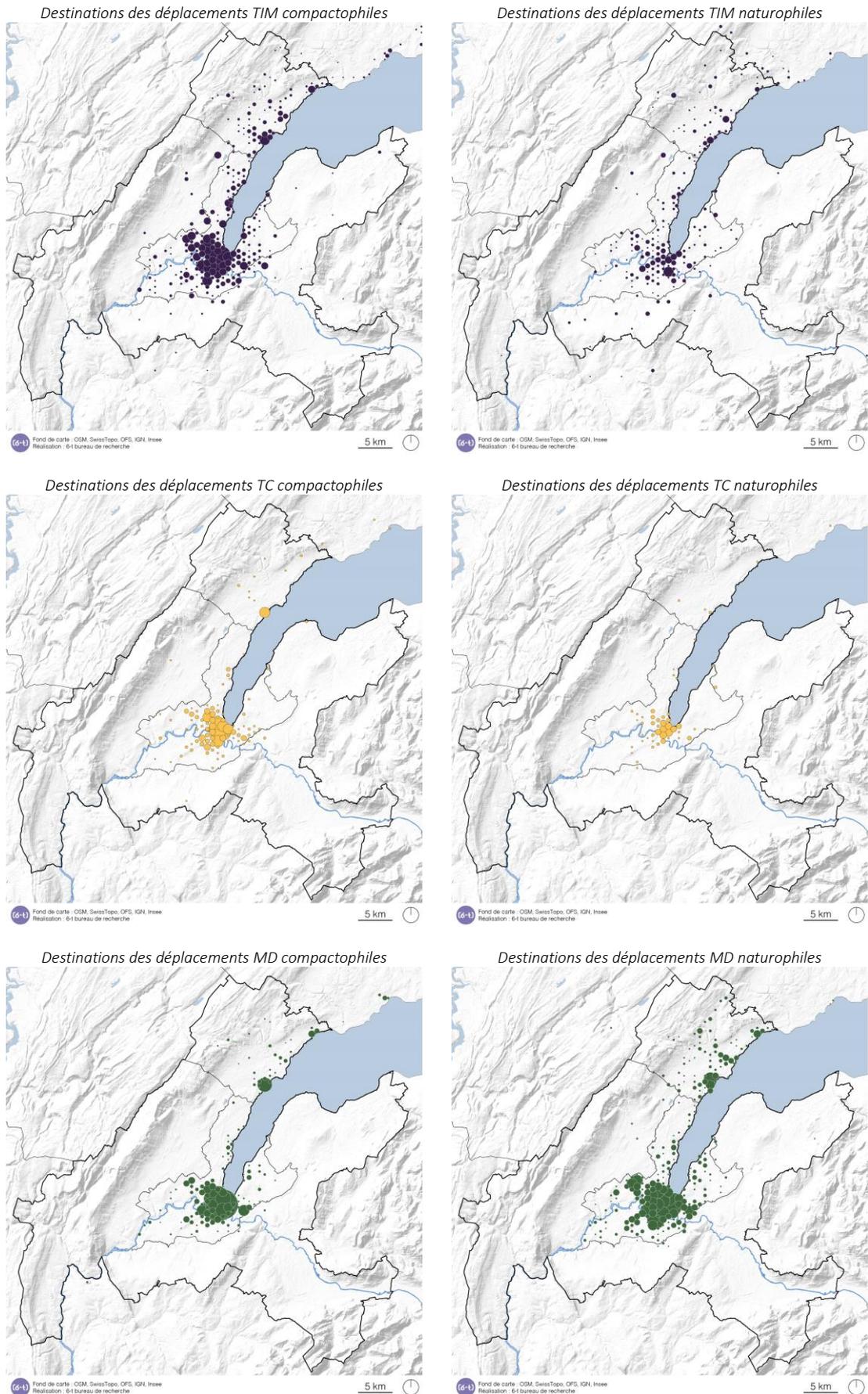
Tableau n° 3 : *Part de la mobilité quotidienne due aux loisirs selon la typologie de loisirs, le jour de semaine, la région de résidence et la destination des déplacements (nombre de déplacements) – Pour les résidents suisses du Grand Genève uniquement*

		Du lundi au vendredi		Le weekend	
		Dans la région de résidence	Hors de la région de résidence	Dans la région de résidence	Hors de la région de résidence
Canton de Genève	Compactophiles	91%	9%	84%	16%
	Naturophiles	93%	7%	85%	15%
District de Nyon	Compactophiles	68%	32%	70%	30%
	Naturophiles	89%	11%	79%	21%
Partie suisse du Grand Genève	Compactophiles	92%	8%	88%	12%
	Naturophiles	95%	5%	87%	13%

À travers l'étude de la spatialité des déplacements de loisirs du quotidien, soulignons que le Grand Genève semble offrir beaucoup d'opportunités pour ses résidents, puisqu'une part extrêmement majoritaire des déplacements quotidiens de loisirs s'effectue au sein de celui-ci. De plus, conformément à ce qui a été observé précédemment, les distances moyennes pour les loisirs naturophiles ne sont pas plus élevées s'agissant des résidents du canton de Genève. Ainsi, cette région semble effectivement offrir des opportunités réelles en matière d'activités naturophiles, malgré un caractère plus urbain⁵.

⁵ Notons à ce propos que selon une étude réalisée par l'Institut des sciences de l'environnement de l'Université de Genève, 80% des habitants de la ville de Genève vivent à 5 minutes ou moins d'un espace vert public (Giuliani et al., 2021).

Figure n° 12 : Destination des déplacements de loisirs des résidents suisses du Grand Genève, selon le mode principal agrégé et le motif de loisirs agrégé (plus le cercle est grand, plus la destination est fréquentée)



Dans le cadre de leurs déplacements quotidiens de loisirs compactophiles (colonne de gauche de la figure ci-dessus), on constate que les résidents suisses du Grand Genève fréquentent très majoritairement les espaces denses, en particulier les centres urbains comme les communes centre de l'agglomération, mais également Nyon, Annemasse, ou encore Rolle et Morges, par exemple.

Comparativement aux loisirs compactophiles, on observe sur la carte ci-dessus que dans le cadre des loisirs naturophiles, la géographie des destinations n'est pas fondamentalement différente. En effet, les destinations dans les centres urbains restent très majoritaires en comparaison à celles plus rurales. Cela peut s'expliquer par le fait que certaines activités naturophiles s'intègrent bien dans les zones denses, la course à pied, par exemple. On notera quand même plus de dispersion et une fréquentation plus importante des milieux ruraux, notamment de la campagne nyonnaise, qui semblent plus prisés dans le cadre des déplacements de loisirs naturophiles.

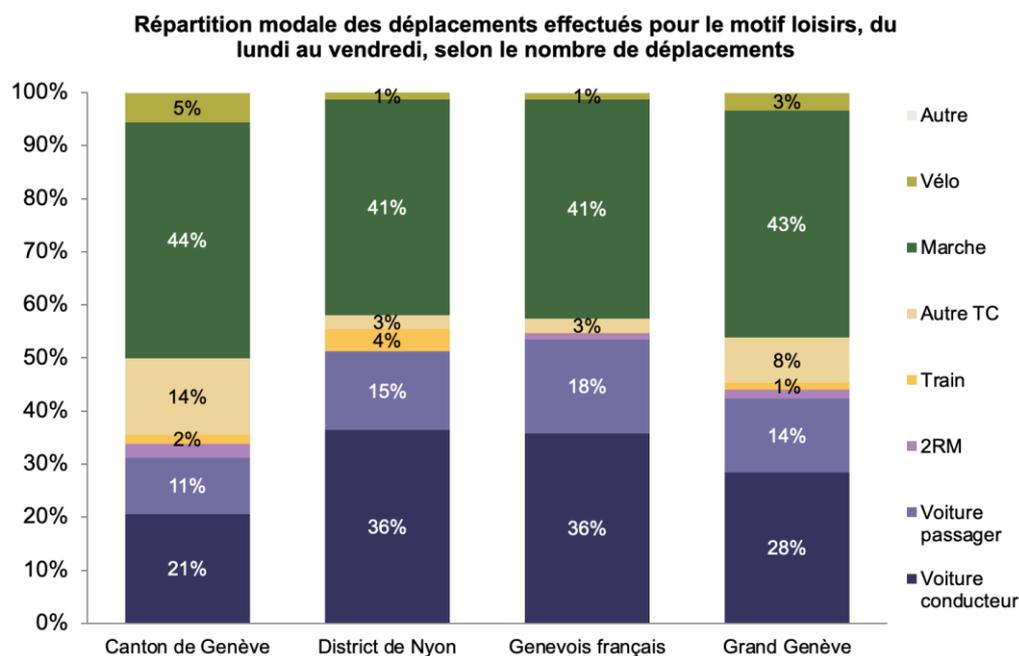
S'agissant des distinctions par mode, on constate un lien marqué entre le choix du mode et le type de loisirs effectué. En effet, les TIM et les TC semblent être favorisés pour la mobilité quotidienne de loisirs compactophiles, tandis que la mobilité douce est privilégiée pour les loisirs naturophiles, indépendamment de la spatialité des déplacements associés.

2.3. Modes utilisés

Concernant le nombre de déplacements effectués du lundi au vendredi pour des motifs de loisirs, dans toutes les régions étudiées, plus de 40% d'entre eux se font à pied. Il s'agit alors du mode utilisé le plus fréquemment. La voiture (utilisée comme conducteur ou passager) arrive ensuite.

Dans le canton de Genève, la part des déplacements effectués en TIM est plus faible que dans les autres régions, au profit des TC principalement (tram et bus urbain) ainsi que du vélo avec 5% des déplacements. Le district de Nyon bénéficiant d'une bonne desserte en train, la part modale de ce transport y est plus élevée qu'ailleurs (4%), bien que la part des TIM reste majoritaire (51%). Le Genevois français se rapproche de la réalité nyonnaise, avec une moins bonne desserte en train. Ce sont donc les TIM et la marche qui sont principalement utilisés pour se déplacer.

Figure n° 13 : Répartition modale des déplacements quotidiens effectués pour le motif loisirs, du lundi au vendredi, selon le nombre de déplacements effectués par les résidents



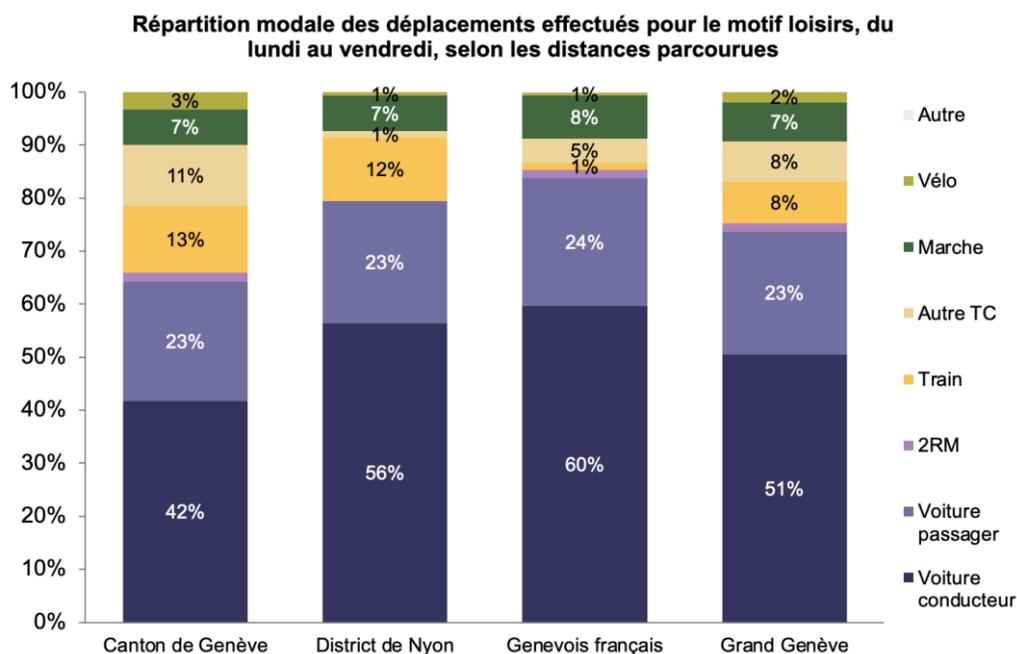
En mettant en relation les modes de transports utilisés et les distances parcourues pour le motif loisirs, on constate qu'à l'échelle du Grand Genève, les trois quarts des distances sont parcourus en TIM. Cette part atteint même 84% dans le Genevois français et 79% dans le district de Nyon. Les habitants de ces deux régions sont par ailleurs ceux qui parcourent les plus grandes distances journalières.

On peut expliquer la part très élevée des distances parcourues en TIM par les résidents du Genevois français par la moins bonne desserte en transports publics, les rendant particulièrement dépendants de l'automobile. Respectivement, un autre facteur influençant fortement les distances parcourues en TIM est le revenu des personnes. Ainsi, les distances importantes dans le District de Nyon, en comparaison du Canton de Genève, peuvent être expliquées par le niveau élevé du revenu moyen de cette population.

Un dixième des distances est parcouru en marchant ou à vélo, et c'est dans le canton de Genève que la part des distances réalisées à vélo est la plus importante (3%). Les modes doux sont donc fréquemment utilisés, mais pour de très courtes distances seulement.

Les habitants du canton de Genève parcourent près d'un quart de leurs distances en transports publics, mais l'automobile reste néanmoins très présente (65% des distances parcourues).

Figure n° 14 : Répartition modale des déplacements quotidiens effectués pour le motif loisirs, du lundi au vendredi, selon les distances totales parcourues par les résidents



2.4. Émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité de loisirs quotidienne

Après avoir dressé un portrait des pratiques de mobilités de loisirs dans le cadre de la mobilité quotidienne, nous nous intéressons à présent à l'impact écologique de ces déplacements, évalué au travers de l'ampleur des émissions de gaz à effet de serre. L'analyse porte sur les émissions de GES dues à la mobilité quotidienne (du lundi au dimanche) à l'échelle annuelle, et elle ne concerne donc que les résidents de la partie suisse du Grand Genève.

Les déplacements liés aux loisirs représentent pour les habitants du canton de Genève 726 [kg équ. CO₂], soit 50% de leurs émissions de GES liées à la mobilité quotidienne. Cette part est inférieure chez les habitants du district de Nyon même si en chiffre absolu, leurs émissions de GES dues aux loisirs sont supérieures à celles des Genevois (942 [kg équ. CO₂], soit 30% de leurs émissions totales). En chiffres absolus, les émissions des habitants du district de Nyon dues à la mobilité quotidienne totale sont deux fois supérieures à celles des Genevois. Toutefois, cela est principalement dû aux motifs autres que les loisirs.

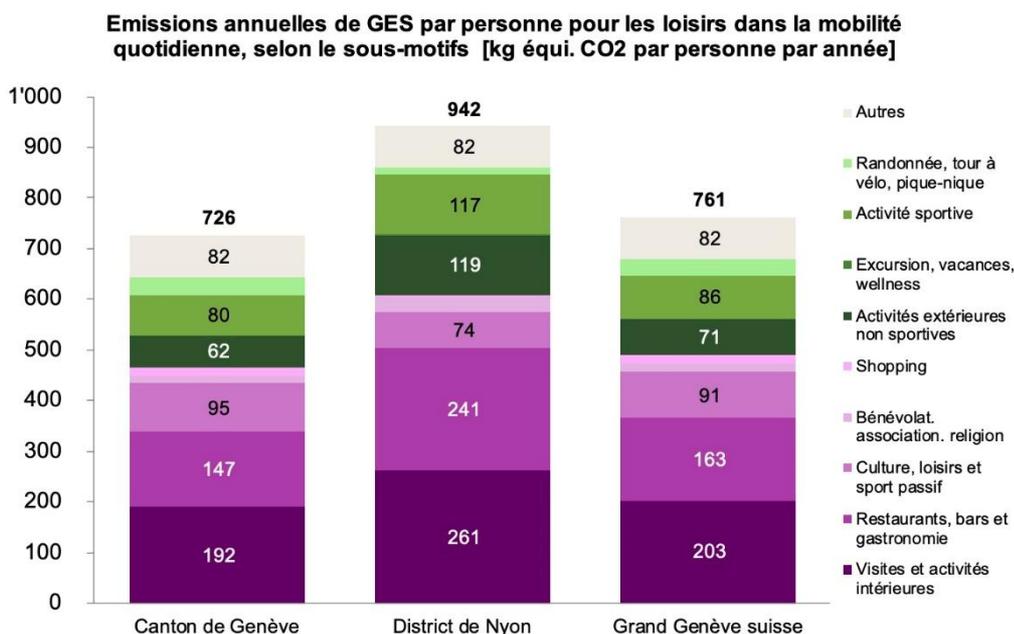
Pour les deux régions, l'impact des loisirs à l'échelle annuelle et s'agissant de la mobilité quotidienne reste plus élevé pour les résidents du district de Nyon. Rappelons que ceux-ci parcourent pour ce motif plus de distances que les Genevois et que leur utilisation des TIM est plus importante.

Tableau n° 4 : Impact annuel de la mobilité quotidienne, selon le motif et le lieu de résidence [kg équi. CO₂ par personne et par année]⁶

	Loisirs	Autres motifs	Total
Canton de Genève	726	723	1'449
District de Nyon	942	2'164	3'106
Grand Genève suisse	761	956	1'717

À l'échelle de la mobilité quotidienne, les loisirs de type « compactophile » ont un impact environnemental plus important que les loisirs de type « naturophile », et cela tant pour les résidents du canton de Genève que pour ceux du district de Nyon puisque dans un cas comme dans l'autre, les loisirs compactophiles représentent 64% des émissions de GES liés à la mobilité quotidienne de loisirs. Ainsi, la localisation résidentielle au sein de l'agglomération du Grand Genève ne semble pas avoir d'influence sur la répartition des émissions de GES entre les mobilités de loisirs compactophiles et naturophiles.

Figure n° 15 : Impact annuel de la mobilité quotidienne de loisirs, selon le sous-motif et la région de résidence



⁶ Notons ici qu'une partie de la mobilité quotidienne comprend de l'avion dont l'impact est très important. Ainsi, cela explique des chiffres ici plus élevés que ceux du cahier n°16-10 du Grand Genève, qui ne porte que sur la mobilité terrestre.

Synthèse : la mobilité de loisirs quotidienne

- > Les résidents du Grand Genève parcourent en moyenne 32 [km] par jour pour l'ensemble de leur mobilité quotidienne ; les loisirs représentent le deuxième motif en termes de distances parcourues, avec 9 [km] par jour en moyenne, et c'est même le premier motif pour le canton de Genève avec 10 [km] en moyenne sur les 25 [km] journaliers et également la valeur la plus élevée des 3 régions ;
- > Ces déplacements de loisirs quotidiens sont majoritairement consacrés à des loisirs compactophiles pour les résidents de la partie suisse du Grand Genève, avec 60% de l'ensemble des distances consacrées aux loisirs en général ; il s'agit majoritairement de fréquentation de restaurants et de bars ainsi que de visites et activités d'intérieurs ;
- > Les résidents du Grand Genève parcourent en moyenne 8 [km] pour chaque déplacement de loisirs, ceci de manière relativement uniforme entre les régions ; cependant, les résidents suisses effectuent 1.2 déplacement de loisirs par jour, contre seulement 0.9 pour les résidents français ;
- > Pour l'ensemble des 9 sous-régions, la première destination des déplacements de loisirs est la région de résidence, suivie de la Ville de Genève et du reste du canton de Genève, soulignant ainsi la polarisation de l'agglomération ;
- > Pour l'ensemble des 3 régions, c'est avant tout la voiture (conducteur et passager) qui est privilégiée pour les déplacements de loisirs, avec en moyenne pour l'agglomération entière 74% des distances et 42% des déplacements ; les TC sont également beaucoup utilisés à Genève avec 25% des distances et 16% des déplacements ;
- > En termes d'impact environnemental, les loisirs quotidiens émettent 761 [kg. équ. CO2 par personne par année], soit 44% des émissions de GES liées à la mobilité quotidienne des résidents de la partie suisse du Grand Genève, et même 50% pour les résidents du canton de Genève, contre 30% pour les résidents du district de Nyon;
- > Comme pour les distances parcourues, ce sont les loisirs compactophiles auxquels est associée la plus grande part des émissions, avec 64% des émissions liées à la mobilité quotidienne pour la partie suisse du Grand Genève.

3. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages d'une journée

Dans cette partie, nous nous intéressons à la mobilité occasionnelle et plus spécifiquement aux voyages d'une journée (qui impliquent de quitter son environnement familial et qui ne se répètent pas de façon régulière). L'échelle considérée est ici annuelle et non plus journalière, et les résultats concernent donc uniquement les résidents de la partie suisse du Grand Genève.

3.1. Intensité des déplacements

a) Distances annuelles

Les résidents suisses du Grand Genève parcourent chaque année 1'021 [km] dans le cadre de voyages d'une journée. En termes de distances, ceux-ci sont en grande partie dévolus aux loisirs, puisque ces derniers représentent 85% (871 [km]) des distances parcourues annuellement. S'agissant des autres motifs, les déplacements professionnels constituent l'essentiel du reste des distances parcourues, avec 14% du total (138 [km]).

Comme pour la mobilité quotidienne, les résidents du district de Nyon parcourent plus de distances que les Genevois, principalement pour les autres motifs, et de manière moindre pour les loisirs.

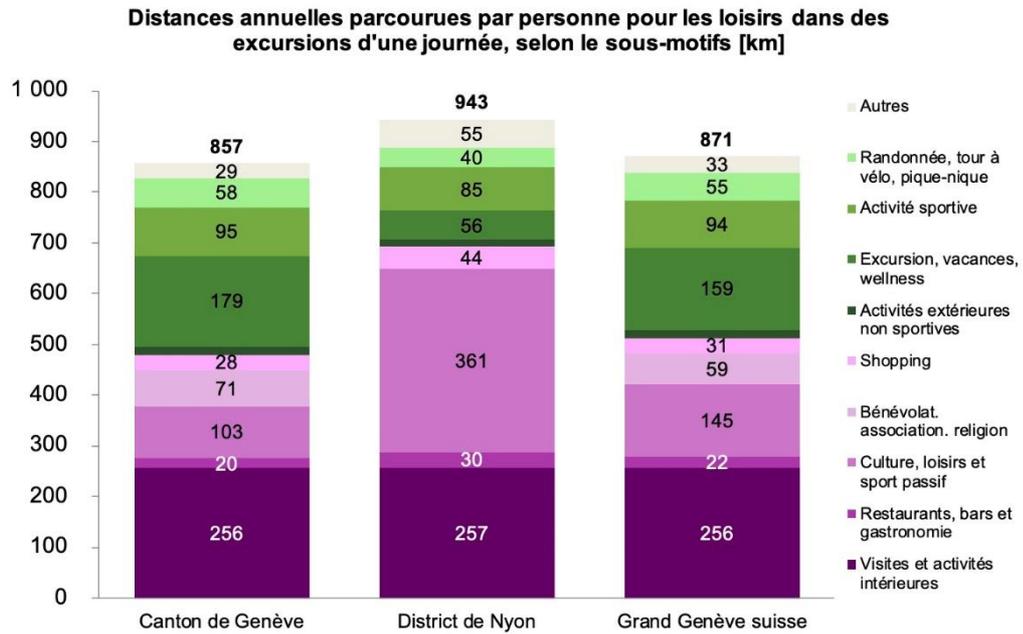
Tableau n° 5 : Distances annuelles totales parcourues par personne dans le cadre d'excursions d'une journée, selon le motif de déplacements

	Loisirs	Autres motifs	Total
Canton de Genève	857	112	968
District de Nyon	943	349	1'292
Grand Genève suisse	871	150	1'021

Dans la répartition des sous-motifs dans le cadre des excursions de loisirs d'une journée, on observe que ceux compactophiles sont majoritaires (59%), avec une répartition plus ou moins similaire des sous-motifs compactophiles entre les districts de Nyon et le canton de Genève, à l'exception notable de « culture, loisirs et sports passifs » qui représentent 38% des distances parcourues par les résidents du district de Nyon pour le motif loisirs, contre seulement 12% s'agissant des résidents du canton de Genève.

S'agissant des loisirs naturophiles, les résidents du canton de Genève parcourent de plus grandes distances pour ce motif, avec 361 [km] annuels, soit 42% des distances parcourues pour les loisirs dans le cadre de ce type de mobilité. En comparaison, les résidents du district de Nyon parcourent des distances plus faibles et celles-ci ne représentent que 27% de leur budget annuel. C'est principalement dans le cadre des « excursions, vacances et wellness » que les Genevois parcourent de plus grandes distances, près de 4 fois plus que les résidents du district de Nyon.

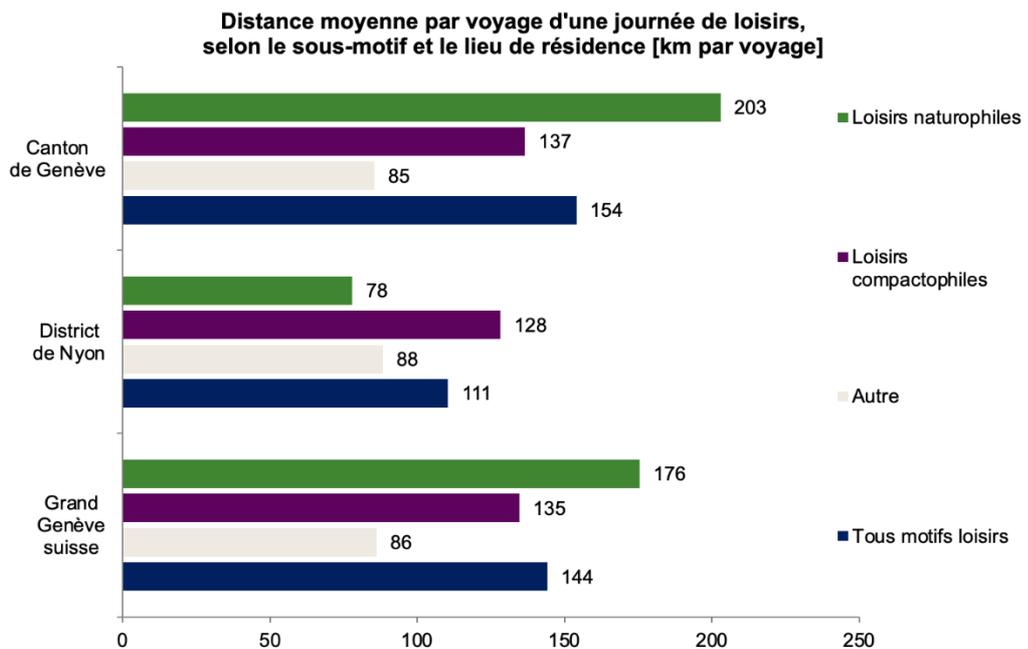
Figure n° 16 : Distances annuelles parcourues dans le cadre des excursions d'une journée pour les motifs de loisirs, selon le sous motif [km]



b) Distances par excursion d'une journée

Les résidents du district de Nyon parcourent en moyenne de plus petites distances⁷ pour les voyages de loisirs d'une journée, en particulier s'agissant des loisirs naturophiles, dans lesquels la distance moyenne par déplacement est 2.6 fois plus élevée pour les Genevois que pour les résidents du district de Nyon.

Figure n° 17 : Distance moyenne par voyage d'une journée de loisirs, selon le sous-motif et le lieu de résidence

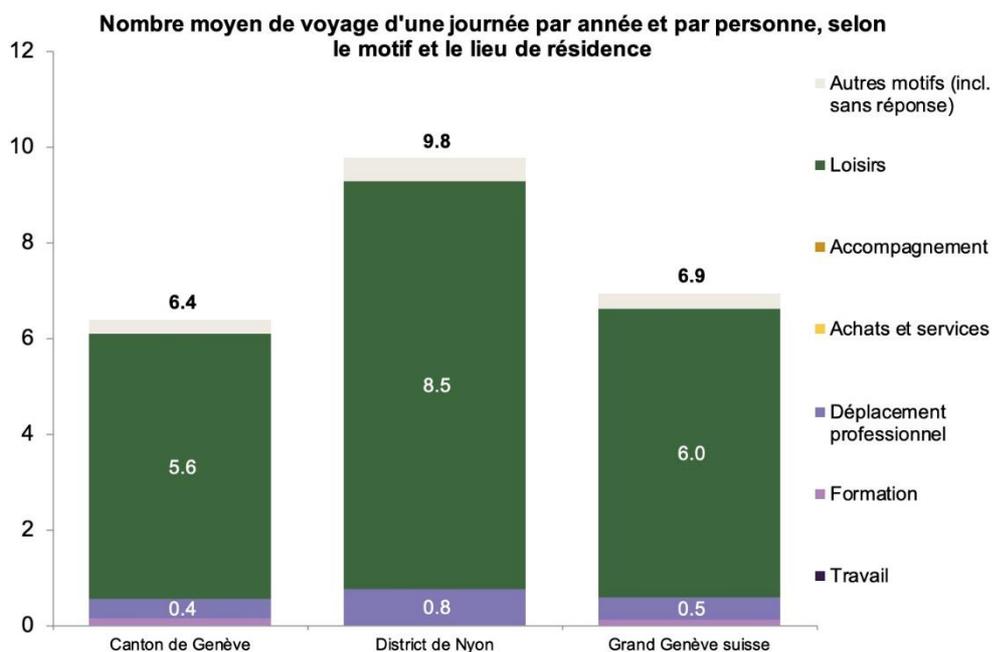


⁷ Contrairement aux déplacements, sont ici comptabilisés l'aller comme le retour, soit l'ensemble des distances parcourues depuis l'origine de l'excursion jusqu'à la destination finale.

c) Nombre annuel d'excursions d'une journée

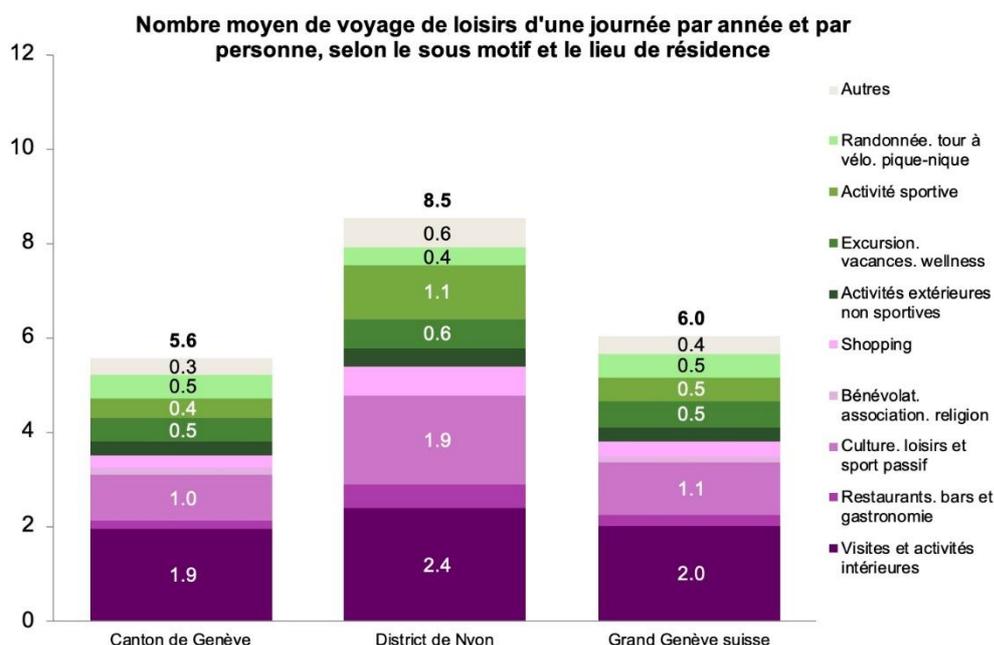
Si l'on observe la fréquence annuelle des voyages d'une journée, on observe que le motif « loisirs » est très largement majoritaire puisque 6 sur 7 sont effectués pour les loisirs à l'échelle de la partie suisse du Grand Genève, soit 87%. De plus, les résidents du district de Nyon effectuent 1.5 fois plus de voyage d'une journée pour les loisirs à l'échelle annuelle, par rapport aux Genevois.

Figure n° 18 : Nombre moyen de voyages d'une journée par année et par personne, selon le motif et le lieu de résidence



Bien que les résidents du district de Nyon parcourent de plus courtes distances annuelles pour les motifs naturophiles, ils effectuent de plus nombreux voyages de ce type que les Genevois. On voit donc à quel point il est important de tenir compte de ces deux facteurs : distance et fréquence.

Figure n° 19 : Nombre moyen de voyages de loisirs d'une journée par année et par personne, selon le sous-motif et le lieu de résidence



3.2. Spatialité et temporalité des déplacements

Contrairement à ce que l'on a pu observer dans le cadre de la mobilité quotidienne, les excursions d'une journée dans le cadre des loisirs se font le plus souvent ailleurs que dans la région de résidence. La moitié de ces déplacements se font même vers des destinations extérieures au Grand Genève. Les Genevois font plus d'excursions vers la France hors Grand Genève (15% des excursions) que ne le font les habitants du district de Nyon (4%), tandis que ces derniers en font plus vers la Suisse (41% contre 33%). Soulignons encore que 5% des déplacements des Genevois se font vers une destination étrangère à la Suisse et la France.

Tableau n° 6 : Répartition des excursions de loisirs d'une journée selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % du nombre d'excursions

Nombre d'excursions		Géographie du lieu de résidence		
		Canton de Genève	District de Nyon	Grand Genève suisse
Géographie du lieu de destination	Région de résidence	28%	34%	39%
	Reste Grand Genève	20%	19%	11%
	Haute-Savoie hors Grand Genève	9%	3%	7%
	Ain hors Grand Genève	0%	0%	0%
	Vaud hors Grand Genève	20%	25%	21%
	Reste France	6%	1%	5%
	Reste Suisse	13%	16%	14%
	Autre	5%	1%	4%

La part des distances parcourues au sein de la région de résidence ou du Grand Genève est faible et ne représente qu'entre 2% et 9% du total. À l'inverse, les distances parcourues vers la Suisse (hors Grand Genève) sont importantes (entre 44% et 58%), tout comme celles à destination de la France hors Grand Genève (pour les Genevois seulement).

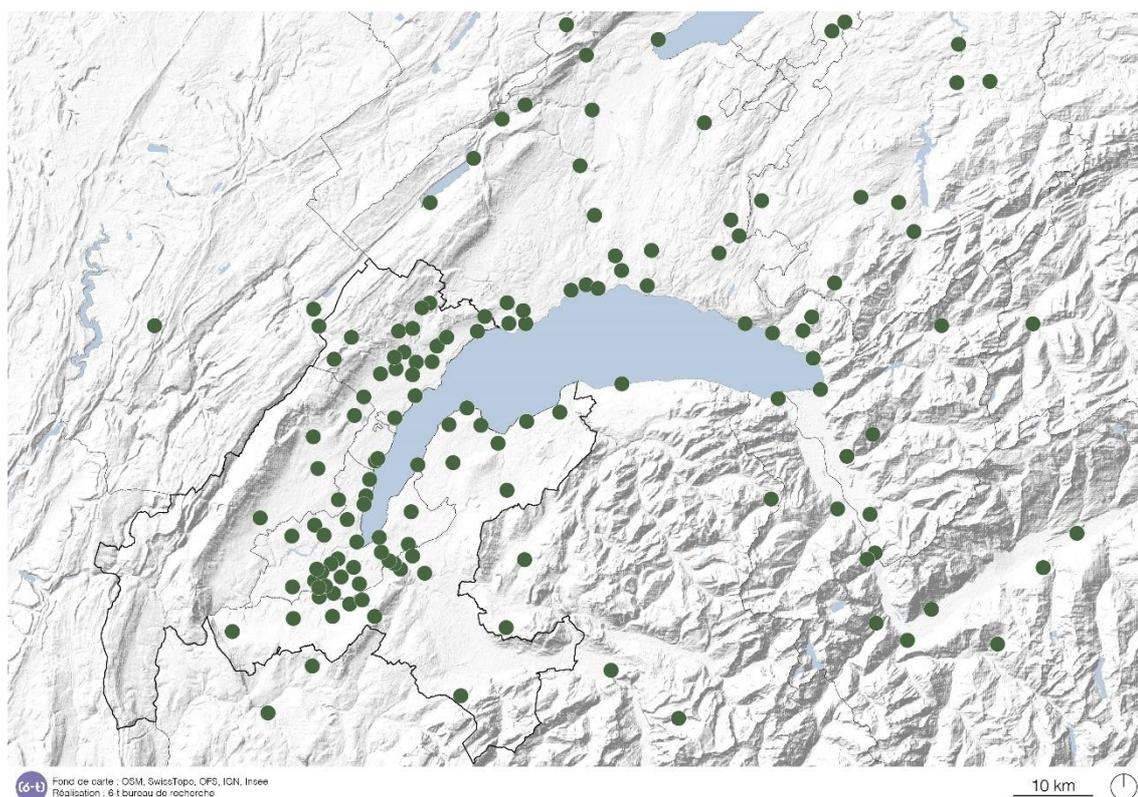
Alors que seul un petit nombre d'excursions se fait hors de la Suisse et de la France (5%), les distances concernées par ces déplacements sont importantes puisqu'elles représentent 19% du total. Les destinations de ces dernières sont essentiellement situées en Italie ainsi qu'en Allemagne voisines, qui sont deux pays pouvant être fréquentés en une journée, en avion évidemment, mais également en train ou en voiture.

Tableau n° 7 : Répartition des excursions de loisirs d'une journée selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des distances parcourues

Distances parcourues		Géographie du lieu de résidence		
		Canton de Genève	District de Nyon	Grand Genève suisse
Géographie du lieu de destination	Région de résidence	2%	8%	8%
	Reste Grand Genève	8%	9%	4%
	Haute-Savoie hors Grand Genève	6%	5%	6%
	Ain hors Grand Genève	0%	0%	0%
	Vaud hors Grand Genève	20%	23%	21%
	Reste France	20%	1%	17%
	Reste Suisse	24%	35%	26%
	Autre	20%	19%	19%

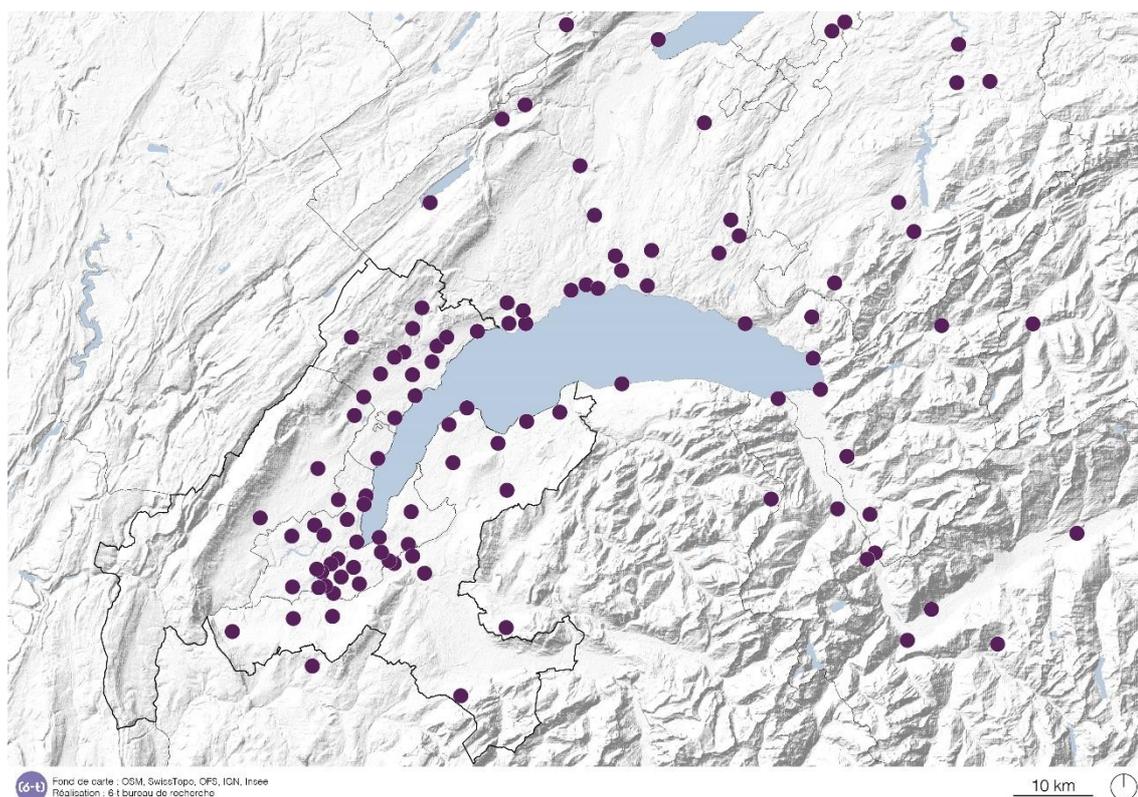
Ci-dessous, on observe l'ensemble des voyages d'une journée effectués par les résidents suisses du Grand Genève pour un motif de loisirs à l'échelle du bassin lémanique. On constate que les destinations sont majoritairement situées dans le périmètre de l'agglomération genevoise. Pour autant, les destinations vaudoises sont également nombreuses, beaucoup plus que les françaises.

Figure n° 20 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs des résidents suisses du Grand Genève (chaque cercle représente la destination d'un voyage)



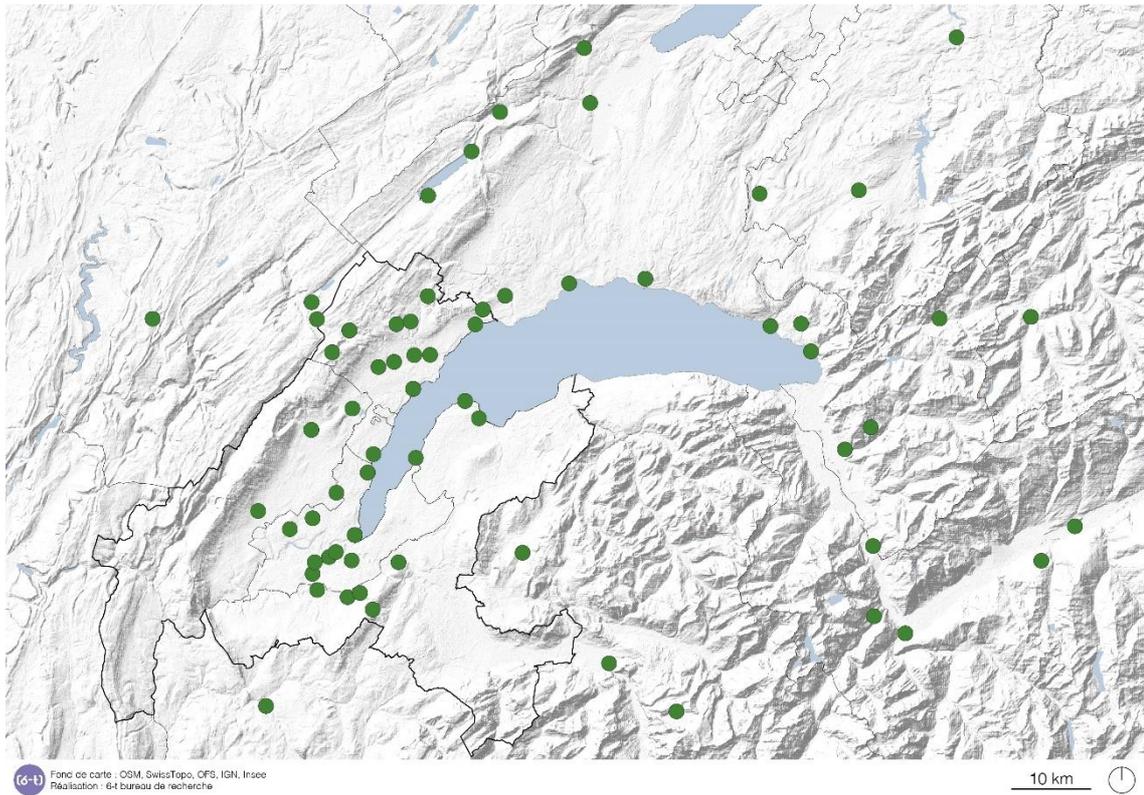
En observant plus finement la répartition des voyages d'une journée pour des motifs de loisirs compactophiles à l'échelle du bassin lémanique, on constate sans surprise que ceux-ci sont majoritairement effectués à destination des zones urbaines, soit, entre autre, le pourtour du lac Léman, l'agglomération lausannoise et la Vallée du Rhône.

Figure n° 21 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs compactophiles des résidents suisses du Grand Genève (chaque cercle représente la destination d'un voyage)



S'agissant des voyages d'une journée pour les loisirs naturophiles, ils sont avant tout moins nombreux à l'échelle de ce périmètre d'analyse, mais également à l'échelle de l'ensemble de ce type de mobilité. D'autre part, ces voyages ne sont pas nécessairement effectués à destination de zones très rurales, comme on aurait pu s'y attendre. En effet, nombre d'entre eux se font vers des destinations similaires aux voyages pour loisirs compactophiles. On peut malgré tout relever des destinations situées majoritairement autour du lac Léman, en campagne nyonnaise ainsi que dans les régions de montagne comme les crêtes du Jura et les Alpes franco-suissees.

Figure n° 22 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs naturophiles des résidents suisses du Grand Genève dans le cadre de leur mobilité quotidienne (chaque cercle représente la destination d'un voyage)

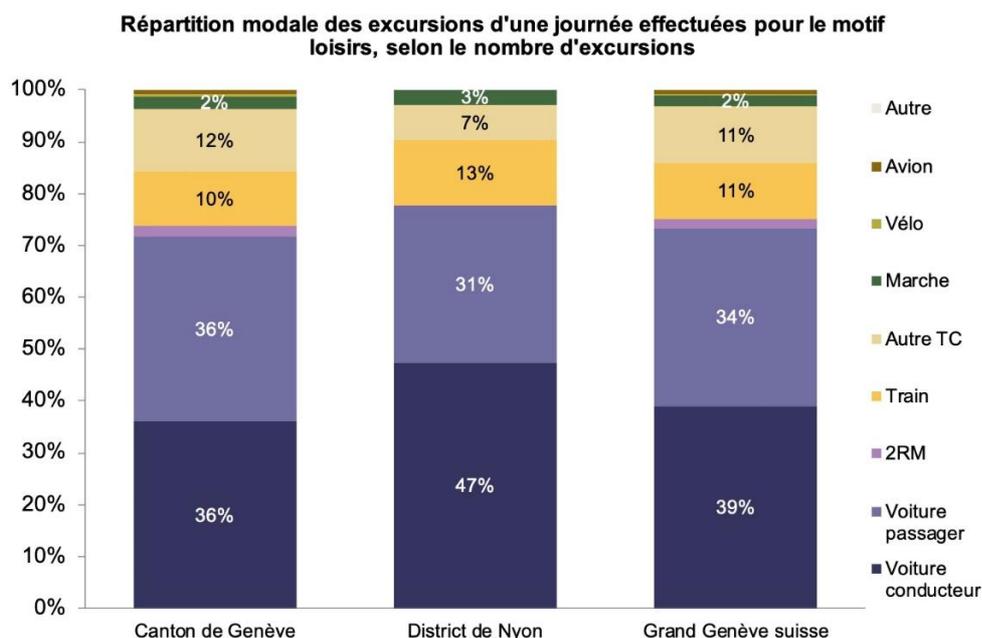


3.3. Modes utilisés

Contrairement à ce qui a été observé dans le cadre des mobilités de loisirs quotidiennes, une très faible part des déplacements pour des excursions d'une journée est effectuée à pied, et l'utilisation de modes doux est très minoritaire. C'est la voiture (en tant que passager ou conducteur) qui est très majoritairement utilisée (pour 73% des déplacements), suivie des transports publics.

Les données entre le district de Nyon et le canton de Genève sont proches, même si l'on relève à nouveau une utilisation de la voiture et du train plus marquée pour les premiers, tandis que les seconds utilisent plus les autres TC. On voit apparaître, chez les Genevois, une utilisation de l'avion pour un petit nombre de déplacements, notamment à destination de la France ainsi que de l'Espagne.

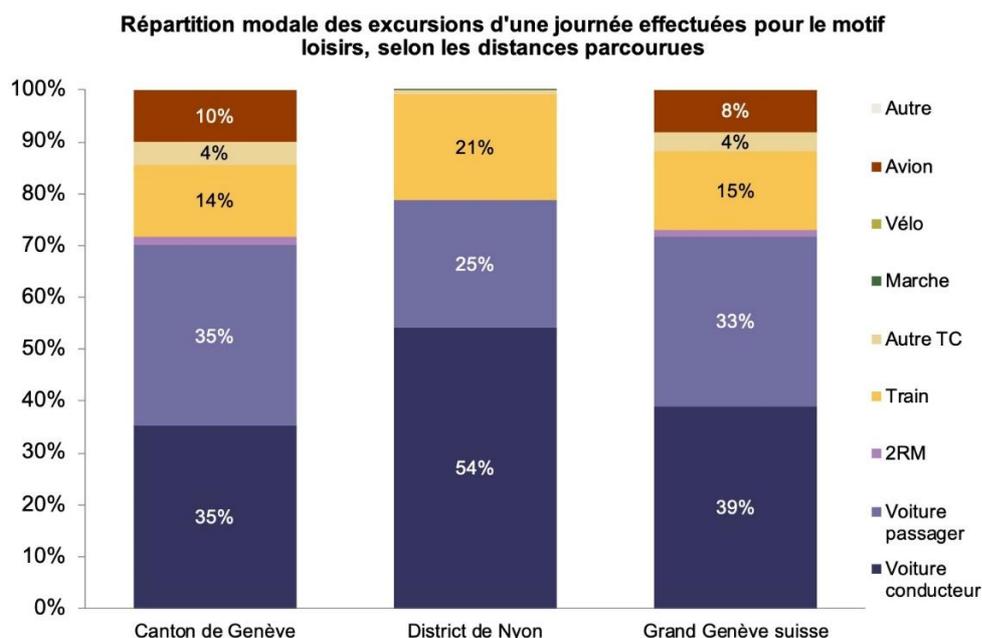
Figure n° 23 : Répartition modale des excursions d'une journée pour le motif loisirs, selon le nombre d'excursions



En mettant en relation les modes de transports utilisés et les distances parcourues, on constate qu'à l'échelle du Grand Genève suisse, 72% des distances sont parcourues en TIM. Les distances parcourues en train arrivent en deuxième position (15%), et ce sont à nouveau les habitants du district de Nyon qui ont une utilisation plus importante de ce mode (21% des distances).

Dans le canton de Genève, bien que le nombre d'excursions d'une journée réalisées en avion soit faible, les distances parcourues avec ce mode représentent néanmoins 10% du total des distances⁸.

Figure n° 24 : Répartition modale des excursions d'une journée pour le motif loisirs, selon les distances parcourues



⁸ Les effectifs étant faibles s'agissant de l'avion, il convient de manipuler ces chiffres avec prudence. À titre de comparaison, à l'échelle de la Suisse entière, les excursions d'une journée en avion pour les résidents des agglomérations représentent 3% des distances.

3.4. Émissions de gaz à effet de serre dues aux voyages de loisirs d'une journée

Après avoir dressé un portrait des pratiques de mobilités de loisirs dans le cadre des voyages d'une journée, nous nous intéressons à l'impact écologique annuel de ces déplacements, évalué à travers l'ampleur des émissions de gaz à effet de serre.

Les émissions de GES des résidents du district de Nyon et du canton de Genève dues aux voyages d'une journée sont pratiquement équivalentes, alors qu'elles étaient deux fois plus importantes à Nyon dans le cadre de la mobilité quotidienne. Ces émissions sont très principalement dues aux mobilités de loisirs (respectivement 84% pour les Genevois et 70% pour les résidents du district de Nyon).

Les résidents du district de Nyon émettent toujours plus de GES que les Genevois pour les motifs autres que les loisirs, mais l'impact des déplacements liés aux loisirs des Genevois est cette fois plus important, ce qui peut s'expliquer par le fait que l'avion est utilisé pour 10% des distances parcourues, même si les distances globalement parcourues par ceux-ci pour des excursions d'une journée sont inférieures à celles des résidents du district de Nyon.

Tableau n° 8 : Impact annuel des excursions d'une journée, selon le motif et le lieu de résidence [kg équi. CO₂ par personne et par année]

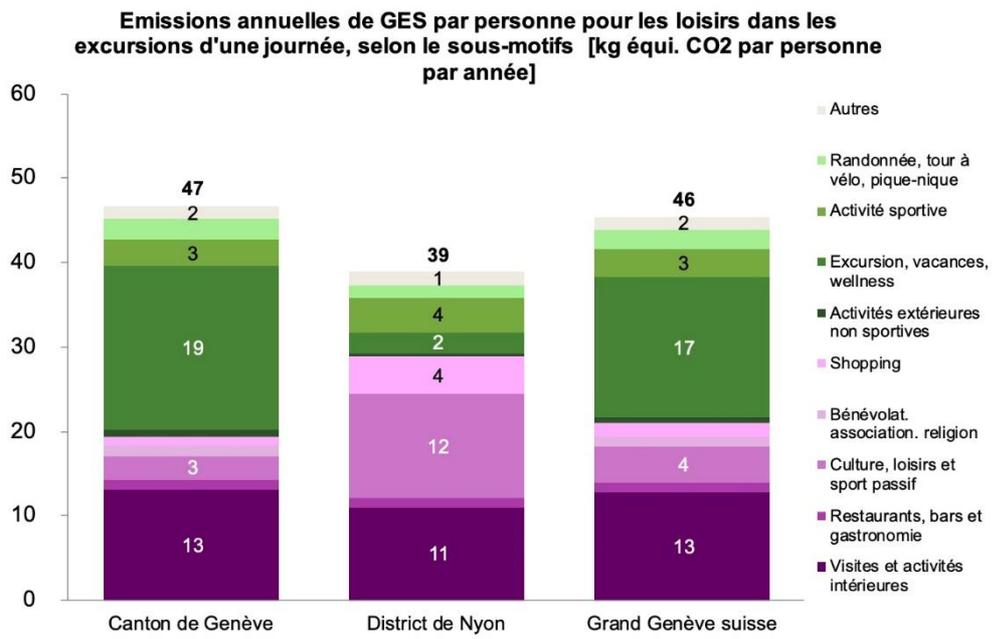
	Loisirs	Autres motifs	Total
Canton de Genève	47	9	56
District de Nyon	39	16	55
Grand Genève suisse	46	10	55

Dans le cadre des déplacements d'une journée, les loisirs compactophiles ont un impact environnemental plus important que les loisirs naturophiles pour les résidents du district de Nyon. Les loisirs compactophiles représentent en effet près de 70% des émissions. La tendance est inverse pour les résidents du canton de Genève, dont les loisirs compactophiles ne représentent que 40% des émissions.

Rappelons ici que les distances parcourues dans le cadre de voyages de loisirs d'une journée sont plus importantes pour les activités compactophiles que pour les activités naturophiles et que cette différence est plus marquée pour les résidents du district de Nyon.

On retrouve chez les résidents du canton de Genève un impact important du sous-motif « excursion, vacances, *wellness* » qui s'explique sans doute par une utilisation de l'avion pour ce type d'activité.

Figure n° 25 : Impact annuel des excursions de loisirs d'une journée, selon le sous-motif et la région de résidence



Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages d'une journée

- > Les résidents de la partie suisse du Grand Genève parcourent env. 1'000 [km] chaque année dans le cadre de voyages d'une journée ; les loisirs sont le premier motif, 85% de ces distances leur étant dévolues, soit 870 [km] ; les résidents du district de Nyon parcourent de plus grandes distances annuelles dans le cadre de ce type de mobilité tous motifs confondus, avec env. 1'300 [km] annuels, contre 970 [km] pour les résidents du canton de Genève ;
- > 59% des distances dédiées aux loisirs sont composées de loisirs compactophiles à l'échelle de la partie suisse du Grand Genève, et même 74% pour le district de Nyon ; ainsi, les résidents du canton de Genève parcourent de plus grandes distances pour les loisirs naturophiles à l'échelle annuelle, en particulier pour les excursions, les vacances et le wellness.
- > En moyenne, les résidents du canton de Genève font des voyages plus longs (154 [km]), mais moins fréquents (5.6 par année) que les résidents du district de Nyon (en moyenne 8.5 voyages de 111 [km]) par année ; les voyages pour motifs compactophiles sont plus fréquents, mais les résidents du canton de Genève parcourent en moyenne des distances plus grandes pour les loisirs naturophiles : 203 [km] en moyenne contre 78 [km] pour les résidents du district de Nyon ;
- > À l'échelle de la partie suisse du Grand Genève, 50% des voyages d'une journée s'effectuent au sein de l'agglomération, et 35% sur le reste du territoire suisse ; la France voisine ne représente que 7% des destinations pour les résidents de la partie suisse du Grand Genève ; une faible part des excursions (4%) a lieu hors de la Suisse et de la France, mais celles-ci représentent près d'1/5 des distances ;
- > La voiture est de loin le premier mode utilisé pour les loisirs, tant en nombre de voyages (73%) qu'en termes de distances parcourues (72%) pour l'ensemble des résidents de la partie suisse du Grand Genève ; les TC représentent tout de même 22% des déplacements et 19% des distances parcourues ; l'avion est utilisé par les Genevois pour un petit nombre de déplacements, mais il représente néanmoins 10% des distances parcourues ;
- > Du point de vue de l'impact environnemental des voyages d'une journée pour les loisirs, il équivaut à 39 [kg. équ. CO2 par personne par année] pour les résidents du district de Nyon et 47 [kg. équ. CO2 par personne par année] pour habitants du canton de Genève, soit 46 [kg. équ. CO2 par personne par année] en moyenne, contre 761 [kg. équ. CO2 par personne par année] pour la mobilité de loisirs quotidienne ;
- > Concernant les motifs des voyages d'une journée, les loisirs représentent une part plus importante dans le canton de Genève (84%) que dans le district de Nyon (70%) ; les loisirs naturophiles ont un impact plus important dans le canton de Genève (60% des loisirs) que dans le district de Nyon, où les loisirs compactophiles représentent pour leur part 70% des émissions liées aux loisirs.

4. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages avec nuitées

Dans cette partie, nous nous intéressons à la mobilité occasionnelle et plus spécifiquement aux voyages qui impliquent de passer au moins une nuit hors du domicile. L'échelle considérée est ici annuelle et les résultats ne concernent donc que les résidents de la partie suisse du Grand Genève.

4.1. Intensité des déplacements

a) Distances annuelles

Les résidents de la partie suisse du Grand Genève suisse parcourent chaque année 10'096 [km] dans le cadre de voyages avec nuitées. En ce qui concerne les distances, ceux-ci sont, comme dans le cadre des excursions d'une journée, en grande partie dévolus aux loisirs (8'582[km]).

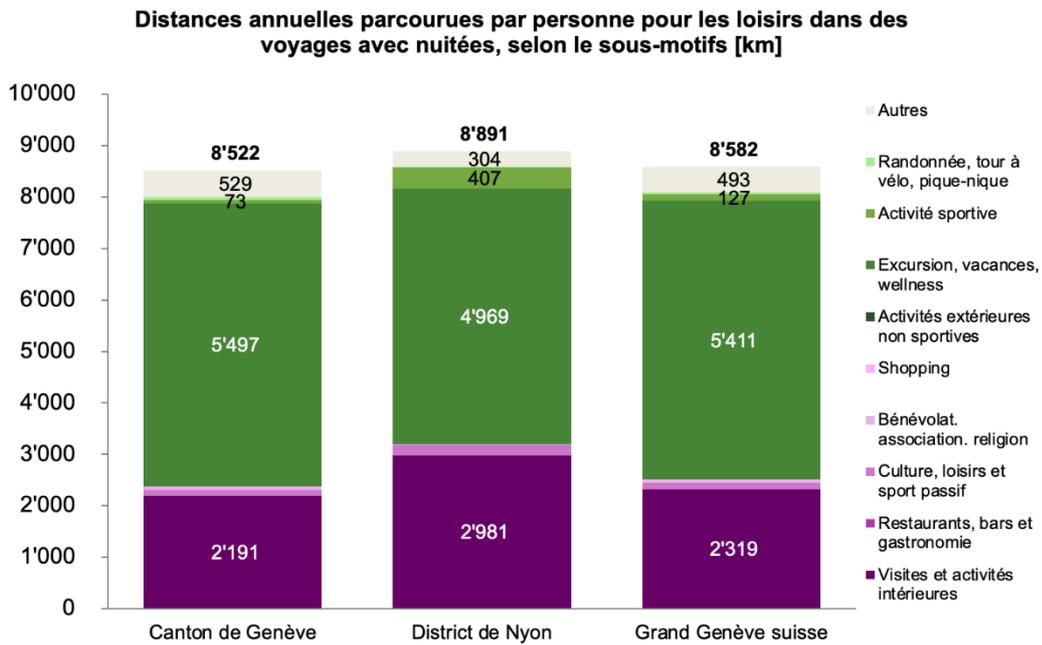
Comme pour les types de mobilités précédemment présentés, les résidents du district de Nyon parcourent plus de distances que les résidents du canton de Genève, tant pour les loisirs que pour les autres motifs.

Tableau n° 9 : Distances annuelles totales parcourues par personne dans le cadre des voyages avec nuitées, selon le motif de voyage [km]

	Loisirs	Autres motifs	Total
Canton de Genève	8'522	1'370	9'892
District de Nyon	8'891	2'264	11'153
Grand Genève suisse	8'582	1'515	10'096

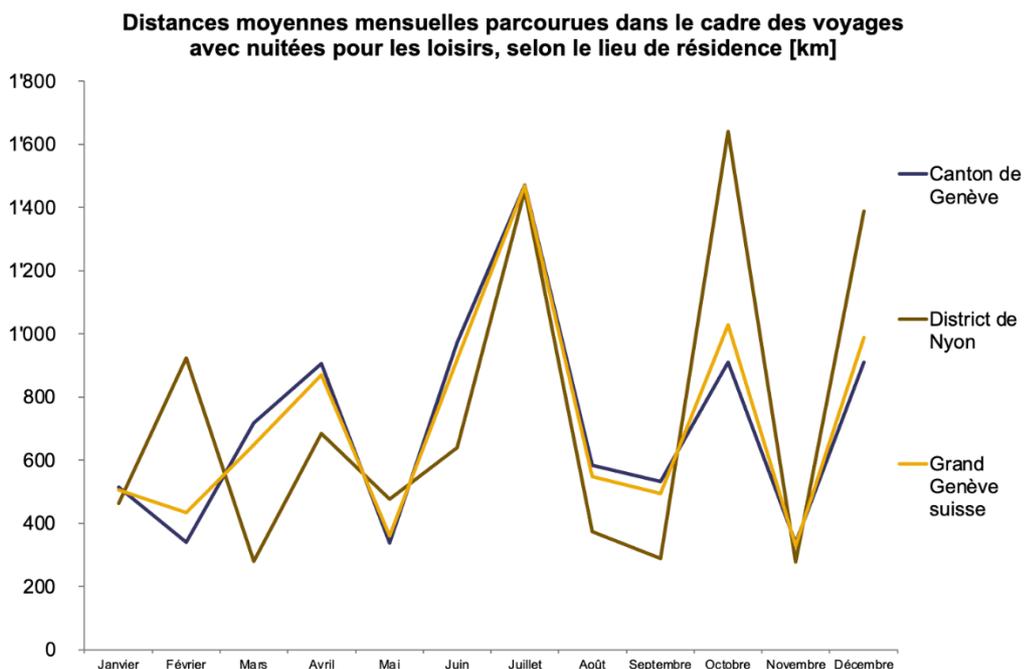
Contrairement à ce qui a été observé pour les voyages de loisirs d'une journée, les distances parcourues pour des voyages avec nuitées sont ici plus importantes pour les activités naturophiles que pour les activités compactophiles. Le sous-motif « excursion, vacances, *wellness* » représente la plus grande part des distances, tant dans le district de Nyon qu'à Genève.

Figure n° 26 : Distances annuelles parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées pour les motifs de loisirs, selon le sous-motif [km]



À l'échelle annuelle, les distances parcourues par mois rendent compte des périodes communes de vacances. En effet, le principal pic se situe autour du mois de juillet, ceci tant pour le canton de Genève que pour le district de Nyon. En revanche, un second pic, plus important encore et que l'on retrouve spécifiquement pour le district de Nyon, se situe durant le mois d'octobre. Finalement, les vacances d'hiver sont également une période durant laquelle de grandes distances sont parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées pour motif loisirs.

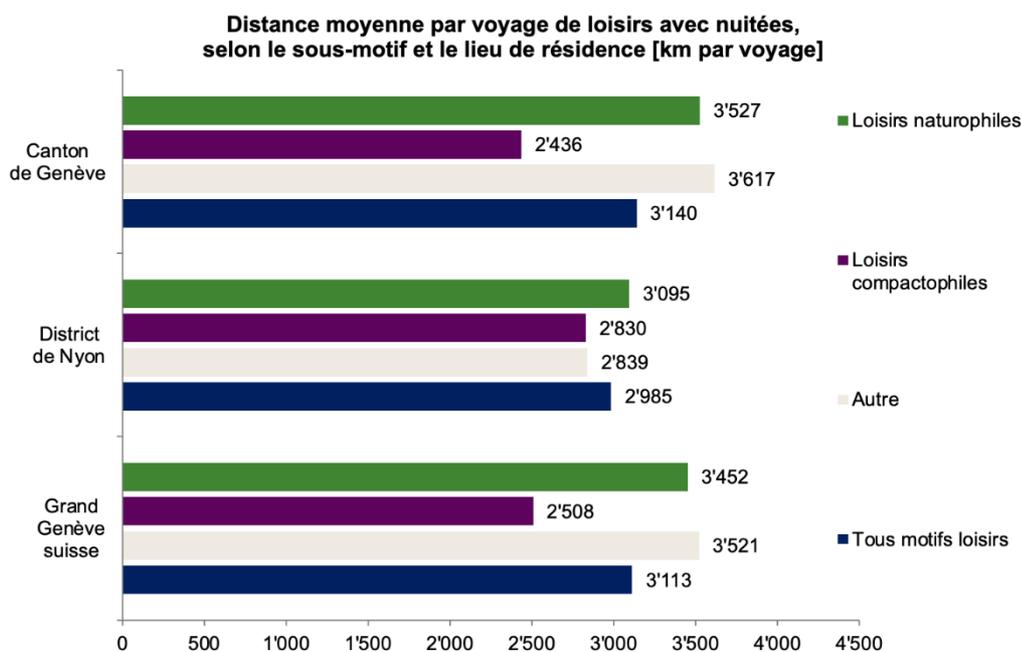
Figure n° 27 : Distances moyennes mensuelles parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées pour les loisirs, selon le lieu de résidence [km]



b) Distances par voyage avec nuitée

Comme pour les voyages d'une journée, les distances moyennes par voyage⁹ avec nuitées pour motif de loisirs sont plus élevées chez les Genevois que chez les résidents du district de Nyon.

Figure n° 28 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le sous-motif et le lieu de résidence



Si l'on s'intéresse aux modes utilisés pour ces voyages, on constate une différence importante entre les différents modes. Les distances parcourues en avion sont environ 6 fois supérieures à celle en TIM, et près de 7 fois pour les TC. Si les TIM et TC sont privilégiés des voyages en moyenne proche de la Suisse (distance aller de l'ordre de 400 à 450 [km]) les vols long-courrier semblent conserver une importance notable

Tableau n° 10 : Distance moyenne par voyage avec nuitée, selon le mode agrégé principal

	TIM	TC	Avion
Canton de Genève	897	863	5 781
District de Nyon	1 081	736	5 878
Grand Genève suisse	927	842	5 796

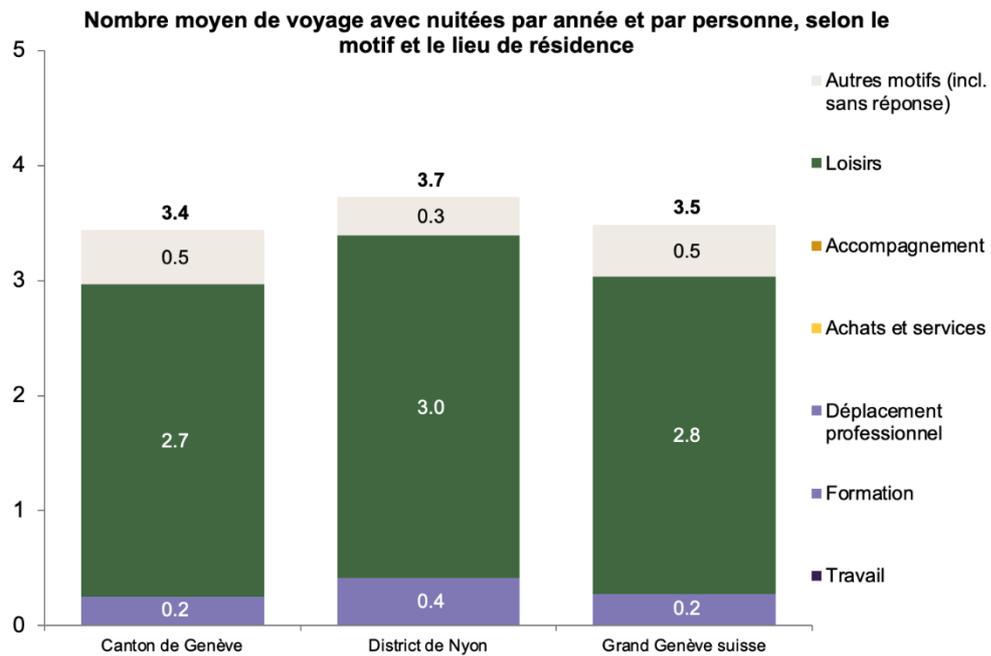
⁹ Comme pour les excursions d'une journée, sont ici comptabilisés l'aller comme le retour, soit l'ensemble des distances parcourues depuis l'origine du voyage jusqu'à la destination finale. Sont donc incluses les distances « sur place ».

c) Nombre annuel de voyages avec nuitée

Malgré des distances plus importantes pour les résidents du canton du Genève, on constate en revanche que ceux-ci effectuent légèrement moins de voyages avec nuitées pour les loisirs, avec 2.7 par année contre 3.0 par année pour les résidents du district de Nyon.

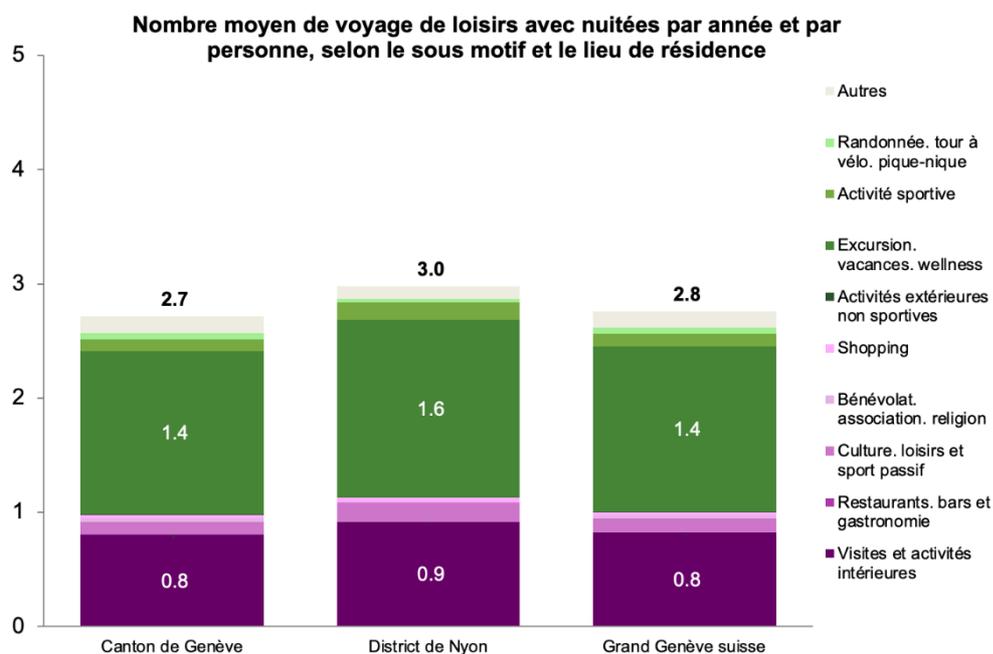
Cette double asymétrie entre les deux régions permet d'expliquer que les distances totales parcourues annuellement soient proches.

Figure n° 29 : Nombre moyen de voyages avec nuitées, par année et par personne, selon le motif et lieu de résidence



Dans le détail, on observe que ces voyages avec nuitées sont pour moitié constitués « d’excursions, vacances et wellness », et pour environ un tiers de « visites et activités intérieures ». Cette répartition étant similaire entre le canton de Genève et le district de Nyon.

Figure n° 30 : Nombre moyen de voyages avec nuitées pour les loisirs, par année et par personne, selon le sous-motif et lieu de résidence



4.2. Spatialité et temporalité des déplacements

L’essentiel des distances parcourues dans le cadre de voyages avec nuitées concerne des destinations étrangères, tant pour les résidents du district de Nyon que du canton de Genève. Une part non négligeable de celles-ci s’effectue en France.

Tableau n° 11 : Les 10 destinations principales des voyages de loisirs avec nuitées selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des distances parcourues

Distances parcourues	Géographie du lieu de résidence					
	Canton de Genève		District de Nyon		Grand Genève suisse	
Géographie du lieu de destination	Amérique du Nord	19%	Amérique Latine	15%	Amérique du Nord	18%
	Amérique Latine	8%	Autre pays européen	11%	Amérique Latine	9%
	France	8%	Asie Orientale	10%	France	8%
	Autre pays européen	8%	France	10%	Autre pays européen	8%
	Espagne	7%	Italie	8%	Espagne	7%
	Portugal	7%	Amérique du Nord	7%	Portugal	7%
	Asie du Sud-Est	7%	Afrique du Nord	7%	Italie	7%
	Italie	7%	Portugal	6%	Asie du Sud-Est	7%
	Asie Orientale	3%	Royaume-Uni	5%	Asie Orientale	4%
	Suisse	3%	Moyen-Orient	3%	Suisse	3%

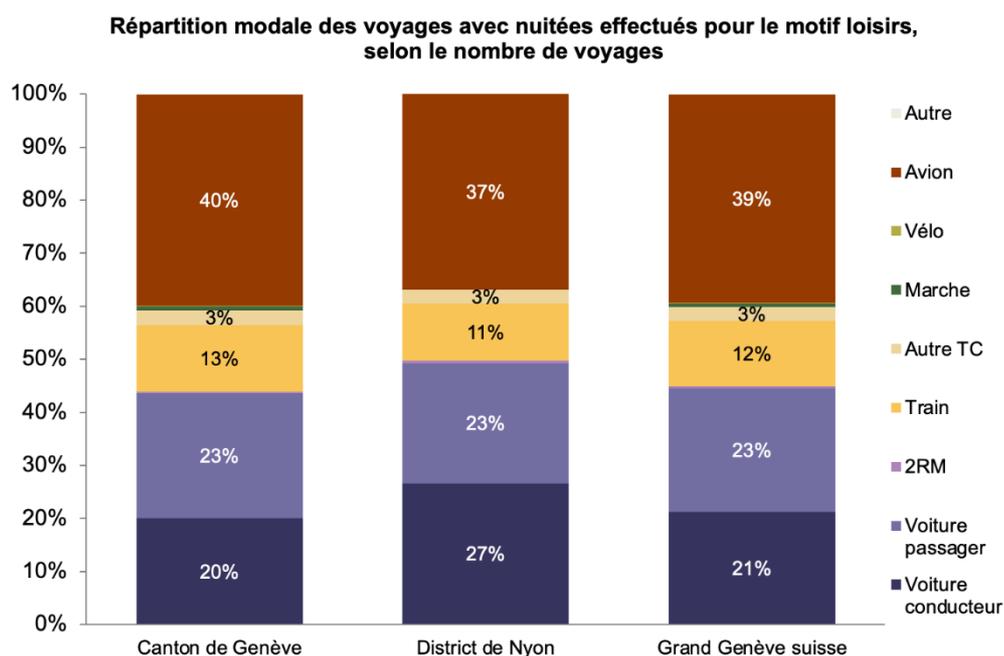
4.3. Modes utilisés

Concernant les modes de transport dans le cadre des voyages avec nuitées pour l'ensemble du Grand Genève suisse, la voiture (en tant que passager ou conducteur) est le mode le plus souvent emprunté (pour 44% des déplacements). L'utilisation de l'avion – marginale dans le cas des mobilités précédemment observées – est importante puisque ce mode est utilisé dans 39% des déplacements, soit presque aussi souvent que la voiture.

Alors que dans le cadre des excursions d'une journée, seuls les Genevois prennent parfois l'avion, l'utilisation de ce mode dans le cadre des voyages avec nuitées concerne cette fois l'ensemble des résidents de la partie suisse du Grand Genève. Cette importante utilisation de l'avion peut être mise en lien avec les destinations de ces déplacements. En effet, comme cela vient d'être montré, ils concernent plus souvent des destinations étrangères que ce n'était le cas des excursions d'une journée.

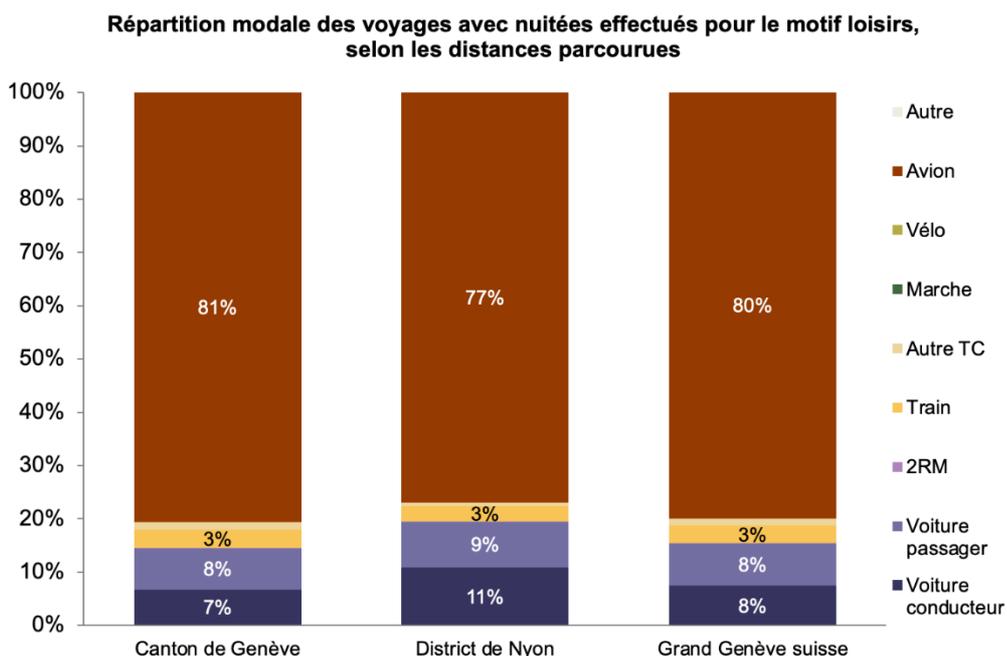
L'utilisation du train n'est quant à elle pas négligeable puisqu'elle représente 12% des déplacements. Les modes doux et les autres transports en commun ne sont, quant à eux, pratiquement jamais utilisés.

Figure n° 31 : Répartition modale des voyages avec nuitées pour le motif loisirs, selon le nombre de voyages



En mettant en relation les modes de transports et les distances, on constate que 80% des distances parcourues dans le cadre de voyages avec nuitées le sont en avion (pour la partie suisse du Grand Genève). Les distances parcourues en TIM arrivent en deuxième position (entre 15% et 20%).

Figure n° 32 : Répartition modale des voyages avec nuitées pour le motif loisirs, selon les distances parcourues



En mettant en relation les modes de transports et les distances, on constate que 80% des distances parcourues dans le cadre de voyages avec nuitées le sont en avion. Les distances parcourues en TIM arrivent en deuxième position (entre 15% et 20%).

4.4. Émissions de gaz à effet de serre dues aux voyages de loisirs avec nuitées

Après avoir dressé un portrait des pratiques de mobilités de loisirs dans le cadre de voyages avec nuitées, nous présentons l'impact écologique annuel de ces voyages, évalué à travers l'ampleur des émissions de gaz à effet de serre.

À l'échelle de la partie suisse du Grand Genève, 84% des émissions annuelles des voyages avec nuitées sont liées aux motifs loisirs. Dans le district de Nyon, cette proportion est légèrement inférieure, avec 79%. Pour autant, il est clair que l'essentiel de l'impact environnemental des voyages avec nuitées à l'échelle annuelle est imputable aux loisirs.

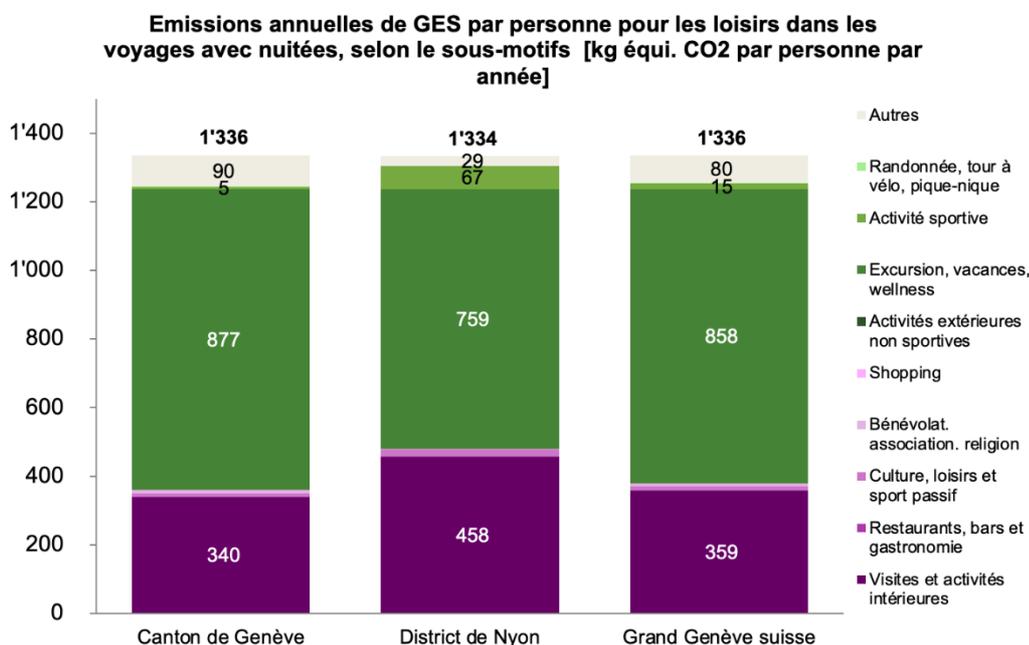
Tableau n° 12 : Impact annuel des voyages avec nuitées, selon le motif et le lieu de résidence [kg équi. CO₂ par personne et par année]

	Loisirs	Autres motifs	Total
Canton de Genève	1 336	240	1 576
District de Nyon	1 334	358	1 692
Grand Genève suisse	1 336	259	1 595

Dans le cadre des voyages avec nuitées, les loisirs naturophiles ont un impact environnemental plus important que les loisirs compactophiles. Ces loisirs représentent en effet près de 64% des émissions à l'échelle du Grand Genève, principalement dues au sous-motif « excursion, vacances, *wellness* » qui

représente également la plus grande part des distances parcourues et pour lequel on peut imaginer que l'avion est souvent utilisé.

Figure n° 33 : Impact annuel des voyages de loisirs avec nuitées, selon le sous-motif et la région de résidence



Dans le tableau ci-dessous, on observe que ce sont effectivement les destinations les plus lointaines qui participent pour la plus grande part aux émissions annuelles des personnes. Ainsi, les deux premières destinations en termes de participation aux émissions annuelles sont des continents autres que l'Europe (Amériques, Asie), qui sont donc ralliés avec l'avion, aucun autre mode (à l'exception du bateau) ne pouvant s'y substituer.

Tableau n° 13 : Les 10 destinations principales des voyages de loisirs avec nuitées selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des émissions de gaz à effet de serre

Émissions de GES	Géographie du lieu de résidence					
	Canton de Genève		District de Nyon		Grand Genève suisse	
Géographie du lieu de destination	Amérique du Nord	22%	Amérique Latine	15%	Amérique du Nord	21%
	Amérique Latine	9%	Asie Orientale	13%	Amérique Latine	10%
	Autre pays européen	8%	Autre pays européen	13%	Asie du Sud-Est	8%
	Asie du Sud-Est	7%	Amérique du Nord	9%	Autre pays européen	8%
	Portugal	7%	Afrique du Nord	7%	Portugal	7%
	Espagne	7%	Royaume-Uni	6%	Espagne	7%
	Sud de l'Afrique	4%	Asie du Sud-Est	6%	Italie	5%
	Italie	4%	Italie	5%	Asie Orientale	4%
	Asie Orientale	4%	Moyen-Orient	5%	Afrique de l'Est	3%
	Afrique de l'Est	4%	Amérique Centrale	4%	Afrique de l'Ouest	3%

Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages avec nuitées

- > Dans le cadre des voyages avec nuitées, les résidents de la partie suisse du Grand Genève parcourent en moyenne 10'100 [km] par année, soit 9'900 pour les résidents du canton de Genève et 11'200 pour ceux du district de Nyon ; les loisirs représentent 86% des distances des résidents du canton de Genève et 80% de celles des résidents du district de Nyon s'agissant des voyages avec nuitées ;
- > Les principaux sous-motifs de loisirs sont les excursions, vacances et wellness (63%) ainsi que les visites et activités intérieures (27%) pour l'ensemble de la partie suisse du Grand Genève ;
- > Les résidents de la partie suisse du Grand Genève effectuent entre 3.4 (district de Nyon) et 3.7 (canton de Genève) voyages avec nuitées par année, dont respectivement 2.7 et 3.0 pour les motifs de loisirs ; en moyenne, les résidents de la partie suisse du Grand Genève parcourent 3'100 [km] par voyages avec nuitées pour les motifs de loisirs ; à l'échelle annuelle, c'est durant les mois de juillet et de décembre que les plus grandes distances mensuelles sont comptabilisées ;
- > Parmi les destinations, env. 40% des distances sont parcourues à destination de pays européens et 27% vers le continent américain (nord et sud) ; seules 3% des distances parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées ont pour destination principale la Suisse ;
- > Du point de vue des modes utilisés, c'est sans contexte l'avion qui prédomine avec 80% des distances annuelles parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées ; pour autant, du point de vue du nombre de voyages, c'est la voiture qui domine avec 44% des déplacements, et 39% pour l'avion ;
- > L'impact annuel lié aux voyages avec nuitées est d'env. 1'600 [kg. équ. CO2 par personne par année], de manière plus ou moins équivalente entre le canton de Genève et le district de Nyon ; les loisirs représentent 84% de ces émissions à l'échelle du Grand Genève suisse (1'336 [kg. équ. CO2 par personne par année]) ;
- > Comme pour les distances, ce sont les motifs excursions, vacances et wellness (64%) ainsi que visites et activités intérieures (27%) qui représentent l'essentiel des émissions annuelles des voyages avec nuitées pour motifs de loisirs des résidents de la partie suisse du Grand Genève.

5. La mobilité de loisirs annuelle

Après avoir présenté les différents sous-types de la mobilité (mobilité quotidienne et mobilité occasionnelle, avec ou sans nuitées) et leurs spécificités, cette dernière partie expose les résultats relatifs à la mobilité annuelle – soit la distance globale moyenne parcourue en une année par une personne sur le territoire national et à l'étranger. La mobilité annuelle représente donc l'addition des trois sous-types examinés jusqu'ici et elle permet de synthétiser et regrouper les observations réalisées. À nouveau, cette analyse porte sur la partie suisse du Grand Genève.

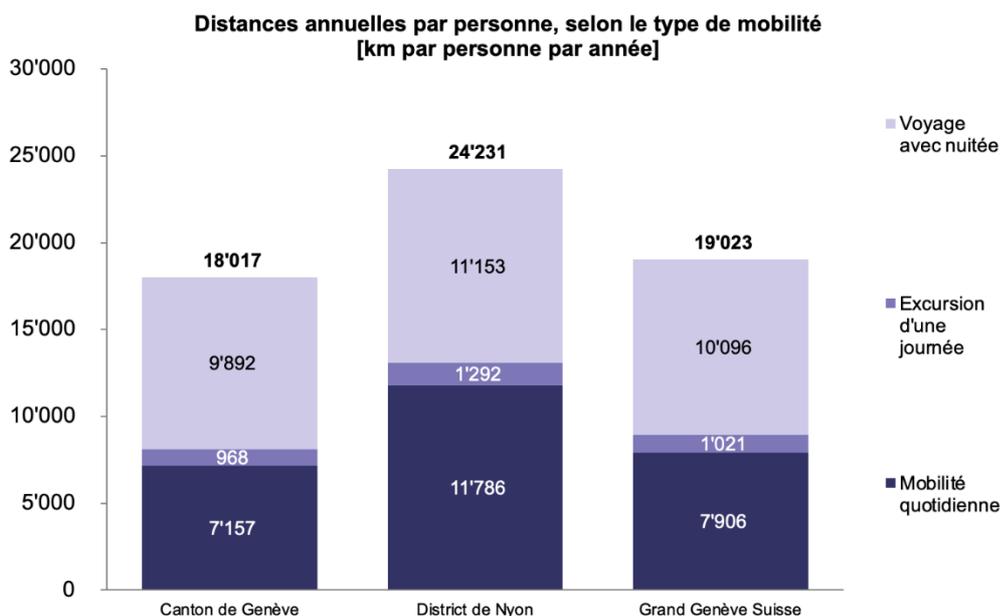
5.1. Intensité des déplacements

Tableau n° 14 : Distances annuelles moyennes parcourues selon le type de mobilité, les motifs agrégés et le lieu de résidence

Distances parcourues		Mobilité quotidienne	Excursion d'une journée	Voyage avec nuitées	Mobilité annuelle
Canton de Genève	Loisirs	3 533	857	8 522	12 911
	Autres motifs	3 624	112	1 370	5 106
	Total	7 157	968	9 892	18 017
District de Nyon	Loisirs	3 750	943	8 889	13 582
	Autres motifs	8 037	349	2 264	10 649
	Total	11 786	1 292	11 153	24 231
Grand Genève suisse	Loisirs	3 568	871	8 581	13 020
	Autres motifs	4 338	150	1 515	6 003
	Total	7 906	1 021	10 096	19 023

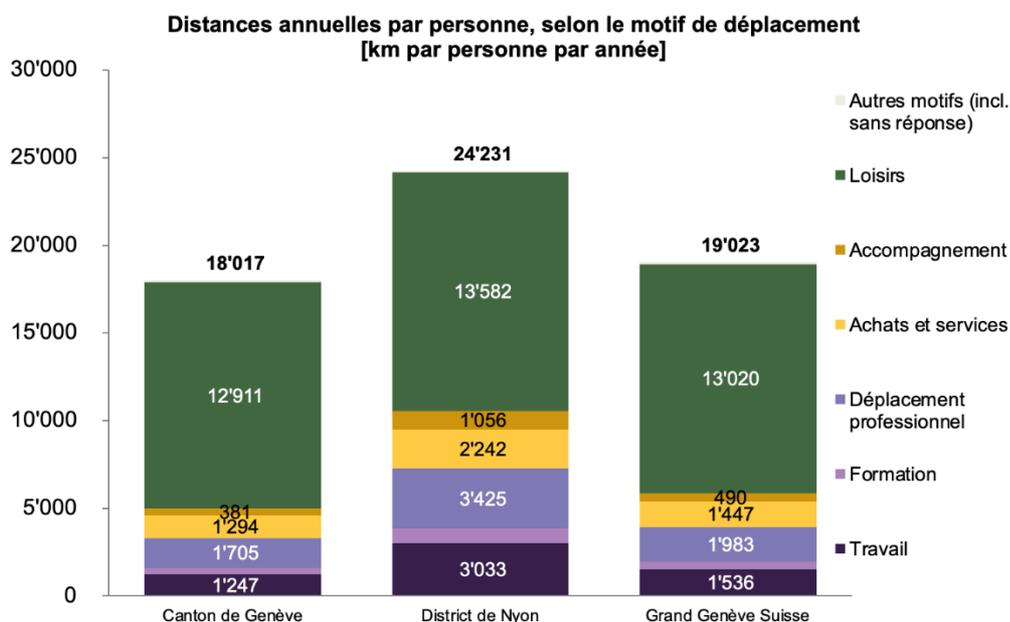
La mobilité annuelle d'un résident suisse du Grand Genève représente entre 18'017 (Genève) et 24'231 (Nyon) kilomètres par année, soit une moyenne de 19'023 [km]. Les résidents du district de Nyon parcourent donc de plus grandes distances en moyenne, comme cela a déjà été constaté plus tôt. La différence la plus substantielle s'observe au niveau de la mobilité quotidienne, celle des résidents du district de Nyon représentant 1.6 fois celle de résidents du canton de Genève à l'échelle annuelle.

Figure n° 34 : Distances annuelles par personne, selon le type de mobilité [km par personne par année]



La mobilité occasionnelle concerne principalement les loisirs et elle représente la plus grande part des distances parcourues pour ce motif (73%) à l'échelle du Grand Genève. De plus, il s'agit principalement de distances parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées puisque ces derniers représentent 91% des distances parcourues dans le cadre de la mobilité occasionnelle de loisirs.

Figure n° 35 : Distances annuelles par personne, selon le motif de déplacement et le lieu de résidence

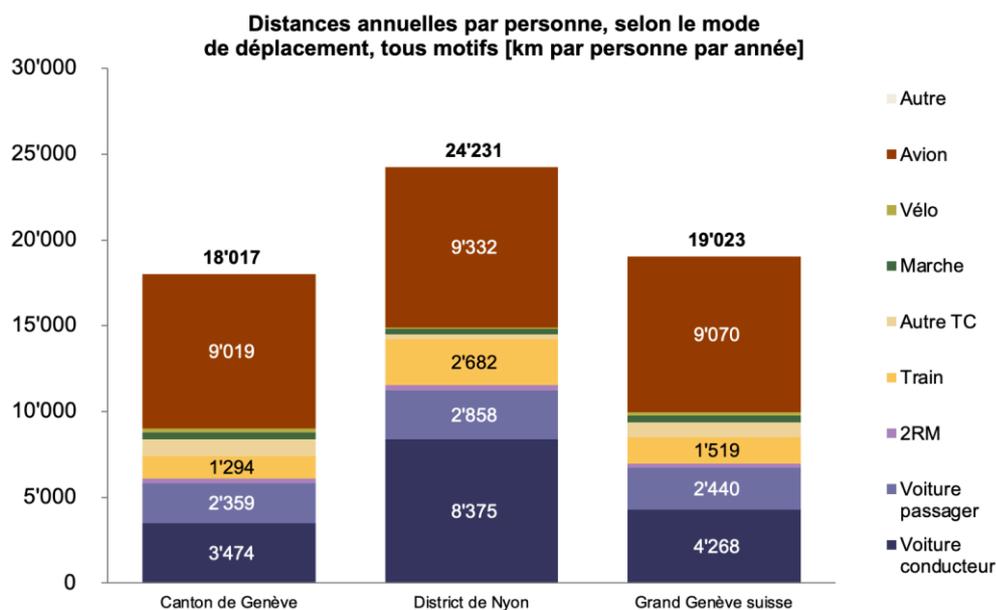


Ce panorama permet de souligner une fois encore le poids important des mobilités de loisirs à l'échelle annuelle, et particulièrement celui de la mobilité occasionnelle.

5.2. Modes utilisés

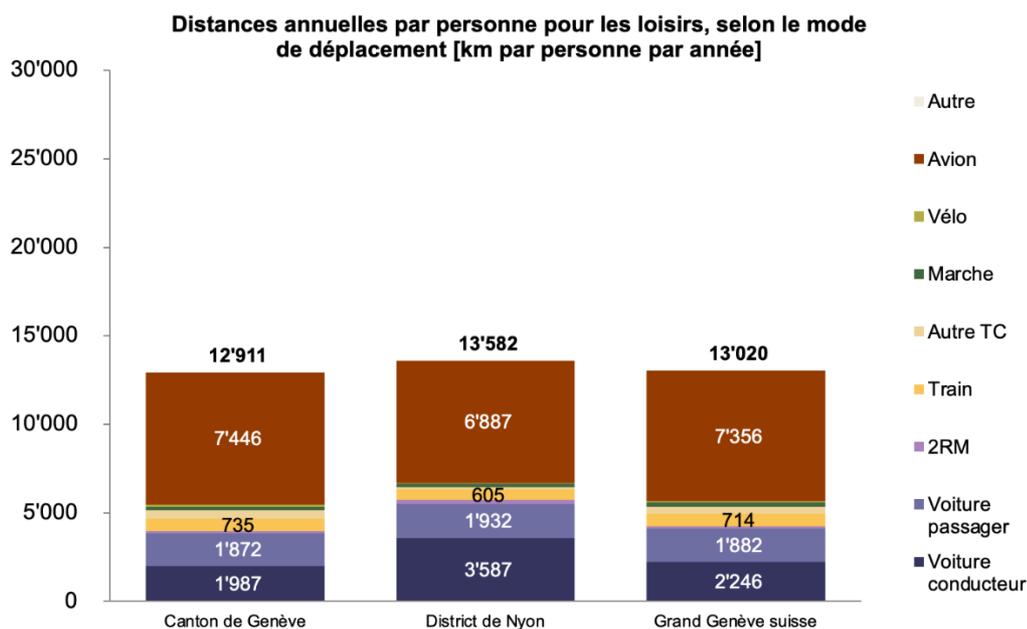
En distinguant les modes de déplacement, les chiffres mettent en lumière une importante utilisation de l'avion. En effet, un peu plus de 9'000 km par année et par personne sont parcourus de cette manière, s'agissant de la partie suisse du Grand Genève.

Figure n° 36 : Distances annuelles par personne selon le mode de déplacement [km par personne par année], tous motifs



Il est essentiel de souligner que les déplacements en avion se font majoritairement pour des motifs de loisirs, et ce de façon encore plus marquée dans le cas des habitants du canton de Genève. Dans les deux régions et concernant le motif des loisirs, c'est en avion que le plus de kilomètres sont parcourus, suivi par les TIM. Notons cependant que pour les loisirs, les résidents du canton de Genève parcourent plus de distance en TC que ceux du district de Nyon et ce malgré des distances annuelles plus faibles.

Figure n° 37 : Distances annuelles par personne pour les loisirs, selon le mode de déplacement [km par personne par année]



5.3. Émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité de loisirs annuelle

a) Ampleur des émissions

Tableau n° 15 : Émissions annuelles moyennes selon le type de mobilité, les motifs agrégés et le lieu de résidence

Émissions annuelles		Mobilité quotidienne	Excursion d'une journée	Voyage avec nuitées	Mobilité annuelle
Canton de Genève	Loisirs	726	47	1 336	2 110
	Autres motifs	723	9	240	971
	Total	1 449	56	1 576	3 081
District de Nyon	Loisirs	942	39	1 334	2 315
	Autres motifs	2 164	16	358	2 538
	Total	3 106	55	1 692	4 853
Grand Genève suisse	Loisirs	761	46	1 336	2 143
	Autres motifs	956	10	259	1 225
	Total	1 717	55	1 595	3 368

Concernant les émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité, on constate que les loisirs, comme pour les distances parcourues, représentent une part importante. En effet, les déplacements pour les loisirs des résidents du canton de Genève et du district de Nyon émettent respectivement 2,1 et 2,3 tonnes de GES équivalent CO₂ par année, soit 68% et 48% de l'impact annuel total de leur mobilité. Parmi les différents types de mobilités de loisirs, ce sont les voyages avec nuitées qui sont les plus polluants, principalement du fait de l'utilisation de l'avion pour parcourir de longues distances.

Dans la figure n°39, on voit que tous motifs confondus, l'impact lié aux voyages avec nuitées est proche entre les deux régions (1'576 pour Genève et 1'692 pour Nyon). Comme nous l'avons vu au point précédent, l'usage de l'avion presque similaire entre les deux régions. C'est donc au niveau de la mobilité

quotidienne que la différence d'émissions de GES est marquée (1'449 pour Genève et 3'106 pour Nyon). Toutefois, la différence entre les résidents des deux régions dans le cadre de leur mobilité quotidienne est moins marquée pour les loisirs (respectivement 726 et 942) que pour les autres motifs (723 et 2'164).

Figure n° 38 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le type de mobilité [kg équ. CO2 par personne et par année]

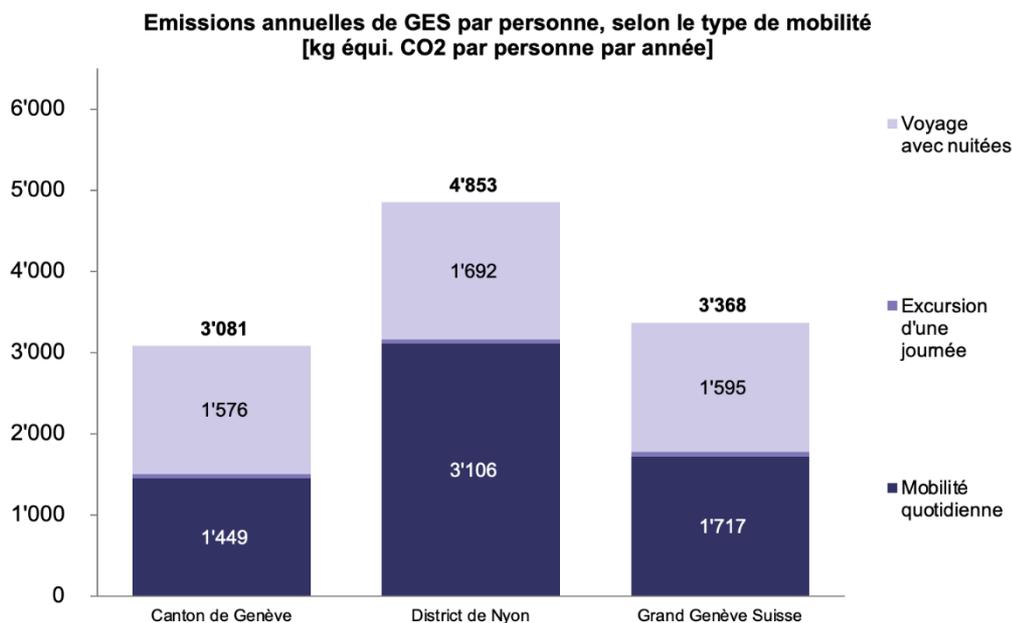
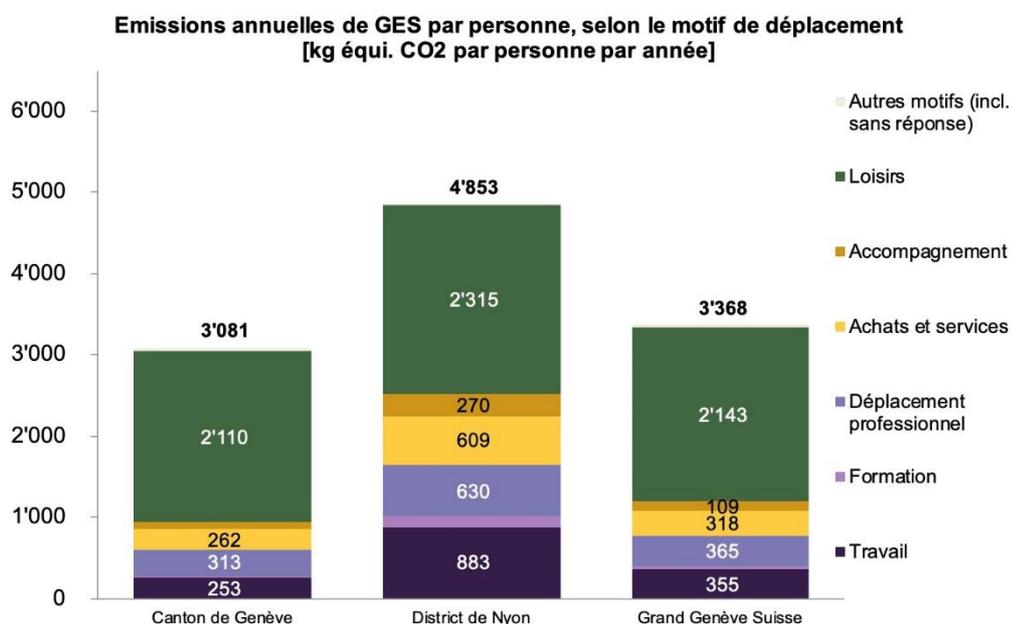
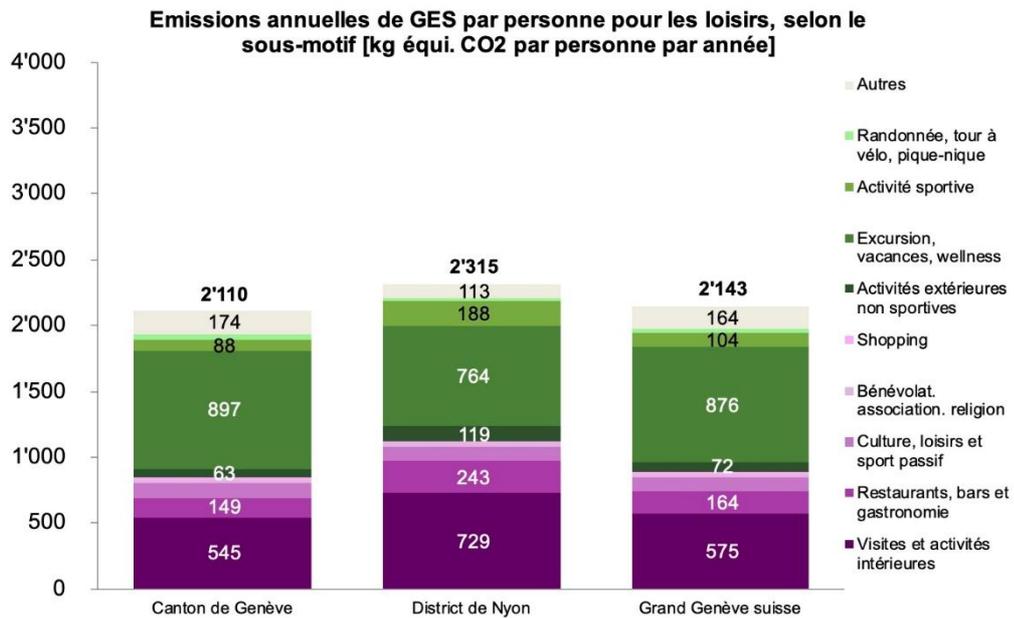


Figure n° 39 : Émissions annuelles de GES par personne selon le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]



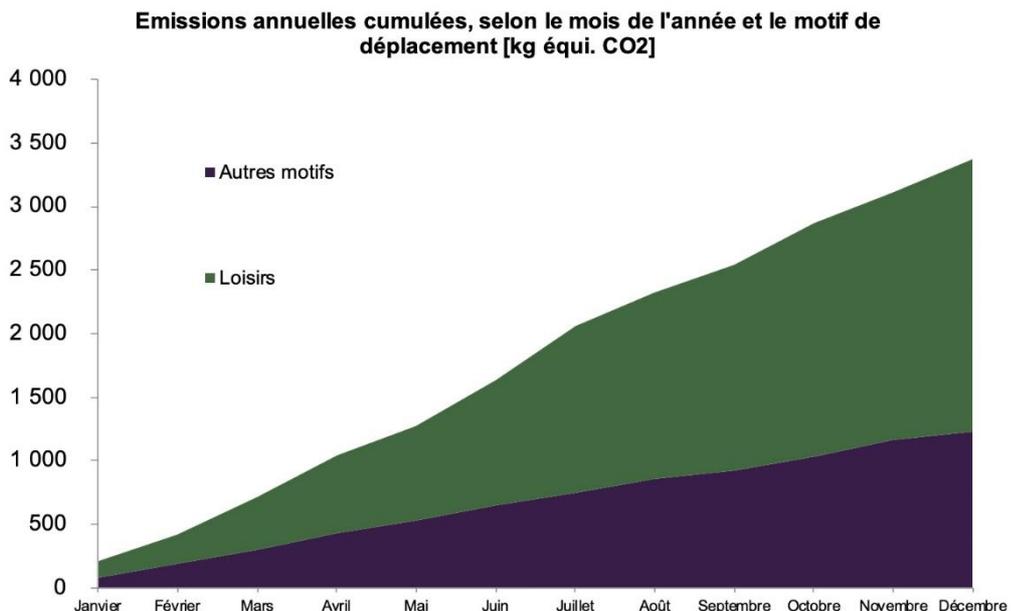
En reprenant la typologie présentée précédemment, qui distingue les loisirs naturophiles des loisirs compactophiles, on peut relever que les premiers ont un impact environnemental plus important que les seconds.

Figure n° 40 : Émissions annuelles de GES par personne pour les loisirs, selon le sous-motif de loisirs [kg équ. CO2 par personne et par année]



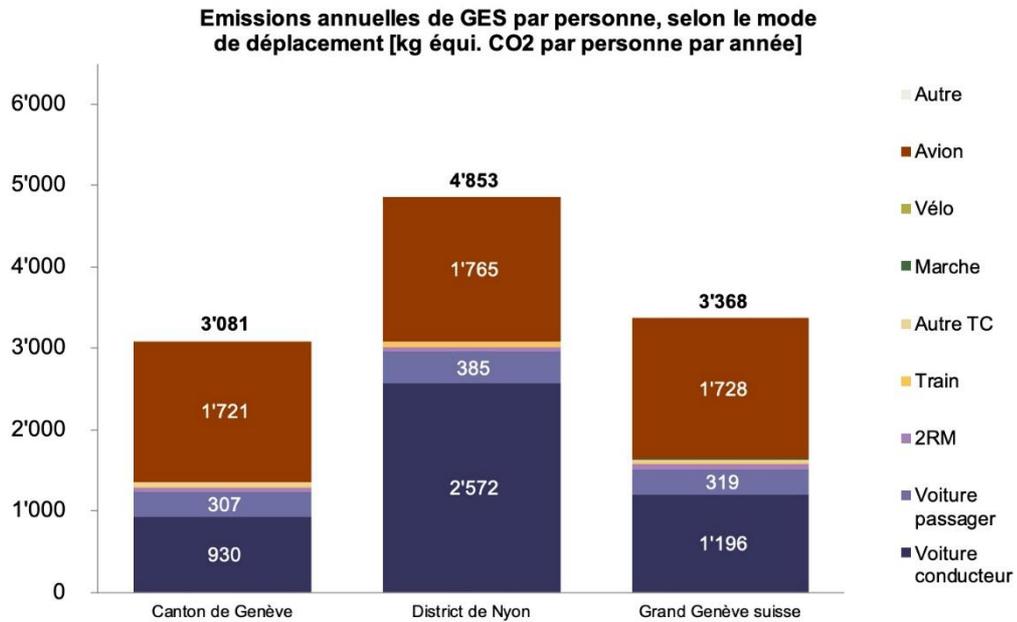
S'agissant des motifs de loisirs, on a observé que l'essentiel de l'impact s'effectuait dans le cadre de la mobilité quotidienne ainsi que durant les voyages avec nuitées. Sur la figure suivante, on retrouve cela, avec une croissance régulière des émissions liées aux loisirs au fil de l'année, à laquelle s'ajoutent des périodes d'accélération, notamment au mois de juillet (pente plus raide). En revanche, s'agissant des autres motifs, on constate une progression très stable tout au long de l'année, sans variation de croissance.

Figure n° 41 : Émissions annuelles cumulées, selon le mois de l'année et le motif de déplacement, pour l'ensemble du Grand Genève suisse



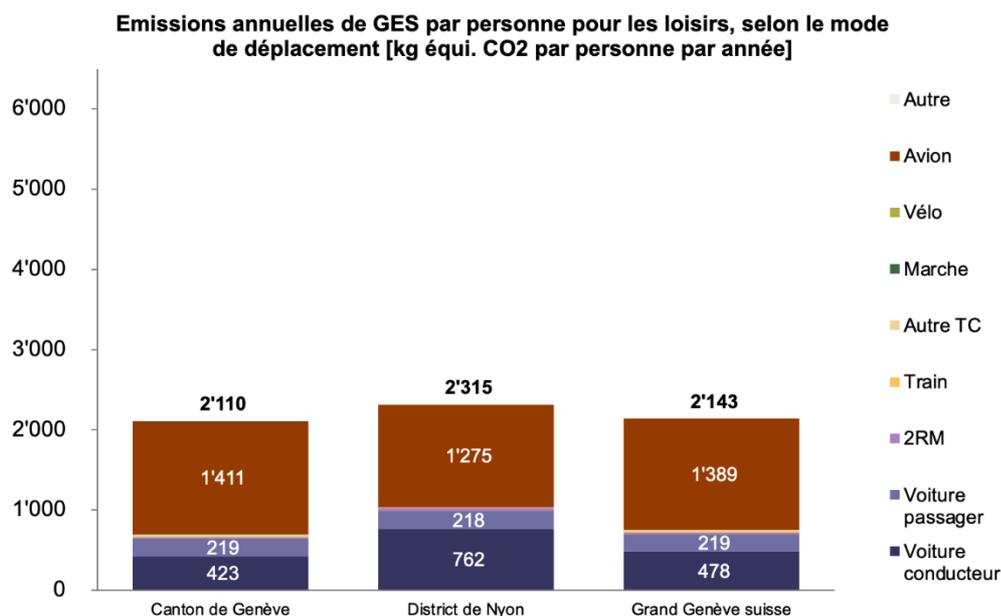
En matière de répartition modale, c'est l'avion qui est majoritairement responsable de l'impact environnemental des mobilités annuelles pour les résidents du canton de Genève (56%) tandis qu'il est minoritaire (36%) pour le district de Nyon, au profit de la voiture (61%, contre 40% à Genève). Les transports publics et la mobilité douce ont quant à eux un impact très réduit (2%).

Figure n° 42 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le mode de déplacement [kg équi. CO2 par personne et par année]



S'agissant spécifiquement de la mobilité de loisirs, l'avion occupe une part très importante, avec deux tiers des émissions des résidents du canton de Genève et 55% de celles des résidents du district de Nyon. Notons que les Genevois émettent plus en avion pour leurs loisirs que les résidents du district de Nyon, tandis que l'on observe l'inverse s'agissant des TIM.

Figure n° 43 : Émissions annuelles de GES par personne pour les loisirs, selon le mode de déplacement [kg équ. CO₂ par personne et par année]



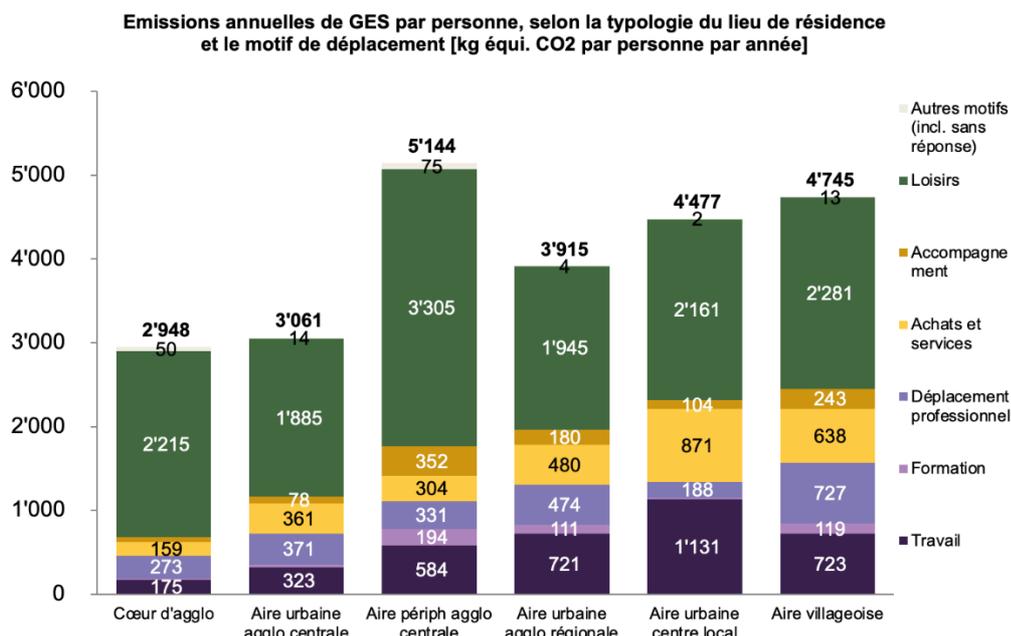
b) L'influence de la typologie du lieu de résidence

Concernant l'influence du lieu de résidence sur les émissions de GES, il semble que celle-ci soit modérée. On voit que ce sont les résidents des aires périphériques d'agglomération centrale qui présentent l'impact le plus grand annuellement. À l'inverse, c'est dans le cœur d'agglomération, soit au centre du canton de Genève, que l'impact est le plus réduit.

Cela peut s'expliquer par une utilisation plus importante des TC dans le centre du canton de Genève, car il s'agit de la région la mieux desservie, mais également des modes doux, en raison de la densité et de la proximité de la plupart des activités. Cela se révèle particulièrement à travers les sous-motifs du travail, de la formation, des achats et services et de l'accompagnement, pour lesquels les émissions des résidents du centre de l'agglomération sont systématiquement moindres qu'ailleurs.

Concernant les loisirs en particulier, ce sont aussi les résidents des aires périphériques de l'agglomération centrale qui émettent le plus de GES (3'305 kg équ. CO₂) et ceux de l'aire urbaine de l'agglomération centrale qui en émettent le moins (1'885 kg équ. CO₂). Notons toutefois que ce sont les aires villageoises et le cœur d'agglomération qui arrivent respectivement en 2^{ème} et 3^{ème} place, s'agissant des émissions annuelles liées aux loisirs. Il est donc difficile d'avancer que la typologie du lieu de résidence influe significativement sur l'impact environnemental annuel.

Figure n° 44 : Émissions annuelles de GES par personne, selon la typologie du lieu de résidence et le motif de déplacement [kg équi. CO2 par personne par année]



c) L'influence des facteurs sociodémographiques

Comme cela a été souligné dans l'état de l'art, on peut observer des différences notables d'accès aux activités de loisirs en fonction de divers facteurs sociodémographiques. Afin d'affiner l'analyse, nous proposons de mettre en lien les émissions de GES des résidents de la partie suisse du Grand Genève avec l'âge et le revenu.

L'âge

S'agissant des différentes classes d'âge, on constate que l'ensemble des 18-64 ans ont un impact pratiquement équivalent sur les émissions de GES. L'impact des 65-74 ans reste important tandis qu'il se réduit largement à partir de 75 ans.

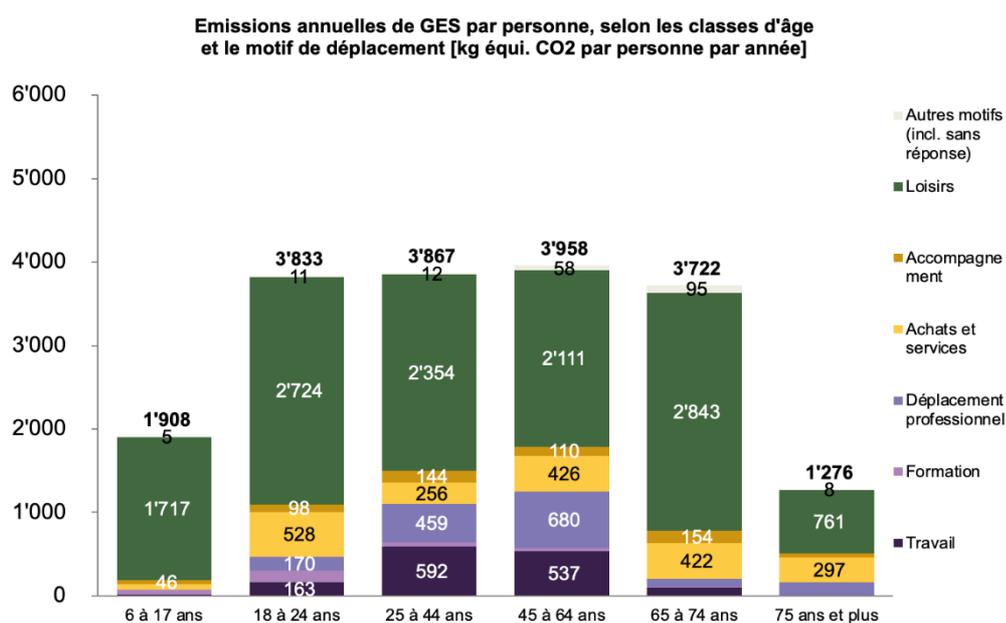
En ce qui concerne spécifiquement les déplacements pour motifs de loisirs, ce sont les 18-24 ans et les 65-74 ans qui émettent le plus de GES tandis que les 45-64 ans sont la classe d'âge pour laquelle ce motif a la part relative la plus faible dans l'impact global de la mobilité. On peut faire l'hypothèse que les 18-24 ans, avant d'entrer de manière durable sur le marché de l'emploi ou de fonder une famille, sont ceux qui profitent le plus de voyager dans des pays lointains ou de l'opportunité de prendre des années sabbatiques. Les 65-74 ans correspondent quant à eux à la classe des jeunes retraités, disposant de temps libre tout en étant généralement en bonne forme physique, ce qui explique l'impact écologique important de cette classe dans le cadre des loisirs.

Le revenu

Les 2 sources que sont le MRMT et l'EDGT renseignent le revenu des personnes de même que la structure de leur ménage. Ainsi, de manière séparée pour les Suisses et les Français, nous avons, en premier lieu, établi un revenu d'équivalence en fonction de la structure du ménage. Pour ce faire, nous avons d'abord calculé, pour chaque répondant, le nombre d'unités de consommation (UC) du ménage : l'échelle utilisée dénombre 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0.5 UC pour chaque adulte supplémentaire (15 ans ou plus) et 0.3 UC pour chaque enfant (moins de 15 ans). Le revenu d'équivalence correspond ensuite au revenu du ménage divisé par le nombre d'UC du ménage.

Nous avons ensuite agrégé cette nouvelle variable en fonction des quartiles. La catégorie « Faible revenu » correspond au premier quartile, soit au 25% des revenus d'équivalence les plus bas ; la catégorie « Revenu moyen » correspond aux deuxième et troisième quartiles, tandis que la catégorie « Haut revenu » correspond au quatrième quartile. Finalement, les revenus d'équivalence agrégés des Suisses et des Français ont pu être fusionnés en une seule variable, celle utilisée par la suite dans les résultats.

Figure n° 45 : Émissions annuelles de GES par personne, selon les classes d'âge et le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]

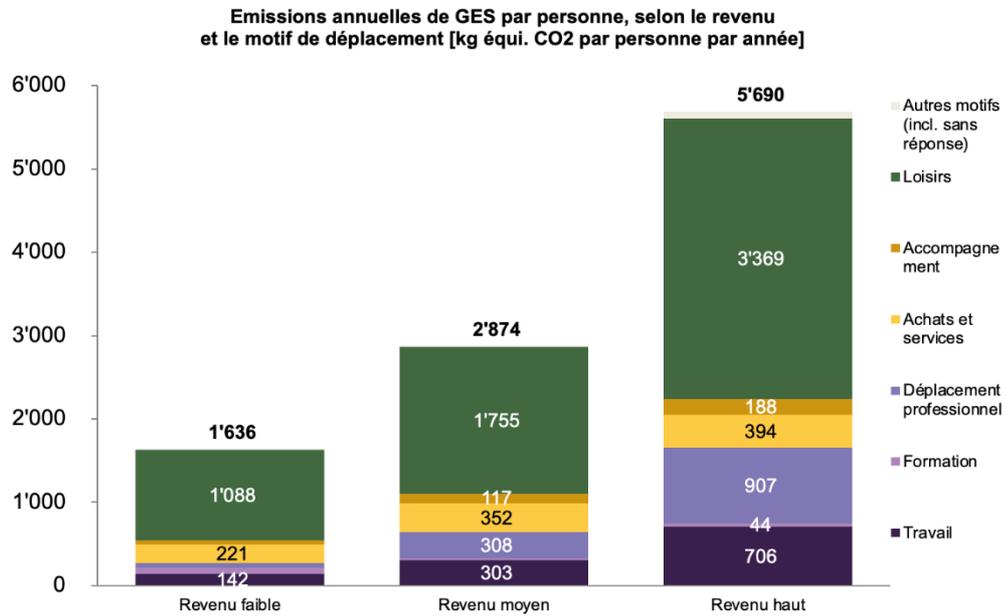


Concernant l'influence du revenu, les données indiquent que les plus hauts revenus ont une mobilité globale dont l'impact environnemental est 3,5 fois supérieur à celui des revenus les plus faibles.

C'est sur les déplacements liés au travail et à la formation ainsi qu'aux loisirs que les différences les plus importantes s'observent. Toutefois, en termes de différences absolues, c'est bien sur le motif loisirs que l'essentiel se fait, puisque les hauts revenus émettent 2.3 tonnes de GES en plus annuellement par rapport aux bas revenus, pour le seul motif loisirs. Au-delà des classes d'âge et des caractéristiques du lieu de

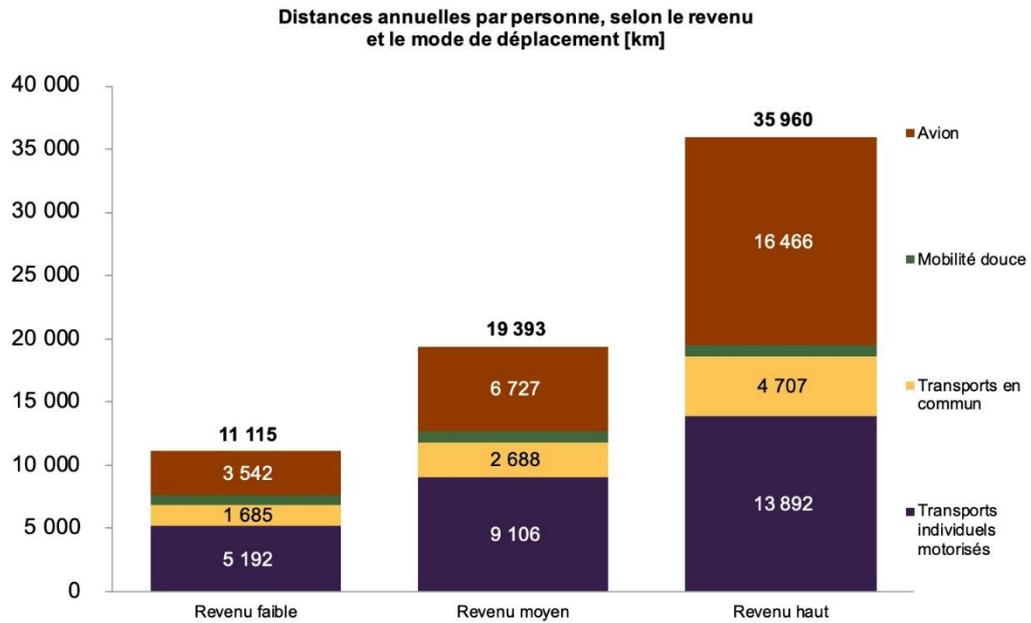
résidence, il apparaît donc que le revenu est le facteur principal s'agissant de l'impact de la mobilité annuelle.

Figure n° 46 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le revenu et le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]



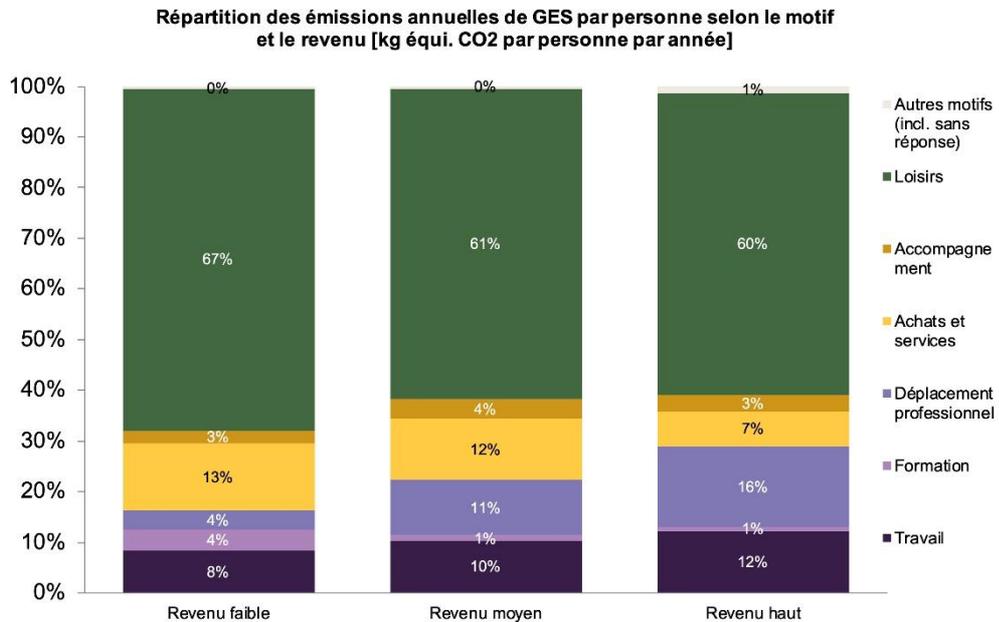
Conformément à ce que l'on a pu observer précédemment, l'impact supplémentaire chez les hauts revenus s'observe principalement sur l'avion et les TIM dans le cadre de la répartition modale des distances, ces deux modes étant privilégiés dans le cadre des loisirs, en particulier pour les voyages avec nuitées s'agissant de l'avion. Notons que les hauts revenus se distinguent aussi par des distances plus grandes pour les motifs des voyages professionnels, la part des loisirs est très majoritaire dans l'impact annuel de l'avion pour ces populations, mais les déplacements professionnels y participent aussi.

Figure n° 47 : Distances annuelles par personne, selon le revenu et le mode de déplacement



En termes de répartition des émissions annuelles selon les motifs, on constate de très faibles différences entre les classes de revenu. Les revenus les plus faibles consacrent un peu plus de leur budget CO₂ aux loisirs (67% contre 60%), tandis que les hauts revenus en consacrent plus aux déplacements professionnels (16% contre 4%).

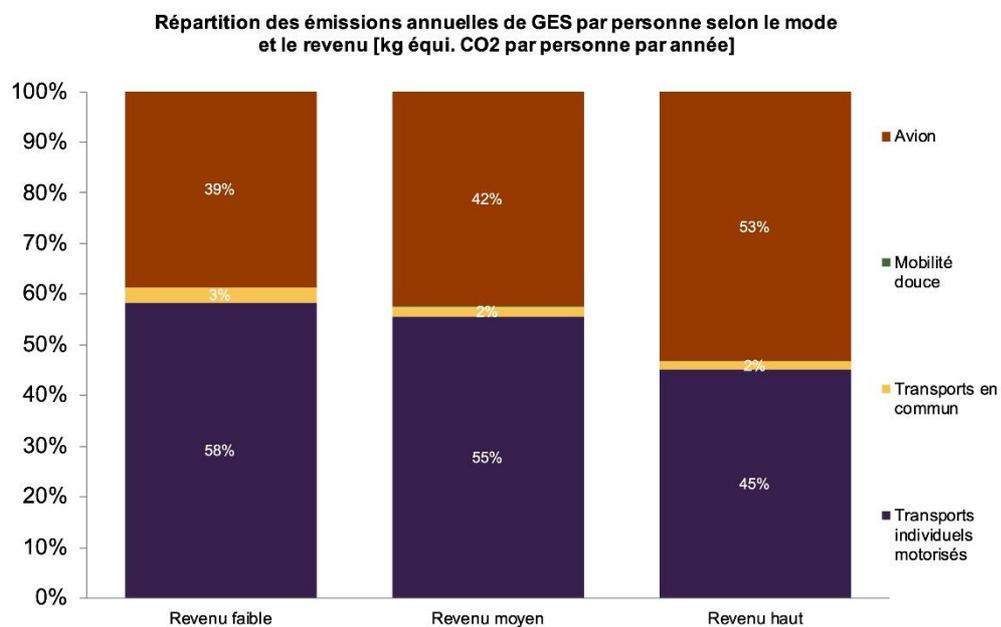
Figure n° 48 : Répartition des émissions annuelles de GES par personne selon le motif et le revenu [kg équi. CO₂ par personne et par année]



Les données indiquent que l'impact environnemental de la mobilité est quasi uniquement produit par les transports individuels motorisés et par l'avion, et ce quelle que soit la classe de revenu. On peut néanmoins

relever que les plus hauts revenus utilisent l'avion de façon plus importante puisque ce mode représente 53% du total de leurs émissions, contre 39% s'agissant des bas revenus.

Figure n° 49 : Répartition des émissions annuelles de GES par personne selon le mode et le revenu [kg équi. CO2 par personne et par année]



Synthèse : la mobilité de loisirs annuelle

- > La mobilité annuelle d'un résident de la partie suisse du Grand Genève représente env. 19'000 [km], soit env. 18'000 [km] pour le canton de Genève et env. 24'000 [km] pour le district de Nyon ; les loisirs représentent à eux seuls 68% de ces distances annuelles pour l'ensemble de la partie suisse du Grand Genève ; en termes de distances et tous motifs confondus, les voyages avec nuitées (53%) et la mobilité quotidienne (41.5%) constituent l'essentiel de la mobilité annuelle ;
- > L'avion représente le premier mode avec 48% des distances annuelles, suivi de la voiture (35%) pour la partie suisse du Grand Genève ; dans le district de Nyon, la voiture représente 46% des distances, contre 39% pour l'avion, alors que dans le canton de Genève ils représentent respectivement 32% et 50% ; pour les seuls loisirs, l'avion est premier tant à Genève (58%) que dans le district de Nyon (51%) ;
- > À l'échelle annuelle, l'impact de la mobilité des résidents la partie suisse du Grand Genève équivaut à 3.4 [t. équ. CO₂ par personne par année], dont 4.9 pour les résidents du district de Nyon et 3.1 pour ceux du canton de Genève, où les voyages avec nuitées, tout motifs confondus, représentent respectivement 35% et 51% de l'impact annuel pour en moyenne 3.7 et 3.4 voyages annuels ; les loisirs représentent 2.1 tonnes par personne et par an dans le canton de Genève et 2.3 dans le district de Nyon, soit 68% et respectivement 48% de l'impact annuel ;
- > L'avion pour les motifs loisirs représente 65% de l'impact annuel de la mobilité de loisirs et 41% de l'ensemble de la mobilité annuelle des résidents la partie suisse du Grand Genève ; ce chiffre est de 46% dans le seul canton de Genève ;
- > Du point de vue des caractéristiques sociologiques et territoriales, le principal facteur à retenir est le rôle que joue le revenu sur l'impact annuel de la mobilité des personnes, de manière beaucoup plus marquée que les autres facteurs analysés ; en effet, entre les bas revenus et les hauts revenus, on assiste à une multiplication par 3.5 de l'impact annuel de la mobilité, et 3.1 pour ce qui est de la seule mobilité de loisirs ; ainsi, cette dernière représente env. 3.4 [tonnes équ. CO₂ par personne et par année] pour les plus hauts revenus, contre 1.1 pour les plus bas ; cela s'explique entre autres par une division par 4.6 des distances parcourues en avion par les bas revenus en comparaison des revenus les plus élevés.

6. Synthèse

6.1. Distances annuelles en fonction des types de mobilité et des modes de transport

Dans les points précédents, nous avons dressé un portrait des pratiques de mobilités de loisirs dans le cadre de la mobilité quotidienne, de la mobilité occasionnelle (avec ou sans nuitées), puis de la mobilité annuelle. Nous avons également présenté les distances parcourues dans le cadre de ces différents déplacements. Nous proposons ci-dessous de rassembler ces différents indicateurs afin d'observer les parts des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève en fonction des différents types de mobilité, des motifs et des modes de transport.

Tableau n° 16 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en kilomètres)

		TIM	TC	MD	Avion	Total
Mobilité quotidienne	Loisirs	2'286	534	316	431	3'568
	Autres motifs	2'614	1'131	262	332	4'338
	Total	4'901	1'665	577	763	7'906
Voyage d'une journée	Loisirs	639	159	1	71	871
	Autres motifs	91	59	-	-	150
	Total	730	218	1	71	1'021
Voyage avec nuitées	Loisirs	1'314	407	7	6'853	8'581
	Autres motifs	34	99	-	1'382	1'515
	Total	1'348	506	7	8'235	10'096
Mobilité annuelle	Loisirs	4'240	1'100	324	7'356	13'020
	Autres motifs	2'739	1'289	262	1'714	6'003
	Total	6'979	2'389	585	9'070	19'023

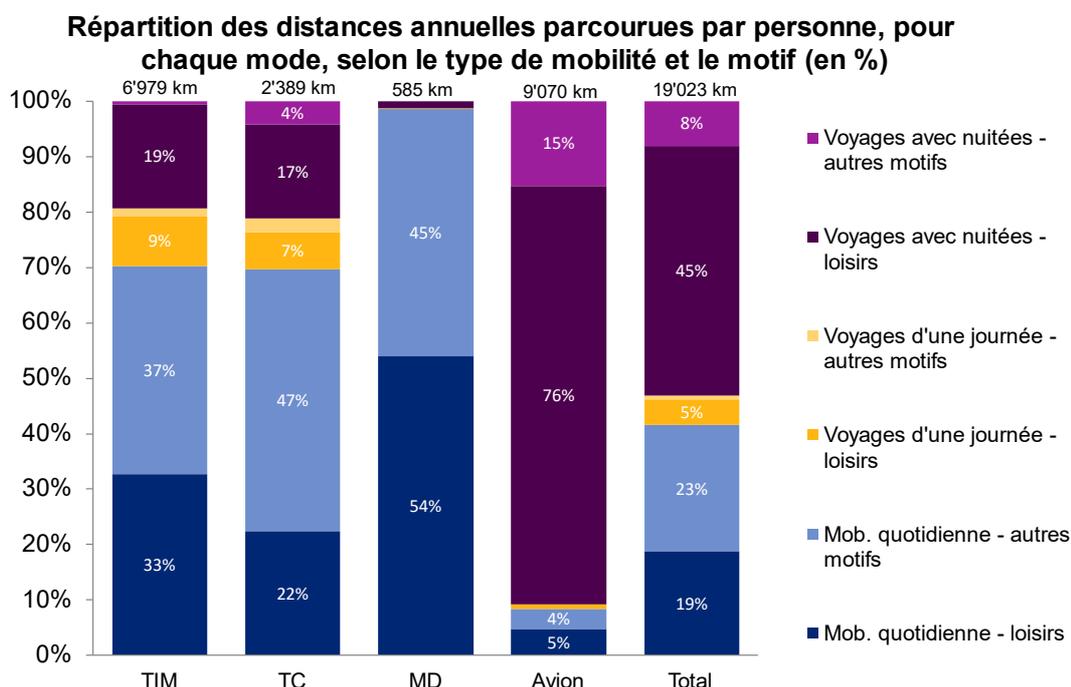
Nous examinons en premier lieu de quelle façon se répartissent les différents types de mobilité et les motifs au sein des kilomètres parcourus avec chaque mode.

À l'échelle annuelle, sur les 6'979 [km] parcourus en TIM, 70% le sont dans le cadre de la mobilité quotidienne. Pour ce type de mobilité, la part des distances parcourues est moins importante pour les loisirs (33%) que pour les autres motifs (37%). Malgré une distance annuelle de moindre ampleur parcourue en TC (2'389 km), on retrouve une répartition similaire avec 69% des kilomètres parcourus dans le cadre de la mobilité quotidienne, mais un peu moins pour les loisirs (22%) et un peu plus pour les autres motifs (47%). Concernant la mobilité douce (585 [km] annuels), 99% des kilomètres sont parcourus dans le quotidien, et la moitié pour les loisirs. En revanche, s'agissant de l'avion, sur les 9'070 [km] parcourus annuellement, 91% concernent des voyages avec nuitées et 76% des voyages avec nuitées pour les loisirs. L'avion est donc résolument un mode destiné aux loisirs occasionnels avant tout.

Indépendamment du type de mobilité, les distances annuelles parcourues pour les loisirs correspondent à 61% des distances parcourues en TIM, 46% des distances parcourues en TC, 55% des distances parcourues en modes doux et 81% des distances parcourues en avion.

Indépendamment des modes, les 19'023 [km] parcourus annuellement par les résidents de la partie suisse du Grand Genève le sont essentiellement dans le cadre des voyages avec nuitées (10'096 [km]) et de la mobilité quotidienne (7'906[km]). De plus, les loisirs représentent 13'020 [km] à l'année, soit 68% de toute la mobilité des individus – une part largement majoritaire.

Figure n° 50 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève, pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en %)

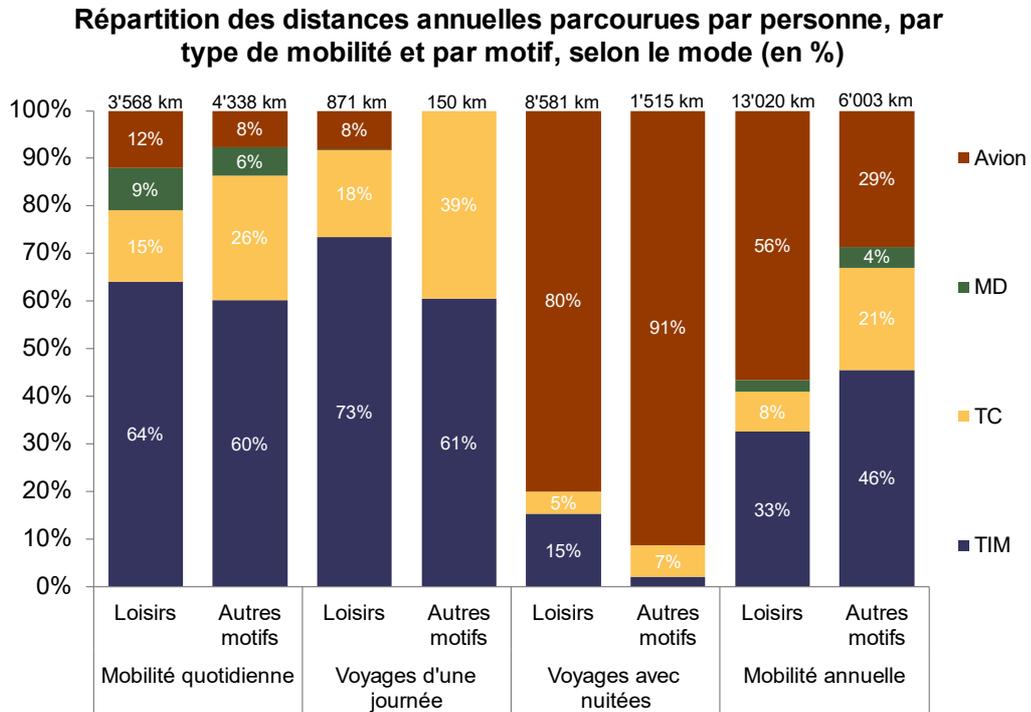


Voyons à présent la répartition modale pour chaque type de mobilité. Dans le détail de la mobilité de loisirs quotidienne – qui représente 3'568 km à l'année – les TIM sont largement majoritaires avec 64 % des distances parcourues. Viennent ensuite les TC avec 15% des distance, puis l'avion avec 12%. La mobilité douce, quant à elle, représente tout de même 9% des distances parcourues pour les loisirs dans le cadre de la mobilité quotidienne.

Pour les voyages d'une journée pour les loisirs (871 [km] par année), la part des TIM est encore plus grande, avec 73% des distances parcourues. Viennent ensuite les TC avec 18% des distances. Notons que les TC représentent tout de même 39% des distances annuelles dans le cadre des voyages d'une journée pour les autres motifs. Finalement, dans le cadre des voyages avec nuitées pour motif de loisirs (8'581 [km] par année), l'avion est très largement majoritaire, avec 80% des distances.

À l'échelle annuelle, tous motifs confondus, 37% des distances sont effectuées en TIM et 48% le sont en avion. Pour les loisirs (13'020 [km] annuels), l'avion est d'autant plus prépondérant puisque 56% des distances sont effectuées avec ce mode, contre 33% pour les TIM. Les TC, quant à eux, ne représentent que 8% des distances annuelles parcourues pour les loisirs.

Figure n° 51 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève, par type de mobilité et par motif, selon le mode (en %)



6.2. Émissions de gaz à effet de serre en fonction des types de mobilité et des modes de transport

Comme nous l'avons fait ci-dessus pour les distances, les émissions annuelles de GES sont maintenant présentées en fonction des différents types de mobilité, des motifs et des modes de transport. Ces données portent à nouveau sur les résidents de la partie suisse du Grand Genève uniquement.

Tableau n° 17 Répartition des émissions de GES des résidents de la partie suisse du Grand Genève pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (kg équ. CO₂)

		TIM	TC	MD	Avion	Total
Mobilité quotidienne	Loisirs	634	15	2	111	761
	Autres motifs	853	31	2	84	971
	Total	1'487	46	4	195	1'732
Voyage d'une journée	Loisirs	28	4	0	13	46
	Autres motifs	9	1	-	-	10
	Total	38	5	0	13	55
Voyage avec nuitées	Loisirs	57	14	0	1'265	1'336
	Autres motifs	3	1	-	255	259
	Total	60	15	0	1'520	1'595
Mobilité annuelle	Loisirs	719	33	2	1'389	2'143
	Autres motifs	865	33	2	340	1'240
	Total	1'584	66	4	1'728	3'382

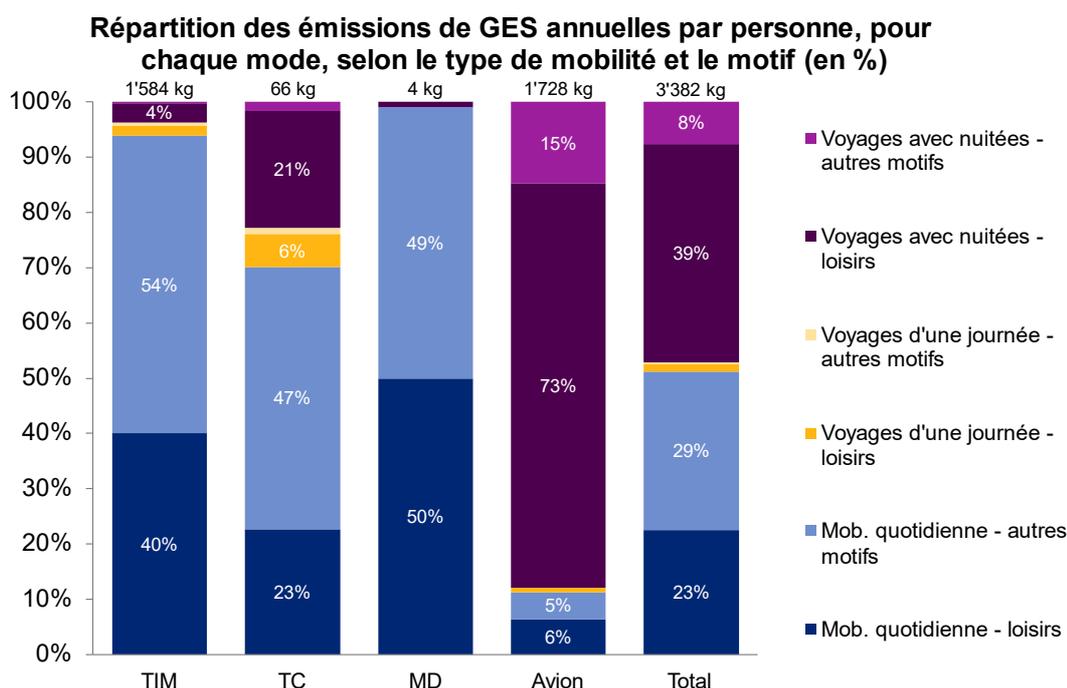
Nous examinons en premier lieu de quelle façon se répartissent les différents types de mobilité et les motifs au sein des GES émis par chaque mode de transport.

À l'échelle annuelle, sur les 1'584 [kg équ. CO₂] de GES émis par les TIM, l'essentiel est dû à la mobilité quotidienne (94%), avec un peu plus d'émissions dues aux motifs autres que les loisirs. La quantité de GES émis par les TC et la mobilité douce est négligeable en comparaison des autres modes (respectivement 66 [kg équ. CO₂] et 4 kg [kg équ. CO₂]), et elle concerne principalement la mobilité quotidienne. En revanche, s'agissant de l'avion, sur les 1'728 [kg équ. CO₂] émis annuellement, 88% sont dus aux voyages avec nuitées et 73% aux voyages avec nuitées pour les loisirs.

Indépendamment du type de mobilité, les GES émis par les mobilités de loisirs correspondent à 45% des GES émis par les TIM, 50% des GES émis par les TC, 51% des GES émis par les modes doux et 80% des GES émis par l'avion.

Indépendamment des modes, les 3'382 [kg équ. CO₂] de GES émis annuellement par les résidents de la partie suisse du Grand Genève sont essentiellement dus aux voyages avec nuitées (1'595 [kg équ. CO₂]) et à la mobilité quotidienne (1'732 [kg équ. CO₂]). De plus, les loisirs représentent 2'143 [kg équ. CO₂] à l'année, soit 63% de toute les émissions dues à la mobilité des individus.

Figure n° 52 : Répartition des émissions de GES annuelles des résidents de la partie suisse du Grand Genève, pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en %)

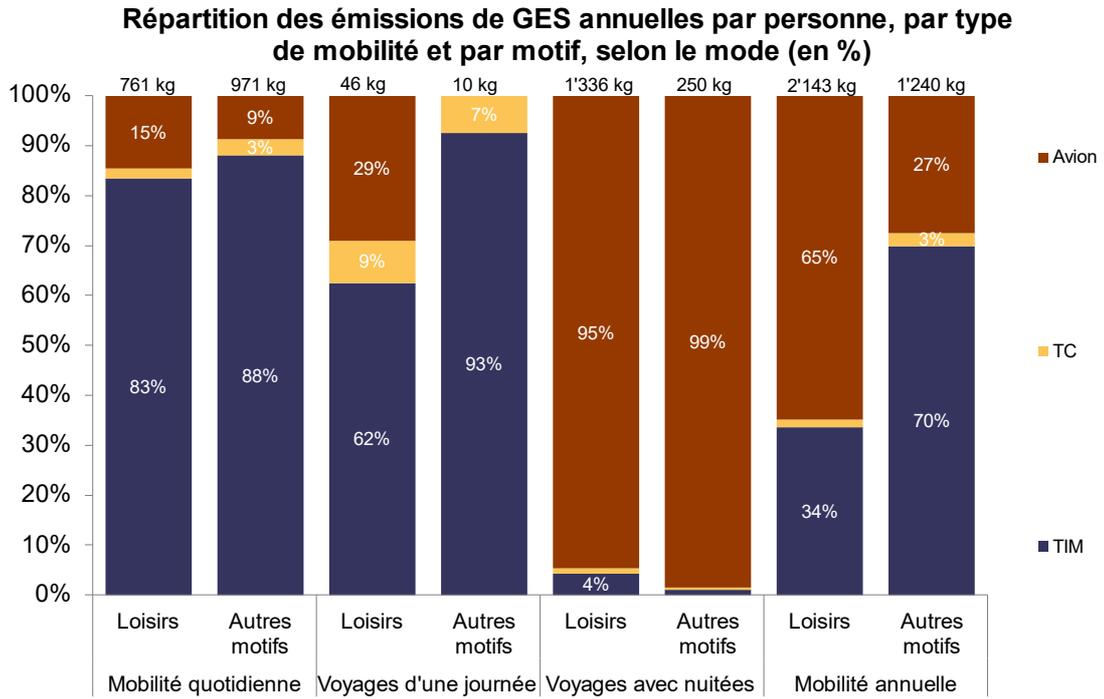


Nous présentons à présent la répartition des émissions de GES entre les différents modes pour chaque type de mobilité. Concernant la mobilité de loisirs quotidienne (761 [kg équ. CO₂] par année), les TIM sont les principaux pollueurs puisqu'ils émettent 83% des GES. Les émissions des TC sont négligeables tandis que l'avion est responsable de 15% d'entre elles.

Pour les voyages d'une journée pour les loisirs (46 [kg équ. CO₂] par année), la part d'émission due aux TIM est encore grande (62%), mais l'avion prend plus d'importance avec 29% de ces émissions. Finalement, dans le cadre des voyages avec nuitées pour motif de loisirs (1'336 [kg équ. CO₂] par année), l'avion représente cette fois l'écrasante majorité des émissions (95%).

À l'échelle annuelle, tous motifs confondus, 47% des émissions sont dues aux TIM et 51% à l'avion. Les deux modes se distinguent sur le plan des motifs puisque concernant les loisirs uniquement (2'143 [kg équ. CO₂] par année), l'avion est responsable de 65% des émissions contre 34% pour les TIM, alors que ceux-ci sont responsables de 70% des émissions dues aux autres motifs, contre 27% pour l'avion.

Figure n° 53 : Répartition des émissions de GES annuelles des résidents de la partie suisse du Grand Genève, par type de mobilité et par motif, selon le mode (en %)



6.3. Principaux enseignements

Chiffres clés

- > Les résidents du district de Nyon parcourent systématiquement plus de distance que les résidents du canton de Genève – que ce soit pour les loisirs ou pour d’autres motifs, quel que soit le type de mobilité – et leurs émissions de GES annuelles sont également supérieures ;
- > Les données dont nous disposons concernant les résidents de la partie française du Grand Genève indiquent qu’ils parcourent des distances inférieures aux résidents de la partie suisse concernant leurs loisirs, mais que leur utilisation des TIM est la plus importante (précisons que ces données concernent les déplacements du lundi au vendredi et ne donnent pas de renseignement sur l’utilisation de l’avion) ;
- > Concernant la spatialité des déplacements de loisirs, ceux-ci relèvent essentiellement de logique de proximité dans le cadre de la mobilité quotidienne (pour plus de 70% de ces déplacements), tandis que près de 90% des distances parcourues lors de séjours avec nuitées ont lieu hors de la Suisse et de la France ;
- > Concernant les caractéristiques de la population, ceux qui émettent le plus de CO₂ dans le cadre de leurs mobilités de loisirs sont les plus hauts revenus, dont l’impact environnemental est trois fois plus élevé que celui des plus bas revenus ; par rapport à l’âge, les 18-25 ans et les 65-74 ans ont un impact lié aux mobilités de loisirs supérieur à celui des autres classes ;
- > À l’échelle annuelle, les mobilités de loisirs représentent la plus grande part des distances parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève (68%) ainsi que la plus grande part des émissions de GES (63%) ; les mobilités de loisirs du quotidien émettent 761 [kg équ. CO₂] par personne et par année (36% du total des mobilités de loisirs), les excursions d’une journée 46 [kg équ. CO₂] (2%) et les voyages avec nuitées 1'336 [kg équ. CO₂] (62%) ;
- > Les TIM et l’avion sont largement utilisés dans le cadre des mobilités de loisirs et l’avion est responsable de 65% des émissions de GES liées à ces mobilités, contre 34% pour les TIM ;
- > L’impact environnemental des loisirs du quotidien est principalement dû aux TIM (83%) ; tandis que celui des loisirs dans le cadre de séjour avec nuitées est principalement dû à l’avion (95%).

À l'issue de cette analyse, il convient de souligner que d'un point de vue environnemental, la mobilité doit être considérée à l'échelle annuelle et surtout, qu'il faut bien différencier la mobilité quotidienne de la mobilité occasionnelle, puisqu'il en émerge des logiques et des enjeux bien différents.

Au regard de ce qui précède, la suite de cette étude aura un intérêt particulier à se focaliser sur la mobilité occasionnelle ainsi que sur l'utilisation de la voiture et de l'avion. En effet, il s'agit désormais d'investiguer les pratiques, les besoins et les aspirations des résidents du Grand Genève afin d'amener des pistes pour réduire ce type de déplacement et encourager les reports modaux.

L'enquête réalisée permettra également de mieux connaître la population française du Grand Genève, absente du MRMT et donc peu analysée au cours de ce diagnostic. Finalement, l'année 2020 ayant été bouleversée par la crise sanitaire, notamment au niveau de nos habitudes de mobilité, l'enquête donnera l'opportunité d'étudier l'impact de cette crise et de donner un aperçu inédit d'autres pratiques de mobilité, ainsi que des aspirations futures.

Partie 3

Enquête « Vos mobilités de loisirs : 2020, une année particulière ? »

> Préambule

Afin d'affiner le diagnostic quantitatif effectué et de proposer des leviers d'action en vue de réduire l'impact environnemental des mobilités de loisirs, une enquête a été menée auprès d'un échantillon représentatif de la population du Grand Genève, tant sur la partie suisse que française. Nous avons spécifiquement interrogé la population sur ses pratiques de mobilités de loisirs occasionnelles – pratiques qui, comme nous l'avons vu, représentent des distances et un impact environnemental important, et donc un levier crucial de décarbonation du secteur de la mobilité des personnes.

Avant de présenter les résultats, nous introduisons quelques **précisions méthodologiques** sur la collecte des données et les méthodes d'analyse ainsi qu'un tableau descriptif de l'échantillon.

La présentation des résultats s'organise ensuite de la manière suivante :

- Premièrement, nous examinons les habitudes des résidents du Grand Genève **avant la crise sanitaire de 2020**, tout d'abord concernant les **voyages d'une journée** (point 3), ensuite concernant les **voyages avec nuitées** (point 4). Ces deux points se découpent ainsi : nous exposons d'abord la **fréquence** des excursions et voyages effectués en fonction du motif. Ensuite, nous nous intéressons aux modes de transport utilisés pour ces déplacements. Finalement, nous nous arrêtons sur les **besoins et aspirations** que les résidents du Grand Genève mettent en avant concernant leurs journées de congé ou leurs vacances ;
- Par la suite, nous présentons plus particulièrement l'utilisation qui est faite de **l'avion** dans le cadre des loisirs (point 5) ;
- Nous étudions ensuite **l'impact de la crise sanitaire de 2020** sur les mobilités de loisirs occasionnelles (point 6) en nous arrêtant sur les excursions et voyages effectués depuis le printemps 2020, et plus spécifiquement sur ceux réalisés vers des **destinations locales** ;
- Nous nous intéressons finalement aux **intentions et souhaits pour l'avenir** concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs (point 7) – plus particulièrement concernant les destinations locales et l'utilisation des différents modes de transport.

1. Méthodologie

1.1. Collecte de données

a) Périmètre d'étude

L'enquête porte sur les **mobilités de loisirs occasionnelles des résidents du Grand Genève** – soit, pour la partie suisse, des résidents du canton de Genève et du district vaudois de Nyon ; et en France, des résidents du Genevois français (partie Ain et Haute-Savoie).

b) Échantillon

Le questionnaire de l'enquête a été administré en ligne au **Panel Mobilité du Grand Genève**. Il s'agit d'un échantillon déjà constitué et représentatif des résidents de cette région. Les répondants sont âgés de 18 ans et plus et résident dans le périmètre de l'étude.

c) Diffusion

L'enquête s'est déroulée du 24 novembre au 13 décembre. La médiane de la durée de passation s'est établie à 19 minutes. La diffusion ayant eu lieu après les vacances scolaires d'automne, cela a permis aux enquêtés de renseigner les séjours effectués durant le printemps, l'été et l'automne 2020.

d) Structure du questionnaire

Le questionnaire s'articulait comme suit (voir annexe pour le questionnaire complet) :

- Questions de contrôles (pays et commune de résidence, âge) ;
- Excursions et voyages d'une journée, pour les loisirs, avant la crise sanitaire ;
- Voyages avec nuitées, pour les loisirs, avant la crise sanitaire ;
- Utilisation de l'avion dans le cadre des loisirs ;
- Particularités de l'année 2020 concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs ;
- Intentions et souhaits pour l'avenir concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs ;
- Profil sociodémographique.

1.2. Précisions sur les méthodes d'analyse

a) Nettoyage

Afin de s'assurer de la qualité des données, ces dernières ont été nettoyées en éliminant les réponses hâtives, incohérentes ou systématiques. Les réponses des personnes ayant abandonné le questionnaire en cours de route et n'ayant pas complété leur profil sociodémographique ont également été supprimées. Suite à ce nettoyage, nous sommes arrivés à un échantillon de **1'003 répondants** (contre 1'094 avant le nettoyage, l'essentiel des cas supprimés concernant des personnes n'ayant pas complété l'enquête jusqu'au bout).

b) Pondération

La base de données obtenue a été redressée par pondération afin de correspondre au plus près à la structure de la population du Grand Genève en termes de répartition géographique et d'âge. Les poids présentés dans le tableau ci-dessous ont été appliqués successivement afin d'assurer la représentativité de notre échantillon, premièrement en matière d'âge, puis de répartition géographique.

Tableau n° 18 : Coefficients de redressement par pondération

		Poids
Classes d'âge	18-24 ans	2.896
	25-44 ans	1.470
	45-64 ans	0.760
	65-74 ans	0.550
	75 ans et plus	1.194
Région	Canton de Genève	0.986
	District de Nyon	0.530
	Haute-Savoie	1.114
	Ain	2.633

c) Travail sur la variable « revenu »

Les répondants ont été interrogés sur la catégorie dans laquelle se situe le revenu de leur ménage. Nous avons ensuite effectué le même travail que dans la partie 2 du rapport : de manière séparée pour les Suisses et les Français, nous avons établi un revenu d'équivalence en fonction de la structure du ménage. Pour ce faire, nous avons d'abord calculé, pour chaque répondant, le nombre d'unités de consommation (UC) du ménage : l'échelle utilisée dénombre 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0.5 UC pour chaque adulte supplémentaire (15 ans ou plus) et 0.3 UC pour chaque enfant (moins de 15 ans). Le revenu d'équivalence correspond ensuite au revenu du ménage divisé par le nombre d'UC du ménage.

Nous avons ensuite agrégé cette nouvelle variable en fonction des quartiles. La catégorie « Faible revenu » correspond au premier quartile, soit au 25% des revenus d'équivalence les plus bas ; la catégorie « Revenu moyen » correspond aux deuxième et troisième quartiles, tandis que la catégorie « Haut revenu » correspond au quatrième quartile. Finalement, les revenus d'équivalence agrégés des Suisses et des Français ont pu être fusionnés en une seule variable, celle utilisée par la suite dans les résultats.

1.3. Description de l'échantillon

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques principales des répondants de l'enquête.

Tableau n° 19 : Description de l'échantillon original et pondéré

Échantillon Grand Genève		Effectifs	%	Effectifs pondérés	% pondérés
TOTAL		1003	100%	1003	100%
Pays	Suisse	704	70%	611	61%
	France	299	30%	392	39%
Région (manquant = 2)	Ville de Genève	137	14%	140	14%
	Reste du canton de Genève	372	37%	369	37%
	District de Nyon	193	19%	100	10%
	Pays de Gex	35	4%	79	8%
	Pays Bellegardien	11	1%	30	3%
	Thonon-Chablais	33	3%	38	4%
	Haute-Savoie Saint-Julien	37	4%	38	4%
	Annemasse Vallée Verte	183	18%	207	21%
Géotype, selon la typologie du Grand Genève (manquant = 2)	Cœur d'agglomération	201	20%	211	21%
	Aire urbaine d'agglomération centrale	292	29%	294	29%
	Aire périphérique d'agglomération centrale	86	9%	86	9%
	Aire urbaine d'agglomération régionale	142	14%	129	13%
	Aire périphérique d'agglomération régionale	40	4%	48	5%
	Aire urbaine de centre local	52	5%	49	5%
	Aire villageoise	188	19%	184	18%
Classes d'âge	18-24 ans	31	3%	83	8%
	25-44 ans	251	25%	376	38%
	45-64 ans	465	46%	361	36%
	65-74 ans	179	18%	98	10%
	75 ans et plus	77	8%	85	9%
Genre	Homme	529	53%	510	51%
	Femme	474	47%	493	49%
Structure du ménage	Seul-e sans enfant	195	19%	179	18%
	Seul-e avec enfant(s)	79	8%	75	8%
	En couple sans enfant	311	31%	267	27%
	En couple avec enfant(s)	360	36%	379	38%
	Avec les parents	38	4%	81	8%
	En collocation	11	1%	16	2%
	Autre	9	0%	6	0%
Activité principale	Etudiant-e, en formation	32	3%	74	7%
	Actif/active à plein temps ou à temps partiel	621	62%	646	64%
	Chômage, recherche d'emploi, inactif/inactive	42	4%	46	5%
	Femme/homme au foyer	27	3%	28	3%
	Retraité-e	274	27%	202	20%
	Autre	7	1%	7	1%
Revenu mensuel du ménage en France	Moins de 2'000 EUR	11	4%	14	4%
	de 2'000 à 3'000 EUR	28	9%	32	8%
	de 3'001 à 6'000 EUR	119	40%	148	38%
	de 6'001 à 9'000 EUR	55	19%	74	19%
	Plus de 9'000 EUR	44	15%	64	17%
	Ne souhaite pas répondre	43	14%	57	15%
Revenu mensuel du ménage en Suisse	Moins de 4'000 CHF	53	8%	54	9%
	de 4'000 à 6'000 CHF	107	15%	89	15%
	de 6'001 à 8'000 CHF	125	18%	105	17%
	de 8'001 à 10'000 CHF	117	17%	95	16%
	Plus de 10'000 CHF	169	24%	139	23%
	Ne souhaite pas répondre	132	19%	128	21%

2. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages d'une journée avant la crise sanitaire

Nous nous intéressons ici aux habitudes de mobilité des résidents du Grand Genève relatives aux activités de loisirs d'une journée. Nous nous demandons d'abord de quoi se composent ces activités et à quelle fréquence elles sont réalisées. Nous étudions ensuite l'importance de l'utilisation de la voiture dans ce cadre. Nous interrogeons finalement les priorités des individus lorsqu'ils disposent d'une journée libre. Cette première partie fait référence aux habitudes en place avant le début de la crise sanitaire de 2020.

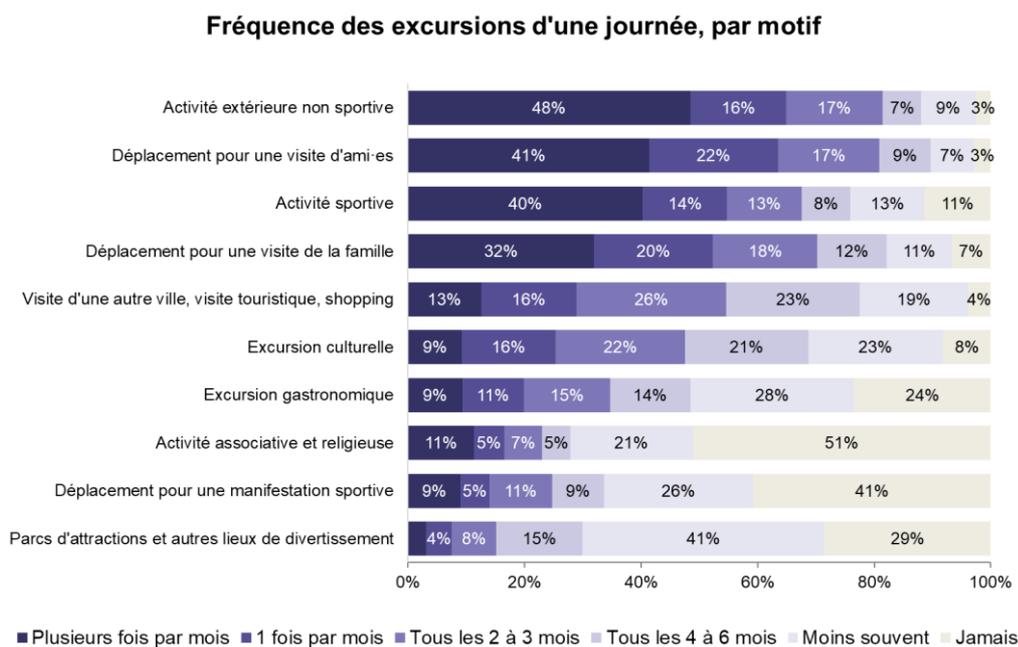
2.1. Fréquence et motifs des voyages d'une journée

Nos données ne permettent pas de connaître le nombre d'excursions d'une journée réalisées en une année, tous motifs confondus, mais, pour rappel, notre analyse du MRMT indique que ce nombre s'élève à 6.4 pour les résidents du canton de Genève et 9.8 pour les résidents du district de Nyon.

Les activités réalisées le plus fréquemment sont les activités extérieures non sportives (promenades, pique-nique...), les déplacements pour une visite occasionnelle d'amis, les activités sportives et les déplacements pour une visite occasionnelle de la famille. Plus de la moitié de l'échantillon effectue ces activités au minimum une fois par mois. Les autres motifs d'excursions sont plus ponctuels (visite d'une autre ville, excursions culturelles et gastronomiques), voire rares (activités associatives et religieuses, déplacements pour une manifestation sportive, parcs d'attractions).

Ce premier aperçu semble indiquer que les dimensions de la sociabilité et du plein air sont particulièrement importantes dans le cadre des activités de loisirs d'une journée. Ce constat est en accord avec des données issues de la littérature scientifique. En effet, parmi les activités de loisirs réalisées à l'extérieur du domicile, le maintien des liens sociaux et familiaux constitue le groupe d'activités dominant, suivi des activités de plein air, sport, détente et évasion (Götz, 2007).

Figure n° 54 : Fréquence des excursions d'une journée avant la crise sanitaire, par motif



2.2. Utilisation de la voiture pour les voyages d'une journée

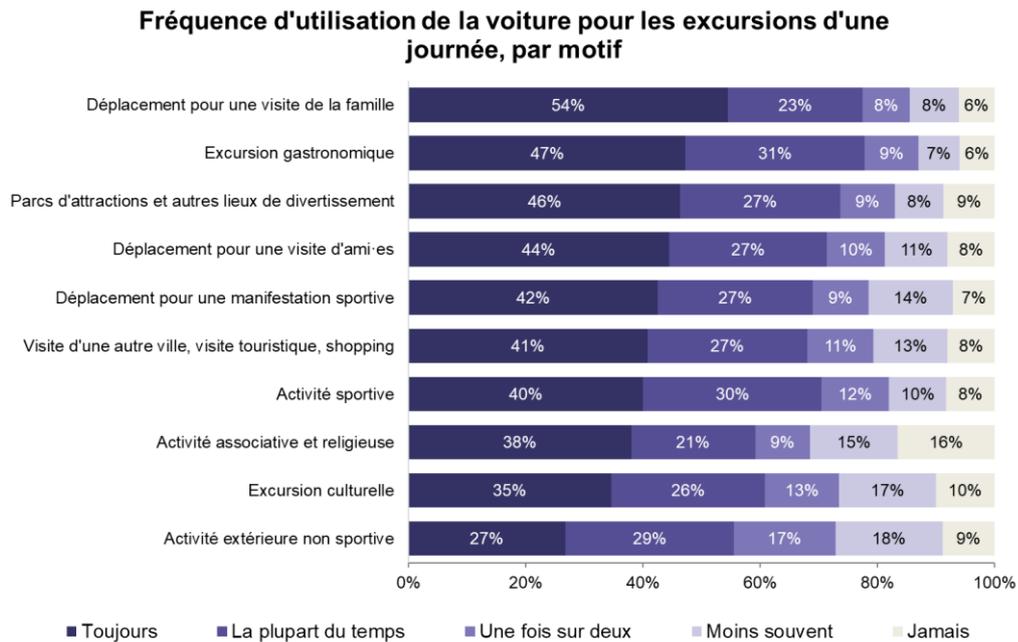
a) Utilisation de la voiture par activité

Pour chaque activité réalisée au minimum tous les 4 à 6 mois, les résidents du Grand Genève ont été interrogés sur leur utilisation de la voiture. Quel que soit le motif de l'excursion, l'utilisation de celle-ci est importante et la voiture constitue le mode de transport privilégié. Cela résonne avec notre analyse des données du MRMT qui indique que dans le cadre des excursions d'une journée pour les loisirs, la voiture est utilisée pour 72% des déplacements.

Notamment, lors des déplacements pour une visite à la famille, 77% des individus l'utilisent « toujours » ou « la plupart du temps ». C'est dans le cadre des activités extérieures non-sportives que son utilisation est la moins fréquente, bien que tout de même 56% de l'échantillon l'utilisent « toujours » ou « la plupart du temps ». Rappelons par ailleurs que cette activité est celle qui est le plus souvent réalisée.

Quel que soit le motif, la part des résidents du Grand Genève qui n'utilisent jamais la voiture est très faible – entre 6% et 10% selon les motifs – sauf pour les activités associatives et religieuses (la voiture n'est jamais utilisée par 16% des répondants), qui concernent par ailleurs un effectif réduit de répondants.

Figure n° 55 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) pour les excursions d'une journée avant la crise sanitaire, par motif

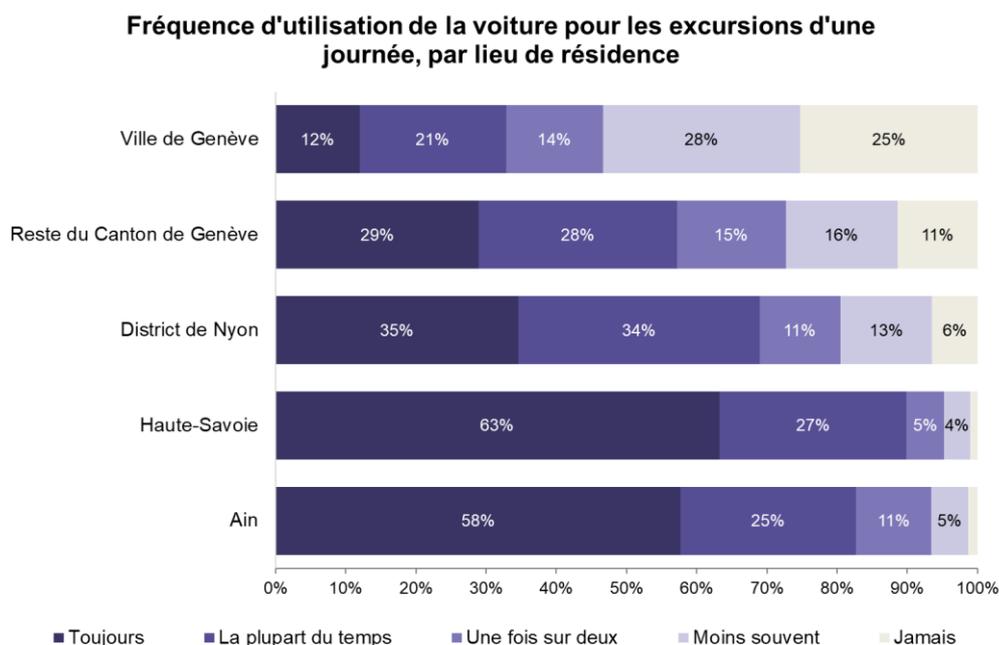


b) Utilisation de la voiture par lieu de résidence¹⁰

Les différences d'utilisation de la voiture sont particulièrement marquées si l'on prend en considération le lieu de résidence. Tous motifs confondus, les résidents de la ville de Genève utilisent toujours la voiture dans 12% de leurs excursions de loisirs d'une journée, contre 63% des excursions des résidents de Haute-Savoie. Les résidents de la ville de Genève n'utilisent jamais la voiture dans 25% de leurs excursions, contre 1% des excursions des résidents du Genevois français. De manière générale, les résidents de la ville de Genève sont ceux dont l'utilisation de la voiture est la moins importante, suivi des habitants du reste du canton, de ceux du district de Nyon puis de ceux du Genevois français. Le lieu de résidence semble donc avoir un impact plus fort que les sous-motifs de loisirs pour expliquer la fréquence d'utilisation de la voiture.

¹⁰ Ces données ont été obtenues en additionnant les réponses des enquêtés à chaque motif, puis en croisant ce total avec les lieux de résidence

Figure n° 56 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) pour les excursions d'une journée avant la crise sanitaire, tous motifs confondus, par lieu de résidence



Comparaison avec l'étude de l'OFS « Voyages de la population résidente suisse en 2019 »

Selon l'OFS (2020), 10 voyages d'une journée par personne ont été effectués, en moyenne, par la population résidente suisse (8,7 pour les Suisses romands). Parmi ces voyages, 53% concernaient des motifs de loisirs. Nos données ne permettent pas d'établir combien de voyages d'une journée ont été effectués par les résidents du Grand Genève en moyenne chaque année. Au vu de la fréquence des sous-motifs renseignée par les répondants, il semble toutefois que les excursions de loisirs d'une journée sont effectuées plus souvent que 5 fois par année.

Dans l'enquête de l'OFS, les transports individuels motorisés sont, comme dans notre enquête, le moyen de transport le plus emprunté pour les voyages d'une journée (62%). Viennent ensuite les transports publics (32%).

2.3. Besoins et aspirations concernant les journées libres

Les répondants ont été interrogés sur le degré de priorité (de 1 à 10) accordé à différents critères pour occuper une journée de libre. Nombreux sont les critères qui semblent avoir de l'importance. Les deux éléments pour lesquels le degré d'importance accordé est le plus élevé sont « Être dans la nature, profiter du plein air » (7.4/10) et « Profiter du soleil » (7.2). A ce propos, rappelons que l'enquête s'est déroulée durant les mois de novembre et décembre, ce qui pourrait avoir introduit un biais vis-à-vis de ces deux aspirations. Quoiqu'il en soit, cela souligne l'importance du rôle des parcs pour les habitants des centres urbains ainsi que la proximité avec la montagne, particulièrement concernant la problématique du soleil durant la saison hivernale.

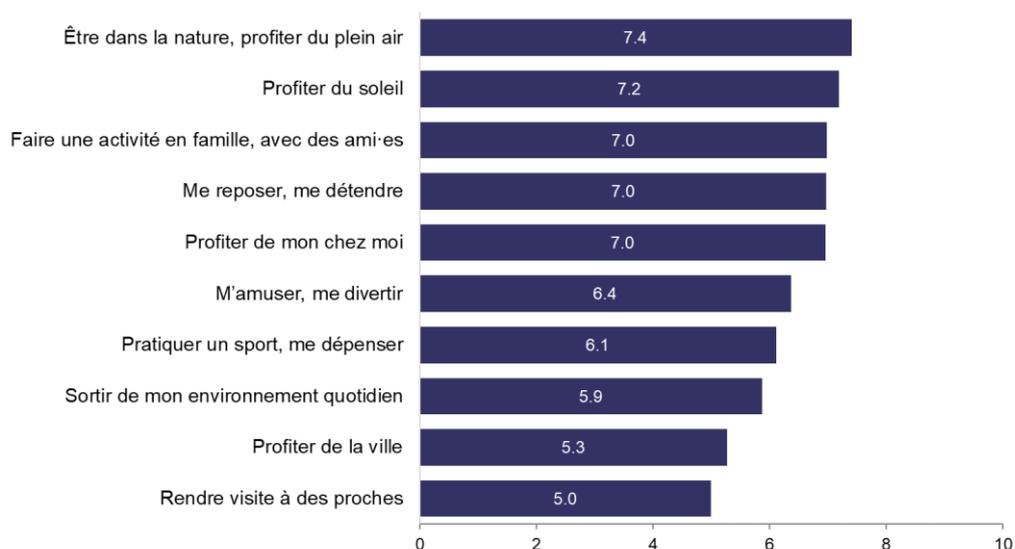
Avec un degré d'importance de 7/10, viennent ensuite « Faire une activité en famille, avec des amis », « Me reposer, me détendre » et « Profiter de mon chez-moi » (cuisine, bricolage, repos...). Ces données font

écho aux observations faites préalablement sur l'importance des dimensions de sociabilité et de plein air au sein des activités de loisirs extérieures.

Le score du critère « Profiter de mon chez-moi » montre qu'une partie non négligeable du temps libre est passé au domicile et que les activités de loisirs intérieures sont importantes quand il s'agit d'occuper une journée de libre.

Figure n° 57 : Degré de priorité (1-10) accordé par les individus à différents critères pour les activités de loisirs d'une journée

Degrés de priorités vis-à-vis des activités de loisirs d'une journée

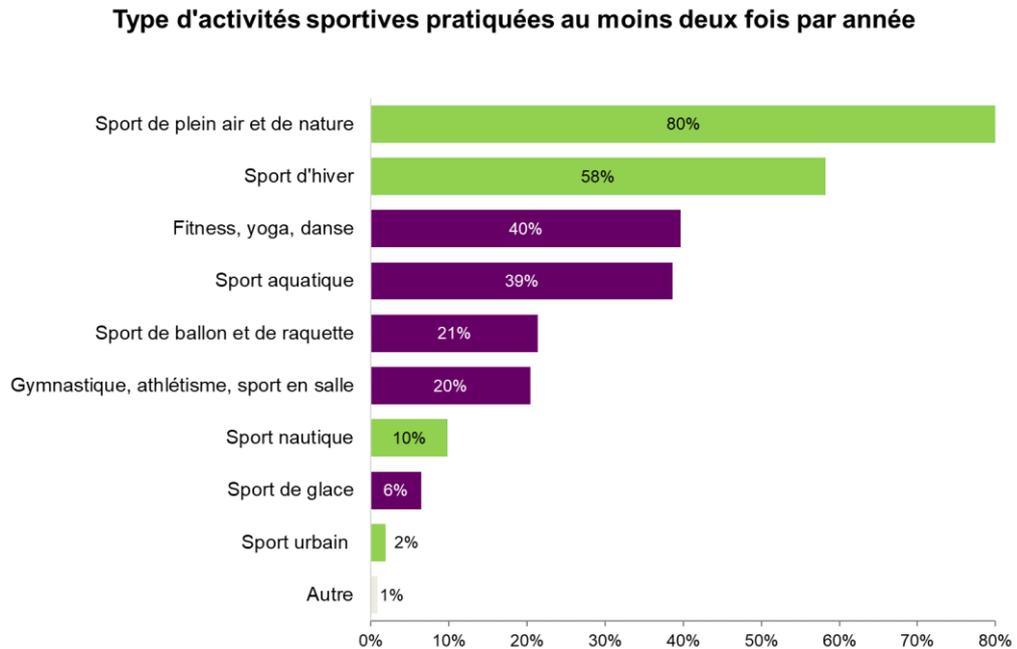


Nous avons vu que les activités sportives sont un motif de loisirs répandu pour les excursions d'une journée (54% des répondants effectuent des excursions pour ce motif au moins une fois par mois) tandis qu'une priorité de 6.1/10 est accordée au fait de pratiquer un sport et de se dépenser. Nous avons donc interrogé les individus pour qui faire du sport est une priorité (>3) – ce qui représente 794 personnes – sur les types de sports pratiqués (au moins deux fois par année). Les différents types ont été constitués en fonction des lieux dans lesquels ces sports se pratiquent et ils peuvent être distingués selon leur dimension naturophile (en vert dans le graphique) ou compactophile (en violet dans le graphique).

80% de l'échantillon pratiquent au moins deux fois par année des sports de plein air et de nature (marche, vélo, alpinisme...) et 58% des sports d'hiver. Les sports les plus pratiqués sont donc des sports extérieurs qui nécessitent de sortir des centres urbains et pour lesquels la nature et la montagne jouent un rôle important. Certains sports nécessitant des infrastructures se trouvant plutôt en milieu urbain (salles de fitness, piscines) sont également pratiqués par une proportion non négligeable de l'échantillon. Notons que les répondants pouvaient donner plusieurs réponses à cette question, ce qui explique le total supérieur à 100%.

Nous pouvons faire l'hypothèse que la dimension naturophile ou compactophile de l'activité est liée à un certain type de mobilité, les sports naturophiles relevant plutôt des mobilités occasionnelles tandis que les sports compactophiles s'insèrent plus aisément dans le quotidien.

Figure n° 58 : Type d'activités sportives pratiquées au moins deux fois par année par les individus pour qui faire du sport est une priorité



Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages d'une journée avant la crise sanitaire

- > Les activités de loisirs d'une journée réalisées le plus fréquemment sont les activités extérieures non sportives, les déplacements pour une visite occasionnelle d'amis, les activités sportives et les déplacements pour une visite occasionnelle de la famille ;
- > Les dimensions de sociabilité et de plein air semblent donc particulièrement importantes dans le cadre des activités de loisirs d'une journée ;
- > Quel que soit le motif de l'excursion, l'utilisation de la voiture est importante et celle-ci constitue le mode de transport privilégié ;
- > Son utilisation varie fortement en fonction de lieu de résidence : les résidents du Genevois français en ont l'utilisation la plus fréquente, suivi des résidents du district de Nyon, du canton de Genève et, finalement, de la ville de Genève ;
- > Les deux critères les plus importants pour occuper une journée de libre sont le fait d'être dans la nature, de profiter du plein air (7.4/10) et le fait de profiter du soleil (7.2) ;
- > Le score du critère « Profiter de mon chez-moi » (7/10) montre qu'une partie non négligeable du temps libre est passé au domicile et que les activités de loisirs intérieures sont importantes quand il s'agit d'occuper une journée de libre ;
- > Les activités sportives les plus pratiquées sont de type naturophile, 80% de l'échantillon pratiquant au moins deux fois par année des sports de plein air et de nature et 58% des sports d'hiver.

3. La mobilité de loisirs occasionnelle : les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire

Nous nous intéressons à présent aux voyages avec nuitées effectués pour les loisirs. Nous nous demandons d'abord à quelle fréquence les résidents du Grand Genève réalisent des voyages avec nuitées dans le cadre de leurs loisirs et quels en sont les motifs. Nous étudions ensuite l'utilisation de différents modes de transport dans le cadre de ces voyages. Nous interrogeons finalement les priorités des individus lorsqu'ils disposent de plusieurs jours libres. Cette deuxième partie fait référence aux habitudes en place avant le début de la crise sanitaire de 2020.

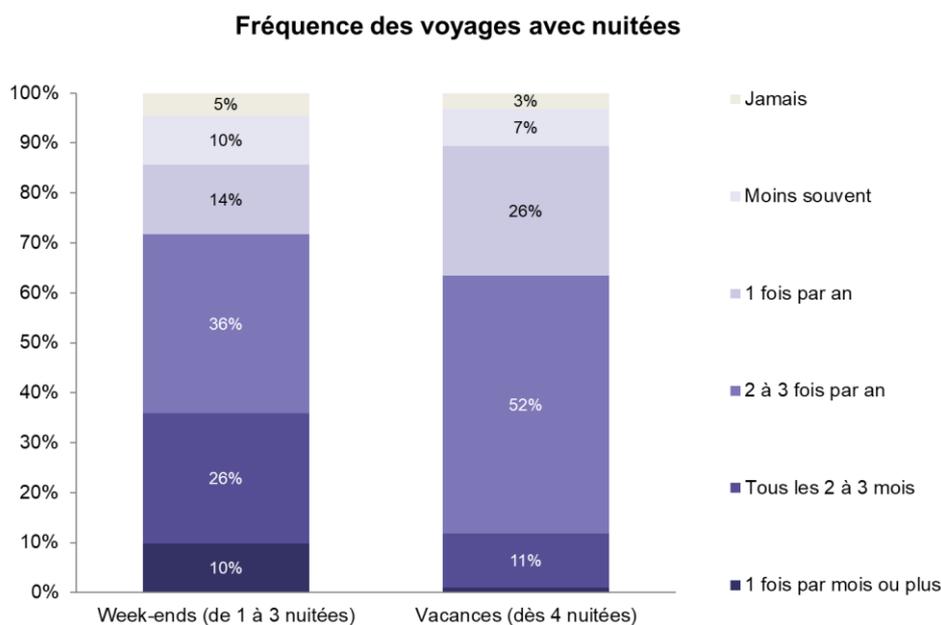
3.1. Fréquence et motifs des voyages avec nuitées

L'immense majorité des résidents du Grand Genève réalisent des voyages avec nuitées pour motifs de loisirs. Concernant les week-ends et week-ends prolongés, 85% d'entre eux partent au moins une fois par an. La fréquence la plus répandue est de 2 à 3 fois par an (pour 36% des répondants) et 10 % partent en week-end au moins une fois par mois. 90% des répondants partent en vacances au moins une fois par an et la fréquence la plus répandue est 2 à 3 fois par an (pour 52% des répondants). La fréquence des voyages avec nuitées est logiquement plus élevée pour les week-ends que pour les vacances.

Pour rappel, notre analyse des résultats du MRMT indiquent que les résidents du canton de Genève entreprennent 2.7 voyages avec nuitées pour les loisirs, et les résidents du district de Nyon 3. Toutefois, le MRMT ne distingue pas les séjours avec nuitées en fonction de leur durée, comme nous l'avons fait dans l'enquête.

Nos résultats confirment l'importance des mobilités de loisirs occasionnelles dans les modes de vie des résidents du Grand Genève. Malgré leur dimension occasionnelle, des voyages avec nuitées pour motifs de loisirs sont régulièrement effectués par la majorité de la population.

Figure n° 59 : Fréquence des voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par type de voyage



Comparaison avec l'étude de l'OFS « Voyages de la population résidente suisse en 2019 »

Selon l'OFS (2020), 88% de la population résidente suisse a entrepris au moins un voyage avec nuitées en 2019, avec une moyenne de 2,9 voyages par personne (2,8 s'agissant de la Suisse romande). Ceux-ci ont majoritairement été effectués dans le cadre des loisirs : 63% des voyages ont été réalisés pour des motifs de vacances et détente, et 22% pour rendre visite à des parents ou des amis.

Ces chiffres apparaissent proches de ceux qui émergent de l'enquête sur les résidents du Grand Genève.

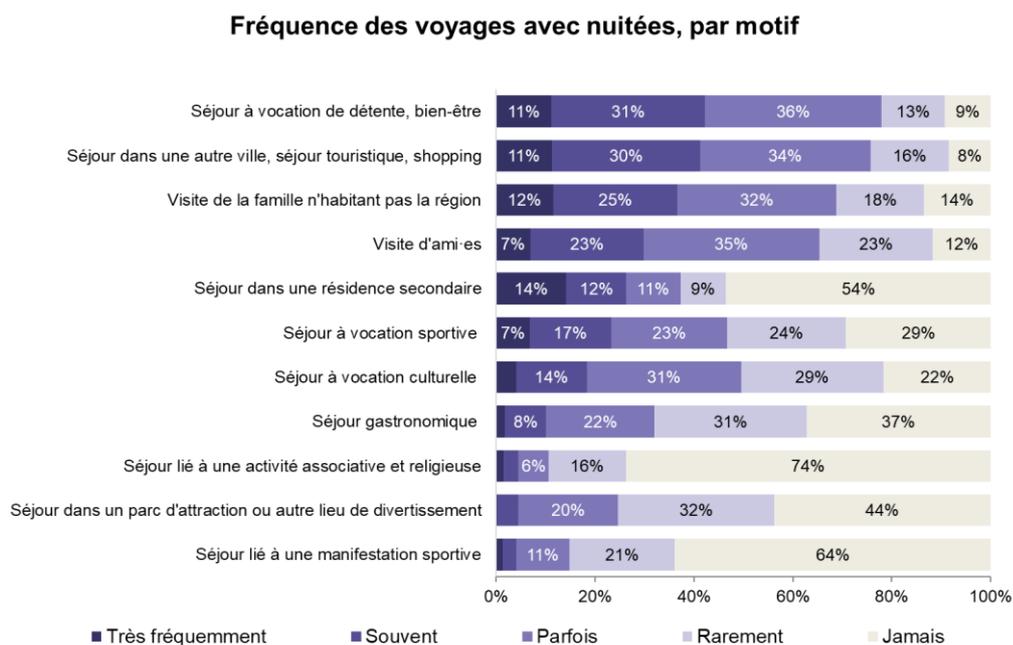
Les motifs principaux des voyages avec nuitées sont les séjours à vocation de détente et de bien-être (farniente, plage...), les séjours dans une autre ville (tourisme, shopping...) et les visites à la famille ou aux amis. Pour 30 à 42% de l'échantillon, ces motifs sont très fréquemment ou souvent les principales raisons des voyages réalisés durant les week-ends et les vacances. Ainsi, comme pour les excursions de loisirs d'une journée, rendre visite à des proches (famille ou amis) constitue un motif important.

Au moins un quart des résidents du Grand Genève disposent de la possibilité de se rendre dans une résidence secondaire puisque pour 26% des répondants, ce motif est très fréquemment ou souvent la principale raison de leur séjour¹¹.

Comme pour les excursions de loisirs d'une journée, les activités associatives ou religieuses, les parcs d'attractions et les manifestations sportives sont rarement, voire jamais, les motifs principaux des voyages avec nuitées.

¹¹ Soulignons que cette proportion est étonnamment élevée. En effet, selon le MRMT 2015, 9% des Suisses ont une résidence secondaire à leur disposition (et 13% des résidents du canton de Genève) et cette proportion s'élèverait à 13% pour les Français, selon une étude de 2018 (<https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/classement-des-25-communes-avec-le-plus-fort-taux-de-residences-secondaires/>).

Figure n° 60 : Fréquence des différents motifs comme motifs principaux des voyages avec nuitées, avant la crise sanitaire



3.2. Utilisation des différents modes pour les voyages avec nuitées

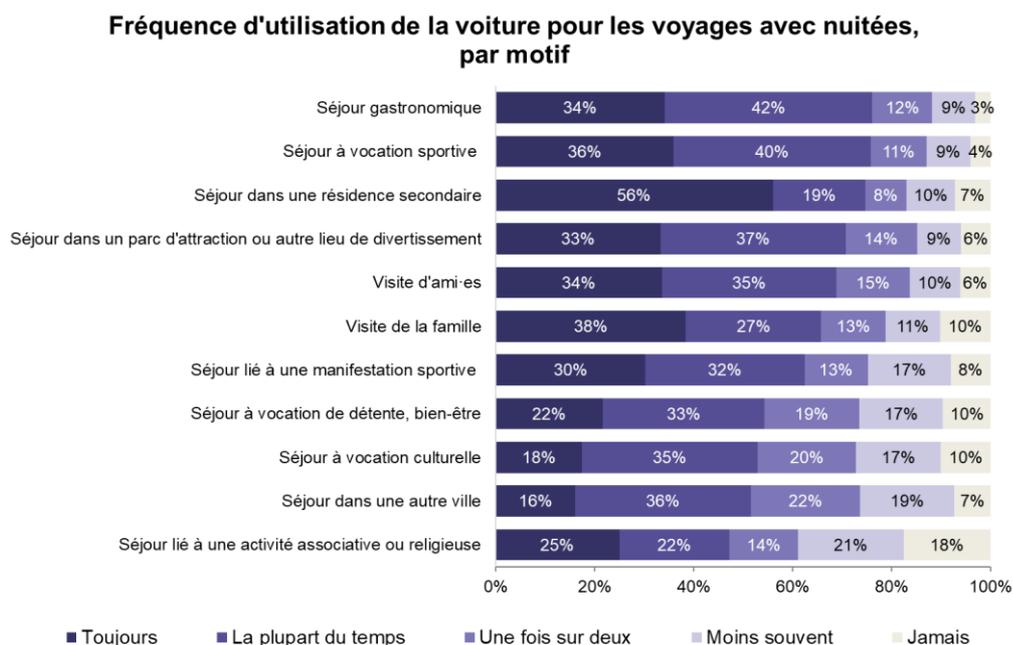
a) Utilisation des modes par activité

Pour chaque activité réalisée au moins « parfois », les résidents du Grand Genève ont été interrogés sur le mode de transport principalement utilisé.

Comme dans les cas des excursions d'une journée, l'utilisation de la voiture est importante, quel que soit le motif du voyage, et celle-ci constitue le mode de transport privilégié. Que ce soit dans le cadre de séjours gastronomiques, à vocation sportive ou dans une résidence secondaire, la voiture est utilisée « toujours » ou « la plupart du temps » par les trois-quarts des répondants. Hormis pour les séjours liés à une activité associative ou religieuse, la voiture est utilisée « toujours » ou « la plupart du temps » par plus de la moitié des résidents du Grand Genève.

Quel que soit le motif, la part des résidents du Grand Genève qui n'utilisent jamais la voiture est très faible – entre 3% et 10% selon les motifs – sauf pour les activités associatives et religieuses (la voiture n'est jamais utilisée par 18% des répondants), qui concernent par ailleurs un effectif réduit de répondants.

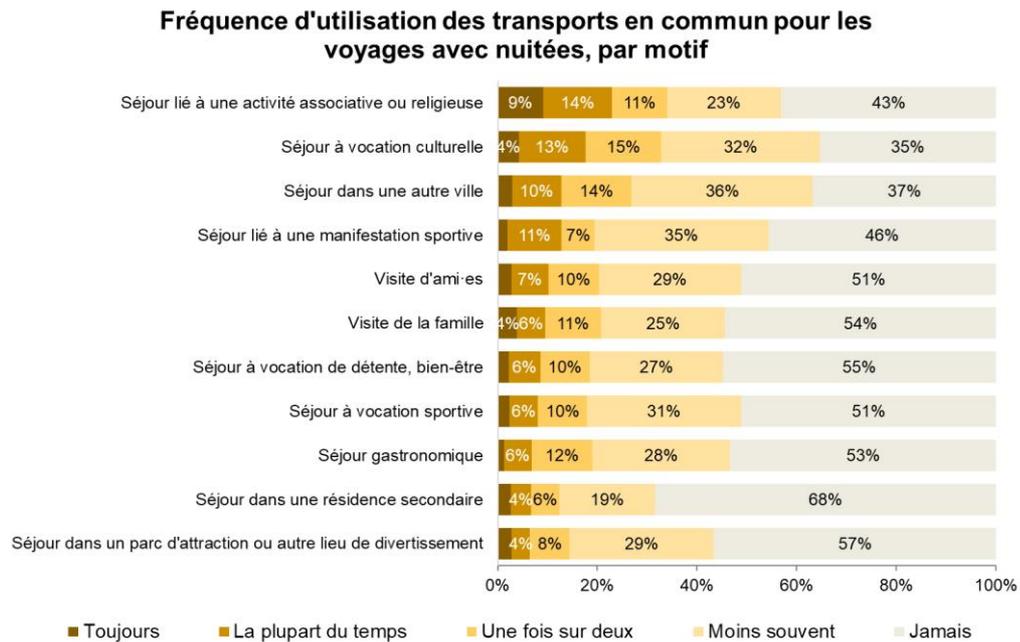
Figure n° 61 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif



L'utilisation des transports publics (train, bus, car...) est quant à elle bien moins importante. En effet, selon les différents motifs, entre 35% et 68% des répondants n'utilisent jamais ce mode. Quel que soit le motif, la part des résidents du Grand Genève qui utilisent toujours les TC est très faible.

C'est dans le cadre des séjours liés à une activité associative ou religieuse que les TC sont les plus répandus (33% les utilisent au moins une fois sur deux), ce qui permet d'expliquer la moindre utilisation de la voiture pour ce type de voyage. Viennent ensuite les séjours à vocation culturelle (32% les utilisent au moins une fois sur deux) et dans une autre ville (27%). On peut faire l'hypothèse, concernant ces deux derniers types d'activités, que les destinations concernées sont plutôt urbaines et, par conséquent, plus facilement accessibles en TC.

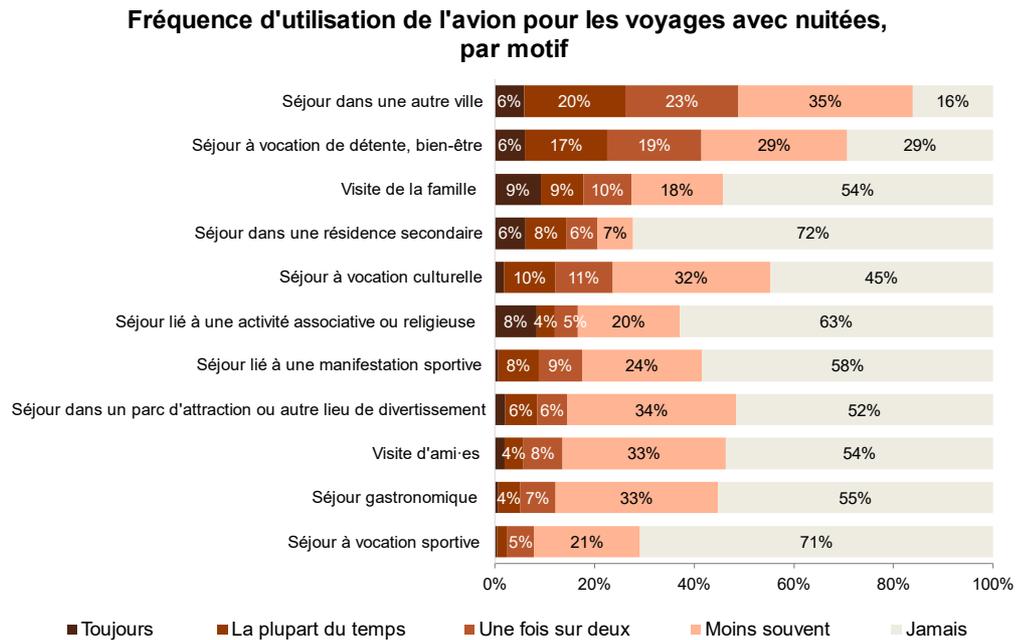
Figure n° 62 : Fréquence d'utilisation des transports en commun (train, bus, car...) comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif



L'utilisation de l'avion pour les voyages avec nuitées est également bien moins importante que celle de la voiture. Celui-ci est principalement utilisé pour les séjours dans une autre ville et les séjours à vocation de détente et de bien-être. Si la modalité « toujours » n'apparaît que rarement, l'utilisation de l'avion n'est toutefois pas négligeable. En effet, dans le cas des séjours dans une autre ville et des séjours à vocation de détente et de bien-être, celui-ci est utilisé au moins une fois sur deux par respectivement 49% et 42% des répondants. De plus, rappelons que ces deux motifs constituent les motifs principaux des voyages avec nuitées (voir figure n° 57).

Rappelons encore que, comme cela a été vu dans le diagnostic quantitatif (partie 2), si l'avion ne représente pas le plus grand nombre des déplacements effectués dans le cadre des voyages avec nuitées, les distances parcourues avec ce mode sont en revanche très importantes et supérieures à celles effectuées en voiture.

Figure n° 63 : Fréquence d'utilisation de l'avion comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif

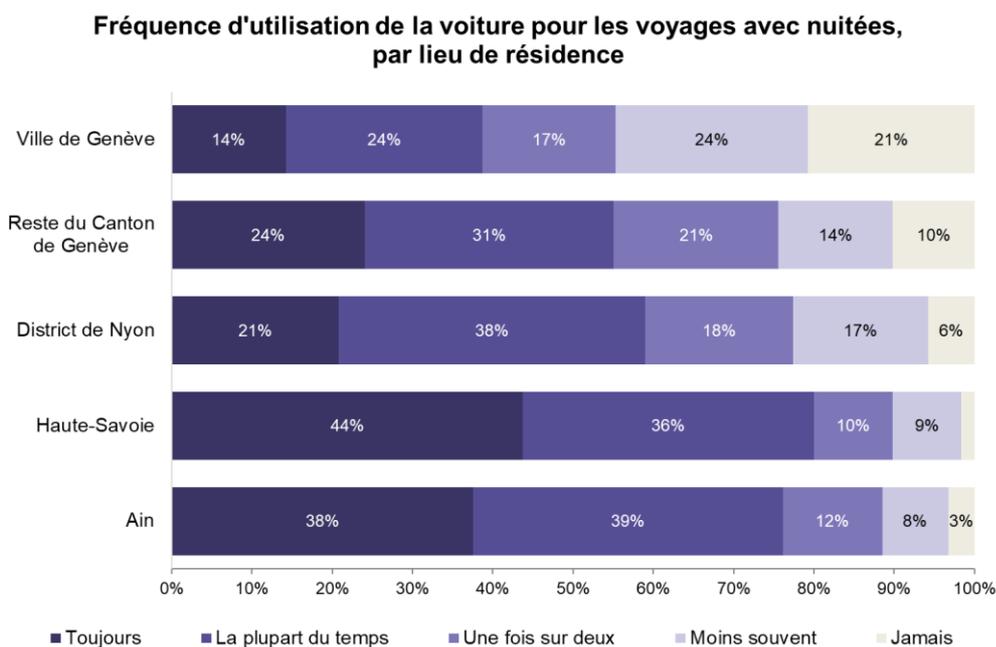


b) Utilisation des modes par lieu de résidence¹²

Concernant la voiture, on observe entre les lieux de résidences des différences similaires à celles apparues pour les excursions d'une journée (voir figure n°53). Les résidents de la ville de Genève ont l'utilisation de la voiture la moins fréquente, suivi du reste du canton, du district de Nyon puis du Genevois français. Relevons que l'utilisation de la voiture des résidents du Genevois français est légèrement moins importante qu'elle ne l'était dans le cadre des excursions d'une journée. Nous pouvons faire l'hypothèse que cette diminution est due à l'apparition de l'avion pour certains de ces de voyages.

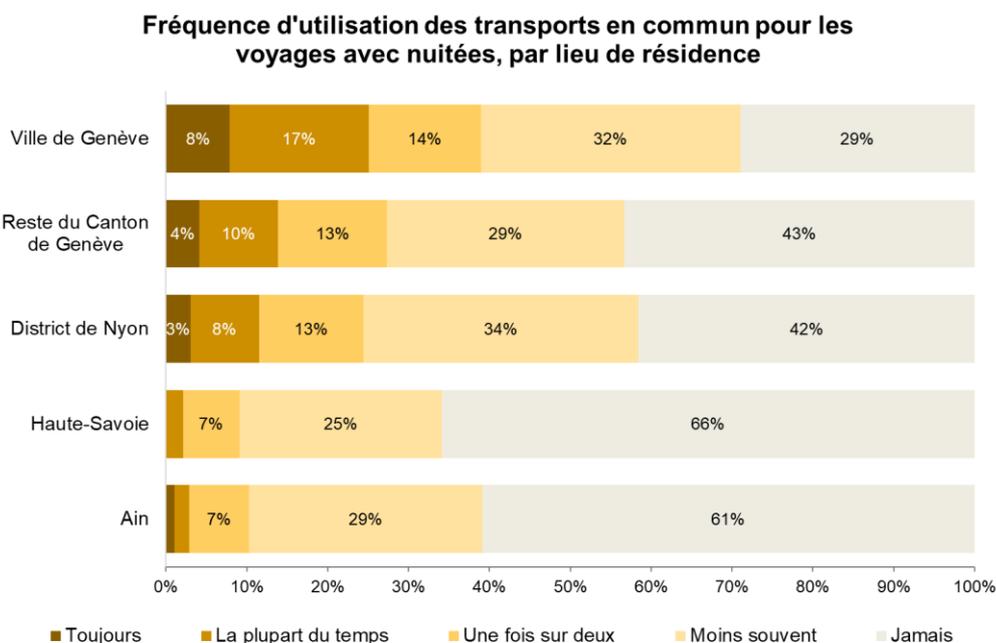
¹² Ces données ont été obtenues en additionnant les réponses des enquêtés par mode à chaque motif, puis en les croisant avec les lieux de résidence.

Figure n° 64 : Fréquence d'utilisation de la voiture pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence



Concernant les TC, relevons que les résidents de la partie suisse du Grand Genève en ont une utilisation plus fréquente que les résidents de la partie française, et que les résidents de la ville de Genève sont ceux qui les utilisent le plus. En effet, les TC sont utilisés « toujours » ou « la plupart du temps » pour un quart de leurs voyages avec nuitées.

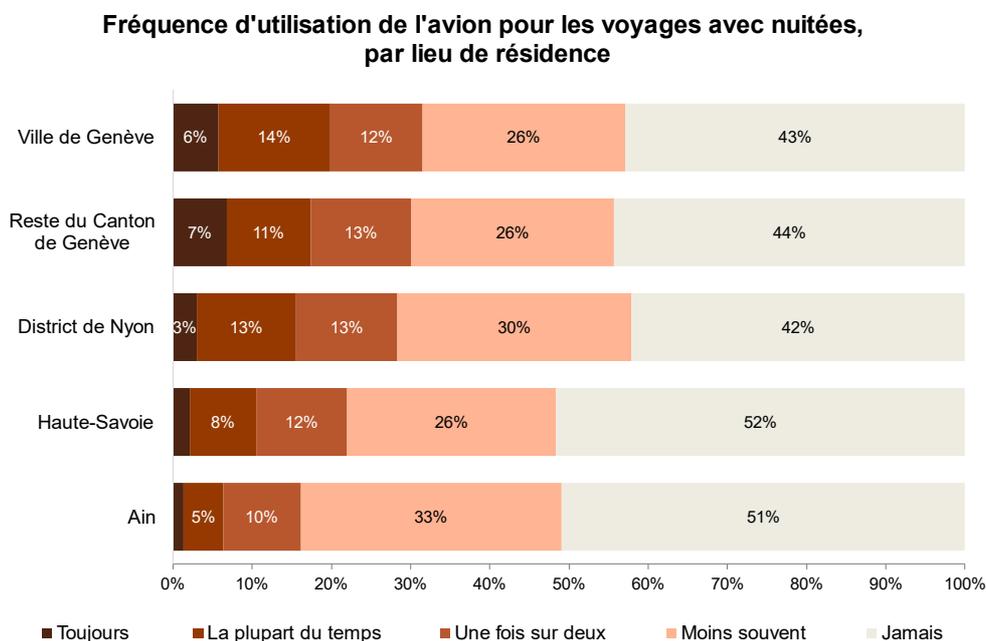
Figure n° 65 : Fréquence d'utilisation des transports publics pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence



Les différences entre les lieux de résidence sont moins marquées en ce qui concerne l'utilisation de l'avion. On constate toutefois que les résidents de la partie suisse du Grand Genève l'utilisent plus fréquemment que ceux de la partie française (« toujours » ou « la plupart du temps » pour 16% à 20% des voyages du

côté suisse, contre 6% à 10% du côté français) et que l'avion n'est jamais utilisé lors de la moitié des voyages des résidents du Genevois français.

Figure n° 66 : Fréquence d'utilisation de l'avion pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence

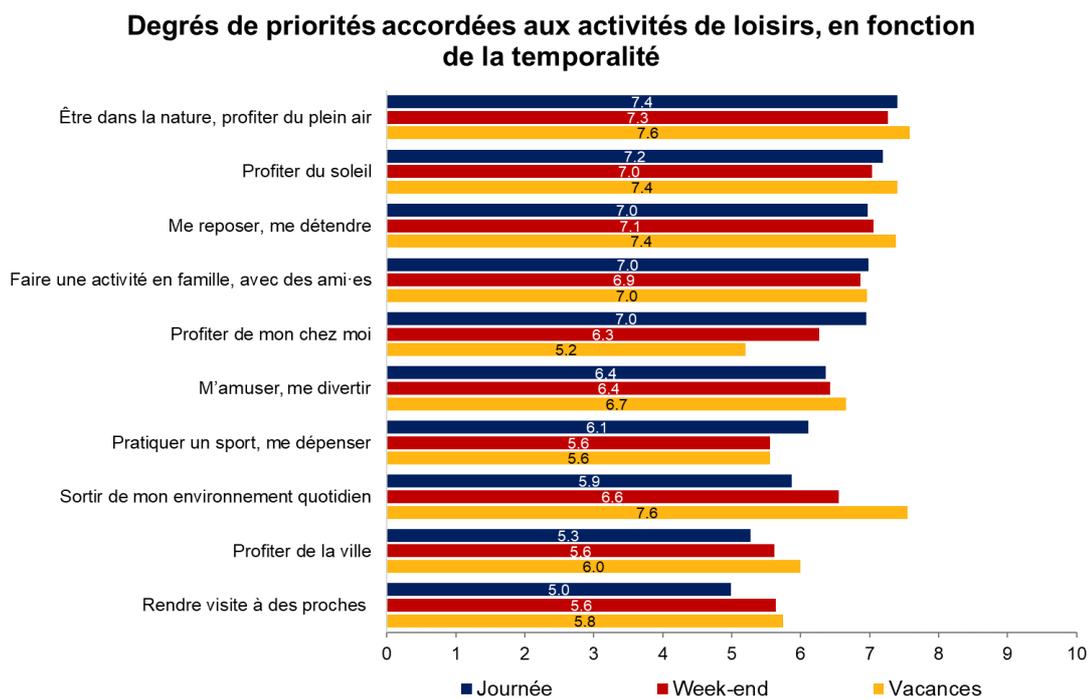


3.3. Besoins et aspirations concernant les voyages avec nuitées

Comme dans le cas des journées libres, les répondants ont été interrogés sur le degré de priorité (de 1 à 10) accordé à différents critères pour occuper un week-end ou des vacances. Soulignons en premier lieu que lorsque l'on dispose d'un temps de loisirs, le fait d'être dans la nature et de profiter du plein air est la première priorité des résidents du Grand Genève, quelle que soit la temporalité. Profiter du soleil, se reposer/se détendre et faire une activité avec des proches sont d'autres critères qui apparaissent toujours importants. Cela semble donc confirmer l'importance des dimensions de sociabilité et de plein air dans le cadre des loisirs occasionnels, tant pour des activités d'une journée que pour des temps plus longs.

Ensuite, relevons que pour certains critères, on n'accorde pas le même degré de priorité selon qu'il s'agit d'occuper une journée libre, un week-end ou des vacances. Par exemple, le critère « sortir de mon cadre de vie / environnement quotidien » apparaît très important dans le cadre des vacances (7.6/10), mais beaucoup moins dans le cadre d'une simple journée (5.9/10). À l'inverse, « profiter de mon chez-moi » constitue une plus grande priorité lors d'une journée libre (7/10) que le lors de vacances (5.2/10).

Figure n° 67 : Degré de priorité (1-10) accordé par les individus à différents critères pour les activités de loisirs, en fonction de la temporalité



Synthèse : la mobilité de loisirs occasionnelle, les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire

- > L'immense majorité des résidents du Grand Genève réalisent régulièrement des voyages avec nuitées pour motifs de loisirs : au moins une fois par an, 85% des résidents du Grand Genève partent en week-end et 90% partent en vacances ;
- > La fréquence de voyages avec nuitées la plus répandue est de 2 à 3 fois par an ;
- > Les motifs principaux des voyages avec nuitées sont les séjours à vocation de détente et de bien-être, les séjours dans une autre ville et les visites à la famille ou aux amis ;
- > 26% des répondants voyagent très fréquemment ou souvent pour se rendre dans une résidence secondaire ;
- > Comme pour les excursions d'une journée, l'utilisation de la voiture est importante, quel que soit le motif du voyage, et celle-ci constitue le mode de transport privilégié (elle est utilisée au moins la plupart du temps par plus de la moitié des répondants) ;
- > L'utilisation des transports publics est bien moins importante ; entre 35% et 68% des répondants n'utilisent jamais ce mode ;
- > La fréquence d'utilisation de l'avion est faible comparativement à la voiture ; toutefois, elle n'est pas négligeable puisque dans le cas des séjours dans une autre ville et des séjours à vocation de détente et de bien-être (qui sont les deux motifs principaux des voyages avec nuitées), l'avion est utilisé au moins une fois sur deux par respectivement 49% et 42% des répondants ;
- > Les résidents de la partie suisse du Grand Genève utilisent moins fréquemment la voiture que les résidents de la partie française ; en revanche, ils utilisent plus fréquemment les transports publics ainsi que l'avion que leurs voisins ;
- > Lorsqu'ils disposent d'un temps de loisirs (journée, week-end ou vacances), le fait d'être dans la nature et de profiter du plein air est la première priorité des résidents du Grand Genève ;
- > D'autres critères ne revêtent pas la même importance selon qu'il s'agit d'occuper une journée libre ou des vacances : par exemple, « sortir de son environnement quotidien » apparaît particulièrement important dans le cadre des vacances (7.6/10) mais beaucoup moins dans le cadre d'une journée (5.9).

4. Utilisation de l'avion pour les loisirs

Nous avons vu que l'utilisation de l'avion dans le cadre de voyages avec nuitées pour motifs de loisirs n'est pas négligeable, notamment dans le cas des séjours dans une autre ville et des séjours à vocation de détente et de bien-être, qui représentent par ailleurs les principaux motifs des voyages avec nuitées. Dans cette partie, nous nous intéressons plus spécifiquement à cette pratique. Nous étudions d'abord sur la part des répondants ayant pris l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années puis le nombre de déplacements réalisés en avion en 2019 ; nous croisons ces données avec le profil sociodémographique de la population (lieu de résidence, revenu, classe d'âge). Nous nous intéressons ensuite aux caractéristiques du dernier voyage en avion réalisé dans le cadre des loisirs (année, destination, durée, motif) et, finalement, aux opinions des résidents du Grand Genève concernant l'avion et ses possibles alternatives.

4.1. Utilisation de l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années

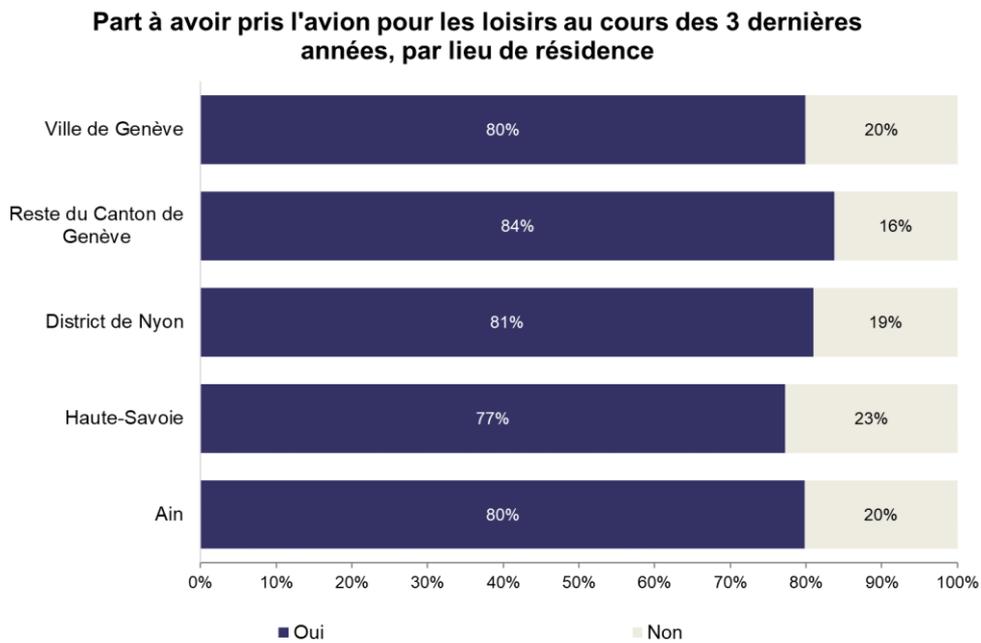
Parmi nos enquêtés, 80% ont pris l'avion dans le cadre de leurs loisirs au cours des 3 dernières années, indiquant que cette pratique semble très répandue.

Tableau n° 20 : Part des résidents ayant pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années

Oui		Non	
Effectif	%	Effectif	%
805	80%	196	20%

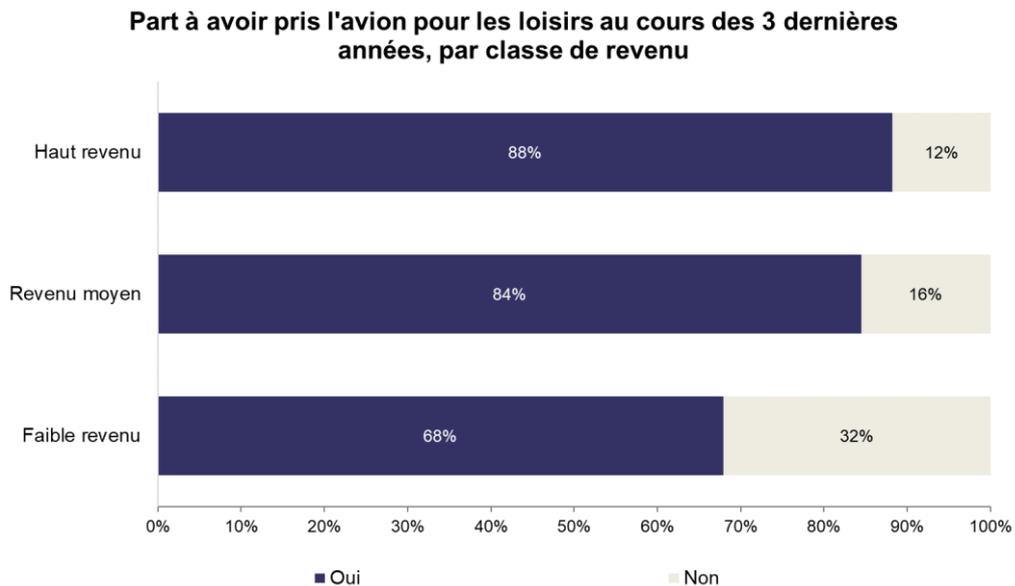
La part des répondants ayant pris l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années varie peu en fonction du lieu de résidence. Elle est la plus faible chez les résidents du Genevois français de Haute-Savoie (77%) et la plus élevée chez les résidents du canton de Genève (hors Ville de Genève) (84%).

Figure n° 68 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par lieu de résidence



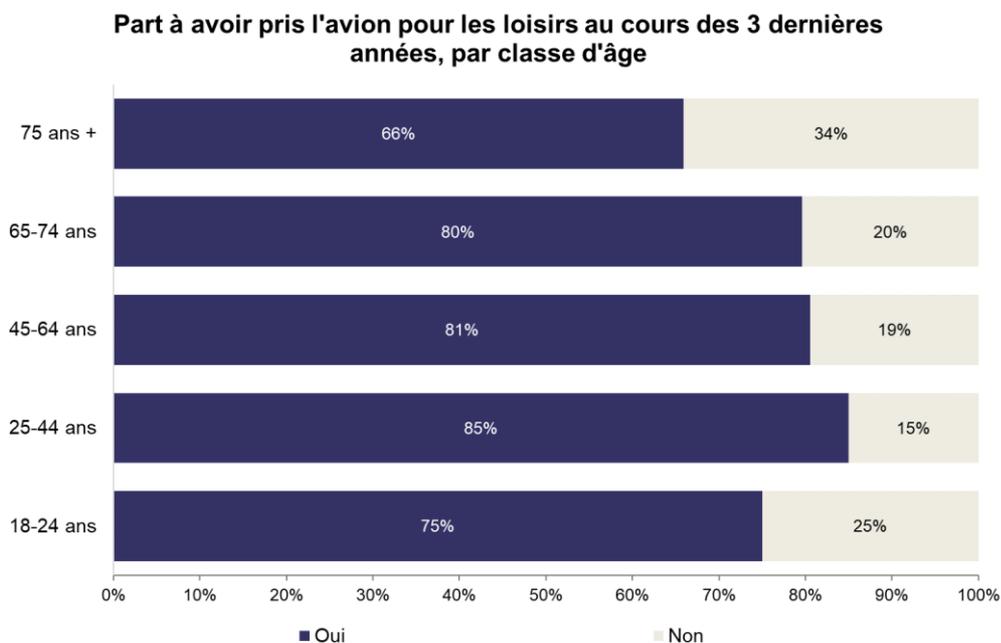
On observe des différences plus importantes dès lors que l'on prend en considération le revenu. En effet, parmi les hauts revenus, seuls 12% n'ont jamais pris l'avion pour leurs loisirs au cours des 3 dernières années. Chez les plus faibles revenus, cette part est près de trois fois plus grande.

Figure n° 69 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par classe de revenu



Des différences notables apparaissent également en fonction des classes d'âge. Les 75 ans et plus sont les plus nombreux à n'avoir pas pris l'avion au cours des trois dernières années (34%), suivis des 18-24 ans (25%). Les 25-44 ans représentent quant à eux la plus grande part à avoir pris l'avion durant cette période (85%).

Figure n° 70 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par classe d'âge



Alors que 80% des individus ont pris l'avion dans le cadre de leurs loisirs au cours des trois dernières années, le revenu semble être le facteur disposant de la plus grande influence sur cette pratique, suivi de la classe d'âge. En effet, les plus faibles revenus sont près de trois fois moins nombreux que les plus hauts revenus à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années. Les classes d'âges les plus jeunes et les plus âgées, quant à elles, sont les plus nombreuses à ne pas avoir pris l'avion. En revanche, le lieu de résidence ne semble pas être un facteur prépondérant.

4.2. Nombre de déplacements en avion effectués pour les loisirs en 2019

Près d'un tiers des répondants n'ont pas pris l'avion pour leurs loisirs en 2019, et près d'un quart l'ont pris une seule fois. 26%, quant à eux, l'ont pris au moins trois fois.

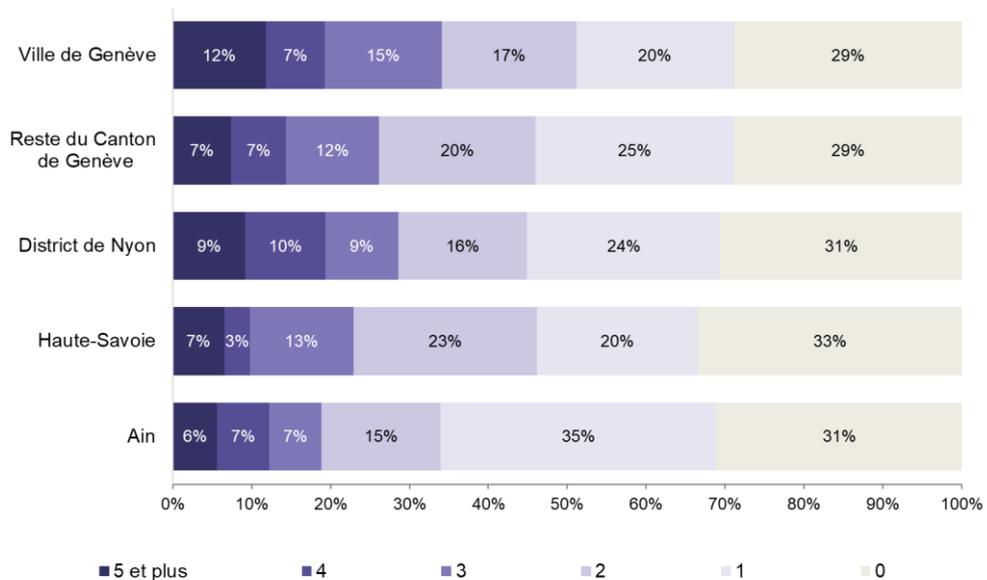
Tableau n° 21 : Nombre de déplacements en avion effectués pour les loisirs en 2019

0		1		2		3		4		5 et plus	
Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
303	31%	235	24%	191	19%	116	12%	62	6%	76	8%

Sans observer d'importantes différences en fonction du lieu de résidence, on peut noter que les résidents de la Ville de Genève sont les plus nombreux à avoir pris l'avion au moins 3 fois en 2019 (34%) et les résidents de l'Ain les moins nombreux (20%). De manière générale, les résidents de la partie suisse du Grand Genève ont pris l'avion un plus grand nombre de fois en 2019 que les résidents de la partie française.

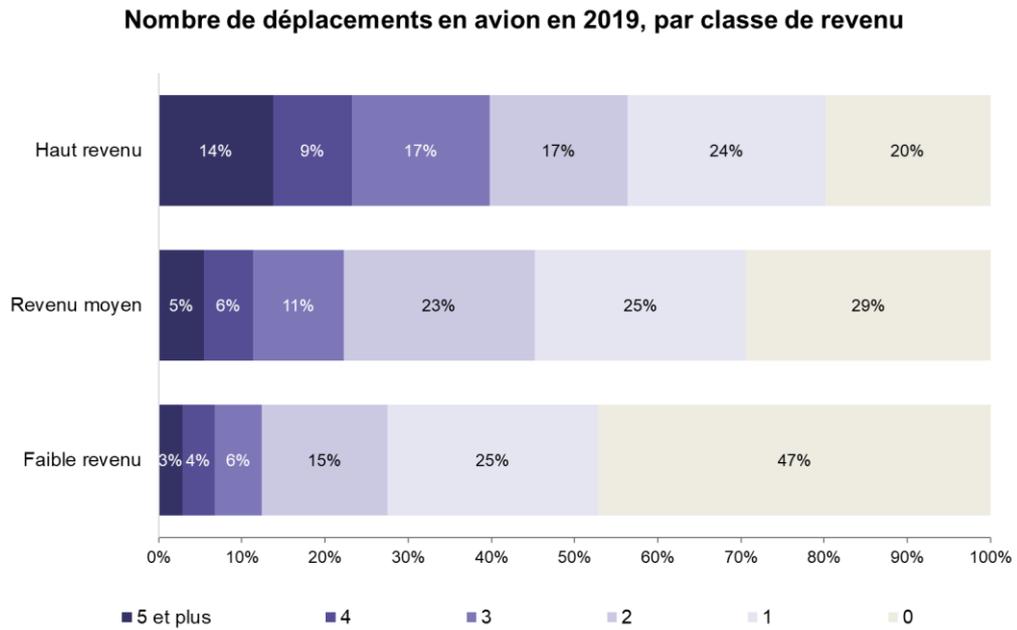
Figure n° 71 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par lieu de résidence

Nombre de déplacements en avion en 2019, par lieu de résidence



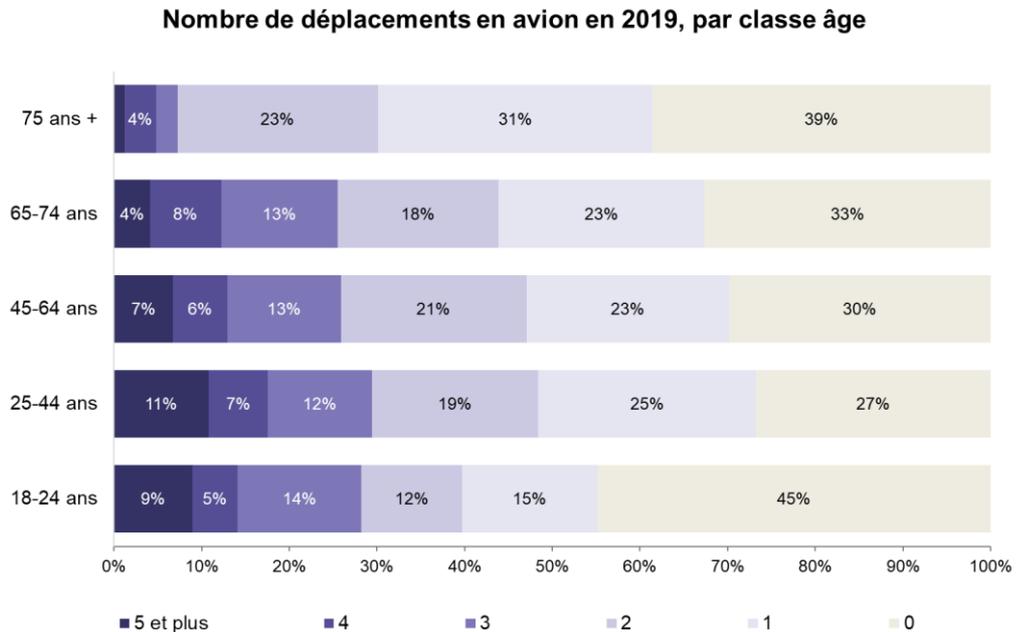
Comme précédemment, des différences plus conséquentes sont observables dès lors que l'on tient compte des classes de revenu. En effet, parmi les plus hauts revenus, 40% ont pris l'avion plus de trois fois en 2019, alors qu'ils ne sont que 13% à l'avoir pris autant parmi les faibles revenus. En outre, près de la moitié des faibles revenus n'ont pas pris l'avion en 2019, contre un cinquième des hauts revenus.

Figure n° 72 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par classe de revenu



Des différences notables apparaissent également en fonction des classes d'âge. Les 75 ans et plus ne sont que 7% à avoir pris l'avion 3 fois ou plus, alors qu'ils sont 30% chez les 25-44%. Les 18-25 représentent quant à eux la plus grande part à ne pas avoir pris l'avion du tout (45%).

Figure n° 73 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par classe d'âge



À nouveau, le revenu semble être le facteur disposant de la plus grande influence sur l'utilisation de l'avion, suivi de la classe d'âge, tandis que le lieu de résidence ne semble pas être un facteur prépondérant. L'importance de ce facteur sur la mobilité a par ailleurs déjà été relevée lors de l'analyse des données du MRMT (voir partie 2, point 5.3). En effet, selon notre analyse, à l'échelle annuelle, les plus hauts revenus

parcourent plus de 4 fois plus de distances en avion que les plus bas revenus. De là, l'impact environnemental de leur mobilité globale est 3,5 fois supérieur à celui des revenus les plus faibles.

4.3. Dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques principales du dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs.

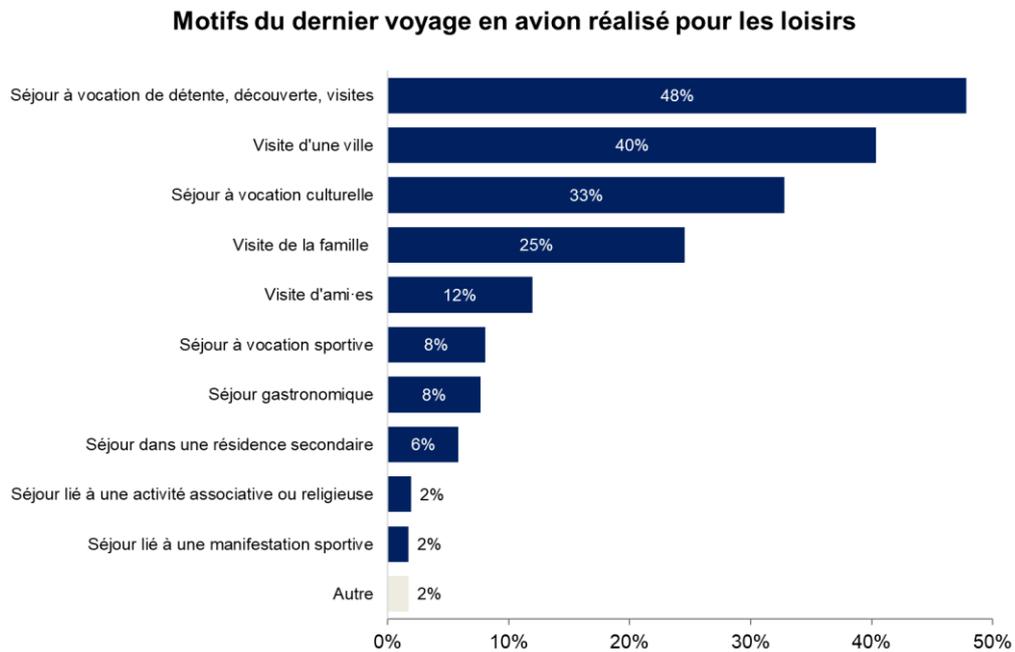
Pour 71% des répondants, le dernier voyage a été effectué au cours des deux dernières années. L'Europe était la destination de 74% de ces voyages. Parmi les destinations européennes, 13% des voyages concernaient la France. Les durées des derniers voyages sont plutôt réparties ; 55% ont duré une semaine ou moins et la durée médiane est de 7 nuits.

Tableau n° 22 : Description du dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs

		Effectif	%
Année du dernier voyage	2020	203	22%
	2019	460	49%
	2018	104	11%
	Avant 2018	167	18%
Destination du dernier voyage	Suisse	1	0%
	France	125	13%
	Allemagne	31	3%
	Royaume-Uni	68	7%
	Espagne	112	12%
	Portugal	70	8%
	Italie	88	9%
	Autre pays européen	194	21%
	Asie	78	8%
	Amérique du Nord	54	6%
	Amérique Centrale	21	2%
	Amérique Latine	22	2%
	Afrique	57	6%
	Océanie	7	1%
Durée du dernier voyage (nombre de nuits)	0 à 1	11	1%
	2 à 4	232	25%
	5 à 7	267	29%
	8 à 10	99	11%
	11 à 15	176	19%
	16 et plus	149	16%

Dans près de la moitié des cas (48%), le dernier voyage en avion a été effectué dans le cadre d'un séjour à vocation de détente, bien-être, découvertes et visites, motif plutôt large et correspondant à des activités vacancières générales. Les autres motifs principalement mentionnés sont la visite d'une ville (40% des derniers voyages), le séjour à vocation culturelle (33%) et la visite de la famille (25%). Notons que les répondants pouvaient donner plusieurs réponses à cette question, ce qui explique le total supérieur à 100%.

Figure n° 74 : Motifs du dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs



En outre, les visites de ville et les séjours à vocation culturelle – qui font partie des motifs les plus évoqués concernant le dernier voyage en avion – relèvent plutôt de logiques compactophiles. Cela va dans le sens d'une possibilité de report modal sur les transports publics soit possible, puisque les zones à forte densité urbaine sont généralement bien desservies. L'attractivité des TP pour se rendre à destination dépend toutefois fortement de la distance de celle-ci et du temps à disposition, car la question du temps disponible pour le séjour est essentielle.

4.4. Opinions vis-à-vis de l'avion et de ses alternatives

a) Vue d'ensemble

Dans cette partie, nous étudions le ressenti des répondants vis-à-vis de l'avion, et s'ils seraient susceptibles de changer leurs habitudes. Les répondants ont dû indiquer leur degré d'accord avec différentes affirmations pouvant être qualifiées de « pro-environnement ».

L'affirmation qui suscite le plus haut degré d'accord est « On ne pourra pas réduire notre impact sans réduire fortement nos déplacements et notre consommation ». En effet, 79% des résidents du Grand Genève sont « plutôt d'accord » ou « tout à fait d'accord » avec ceci.

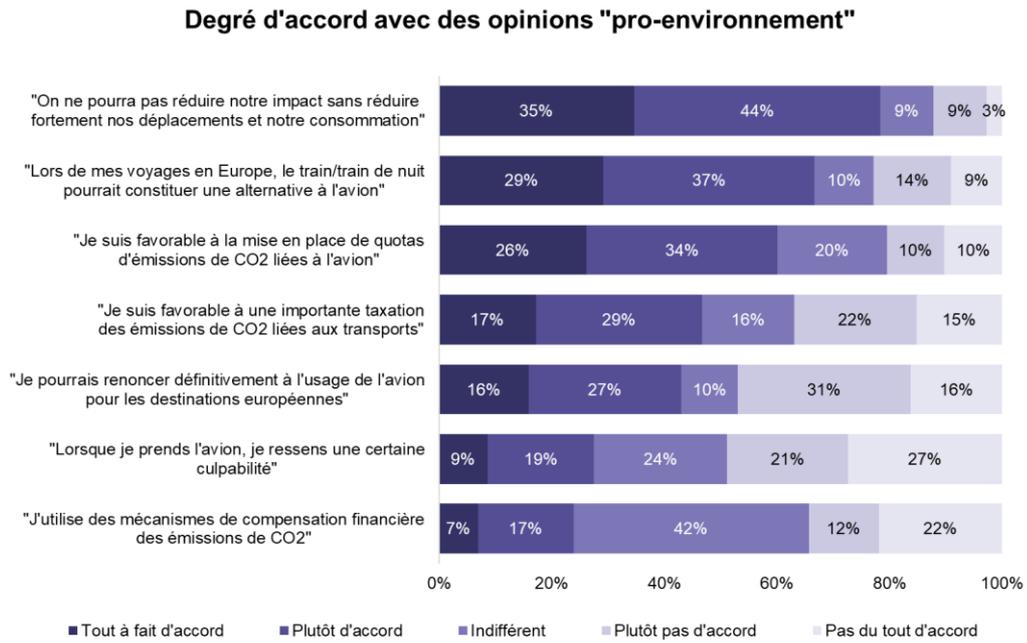
66% des répondants affirment être d'accord avec l'idée de substituer le train ou le train de nuit à l'avion pour les destinations européennes. Ce taux élevé est particulièrement intéressant lorsque l'on sait que 74% des derniers voyages en avion pour motifs de loisirs avaient un pays européen pour destination. Par ailleurs, 43% affirment qu'ils pourraient définitivement renoncer à l'avion pour ces destinations.

Une majorité des résidents du Grand Genève se montre favorable à la mise en place de quotas d'émissions de CO₂ liées à l'avion (60%) et presque la moitié à une importante taxation des émissions de CO₂ liées aux transports (46%).

En revanche, seuls 28% des répondants considèrent ressentir une certaine culpabilité lorsqu'ils prennent l'avion et 24% utilisent des mécanismes de compensation financière des émissions de CO₂.

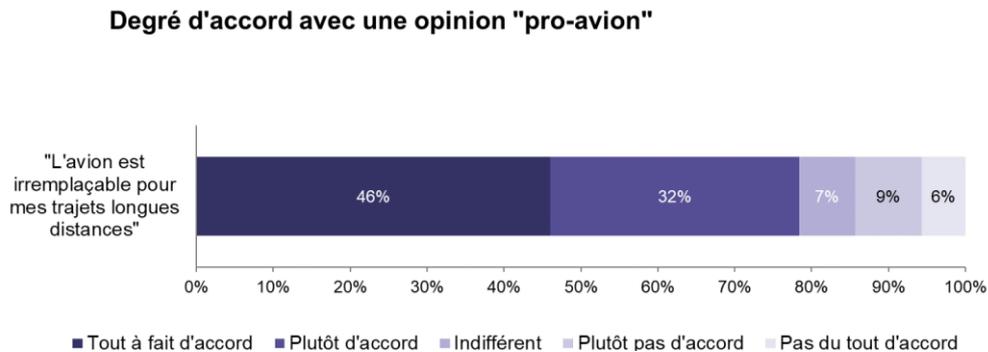
Malgré les variations qui apparaissent entre les différentes affirmations, on peut dire que, de manière générale, les opinions « pro-environnement » suscitent plutôt un degré d'accord élevé chez les répondants.

Figure n° 75 : Degré d'accord avec des opinions « pro-environnement »



Malgré cela, une large majorité considère que l'avion est irremplaçable pour les longues distances. 46% sont en effet tout à fait d'accord avec cette affirmation, et 32% sont plutôt d'accord. Cela confirme que le potentiel de report modal se situe plutôt au niveau des destinations proches, notamment des destinations européennes.

Figure n° 76 : Degré d'accord avec une attitude « pro-avion »



b) Influence des facteurs sociodémographiques sur les opinions

Afin d'appréhender l'influence de différents facteurs sociodémographiques sur les opinions, nous avons constitué un profil de répondants « écologiques ». Ce profil regroupe les personnes ayant répondu « tout à fait d'accord » ou « plutôt d'accord » à chacune des affirmations suivantes : « Lors de mes voyages en Europe, le train/train de nuit pourrait constituer une alternative à l'avion (pour des raisons écologiques) » ; « Je pourrais renoncer définitivement à l'usage de l'avion pour les destinations européennes » ; « Je suis favorable à la mise en place de quotas d'émissions de CO₂ liées à l'avion » ; « Je suis favorable à une importante taxation des émissions de CO₂ liées aux transports ». 258 répondants correspondent à ce profil,

soit 26% de l'échantillon total. Nous pouvons ensuite examiner le profil sociodémographique des profils « écologiques » et voir si leurs caractéristiques diffèrent de celles de l'échantillon total.

Concernant la région de résidence, on peut observer une plus grande part de résidents de la Ville de Genève parmi les profils « écologique » (18%) que dans l'échantillon total (14%), tandis que les résidents du Genevois français de l'Ain sont moins nombreux (ils ne représentent que 7% des profils « écologiques » ; alors qu'ils sont 11% dans l'échantillon total).

Par rapport à l'âge, on constate une surreprésentation des profils écologiques parmi les 18-24 ans (13% contre 8% du total) et les plus de 64 ans (24% contre 19% du total) et sous-représentation des 25-44 ans (28% des profils « écologiques » contre 38% de l'échantillon total). Cela est cohérent avec la répartition en fonction de l'activité, où les personnes en formation sont surreprésentées parmi les profils écologiques, à l'inverse des personnes actives professionnellement. Les personnes retraitées sont également surreprésentées parmi les profils écologiques.

Le genre ne semble pas avoir d'influence même si les femmes sont très légèrement surreprésentées parmi les profils écologiques. Concernant le revenu, on peut observer une plus grande part de faibles revenus parmi les profils écologiques (27%) en comparaison avec l'échantillon total (23%), et une moindre part des plus hauts revenus (20% contre 26%). Cette donnée est intéressante, notamment parce que parmi les affirmations « écologiques » se trouve le fait d'être favorable à une taxation des émissions de CO₂ liées aux transports. Ainsi, malgré des moyens financiers moindres, les plus bas revenus témoignent d'un plus grand accord envers l'instauration de taxes. Cela pourrait être expliqué par le fait que leur usage de l'avion est bien moins fréquent que celui des hauts revenus (près de la moitié des bas revenu n'a pas pris l'avion en 2019) et qu'ils seraient donc moins concernés par d'éventuelles taxes.

Finalement, on relèvera que les personnes n'ayant pas pris l'avion en 2019 sont largement surreprésentées parmi les profils écologiques. Leur part représente 16 points de pourcentage de plus que dans l'échantillon total (47% contre 31%). Cela semble ainsi indiquer que les opinions ne sont pas déconnectées des comportements.

Tableau n° 23 : Description des profils « écologiques », en comparaison avec l'échantillon total

		% parmi les profils « écologiques »	% dans l'échantillon total
Région de résidence	Ville de Genève	18%	14%
	Reste du canton de Genève	38%	37%
	District de Nyon	8%	10%
	Haute-Savoie	29%	28%
	Ain	7%	11%
Classes d'âge	18-24 ans	13%	8%
	25-44 ans	28%	38%
	45-64 ans	36%	36%
	65-74 ans	12%	10%
	75 ans et plus	12%	9%
Activité principale	Etudiant-e, en formation	11%	7%
	Actif/active à plein temps ou à temps partiel	55%	64%
	Chômage, recherche d'emploi, inactif/inactive	4%	5%
	Femme/homme au foyer	4%	3%
	Retraité-e	26%	20%
Genre	Homme	49%	51%
	Femme	51%	49%
Revenu d'équivalence par classe (Suisse et France)	Faible revenu	27%	23%
	Revenu moyen	53%	51%
	Haut revenu	20%	26%
Nombre de vols en avion en 2019	0	47%	31%
	1	20%	24%
	2	18%	19%
	3	10%	12%
	4	3%	6%
	5 et plus	3%	8%

Concernant le degré d'accord avec le fait que l'avion soit irremplaçable pour les longues distances, on constate que celui-ci est moindre chez les 18-24 ans, et parallèlement, chez les personnes en formation. Le revenu est à nouveau un facteur influent, puisque l'adhésion à cette affirmation est particulièrement élevée chez les hauts revenus, tandis qu'elle est inférieure à la moyenne chez les plus bas revenus.

Finalement, les répondants n'ayant pas pris l'avion en 2019 sont les moins d'accord avec le fait que ce mode soit irremplaçable pour les trajets longues distances, tandis que le degré d'adhésion augmente avec le nombre de vols effectué. Les personnes ayant pris l'avion au moins 5 fois en 2019 sont 98% à être en accord avec cette opinion, contre 61% des personnes ne l'ayant pas pris.

On relève cette fois peu de différences en fonction du lieu de résidence et du genre.

Tableau n° 24 : Degré d'accord avec l'affirmation « L'avion est irremplaçable pour mes trajets longues distances », en fonction des facteurs sociodémographiques

		Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Indifférent	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Total		6%	9%	7%	32%	46%
Région de résidence	Ville de Genève	5%	10%	5%	35%	47%
	Reste du canton de Genève	9%	10%	7%	28%	47%
	District de Nyon	3%	9%	10%	29%	48%
	Haute-Savoie	5%	8%	8%	36%	43%
	Ain	1%	5%	5%	38%	50%
Classes d'âge	18-24 ans	10%	21%	7%	34%	28%
	25-44 ans	3%	9%	7%	36%	45%
	45-64 ans	6%	7%	9%	29%	50%
	65-74 ans	7%	6%	6%	33%	48%
	75 ans et plus	12%	10%	5%	26%	48%
Activité principale	Etudiant-e, en formation	12%	17%	7%	34%	30%
	Actif/active à plein temps ou à temps partiel	4%	8%	8%	33%	47%
	Chômage,	10%	6%	8%	34%	42%
	Femme/homme au foyer	3%	0%	0%	45%	52%
	Retraité-e	9%	8%	7%	28%	48%
Genre	Homme	6%	8%	7%	33%	46%
	Femme	6%	9%	7%	32%	46%
Revenu d'équivalence par classe (Suisse et France)	Faible revenu	11%	15%	11%	31%	32%
	Revenu moyen	5%	9%	8%	28%	51%
	Haut revenu	4%	5%	3%	34%	55%
Nombre de vols en avion en 2019	0	15%	11%	14%	31%	30%
	1	1%	13%	6%	43%	37%
	2	3%	4%	6%	34%	54%
	3	0%	9%	2%	26%	63%
	4	1%	7%	1%	15%	76%
	5 et plus	3%	0%	0%	26%	72%

Synthèse : utilisation de l'avion pour les loisirs

- > Prendre l'avion dans le cadre des loisirs est une pratique répandue : 80% des résidents du Grand Genève l'ont pris dans ce cadre au cours des 3 dernières années et, en 2019, 26% l'ont pris plus de trois fois ;
- > Le revenu semble être le facteur disposant de la plus grande influence sur l'utilisation de l'avion, suivi de la classe d'âge ; en effet, les plus faibles revenus sont près de trois fois moins nombreux que les plus hauts revenus à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des trois dernières années ; parmi les plus hauts revenus, 40% ont pris l'avion plus de trois fois en 2019 alors qu'ils ne sont que 13% à l'avoir pris autant parmi les faibles revenus ; en outre, près de la moitié des faibles revenus n'ont pas pris l'avion en 2019, contre un cinquième des hauts revenus ; les classes d'âges les plus jeunes et les plus âgées sont les plus nombreuses à ne pas avoir pris l'avion en 2019 (respectivement 45% et 39%), tandis que les 25-44 ans sont les plus nombreux à l'avoir pris au moins trois fois (30%) ;
- > Le lieu de résidence, en revanche, ne semble pas jouer un rôle prépondérant ; toutefois, les résidents de la partie suisse du Grand Genève ont pris l'avion un plus grand nombre de fois en 2019 que ceux de la partie française, et les habitants de la ville de Genève sont les plus nombreux à avoir pris l'avion au moins 3 fois (34%) ;
- > Dans près de la moitié des cas, le dernier voyage en avion a été effectué dans le cadre d'un séjour à vocation de détente, bien-être, découvertes et visites ;
- > Dans 74% des cas, le dernier voyage en avion a été effectué vers une destination européenne ; dans une perspective de réduction de l'impact écologique des mobilités de loisirs, c'est une donnée importante à retenir puisque les destinations européennes sont, pour la plupart, accessibles par d'autres modes, qu'il s'agisse de TIM ou de TC ; ainsi, il existe un potentiel de report modal pour une grande part des séjours de loisirs ; dans ce contexte, le train et le train de nuit apparaissent comme des modes de substitution particulièrement intéressants et qui permettraient de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre associées aux mobilités de loisirs occasionnelles ;
- > De manière générale, les opinions « pro-environnement » semblent susciter un bon degré d'accord chez les répondants ; notamment, 66% affirment être d'accord avec l'idée de substituer le train ou le train de nuit à l'avion pour les destinations européennes et 43% qu'ils pourraient renoncer à l'avion pour ces destinations ; ce taux est particulièrement intéressant au regard de la proportion élevée de vols effectués vers des destinations européennes ;
- > Concernant l'effet des facteurs sociodémographiques sur les opinions, soulignons que les résidents de la ville de Genève, les 18-24 ans, les personnes en formation, les femmes et les plus bas revenus sont surreprésentés parmi les profils « écologiques », tout comme les personnes n'ayant pas pris l'avion en 2019 ;
- > En revanche, 78% des répondants considèrent que l'avion est irremplaçable pour les longues distances ; l'adhésion à cette affirmation est moindre chez les 18-24 ans et les plus bas revenus, tandis qu'elle est particulièrement élevée chez les plus hauts revenus et les personnes ayant le plus pris l'avion en 2019.

5. Voyages avec nuitées en temps de crise sanitaire

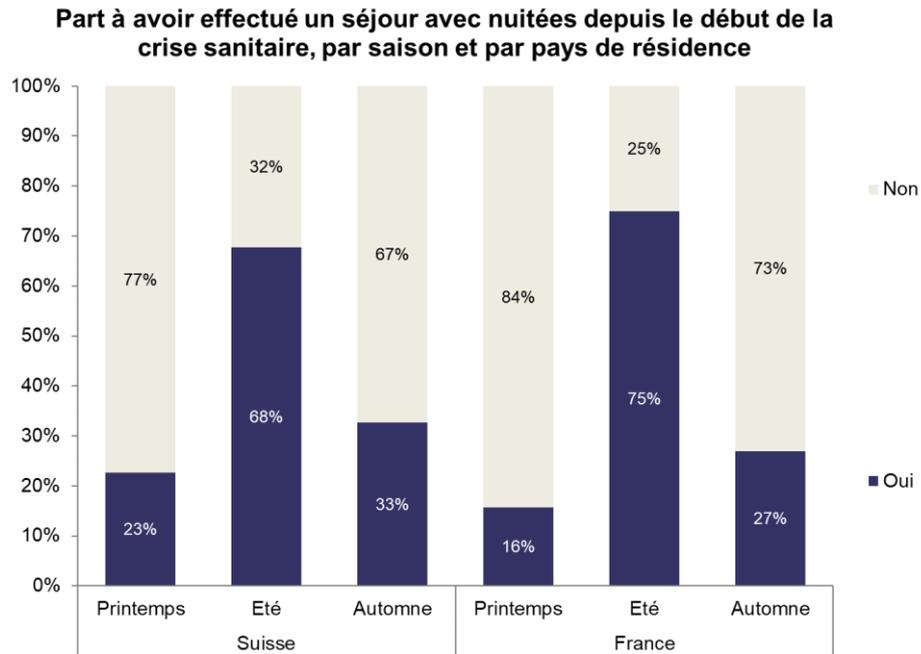
Dans cette partie, nous nous intéressons plus particulièrement à l'année 2020 et à l'impact de la crise sanitaire sur les mobilités de loisirs occasionnelles. Nous nous demandons d'abord quelle est la part des résidents du Grand Genève à être partis en week-end ou en vacances depuis le printemps 2020, et vers quelles destinations ces voyages ont été effectués. Nous étudions ensuite de quelle manière la crise sanitaire a concrètement impacté les séjours de loisirs avec nuitées. Finalement, nous nous arrêtons plus particulièrement sur les séjours réalisés vers des destinations locales ou nationales et nous examinons les activités réalisées durant ces séjours, les modes de transports utilisés et les satisfactions et insatisfactions engendrées par ces voyages.

5.1. Vue d'ensemble

Seule une minorité des résidents du Grand Genève a effectué un séjour avec nuitées au printemps (20%). En été, cependant, ils ont été 71% à partir, et 30% en automne. Ces proportions apparaissent cohérentes avec l'évolution de la crise et des mesures mises en place pour la contrer. En effet, c'est au printemps que le confinement a été le plus strict, tant en France qu'en Suisse, notamment avec la fermeture des frontières.

On peut observer des différences en fonction du pays de résidence. En effet, au printemps et en automne, les résidents de la partie suisse du Grand Genève ont été plus nombreux à partir que les résidents de la partie française. Ceci pourrait s'expliquer par les restrictions moins sévères mises en place en Suisse.

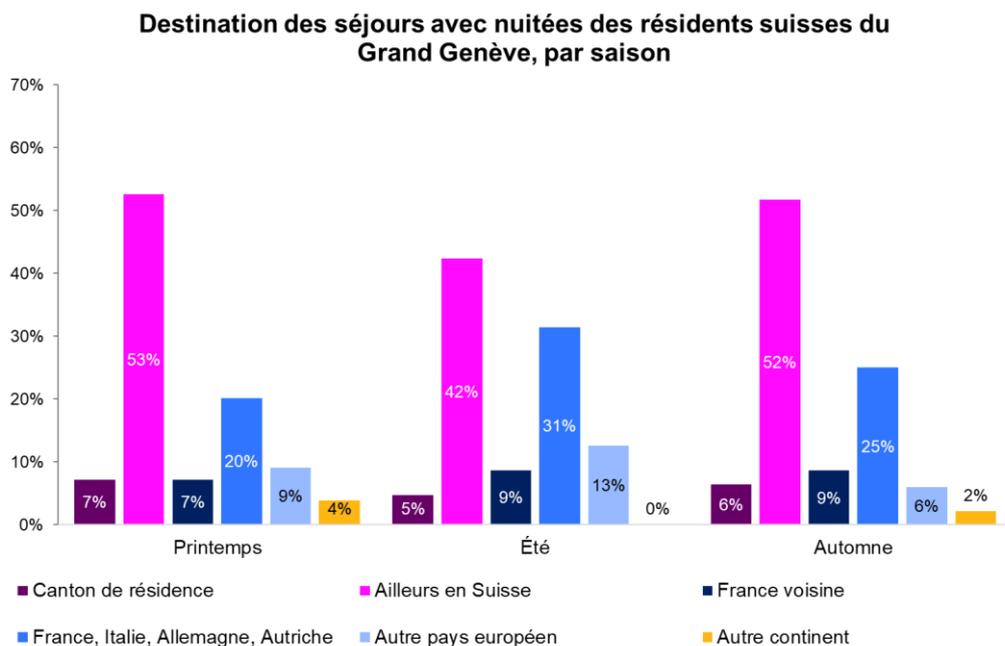
Figure n° 77 : Part à avoir effectué un séjour avec nuitées depuis le début de la crise sanitaire, par saison et par pays de résidence



Parmi le nombre de voyages effectués par les résidents de la partie suisse du Grand Genève au printemps, 67% se sont faits vers une destination nationale ou locale (Suisse ou France voisine). Cette part s'élève à 56% en été et à 67% en automne.

Depuis le printemps 2020, seule une faible part a voyagé hors de l'Europe, ces voyages représentant entre 0 et 4% de tous les voyages. Les destinations européennes (France, Italie, Allemagne, Autriche et autres) ont été plus prisées durant l'été (44% des voyages) qu'au printemps (29%) ou en automne (31%).

Figure n° 78 : Destination des séjours avec nuitées des résidents suisses du Grand Genève, par saison



Comparaison avec l'étude de l'OFS « Voyages de la population résidente suisse en 2019 »

L'étude de l'OFS (2020) indique qu'en 2019, 35% des voyages avec nuitées des Suisses avaient une destination en Suisse, 33% en Allemagne, Italie ou France, 20% dans un autre pays européen et 8% en dehors de l'Europe.

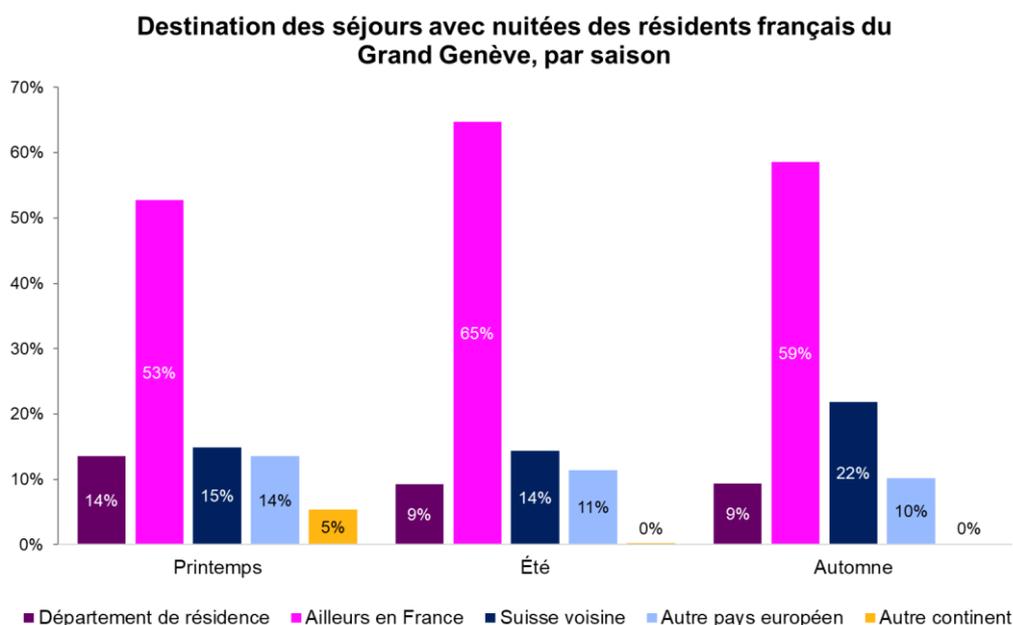
Nos résultats témoignent d'un taux bien plus élevé pour les destinations suisses (entre 47% et 60%), tandis que le taux est plus ou moins similaire concernant les pays limitrophes et inférieur concernant les autres pays européens (entre 6% et 13%) et les destinations extra-européennes (entre 0 % et 4%).

Cela semble ainsi confirmer que la crise sanitaire de 2020 a fortement impacté les destinations des vacances en augmentant le nombre de celles réalisées en Suisse et en diminuant la fréquence de celles réalisées vers des destinations plus lointaines.

Parmi le nombre de voyages effectués par les résidents du Genevois français au printemps, 82% se sont faits vers une destination nationale ou locale (France ou Suisse voisine). Cette part s'élève à 88% en été et 90% en automne. Les résidents du Genevois français sont donc plus nombreux que les résidents de la partie suisse du Grand Genève à avoir choisi une destination locale ou nationale. Précisons toutefois que ce type de destination englobe la France entière, et donc un territoire bien plus large que dans le cas des résidents de la partie suisse (Suisse et France voisine seulement).

Depuis le printemps 2020, seule une faible part de voyages en Europe ont eu lieu hors de la Suisse et de la France (entre 10 et 14%), et cette part est encore plus réduite pour les destinations extra-européennes (ces voyages représentent entre 0 et 5% de tous les voyages).

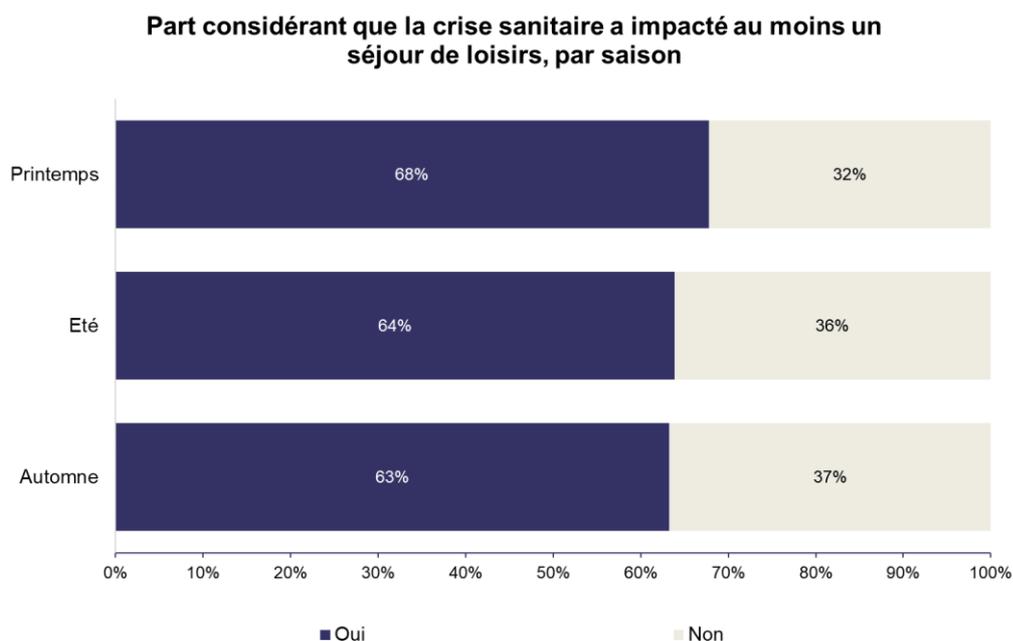
Figure n° 79 : Destination des séjours avec nuitées des résidents français du Grand Genève, par saison



5.2. Impacts de la crise sanitaire sur les voyages avec nuitées en 2020

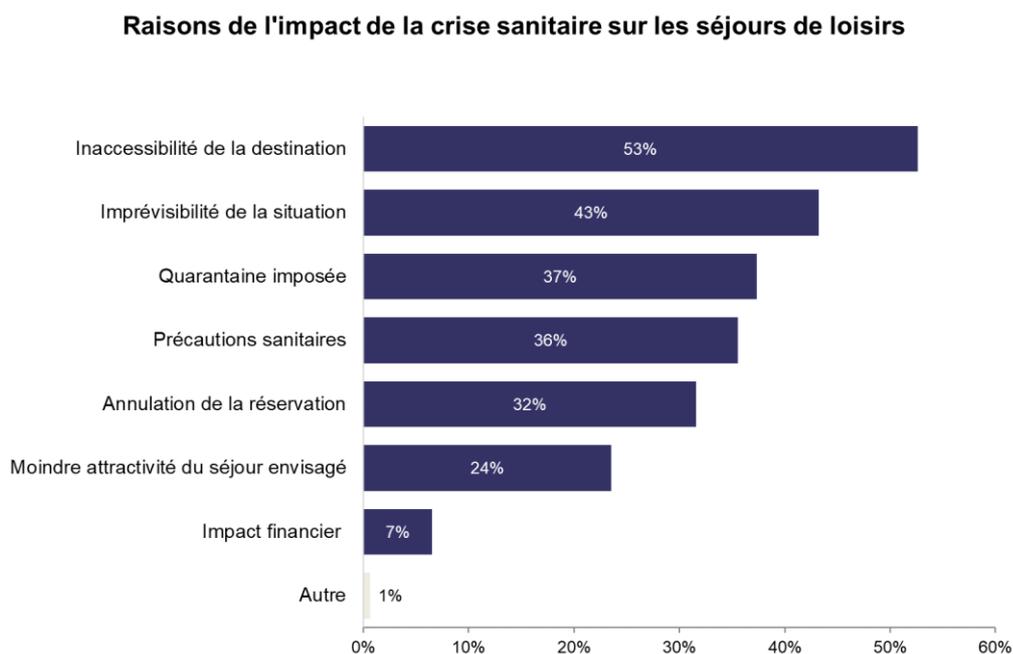
La majorité des résidents du Grand Genève considèrent que la crise sanitaire a eu un impact sur leurs séjours de loisirs en les forçant à modifier le programme d'au moins l'un d'entre eux. C'est au printemps que cette part est la plus élevée (68%).

Figure n° 80 : Part considérant que la crise sanitaire a impacté au moins un séjour de loisirs, par saison



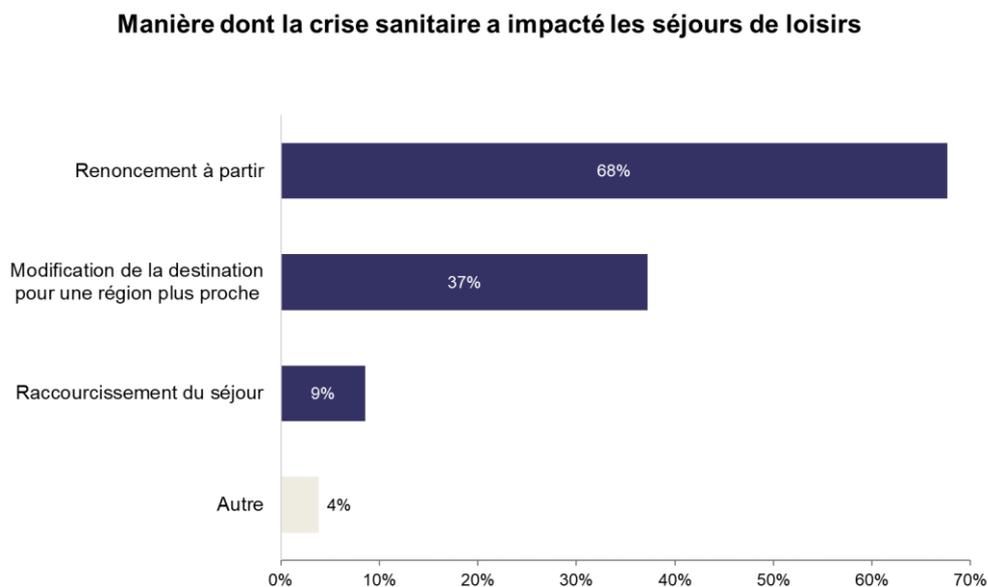
Parmi les individus considérant que la crise sanitaire a eu un impact sur au moins un de leur séjour de loisirs, plus de la moitié d'entre eux mentionnent l'inaccessibilité de la destination initialement envisagée (fermeture des frontières...) comme l'une des raisons les ayant menés à modifier leur programme. Pour 43% des répondants, la situation était trop imprévisible pour effectuer des réservations et organiser un séjour. La quarantaine imposée au retour de certaines destinations, les précautions sanitaires individuelles, les annulations (billets, réservations...) et la moindre attractivité du séjour envisagé sont toutes des raisons largement mentionnées par les répondants. L'impact financier de la crise sanitaire, en revanche, a joué un rôle pour une minorité d'individus seulement (7%). Notons que les répondants pouvaient donner plusieurs réponses à cette question, ce qui explique le total supérieur à 100%.

Figure n° 81 : Raisons de l'impact de la crise sanitaire sur les séjours de loisirs



Pour 68% des répondants, les différentes raisons mentionnées ci-dessus ont eu pour conséquence qu'ils ont renoncé à leur séjour tandis que 37% ont modifié la destination pour partir dans une région plus proche ou rester dans leur pays. 9% ont raccourci leur séjour et 4% l'ont modifié d'une autre façon (notamment en décalant les dates de celui-ci). Là encore, les répondants pouvaient donner plusieurs réponses à cette question, ce qui explique le total supérieur à 100%.

Figure n° 82 : Manière dont la crise sanitaire a impacté les séjours de loisirs



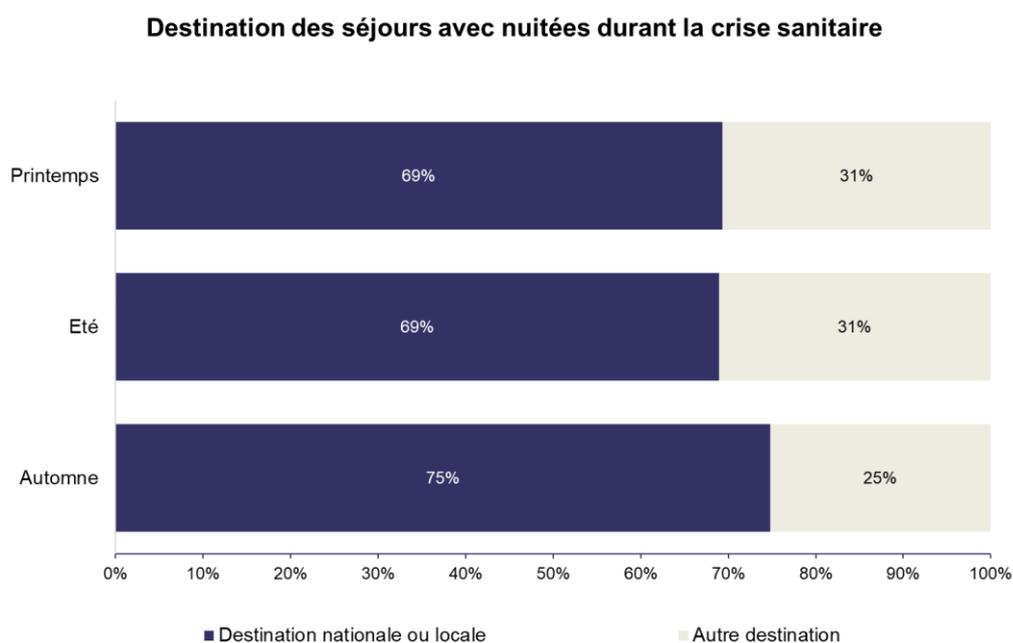
5.3. Caractéristiques des séjours locaux et nationaux en 2020

Bien qu'il soit difficile de déterminer précisément à quel point les séjours vers des destinations locales et nationales ont augmenté avec la crise sanitaire par rapport aux années précédentes, nous avons pu observer que ces destinations ont été largement majoritaires en 2020 et que 37% des résidents du Grand Genève ont modifié la destination de leurs vacances pour partir dans une région plus proche ou rester dans leur pays. Dans une perspective de réduction de l'impact écologique des mobilités de loisirs occasionnelles, il apparaît dès lors particulièrement pertinent d'approfondir l'étude des caractéristiques de ces séjours locaux.

a) Destination des séjours depuis le début de la crise sanitaire

Durant la crise sanitaire, entre 69% et 75% des séjours, selon la saison, ont eu lieu vers une destination nationale ou locale. Pour les résidents de la partie suisse du Grand Genève, ces destinations concernent la Suisse et la France voisine et pour les résidents de la partie française, elles concernent la France et la Suisse voisine.

Figure n° 83 : Destination des séjours avec nuitées durant la crise sanitaire



Parmi les destinations locales ou nationales des résidents de la partie suisse du Grand Genève, entre 84% (été) et 90% (printemps) concernaient la Suisse, et entre 11% (printemps) et 16% (été) la France voisine. Parmi les destinations locales ou nationales des résidents du Genevois français, entre 75% (automne) et 83% (été) concernaient la France, et entre 16% (été) et 24% (automne) concernaient la Suisse. Ceux-ci sont donc légèrement plus nombreux à s'être rendus chez leurs voisins que l'inverse.

Ceci pourrait être expliqué par les différences entre les deux pays dans les mesures mises en place pour contre la pandémie de COVID-19, rendant la Suisse plus attrayante / la France moins attrayante. Pour confirmer cette hypothèse, des données sur les destinations choisies hors crise sanitaire seraient nécessaires.

Tableau n° 25 : Répartition des destinations locales ou nationales durant la crise sanitaire, par saison et par pays de résidence

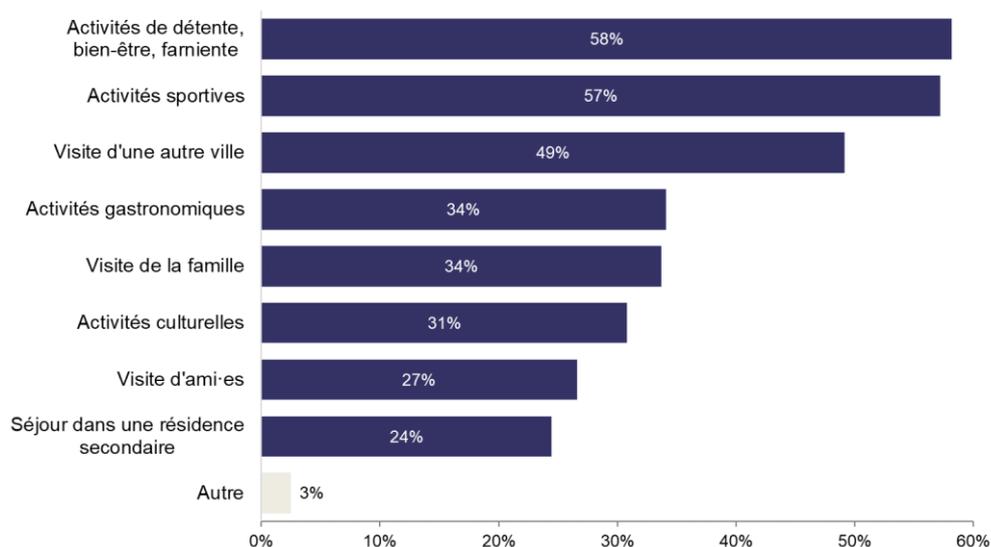
	Résidents de la partie suisse			Résidents de la partie française		
	Canton de résidence	Ailleurs en Suisse	France voisine (Ain ou Haute-Savoie)	Département de résidence	Ailleurs en France	En Suisse voisine (Genève, Vaud, Valais)
Printemps	11%	79%	11%	17%	65%	18%
Été	8%	76%	16%	10%	73%	16%
Automne	10%	77%	13%	10%	65%	24%

b) Activités réalisées durant les séjours locaux ou nationaux

Les trois activités les plus réalisées durant ces vacances locales ou nationales ont été les activités de détente, bien-être, *farniente* (mentionnées par 58% des répondants), les activités sportives (57%) et les visites d'autres villes (49%).

Figure n° 84 : Activités réalisées lors des séjours locaux et nationaux en 2020

Activités réalisées lors des séjours locaux / nationaux

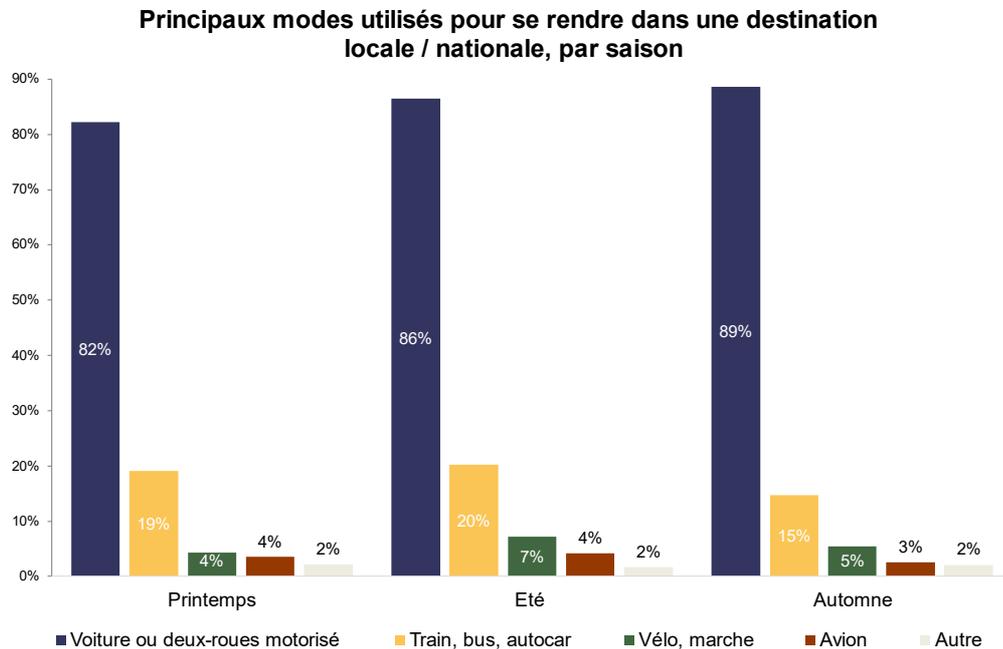


c) Modes utilisés lors des séjours locaux ou nationaux

À chaque saison, les transports individuels motorisés ont été dans 82% à 89% des cas le mode principal (ou l'un des modes principaux) utilisé par les résidents du Grand Genève pour se rendre à leur destination. Les transports publics, quant à eux, l'ont été dans 15% à 20% des cas. Les modes doux (vélo, marche) et l'avion représentent quant à eux une part marginale. Rappelons que notre analyse du MRMT indique que lors des

séjours avec nuitées pour les loisirs (toutes destination confondues), la voiture est utilisée pour 44% des voyages, l'avion pour 39% et les TP pour 15%.

Figure n° 85 Principaux modes utilisés pour se rendre dans une destination locale ou nationale, par saison

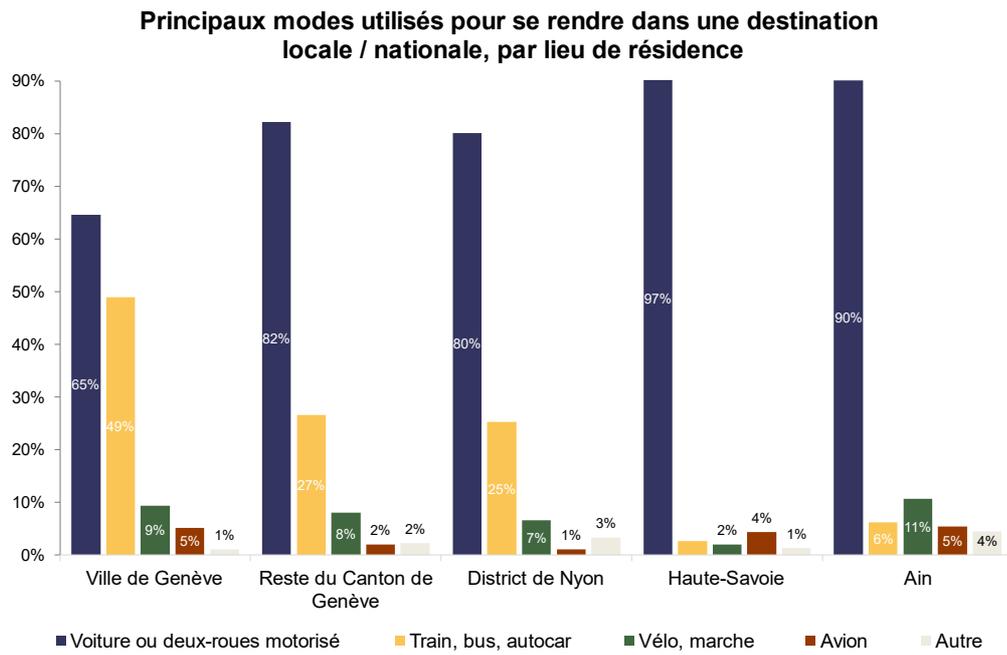


En différenciant les lieux de résidence, on constate que, toutes saisons confondues, les résidents de la ville de Genève ont été les plus nombreux à utiliser les transports en commun. En effet, la moitié d'entre eux (49%) ont principalement utilisé ce mode lors d'un de leurs voyages vers une destination locale ou nationale. Parallèlement, ils ont moins utilisé les transports individuels motorisés que les résidents des autres régions. Les résidents du Genevois français de Haute-Savoie ont été les plus gros utilisateurs des TIM, puisque ce mode a été le mode principal de 97% d'entre eux.

De manière générale, l'utilisation des transports publics est bien plus importante chez les résidents de la partie suisse du Grand Genève (entre 25 et 49%) que chez les résidents de la partie française (entre 3 à 6%). Ceux-ci font dès lors une forte utilisation des TIM.

Dans toutes les régions, l'avion a été extrêmement peu utilisé tandis que la part de mobilité douce est marginale. Les résidents du Genevois français de l'Ain sont les plus nombreux (11%) à avoir utilisé la marche ou le vélo comme mode principal pour l'un de leurs voyages, suivis des habitants de Genève (9% pour la ville et 8% pour le reste du canton).

Figure n° 86 : Principaux modes utilisés pour se rendre dans une destination locale ou nationale, par lieu de résidence



Rappelons que selon la saison, entre 84% et 90% des destinations locales des résidents de la partie suisse du Grand Genève étaient en Suisse (voir tableau n°21). Le pays bénéficiant d’une très bonne desserte en TC – particulièrement en train – cela pourrait expliquer l’écart important qui existe dans l’utilisation des modes entre les résidents suisses et français. Par ailleurs, le territoire français est bien plus étendu, ce qui peut également expliquer que les résidents du Genevois français – dont 65% à 72% ont voyagé en France, hors de leur département de résidence – aient eu une utilisation intensive de la voiture.

Comparaison avec l’étude de l’OFS « Voyages de la population résidante suisse en 2019 »

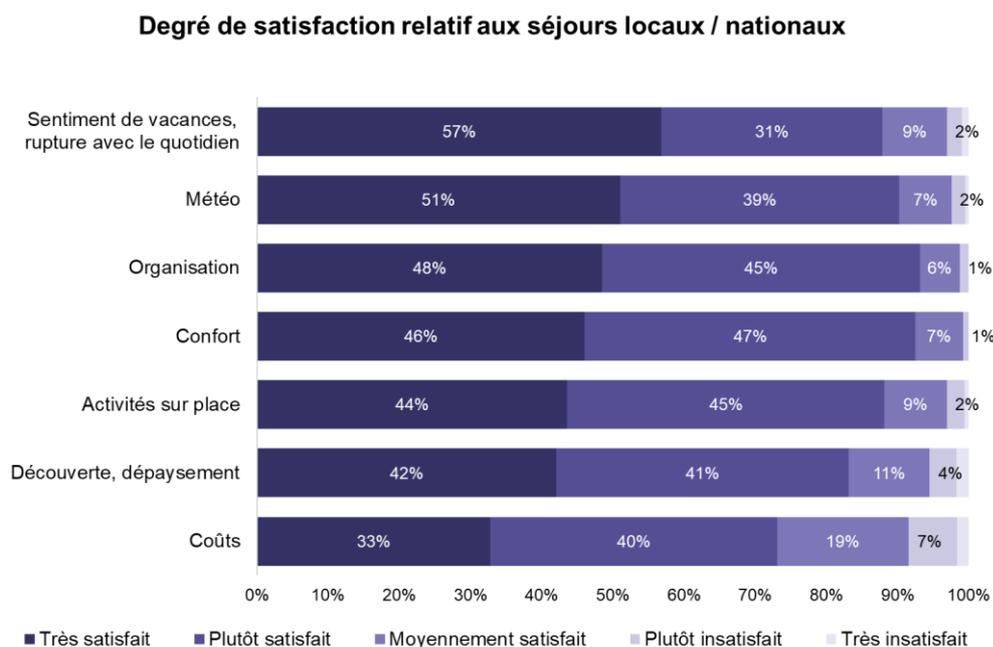
L’enquête l’OFS (2020) indique que les TIM sont le mode privilégié pour les voyages avec nuitées entrepris dans le pays (66%). En revanche, lorsqu’il s’agit de se rendre à l’étranger, l’avion (44%) est le moyen le plus répandu, suivi des TIM (42%). Les TC, quant à eux, sont utilisés nettement plus souvent comme moyen de transport principal lors des voyages en Suisse (32%) que pour ceux à destination de l’étranger (10%).

Ces données sont cohérentes avec les résultats de notre enquête. En effet, dans le cadre de ces voyages locaux, les TIM ont été privilégiés par les résidents de la partie suisse du Grand Genève, suivis des TC, tandis que l’avion représente une part marginale.

d) Satisfactions et insatisfactions engendrées par les vacances locales ou nationales

Le degré de satisfaction des répondants vis-à-vis des vacances effectuées dans une destination locale ou nationale est, de manière générale, très élevé. En effet, selon les différents critères, entre 73% et 88% des individus affirment être « plutôt satisfaits » ou « très satisfaits ». Le critère entraînant le moins de satisfaction est celui des coûts du voyage (hébergement, transport, repas), bien qu'il satisfasse tout de même 73% des individus.

Figure n° 87 : Degré de satisfaction relatif aux séjours locaux et nationaux



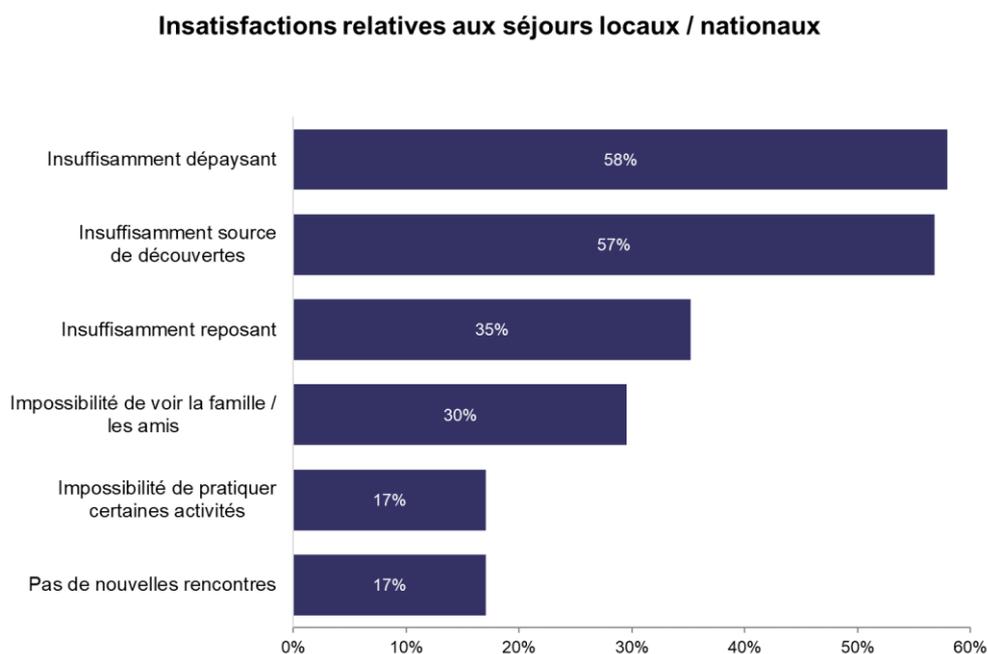
Pour 85% des résidents du Grand Genève ayant effectué des vacances locales ou nationales, celles-ci n'ont présenté aucun désavantage particulier.

Tableau n° 26 : Part considérant que les vacances passées dans une destination locale ou nationale ont présenté des désavantages

Oui		Non	
Effectif	%	Effectif	%
92	15%	520	85%

Pour les personnes considérant que ces vacances ont présenté des désavantages, les deux insatisfactions les plus mentionnées sont le fait que les vacances n'ont pas été suffisamment dépaysantes et pas suffisamment sources de découvertes. Rappelons alors qu'au niveau des besoins et aspirations concernant leurs vacances, les résidents du Grand Genève accordent un degré de priorité important au critère « sortir de mon cadre de vie / environnement quotidien ».

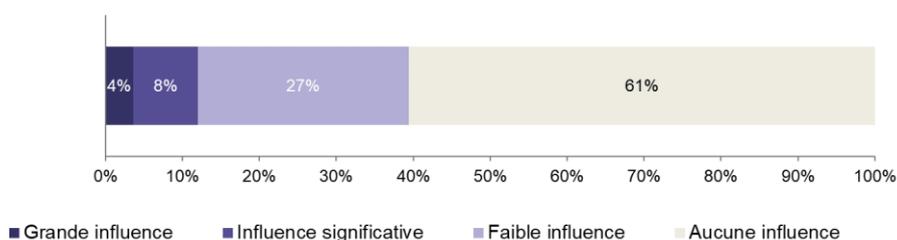
Figure n° 88 : *Insatisfaction relative aux séjours locaux et nationaux*



Finalement, pour les personnes étant parties vers une destination locale ou nationale, il apparaît que les différentes campagnes de promotion touristique n’ont eu qu’une faible influence sur le choix d’opter pour ce type de destination.

Figure n° 89 : *Influence des campagnes de promotion sur le choix d’une destination locale ou nationale*

Influence des campagnes de promotion sur le choix d’une destination locale / nationale



Un nombre important de résidents du Grand Genève ont, en 2020, effectué des séjours dans des destinations locales ou nationales. Nous avons vu que, de manière générale, la satisfaction vis-à-vis de ces séjours était très élevée.

Nous pouvons alors avancer que ces destinations proches représentent un potentiel élevé de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités de loisirs occasionnelles. L’avion, notamment, n’a été que très peu utilisé pour se rendre à ces destinations (moins de 4%, soit une part bien inférieure à celle observée dans les données du MRMT concernant les voyages avec nuitées sans distinction de destinations). De plus, même si les transports individuels motorisés restent majoritaires, la part des individus s’étant principalement déplacés en transports en commun n’est pas négligeable (entre 15% et 20% selon les saisons) et renforce l’idée que les destinations locales sont intéressantes d’un point de vue écologique.

Synthèse : voyages avec nuitées en temps de crise sanitaire

- > Au printemps 2020, seuls 20% des résidents du Grand Genève ont effectué un séjour avec nuitées dans le cadre de leurs loisirs ; ils étaient en revanche 71% en été, et 30% en automne ;
- > Un nombre conséquent de ces séjours ont eu lieu vers une destination nationale ou locale (entre 69% et 75%, selon la saison) ;
- > En 2020, la crise sanitaire a eu pour principales conséquences un renoncement au séjour envisagé (cela concerne 68% des répondants) tandis que 37% ont modifié la destination prévue pour partir dans une région plus proche ou rester dans leur pays ;
- > Les trois activités les plus réalisées durant les vacances locales ou nationales ont été les activités de détente, bien-être, farniente (mentionnées par 58% des répondants), les activités sportives (57%) et les visites d'autres villes (49%) ;
- > Pour les vacances locales et nationales, 82% à 89% des répondants – selon la saison – ont utilisé les transports individuels motorisés comme mode principal pour se rendre à leur destination ; cette part s'élève entre 15% et 20% pour les transports publics tandis que les modes doux et l'avion représentent une part marginale ;
- > Les résidents de la partie suisse du Grand Genève ont été plus nombreux à utiliser les TC – en particulier les résidents de la ville de Genève – tandis que les résidents du Genevois français ont été les plus nombreux à utiliser les TIM ;
- > Le degré de satisfaction des répondants vis-à-vis des vacances locales ou nationales est très élevé et pour 85% d'entre eux, ces vacances n'ont représenté aucun désavantage particulier ;
- > Les insatisfactions les plus mentionnées concernent le fait que ces vacances n'ont pas été suffisamment dépaysantes et pas suffisamment sources de découvertes.
- > Les destinations locales ou nationales représentent un potentiel élevé de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités de loisirs occasionnelles ; en effet, l'avion n'a été que très peu utilisé pour se rendre à ces destinations tandis que la part des individus s'étant principalement déplacés en transports en commun n'est pas négligeable (entre 15% et 20% selon les saisons).

6. Intentions et souhaits pour l'avenir concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs

Dans cette dernière partie, nous nous intéressons aux intentions et souhaits pour l'avenir concernant les voyages avec nuitées effectués pour les loisirs. Nous étudions plus particulièrement la propension à effectuer des voyages locaux et à changer ses habitudes concernant l'utilisation de différents modes de transports. Cette partie concerne les intentions au-delà de la crise sanitaire.

6.1. Propension à effectuer des voyages vers des destinations locales et nationales

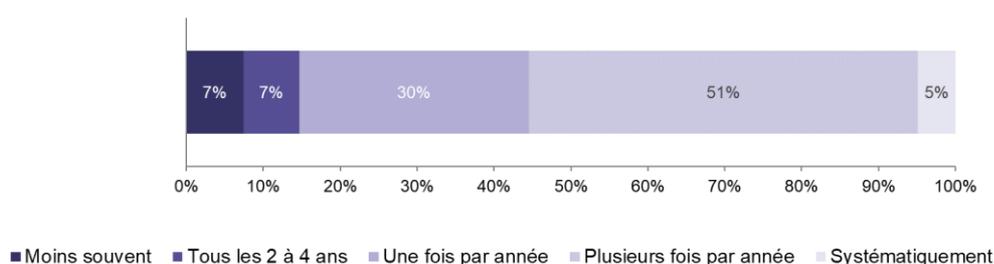
a) Fréquences envisagées

Nous avons demandé aux résidents du Grand Genève à quelle fréquence ils pourraient envisager, hors contraintes sanitaires, de passer des vacances locales ou dans leur propre pays. Plus de la moitié d'entre eux (56%) l'envisagent plusieurs fois par année, 30% l'envisagent une fois par année et seuls 14% l'envisagent moins d'une fois par année.

Ces données permettent de souligner que les destinations locales ou nationales représentent un fort potentiel pour les résidents du Grand Genève, même au-delà de la crise sanitaire.

Figure n° 90 : Propension à passer des vacances locales ou nationales, hors contraintes sanitaires

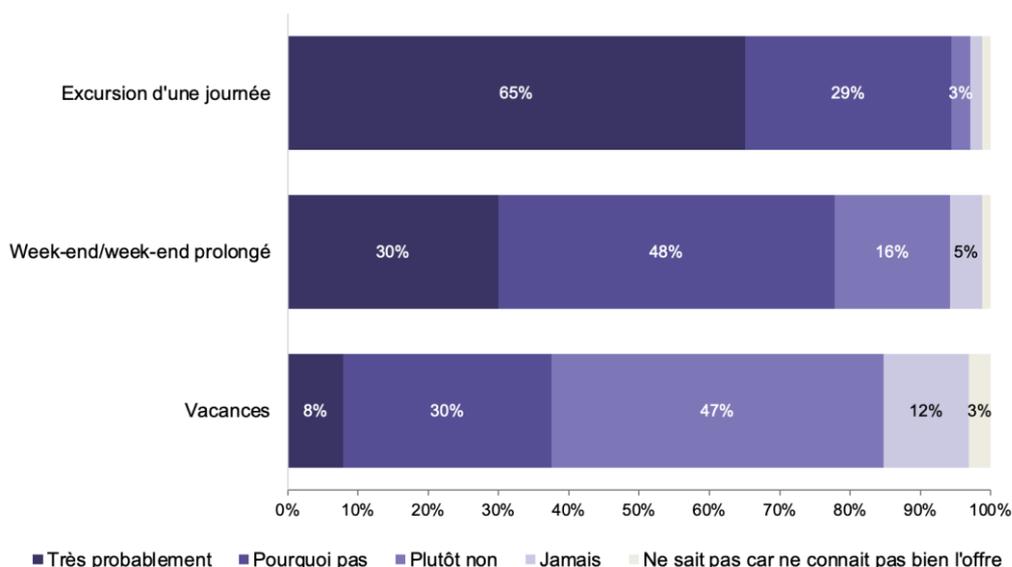
Propension à passer des vacances locales / nationales, hors contraintes sanitaires



Concernant la propension à opter pour une destination au sein du Grand Genève ou de la région lémanique, celle-ci est plus élevée pour les excursions d'une journée que pour les vacances. En effet, 65% des répondants jugent « très probable » d'envisager une telle destination dans le cadre d'une excursion d'une journée, contre seulement 8% dans le cadre de vacances. Ils sont néanmoins 30% à se montrer ouverts à cette idée (« pourquoi pas »). Dans le cadre de week-ends ou week-ends prolongés, le Grand Genève et la région lémanique présentent un bon potentiel puisque 30% envisageront très probablement cette région et 48% y sont ouverts.

Figure n° 91 : Part des individus envisageant une destination au sein du Grand Genève ou de la région lémanique pour leurs excursions de loisirs, en fonction de la temporalité

Part à envisager une destination au sein du Grand Genève ou du bassin lémanique, en fonction de la temporalité

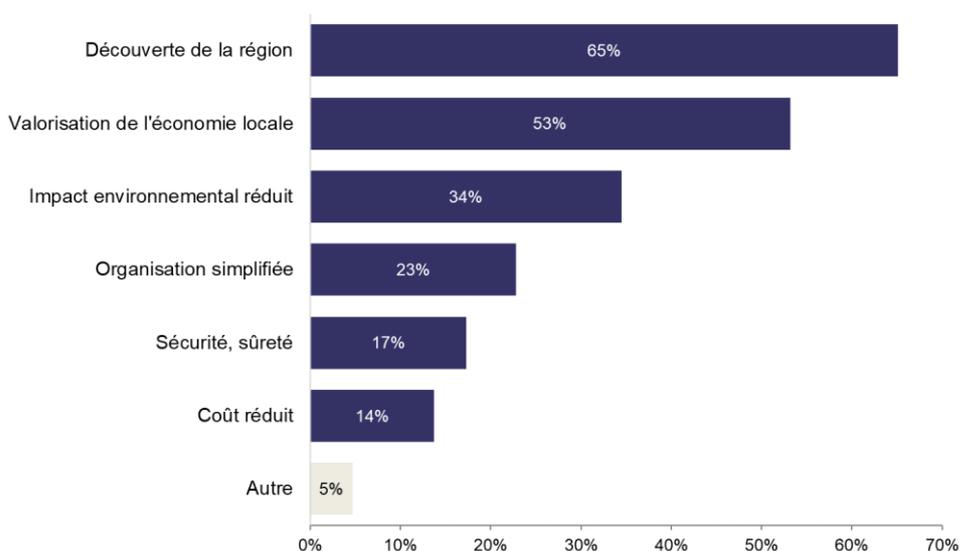


b) Motivations et freins

Pour 65% des résidents du Grand Genève, découvrir la région alentour serait une motivation à opter pour une destination locale ou nationale lors de futures vacances. Il est motivant pour 53% de valoriser l'économie locale et pour 34% de réduire l'impact environnemental des vacances. L'importance donnée à la valorisation de l'économie locale pourrait être due à la crainte de l'arrivée d'une crise économique en raison de la pandémie. Le fait qu'un tiers des répondants placent la cause écologique parmi les raisons les motivant à partir moins loin donne un signal positif concernant la réduction de l'impact environnemental des mobilités des loisirs.

Figure n° 92 : Motivations à opter pour des destinations locales ou nationales lors des futures vacances (hors contraintes sanitaires)

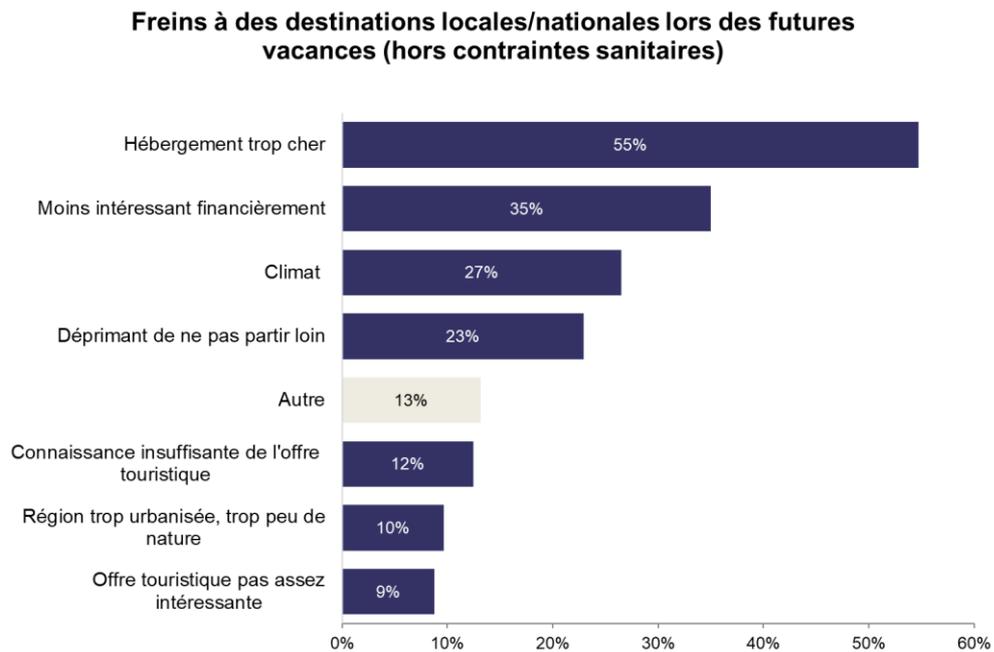
Motivations à opter pour des destinations locales/nationales lors des futures vacances (hors contraintes sanitaires)



Les principaux freins vis-à-vis de telles vacances concernent leur coût. En effet, 55% considèrent que l'hébergement est trop cher et 35% que les vacances locales ou nationales sont moins intéressantes financièrement. Le fait que le climat ne soit pas assez agréable dans la région est également relevé par 37% des répondants.

Précisons que dans la catégorie « Autre », une partie des répondants mentionnent que rien ne constitue pour eux un frein à des vacances locales ou nationales. Les autres freins mentionnés dans cette catégorie concernent essentiellement le manque de dépaysement ou de certains éléments naturels (p. ex., pour la Suisse, la mer).

Figure n° 93 : Freins aux destinations locales ou nationales lors des futures vacances (hors contraintes sanitaires)



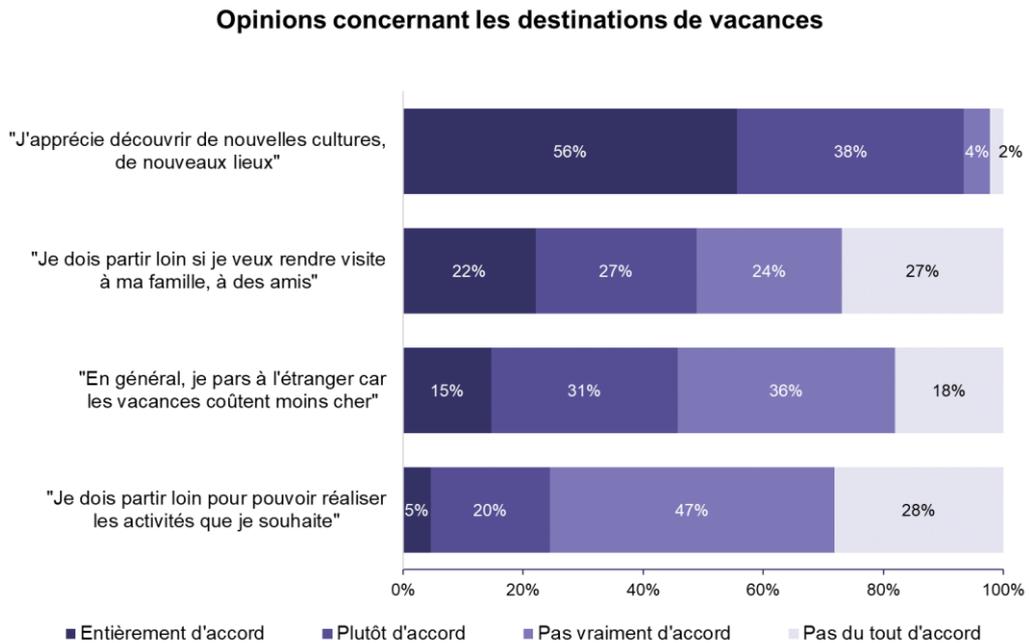
c) Opinions concernant les destinations de vacances

94% des résidents du Grand Genève sont « entièrement d'accord » ou « plutôt d'accord » avec le fait qu'ils apprécient découvrir de nouvelles cultures, de nouveaux lieux. L'importance accordée à cet aspect est une donnée capitale. En effet, dans la perspective de valoriser les destinations locales afin de réduire l'impact environnemental des mobilités de loisirs occasionnelles, il s'agira alors de montrer en quoi ces destinations peuvent permettre des découvertes malgré leur proximité et de faire connaître leurs potentialités.

La moitié des répondants sont en accord avec le fait qu'ils doivent partir loin s'ils veulent rendre visite à leur famille ou leurs amis. Cet élément paraît quant à lui difficile à influencer. En effet, il semble impossible de le compenser à travers une valorisation des destinations locales.

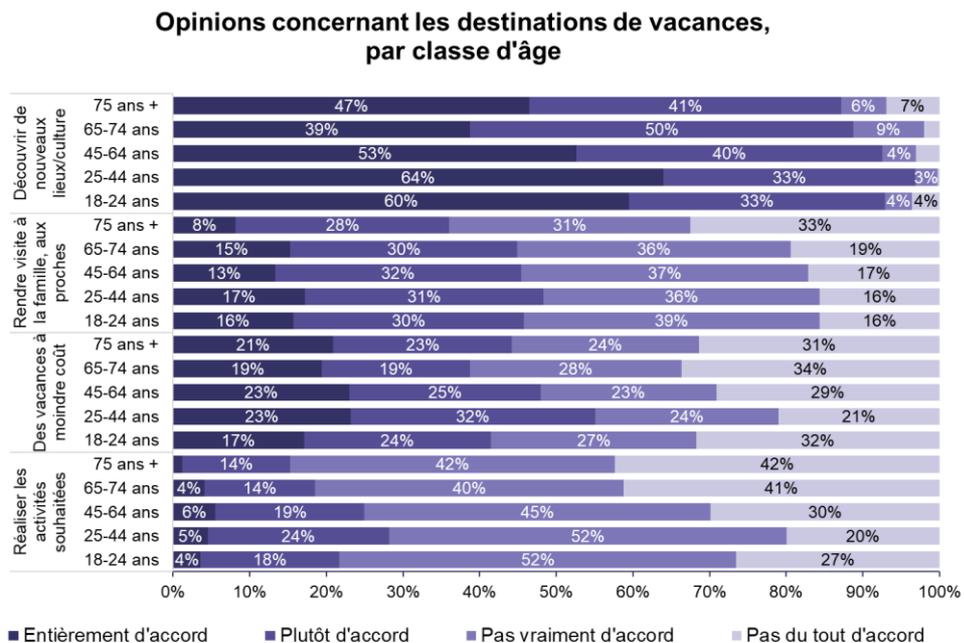
L'argument financier est important puisque 46% sont en accord avec le fait qu'ils partent généralement en vacances à l'étranger car les vacances y coûtent moins cher. Finalement, seul un quart des répondants est d'accord avec le fait de devoir partir loin pour pouvoir réaliser les activités souhaitées. Cette information est positive et renforce le potentiel des destinations locales.

Figure n° 94 : Opinions concernant les destinations de vacances



À nouveau, nous avons observé si un effet de l'âge sur les opinions pouvait être observé. On constate alors que les deux classes d'âge les plus jeunes (18-44 ans) apprécient encore plus le fait de découvrir de nouvelles cultures et de nouveaux lieux. Les 75 ans et plus, quant à eux, sont ceux qui manifestent le moins d'accords avec le fait de devoir partir loin pour rendre visite aux proches. Les 25-64 ans semblent les plus sensibles à la question du coût des vacances, et les 25-44 ans sont ceux qui manifestent le plus d'accords avec le fait de devoir partir loin pour pouvoir réaliser les activités souhaitées.

Figure n° 95 : Opinions concernant les destinations de vacances, par classe d'âge



6.2. Propension à utiliser les modes de transport différemment

Nous avons demandé aux résidents du Grand Genève s'ils pensaient utiliser différemment les transports individuels motorisés, les transports publics, la mobilité douce et l'avion lors de leurs futures vacances. Nous présentons d'abord une vue d'ensemble avant de commenter les résultats pour chaque mode de transport, en fonction des classes d'âge des répondants, de leur lieu de résidence puis de leur fréquence effective d'utilisation de ces modes.

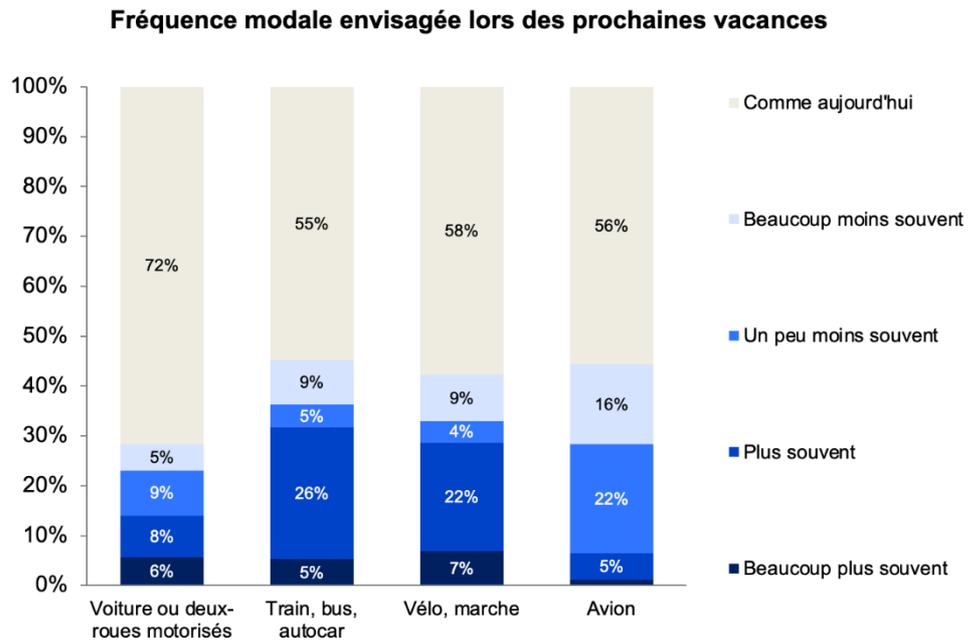
a) Vue d'ensemble

De manière générale, plus de la moitié des répondants n'envisagent pas d'utiliser différemment les modes de transports lors de leurs futures vacances. Pour les TIM, ce sont même 72% des répondants qui ne pensent pas modifier leurs habitudes.

Toutefois, une plus grande part des répondants pensent augmenter leur utilisation des modes de transports les plus écologiques plutôt que de la réduire. Ils sont en effet 31% à penser utiliser « plus souvent » ou « beaucoup plus souvent » les TC, contre 14% qui pensent les utiliser « un peu moins souvent » ou « beaucoup moins souvent » – ces deux tendances s'élevant à 29% contre 13% pour les modes doux. Il semble donc que l'utilisation de ces modes lors des vacances soit susceptible d'évoluer, et plutôt en direction d'une augmentation. Cela semble également indiquer que, contrairement à ce que l'on pourrait craindre, l'image des TC n'a pas trop été détériorée par la crise sanitaire.

Inversement, une plus grande part des répondants envisagent d'utiliser l'avion moins souvent (38%) plutôt que plus souvent (6%). Cela semble donc indiquer que les résidents du Grand Genève n'envisagent pas de « compenser » l'année 2020 et la diminution drastique des vols en augmentant leur utilisation de l'avion lorsque la crise sanitaire sera terminée. Cette vue d'ensemble laisse ainsi présager qu'une décarbonation des mobilités de loisirs occasionnelles est envisageable et que le report modal est une tendance à encourager et à valoriser.

Figure n° 96 : Fréquence modale envisagée lors des prochaines vacances

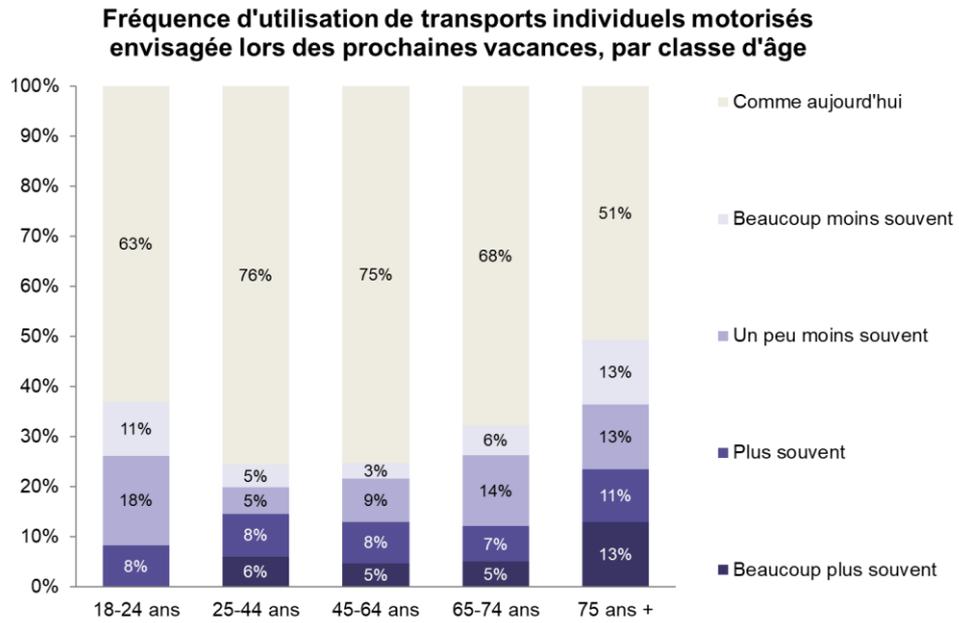


b) Par classe d'âge

Concernant l'utilisation des TIM et quelle que soit la classe d'âge, la modalité de réponse « comme aujourd'hui » est la plus largement représentée. Toutefois, cette inertie apparaît moins importante chez les 18-24 ans et chez les 75 ans et plus. Les plus jeunes sont les plus nombreux (29%) à envisager de réduire leur utilisation des TIM (en les utilisant « un peu moins souvent » ou « beaucoup moins souvent »). Nous pouvons faire l'hypothèse que cela est dû à une conscience écologique grandissante chez cette jeune génération, notamment en lien avec le mouvement de la Grève du climat.

Les 25-44 ans, en revanche, sont plus nombreux à penser qu'ils renforceront leur utilisation des TIM (en les utilisant « plus souvent » ou « beaucoup plus souvent ») (14%) plutôt qu'ils ne la réduiront (10%). Les deux tendances sont presque équivalentes chez les 45-64 ans. Les 65-74 ans sont plus nombreux à penser qu'ils réduiront leur utilisation des TIM (20% contre 12%) tandis que les deux tendances sont proches chez les 75 ans et plus (26% envisagent de la réduire, 24% de l'augmenter). Notons que les réponses données par les plus de 75 ans sont probablement influencées par leurs projections relatives à leur état de santé et à leur capacité à voyager.

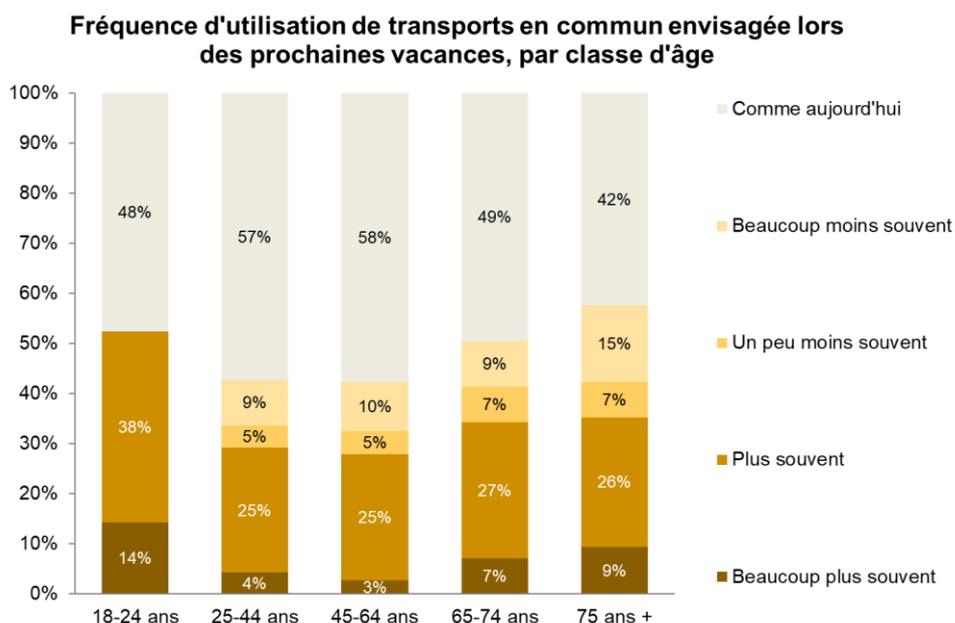
Figure n° 97 : Fréquence d'utilisation de transports individuels motorisés envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge



Concernant l'utilisation envisagée des TC, la modalité de réponse « comme aujourd'hui » – si elle est la plus représentée – est moins importante qu'avec les TIM. Les 18-24 ans sont ceux qui envisagent le plus de renforcer leur utilisation de ces modes. 52% d'entre eux pensent en effet utiliser les TC « plus souvent » ou « beaucoup plus souvent ». Ces chiffres vont dans le sens de l'hypothèse d'une conscience écologique croissante chez la jeune génération. Chez les autres classes d'âge, entre 28% et 35% envisagent également de renforcer leur utilisation de ce mode.

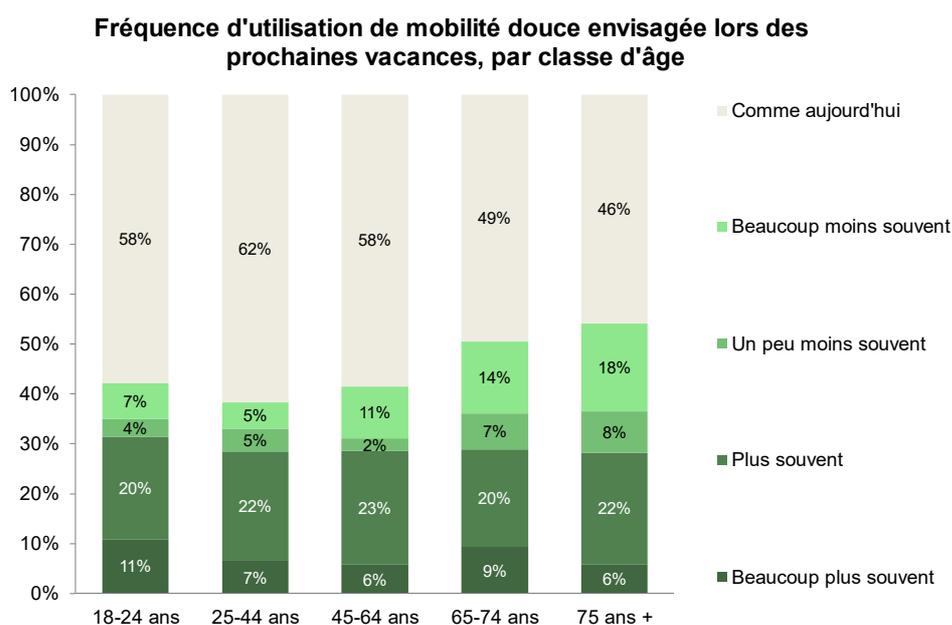
Dans toutes les classes d'âge, la part des répondants pensant augmenter leur fréquence d'utilisation des TC lors de leurs futures vacances est plus importante que celle de ceux qui pensent la diminuer.

Figure n° 98 : Fréquence d'utilisation de transports en commun (train, train de nuit, bus, car...) envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge



Se déplacer plus fréquemment à pied ou à vélo lors des futures vacances semble être une intention pour près de 30% des résidents du Grand Genève, et, comme pour les TC, cette part est plus importante que pour l'intention inverse (utiliser moins souvent les modes doux). Cette proportion est légèrement plus élevée chez les 18-24 ans tandis que les deux classes d'âges les plus âgées sont celles qui envisagent le plus de réduire leurs déplacements par des moyens de mobilité douce, ce qui peut être aisément expliqué par une perte des habiletés motrices avec l'avancée en âge.

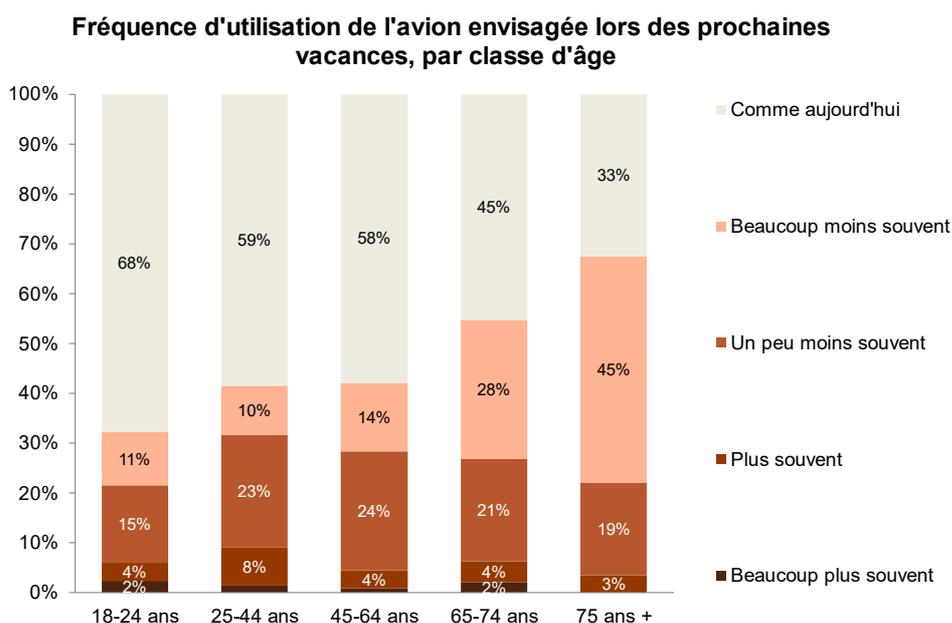
Figure n° 99 : Fréquence d'utilisation de mobilité douce (vélo, marche...) envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge



L'avion entraîne des différences intéressantes entre les intentions des différentes classes d'âges. Ce sont cette fois les plus jeunes qui envisagent le moins de modifier leur pratique (68%), et ils sont les moins nombreux à envisager une réduction de leur utilisation de ce mode (26%). Toutefois, nous avons vu que les 18-24 ans sont les plus nombreux à n'avoir pris l'avion du tout en 2019 (voir figure n°69), ce qui pourrait l'expliquer (ils utilisent déjà moins l'avion que les autres classes d'âge).

De manière générale, toutes les classes d'âge tendent à envisager une utilisation réduite de l'avion. C'est le cas pour 33% des 25-44 ans, 38% des 45-64 ans, 49% des 65-74 ans et 63% des plus de 75 ans.

Figure n° 100 : Fréquence d'utilisation de l'avion envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge

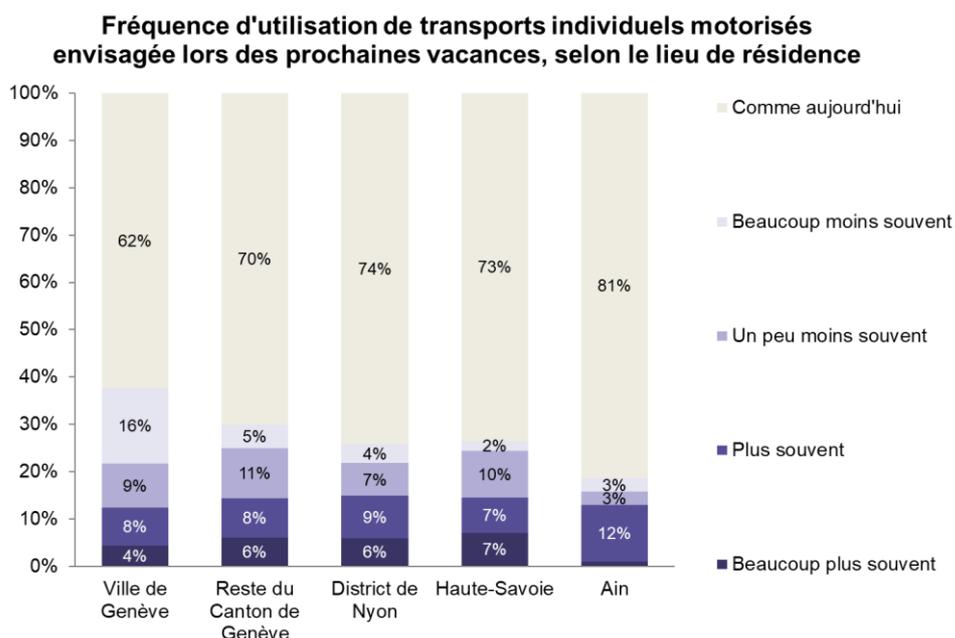


c) Par lieu de résidence

Concernant l'utilisation des TIM et quelle que soit le lieu de résidence, la modalité de réponse « comme aujourd'hui » est la plus largement représentée. Cette inertie apparaît moins importante chez les résidents du canton de Genève mais elle est particulièrement forte chez les personnes habitant le Genevois français de l'Ain.

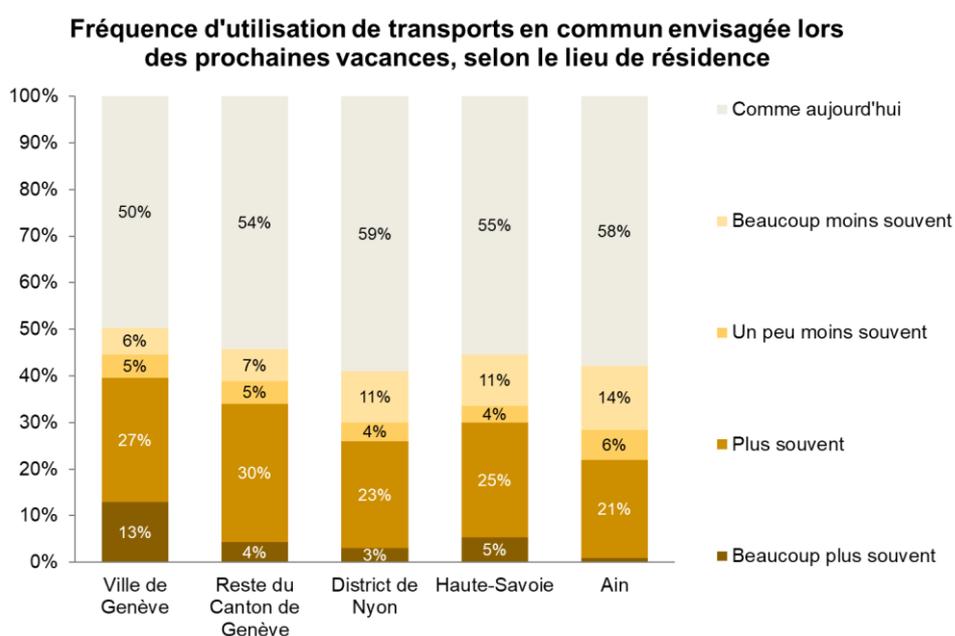
Les résidents de la ville de Genève (25%) suivis de ceux du reste du canton (16%) sont les plus nombreux à penser qu'ils réduiront leur utilisation des TIM. Dans les trois autres régions, les habitants sont plus nombreux à penser qu'ils augmenteront leur utilisation des TIM plutôt qu'ils ne la réduiront.

Figure n° 101 : Fréquence d'utilisation de transports individuels motorisés envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence



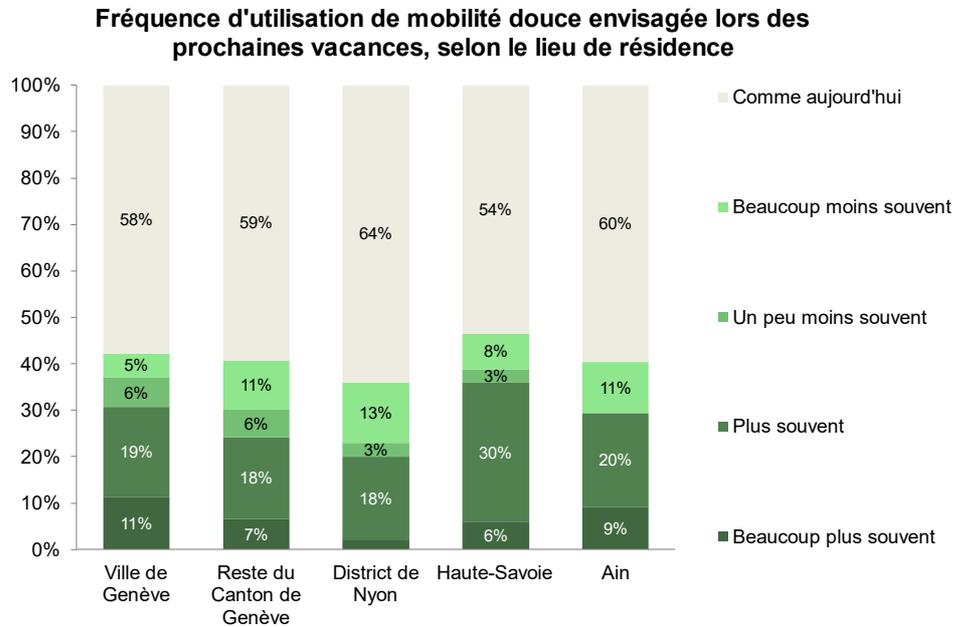
Concernant l'utilisation envisagée des TC, la modalité de réponse « comme aujourd'hui », si elle est encore la plus représentée, est toutefois moins importante qu'avec les TIM. Les résidents de la ville de Genève sont ceux qui envisagent le plus de renforcer leur utilisation de ces modes. 40% d'entre eux pensent en effet utiliser les TC « plus souvent » ou « beaucoup plus souvent ». Ils sont suivis par les habitants du reste du canton dont 34% envisagent de renforcer leur utilisation des TC. Dans les autres régions, entre 21% et 30% des résidents envisagent également de renforcer leur utilisation de ce mode.

Figure n° 102 : Fréquence d'utilisation de transports en commun (train, train de nuit, bus, car...) envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence



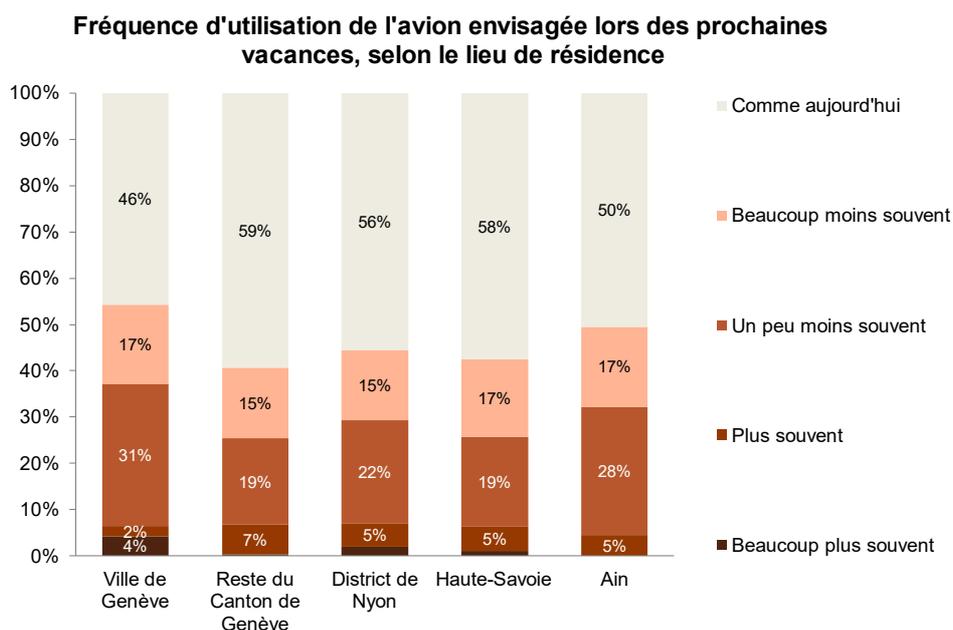
Ce sont les habitants du Genevois français de la Haute-Savoie qui envisagent le plus de se déplacer plus fréquemment à pied ou à vélo lors des futures vacances (36%), tandis que c'est chez les résidents du district de Nyon que cette part est la plus faible.

Figure n° 103 : Fréquence d'utilisation de mobilité douce (vélo, marche...) envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence



De manière générale, les habitants de toutes régions tendent à envisager une utilisation réduite de l'avion. C'est le cas pour 48% des résidents en ville de Genève, 34% des résidents du reste du canton, 37% des résidents du district de Nyon, 36% des résidents du Genevois français de Haute-Savoie et 45% des résidents du Genevois français de l'Ain.

Figure n° 104 : Fréquence d'utilisation l'avion envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence

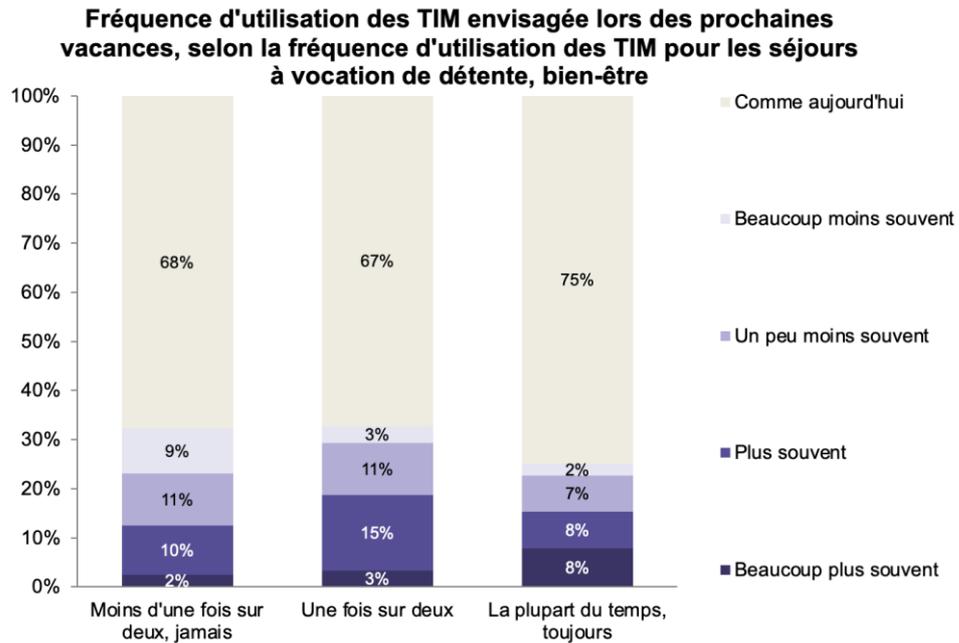


d) En fonction de la fréquence d'utilisation des modes

Ici, nous avons mis en lien la fréquence d'utilisation envisagée des TIM, des TC et de l'avion avec la fréquence à laquelle les répondants utilisent généralement ces 3 modes pour leurs séjours à vocation de bien-être et de détente, hors crise sanitaire. Le croisement a été fait sur ce type de séjour parce qu'il s'agit du motif le plus fréquemment invoqué par les répondants concernant leurs voyages avec nuitées. Les séjours à vocation de bien-être et de détente sont en effet « très fréquemment », « souvent » ou « parfois » le motif de voyage de 78% des répondants (voir point 3.1). Nous n'avons pas effectué de croisement avec la mobilité douce car nous n'avons pas d'information sur la fréquence d'utilisation de ce mode.

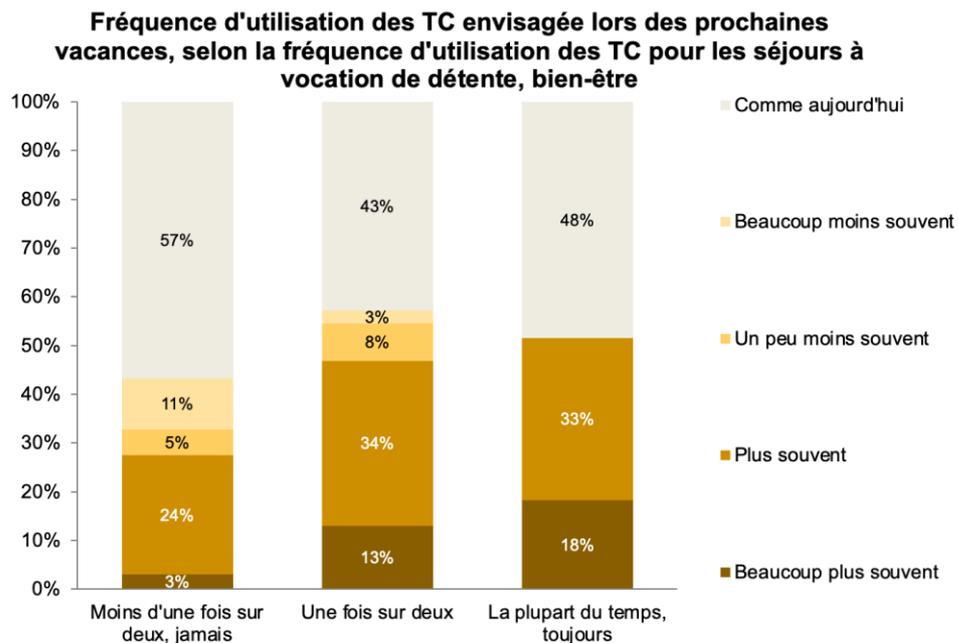
Concernant les TIM, ceux qui utilisent généralement le moins souvent ce mode (moins d'une fois sur deux ou jamais) pour leurs séjours à vocation de bien-être et de détente sont les moins nombreux à imaginer l'utiliser plus souvent (12%), et les plus nombreux à penser l'utiliser encore moins souvent (20%). À l'inverse, ceux qui utilisent les TIM « toujours » ou « la plupart du temps » sont les moins nombreux à envisager de réduire leur utilisation de ce mode (9%) et les plus nombreux à penser qu'ils ne changeront pas leurs habitudes.

Figure n° 105 : Fréquence d'utilisation des TIM envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation des TIM pour les séjours à vocation de détente et de bien-être



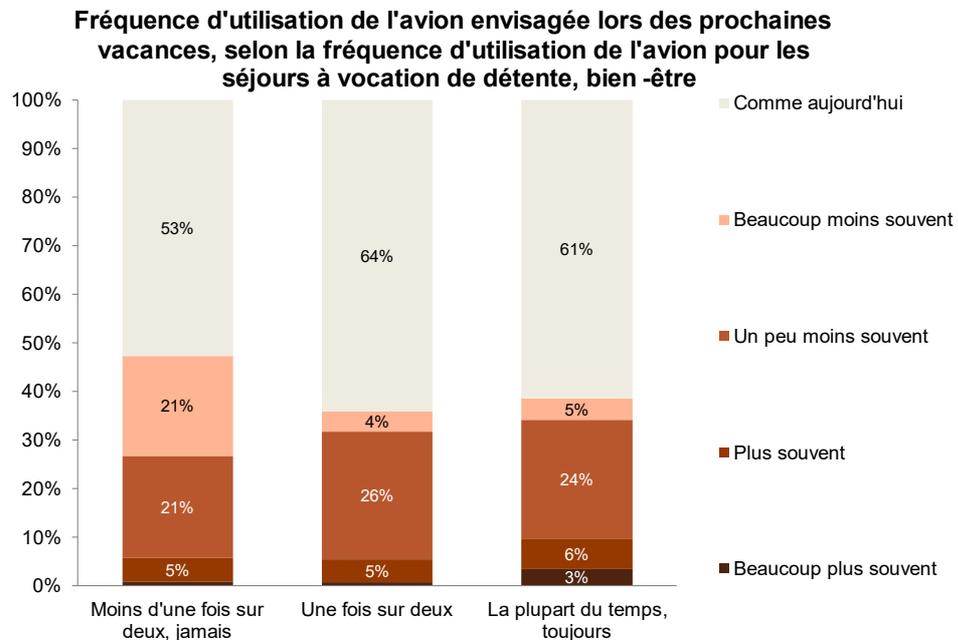
Au niveau des TC, on constate à nouveau que ce sont ceux qui les utilisent le moins souvent qui sont les moins nombreux à envisager de les utiliser plus souvent (27%), et les plus nombreux à envisager de les utiliser moins souvent (16%). Inversement, les répondants qui utilisent le plus fréquemment les TC sont les plus nombreux à penser qu'ils les utiliseront encore plus souvent (51%), tandis qu'aucun d'entre eux n'envisage de réduire son usage des TC.

Figure n° 106 : Fréquence d'utilisation des TC envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation des TC pour les séjours à vocation de détente et de bien-être



Concernant l'avion, on constate encore que ce sont ceux qui l'utilisent le moins souvent qui sont les plus nombreux à envisager de l'utiliser encore moins souvent (42%), alors que les répondants qui utilisent le plus fréquemment l'avion sont les plus nombreux à penser qu'ils les utiliseront encore plus souvent (9%), et moins nombreux à envisager de l'utiliser moins souvent (29%).

Figure n° 107 : Fréquence d'utilisation de l'avion envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation de l'avion pour les séjours à vocation de détente et de bien-être



Au final, on constate que la part des répondants envisageant un réel changement de leurs habitudes est faible. Ce sont ceux dont les habitudes modales sont déjà les plus vertueuses (faible utilisation des TIM et de l'avion, forte utilisation des TC) qui envisagent le plus de réduire encore leur usage des modes polluants et de renforcer leur usage des TC. À l'inverse, ceux dont la mobilité est la plus néfaste du point de vue environnemental (fréquente utilisation des TIM et de l'avion) sont les moins nombreux à envisager un changement de leurs habitudes vers une utilisation moindre modes polluants et une utilisation plus fréquente des TC.

Synthèse : intentions et souhaits pour l'avenir

- > Les résidents du Grand Genève ont été interrogés au sujet de leurs intentions de vacances dans le futur, hors crise sanitaire ; 56% pourraient envisager des vacances locales ou nationales plusieurs fois par année, 30% une fois par année et seuls 14% moins d'une fois par année ; 65% jugent « très probable » d'envisager une destination au sein du Grand Genève ou de la région lémanique dans le cadre d'une excursion d'une journée, contre seulement 8% dans le cadre de vacances ;
- > Les principales motivations à opter pour des vacances locales sont le fait de découvrir la région alentour, de valoriser l'économie locale et de réduire l'impact environnemental des vacances ; les principaux freins mentionnés vis-à-vis de telles vacances concernent leur coût qui serait plus élevé ;
- > 94% des résidents du Grand Genève sont en accord avec le fait qu'ils apprécient découvrir de nouvelles cultures et de nouveaux lieux ; 49% sont en accord avec le fait qu'ils doivent partir à l'étranger afin de rendre visite à leur famille ou leurs amis et 46% sont en accord avec le fait qu'ils partent généralement en vacances à l'étranger car les vacances y coûtent moins cher ; en revanche, seuls 25% sont d'accord avec le fait de devoir partir loin pour pouvoir réaliser les activités souhaitées ;
- > Au vu de l'importance accordée au fait de découvrir de nouvelles cultures et de nouveaux lieux, montrer en quoi les destinations locales peuvent permettre des découvertes et faire connaître leurs potentialités apparaît comme un enjeu capital dans une perspective de réduction de l'impact environnemental des mobilités de loisirs occasionnelles ;
- > Concernant l'utilisation des modes de transports, plus de la moitié des répondants n'envisagent pas une utilisation différente (et même 72% des répondants concernant les TIM !) ; toutefois, une plus grande part des répondants pensent augmenter leur utilisation des modes de transports les plus écologiques (TC et mobilité douce) plutôt que de la réduire ; inversement, une plus grande part des répondants envisagent d'utiliser l'avion moins souvent (38%) plutôt que plus souvent (6%) ;
- > Les 18-24 ans semblent les plus enclins à adopter des comportements plus écologiques en matière de mobilité ; ils sont en effet les plus nombreux à penser réduire leur utilisation des TIM mais à augmenter leur utilisation des TC et des modes doux ; les 25-64 ans, quant à eux, se montrent globalement moins enclins que les autres classes d'âge à changer leurs habitudes modales, à réduire leur utilisation des TIM et à augmenter leur utilisation des TC ;
- > Les résidents du canton de Genève sont les plus nombreux à penser qu'ils réduiront leur utilisation des TIM ; dans les trois autres régions, les habitants sont plus nombreux à penser qu'ils augmenteront leur utilisation des TIM plutôt qu'ils ne la réduiront ; les Genevois sont également ceux qui envisagent le plus de renforcer leur utilisation des TC
- > Les répondants dont les habitudes modales sont déjà les plus vertueuses sont ceux qui envisagent le plus de réduire encore leur usage des modes polluants et de renforcer leur usage des TC ; inversement, ceux dont la mobilité est la plus néfaste du point de vue environnemental sont les moins nombreux à envisager un changement de leurs habitudes vers une utilisation moindre modes polluants et une utilisation plus fréquente des TC.

Partie 4

Synthèse et leviers d'action

1. Synthèse globale

Le travail accompli au cours de cette étude – soit un état de l’art, une analyse quantitative des données du MRMT et de l’EDGT ainsi qu’une enquête menée auprès d’un large échantillon d’habitants du Grand Genève – a permis de récolter de riches données. En étudiant la composition des activités de loisirs, la spatialité des déplacements associés, les modes utilisés et l’empreinte carbone qui en découle, nous avons fait un pas en avant concernant les connaissances relatives à ce domaine. En outre, nous avons pu mettre en lumière les aspirations des résidents du Grand Genève, leurs besoins, leurs contraintes et leur propension à changer leurs habitudes. Cette photographie fournit des enseignements précieux qui permettront ensuite de présenter des leviers d’action spécifiques à la région du Grand Genève en vue d’une décarbonation des différentes mobilités de loisirs.

> **L’essor des mobilités de loisirs : une place sociétale majeure et des enjeux environnementaux de premier plan**

À la suite de diverses évolutions sociétales, les dernières décennies ont vu s’accroître largement le temps dédié aux loisirs ainsi que les déplacements associés. Au cours du XXI^{ème} siècle, l’essor des réseaux sociaux a par ailleurs fortement renforcé la visibilité de ceux-ci, valorisant notamment les déplacements à l’étranger et faisant la promotion de cette mobilité lointaine. La mobilité de loisirs recouvre aujourd’hui une caractéristique centrale des modes de vie pouvant même être perçue comme une injonction – tant elle est socialement valorisée – et ce, auprès des individus de toutes les classes socio-économiques.

Les nombreux déplacements de loisirs impactent logiquement l’empreinte environnementale des individus. Les loisirs sont ainsi devenus en Suisse le premier générateur d’émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité des individus. À l’échelle annuelle, ces mobilités représentent 64% des émissions de GES liées à la mobilité totale des résidents de la partie suisse du Grand Genève.

> **La diversité des loisirs et les aspirations des résidents du Grand Genève**

Les loisirs recouvrent une multitude d’activités. Tandis qu’une part importante se réalise au domicile, d’autres sont tournés vers l’extérieur. Certains sont favorisés par une intensité urbaine élevée (loisirs « compactophiles ») alors que d’autres demandent des espaces de moindre densité et relèvent plutôt de la nature et du plein air (loisirs « naturophiles »). Les dimensions de sociabilité et de plein air jouent un rôle extrêmement important dans le cadre des loisirs occasionnels ; d’ailleurs, lorsqu’ils disposent d’un temps de loisirs (journée, week-end ou vacances), le fait d’être dans la nature et de profiter du plein air est la première priorité des résidents du Grand Genève, selon les résultats de notre enquête.

> **Les différents types de mobilité et l'importance d'en tenir compte**

Les mobilités de loisirs doivent être abordées sous plusieurs dimensions (motif, distance, fréquence, temporalité). Concernant la fréquence, il est particulièrement important de distinguer la mobilité quotidienne (trajets qu'une personne effectue régulièrement dans son environnement familial) de la mobilité occasionnelle (avec ou sans nuitées), ces deux types relevant de logiques spatiales et temporelles bien différentes. La question des modes de transport, quant à elle, est centrale et interdépendante des autres dimensions.

Dans le cadre de la mobilité quotidienne, les déplacements de loisirs (du lundi au vendredi) des résidents suisses et français du Grand Genève relèvent essentiellement d'une logique de proximité. En effet, plus de 70% d'entre eux ont lieu dans la région de résidence, et plus de 80% dans les limites du Grand Genève. Les trois-quarts des distances sont parcourues en TIM, tandis que la marche et le vélo sont fréquemment utilisés, mais pour de courtes distances. Concernant les types de loisirs (du lundi au dimanche), les résidents de la partie suisse du Grand Genève parcourent plus de distances pour les activités compactophiles que naturophiles. Les mobilités de loisirs du quotidien des résidents du Grand Genève suisse émettent 761 [kg équ. CO₂] par personne et par année, soit 36% du total des émissions dues aux mobilités de loisirs.

Concernant les mobilités de loisirs occasionnelles, la moitié des excursions d'une journée des résidents de la partie suisse du Grand Genève se font à l'intérieur du Grand Genève. À nouveau, près de trois quarts de ces distances s'effectuent en TIM, tandis que l'utilisation des modes doux se fait rare. Les TC, en revanche, représentent un cinquième des déplacements effectués et des distances parcourues. Concernant les types de loisirs, les résidents de la partie suisse du Grand Genève parcourent à nouveau de plus grandes distances pour réaliser des activités compactophiles. Les résidents du district de Nyon parcourent plus de distance pour les loisirs compactophiles que les Genevois, et ces deuxièmes parcourent en revanche plus de distance pour les loisirs naturophiles que les résidents du district de Nyon. Les excursions d'une journée émettent 46 [kg équ. CO₂] par personne et par année, soit seulement 2% du total des émissions dues aux mobilités de loisirs.

Pour les séjours avec nuitées des résidents de la partie suisse du Grand Genève, pratiquement 90% des distances s'effectuent hors de la Suisse ou de la France. L'avion est dès lors utilisé pour près de 40% de ces séjours et il représente 80% des distances parcourues, les distances restantes concernant essentiellement la voiture (15%). Concernant les types de loisirs, les distances parcourues sont cette fois plus importantes pour les activités naturophiles que pour les activités compactophile, et ce dans des proportions proches entre les résidents du district de Nyon et du canton de Genève. Les voyages avec nuitées des résidents suisses du Grand Genève émettent 1'336 [kg équ. CO₂] par personne et par année, soit 62% du total des émissions dues aux mobilités de loisirs, faisant ainsi de ces déplacements les plus nocifs du point de vue environnemental.

> **L'impact élevé des transports individuels motorisés et de l'avion**

L'avion est responsable de 65% des émissions de GES liées aux mobilités de loisirs des résidents de la partie suisse du Grand Genève, contre 34% pour les TIM et 2% seulement pour les TC. En différenciant les types de mobilités, on découvre que l'impact des loisirs du quotidien est principalement dû aux TIM (83%) tandis que celui des loisirs dans le cadre de séjour avec nuitées est principalement dû à l'avion (95%).

La voiture étant généralement le mode de transport privilégié en termes de nombre de déplacements, il s'agit alors de mener une réflexion sur la façon d'encourager les reports modaux. Une telle transition apparaît comme un réel défi, d'autant plus que selon notre enquête, seuls 14% des résidents du Grand Genève pensent utiliser moins souvent les TIM lors de leurs futures vacances (et il s'agit majoritairement de ceux qui les utilisent déjà peu fréquemment).

L'utilisation de l'avion est répandue dans le cadre des voyages avec nuitées, la plupart du temps pour se rendre vers des destinations européennes. Dans une perspective de réduction de l'impact écologique des mobilités de loisirs, il s'agit d'une donnée importante puisque d'autres modes pourraient se substituer à l'avion pour rejoindre celles-ci, notamment les TC. Dans ce cadre, la proportion élevée des résidents du Grand Genève qui sont en accord avec l'idée de substituer le train ou le train de nuit à l'avion pour les destinations européennes – voire de renoncer à l'avion pour ces destinations – est une donnée encourageante. D'autant plus que sur le plan des intentions, 38% des répondants envisagent de réduire leur utilisation de l'avion lors de leurs vacances futures (même s'il s'agit majoritairement de ceux qui l'utilise déjà peu souvent).

> **L'influence du cadre de vie et des facteurs sociodémographiques**

Le lieu de résidence influence fortement les distances parcourues et les modes de transport privilégiés pour réaliser ses loisirs. À l'échelle de la partie suisse du Grand Genève, les résidents du district de Nyon parcourent systématiquement plus de distance que les résidents du canton de Genève et leurs émissions de GES sont également supérieures. Les différences de distances parcourues et d'émission de GES entre les deux régions concernent principalement la mobilité quotidienne, tandis que les données concernant la mobilité occasionnelle sont proches. Elles concernent également en premier lieu les motifs autre que les loisirs. Concernant la répartition modale – que cela concerne des déplacements de loisirs ou non – les distances parcourues en avion sont très proches dans les deux régions, tandis que l'usage de la voiture est plus important parmi les résidents du district de Nyon.

Les données de l'EDGT concernant les résidents du Genevois français indiquent qu'au quotidien, ils réalisent moins de déplacements pour les loisirs et parcourent par conséquent des distances inférieures aux résidents de la partie suisse pour ce motif. En revanche, leur utilisation des TIM est la plus importante. Notre enquête indique également que les résidents du Genevois français utilisent plus fréquemment les TIM, tout en étant ceux qui envisagent le moins de réduire leur utilisation de ce mode. Les résidents de la

ville de Genève, en revanche, sont ceux qui utilisent le moins les TIM et qui, de plus, envisagent le plus de réduire leur utilisation de ces modes.

Les différences observées selon les lieux de résidences peuvent principalement s'expliquer à travers les différences de compacité de ces territoires. De l'urbanisation du canton de Genève, par exemple, découle une centralité des emplois et de diverses aménités, tout comme une desserte en transports en commun de qualité et une plus grande facilité à se déplacer à pied ou à vélo en raison de distances plus courtes. En comparaison, les résidents du Genevois français sont forcément plus dépendants des véhicules motorisés.

Concernant le rôle du revenu, soulignons que l'impact environnemental des plus hauts revenus (=les 25% des revenus les plus élevés de l'échantillon) est trois fois plus élevé que celui des plus bas revenus, notamment en raison d'une utilisation bien plus importante de l'avion.

Concernant l'effet des facteurs sociodémographiques sur les opinions « pro-environnement », soulignons que les résidents de la ville de Genève, les 18-24 ans, les personnes en formation et les plus bas revenus sont surreprésentés parmi les profils « écologiques ». Les plus jeunes semblent les plus réceptifs aux enjeux climatiques et les plus enclins à adopter des comportements plus écologiques. Pourtant, soulignons que selon les données du MRMT, les 18-24 ans – tout comme les 65-74 ans – émettent légèrement plus de GES en lien avec les loisirs que les autres classes d'âge.

> **L'impact de la crise sanitaire de 2020**

La crise sanitaire de 2020 a augmenté le nombre de séjours locaux des résidents du Grand Genève. Ceux-ci, en raison de la très faible utilisation de l'avion, ont dès lors un impact environnemental réduit. Ces séjours ont par ailleurs engendré chez les répondants de l'enquête des degrés de satisfaction élevés et nombreux sont ceux qui envisagent pour le futur des destinations de vacances locales plusieurs fois par année. Ainsi, ces destinations représentent un haut potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités de loisirs occasionnelles. Même s'il est probable que les résidents du Grand Genève profitent de repartir à l'étranger lorsque la situation le permettra, il s'agit de tenter de maintenir cette tendance à la proximité. La rupture avec le quotidien et la découverte de nouveaux lieux étant des critères importants, montrer en quoi les destinations locales peuvent permettre des découvertes apparaît comme un enjeu capital. L'argument de valorisation de l'économie locale et de réduction de l'impact environnemental des vacances devrait également être efficace. Proposer des prix attractifs semble également important, les vacances locales apparaissant souvent plus coûteuses aux yeux des résidents du Grand Genève.

2. Les leviers et mesures pour décarboner les mobilités de loisirs

Il convient à présent d'esquisser un plan d'action et de présenter un certain nombre de leviers pouvant être envisagés dans une perspective de décarbonation des mobilités de loisirs. La stratégie est pensée en fonction des différents types de mobilités de loisirs qui, comme nous l'avons montré, se doivent d'être distingués :

- Mobilité quotidienne ;
- Mobilité occasionnelle sans nuitées ;
- Mobilité occasionnelle avec nuitées.

Pour chaque type de mobilité, la stratégie d'action se développe en 3 axes principaux¹³ :

- 1) Réduction du nombre de déplacements et des distances parcourues ;
- 2) Report modal des modes carbonés (avion et voiture) vers des modes moins impactant, en particulier les transports en commun ;
- 3) Augmentation de l'efficacité des véhicules via le type de motorisation et le taux d'occupation.

Le tableau ci-dessous détaille les propositions associées et se veut relativement exhaustif. Il conviendra par la suite de discuter des différentes propositions, d'évaluer leur faisabilité et leur efficacité et de les prioriser.

Image n° 2 : Publication d'un compte Instagram prônant le « Flyless » et les destinations locales (France)



¹³ Ces trois axes sont issus des trois catégories d'action principales identifiées par le Grand Genève (cahier n°16-10, 16 septembre 2020).

Tableau n° 27 : Plan d'action en vue d'une décarbonation des mobilités de loisirs

Type de mobilité de loisirs	Empreinte environnementale (GES, kg équi. CO ₂ par résident de la partie suisse du Grand Genève, par année)	Leviers d'action			
		Réduction (nombre de déplacements et distances parcourues)	Report modal	Augmentation de l'efficacité des véhicules	
Mobilité quotidienne	761 (36%)	<p>Actions d'aménagement du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Implanter des infrastructures sportives, culturelles, de divertissement et restaurants en milieu urbain comme en milieu périurbain Implanter des infrastructures sportives, culturelles, de divertissement et restaurants à proximité de zones à forte densité d'emplois Implanter des espaces verts et publics dans les centres urbains (places de pique-nique, promenades...) <p>Actions d'aménagement des modes de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> Favoriser des horaires et des lieux de travail flexibles permettant une meilleure conciliation travail/loisirs 	<p>Décourager l'utilisation des TIM en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettant en place une taxation des émissions de CO₂ liées aux transports Limitant l'accès à certaines zones à forte densité urbaine Entravant les possibilités de stationnement en ville et aux abords des grandes infrastructures liées aux loisirs (peu de places et prix prohibitifs) <p>Encourager l'utilisation des TC et des modes doux en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentant l'offre des TC, notamment aux abords des grandes infrastructures liées aux loisirs et dans le Genevois français Augmentant la fréquence des TC, notamment hors des heures de pointes et durant les week-ends, afin de mieux les adapter aux loisirs Subventionnant les abonnements TC Subventionnant les achats de vélo conventionnels et mécaniques Améliorant et sécurisant le réseau de pistes cyclables et les options de parage des vélos Implantant plus des zones piétonnes en milieu urbain 	<p>Encourager le co-voiturage en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Créant une application de co-voiturage à l'échelle du Grand Genève Réservant des places de stationnement aux « co-voitureurs » Réservant des voies de circulation aux « co-voitureurs » <p>Encourager l'utilisation de véhicules motorisés moins énergivores en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservant des places de stationnement aux voitures électriques (possibilité de chargement) Réserver des places de stationnement aux véhicules légers et compacts Limitant l'accès au centre-ville aux véhicules les plus imposants (type SUV) Limitant l'accès au stationnement aux véhicules les plus imposants (type SUV) 	
Mobilité occasionnelle	Voyages sans nuitées	46 (2%)	<p>Informar, faire connaître et valoriser les destinations locales – notamment la région du Grand Genève et de l'arc lémanique – en misant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> La découverte et le dépaysement¹⁴ La polyvalence des activités qui peuvent y être réalisées (tant compactophiles que naturophiles, mais particulièrement les activités de plein air, sportives ou non) L'argument de la valorisation de l'économie locale L'argument de la réduction de l'impact environnemental <p>Moyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> Brochure d'information, flyers, campagne d'affichage Web-série, podcast, plateforme de partage de « bons plans » Création d'un agenda commun à la région (disponible en ligne, dans un journal, application mobile¹⁵) Carte/billet permettant un accès à diverses offres de loisirs de la région Abonnement valable dans diverses stations de ski de la région (Portes du soleil, Chamonix, Grand Massif, Crozet...)¹⁶ Offres attractives et concurrentielles, bons cadeaux 	<p>Décourager l'utilisation des TIM en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettant en place une taxation des émissions de CO₂ liées aux transports Limitant l'accès à certaines zones à forte densité urbaine Entravant les possibilités de stationnement en ville et aux abords des grandes infrastructures liées aux loisirs (peu de places et prix prohibitifs) <p>Encourager l'utilisation des TC et des modes doux en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentant l'offre des TC, notamment aux abords des grandes infrastructures liées aux loisirs et dans le Genevois français Augmentant la fréquence des TC, notamment les week-ends, afin de mieux les adapter aux loisirs Subventionnant les abonnements TC, proposant des cartes journalières englobant tous les TC de la région, proposant plus de billets dégriffés Subventionnant les achats de vélo conventionnels et mécaniques Améliorant et sécurisant le réseau de pistes cyclables et les options de parage des vélos <p>Décourager l'utilisation de l'avion en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lançant une campagne (réseaux sociaux) jouant sur les représentations sociales : valoriser le fait de ne pas prendre l'avion, promotion des mouvements #flyless, #flygskam, #staygrounded, en partenariat avec des personnalités publiques (influenceurs), partage de témoignages de personne ayant renoncé à l'avion (blogs, podcast) Lançant un challenge type « une année sans avion »¹⁷ Mettant en place des quotas d'émissions de CO₂ liées à l'avion 	<p>Encourager le co-voiturage en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Créant une application de co-voiturage à l'échelle du Grand Genève Réservant des places de stationnement aux « co-voitureurs » Réservant des voies de circulation aux « co-voitureurs » <p>Encourager l'utilisation de véhicules motorisés moins énergivores en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservant des places de stationnement aux voitures électriques (possibilité de chargement) Réserver des places de stationnement aux véhicules légers Limitant l'accès au centre-ville aux véhicules les plus imposants (type SUV) Limitant l'accès au stationnement aux véhicules les plus imposants (type SUV) <p>Vois résiduels en avion : rendre obligatoire l'utilisation de mécanismes de compensation</p>
	Voyages avec nuitées	1'336 (62%)	<p>Diminuer le nombre de voyages avec nuitées effectués annuellement en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Instaurant des quotas d'émissions de CO₂ liées à l'avion Lançant un challenge type « un seul voyage par année » <p>Informar, faire connaître et valoriser les destinations suisses et françaises en misant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> La découverte et le dépaysement La polyvalence des activités qui peuvent y être réalisées (tant compactophiles que naturophiles, mais particulièrement les activités de plein air, sportives ou non) L'argument de la valorisation de l'économie locale L'argument de la réduction de l'impact environnemental <p>Moyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> Brochure d'information, flyers, campagne d'affichage Web-série, podcast, plateforme de partage de « bons plans » Création d'un agenda commun à la région (disponible en ligne, dans un journal, application mobile) Carte/billet permettant un accès à diverses offres de loisirs de la région Abonnement valable dans diverses stations de ski de la région (Portes du soleil, Chamonix, Grand Massif, Crozet...) Offres attractives et concurrentielles, bons cadeaux¹⁸ 	<p>Décourager l'utilisation des TIM en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettant en place une taxation des émissions de CO₂ liées aux transports Augmentant le prix des autoroutes <p>Encourager l'utilisation des TC et des modes doux en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentant l'offre des TC à travers l'Europe, particulièrement des trains et des trains de nuit Proposant des prix concurrentiels pour le rail, notamment des billets dégriffés Améliorant l'attractivité des trains de nuit, notamment en visant les hauts revenus (classe business) Offrant un jour de vacances supplémentaire aux personnes voyageant en TC plutôt qu'en avion Promouvant des séjours basés sur la mobilité douce (itinéraires à vélos à travers la Suisse ou la France voisine, etc.) <p>Décourager l'utilisation de l'avion en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lançant une campagne (réseaux sociaux) jouant sur les représentations sociales : valoriser le fait de ne pas prendre l'avion, promotion des mouvements #flyless, #flygskam, #staygrounded, en partenariat avec des personnalités publiques (influenceurs), partage de témoignages de personne ayant renoncé à l'avion (blogs, podcast) Lancer un challenge type « une année sans avion » Mise en place des quotas d'émissions de CO₂ liées à l'avion 	<p>Encourager le co-voiturage en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservant des voies de circulation aux « co-voitureurs » (autoroutes, péages) <p>Encourager l'utilisation de véhicules motorisés moins énergivores en :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservant des voies de circulation aux véhicules légers et électriques (autoroutes, péages) <p>Vois résiduels en avion (notamment destinations extra-européenne) : rendre obligatoire l'utilisation de mécanismes de compensation</p>

¹⁴ Montrer qu'on n'a pas besoin d'aller loin en s'inspirant de l'infographie [Des vacances au kilomètre - Qu'est-ce qu'on fait ? \(qqf.fr\)](#).

¹⁵ Voir par exemple l'application « Genève en été » de la Ville de Genève ([Genève en été \(geneveenete.ch\)](#)).

¹⁶ Voir par exemple le Magic Pass ([Magic Pass - Hiver et Été - plus de 30 Stations en Suisse](#)).

¹⁷ Voir par exemple le challenge anglais « one year flight free » ([FlightFree UK | Flight Free UK](#)).

¹⁸ Voir par exemple l'initiative lancée par le Canton du Valais en automne 2020 qui offrait des bons de 100.- aux personnes séjournant dans le canton ([Le Valais offre des bons de 100 francs aux touristes \(lenouvelliste.ch\)](#)).

En fin de compte, à travers ces nombreuses propositions, ce sont 3 grandes logiques de structuration des mobilités de loisirs correspondant à 3 logiques d'action pour réduire leurs nuisances qui peuvent être mises en évidence :

1. **Agir sur la mobilité de loisirs quotidienne : une mobilité très présente, souvent oubliée et qui s'inscrit d'abord dans la proximité**

Les déplacements de loisirs routiniers s'inscrivent d'abord dans la proximité du cadre de vie de tout un chacun. Réduire l'empreinte environnementale de cette mobilité très intense passe ainsi d'abord par des actions d'aménagement du territoire visant à implanter au plus proche des lieux de résidence les aménités recherchées par les habitants du Grand Genève au quotidien : restaurants, bars, culture, équipement sportif, espaces verts, maisons de quartier, etc. Cela passe bien sûr également par l'amélioration de l'accessibilité de ces lieux par l'offre alternative en transport en commune et par les modes actifs. Dans ce domaine, les communes, le Canton, mais aussi le Grand Genève peuvent être les acteurs et porteurs de ces mesures.

2. **Agir sur la mobilité de loisirs des courts séjours : là où le Grand-Genève doit déployer tout son potentiel d'accueil**

Pour les courts séjours (1 à 3 jours), il s'agit d'exploiter le très grand potentiel dormant des aménités de plein air et de détente – celles qui sont prioritairement recherchées par les résidents de la région pour ce type de mobilité – et qui sont largement présent dans cette région très riche et contrastée en la matière : villes, lac, campagnes, Jura et Alpes. Il s'agit ainsi avant tout de réduire aux maximums les distances parcourues en valorisant les destinations locales (Grand-Genève, Bassin lémanique, Suisse ou France voisine). Des campagnes de promotion lancées par le Grand Genève, les communes ou les offices de tourisme de la région devraient être envisagées, tout comme des collaborations avec des partenaires offrant des opportunités de loisirs régionales afin de proposer des offres attractives, en combinaison avec des offres de transports en commun (cartes journalières, billets dégriffés, etc.). Rappelons que les répondants de l'enquête sont nombreux à envisager des destinations locales ou nationales lors de leurs prochaines vacances et que les destinations au sein du Grand Genève ou du bassin lémanique apparaissent plus attrayantes pour les courts séjours (1 à 3 jours) que pour les vacances.

3. **Agir sur la mobilité de loisirs des longs séjours : sensibiliser, raccourcir les distances et contribuer au déploiement d'une offre alternative**

Enfin, la troisième logique concerne les séjours plus longs (plus de 2 nuits) pour lesquels il apparaît que les résidents du Grand Genève aspirent à partir un peu plus loin, et le dépaysement et la découverte sont des éléments importants. Pour ces séjours, une amélioration de l'offre ferroviaire, notamment en ce qui concerne le train de nuit et les grandes destinations européennes, apparaît comme un levier essentiel de décarbonation des mobilités de loisirs. En effet, notre enquête montre d'un côté qu'une large proportion des voyages en avion se font vers l'Europe, et de l'autre, que la majorité des répondants considèrent que

le rail pourrait être une alternative à l'avion pour ces déplacements. Il s'agirait également de décourager l'utilisation des modes polluants à travers des limitations ou par une augmentation des coûts liés à ces modes : mise en place de taxes sur le CO₂, instauration de quotas d'émissions par personne, augmentation du prix des autoroutes, etc. Le Grand Genève ayant peu de marge de manœuvre sur ce type de levier (l'échelle est en effet plutôt nationale, voire européenne), d'autres actions pourraient être mises en place à l'échelle locale pour décourager l'utilisation de l'avion : des campagnes de promotion valorisant le mouvement « flyless » ou encore des concours et challenge du type « une année sans avion ».

Table des figures, annexes et bibliographie

1. Tables des figures, tableaux et images

1.1. Table des figures

Figure n° 1 : Répartition en distance des différentes mobilités en Suisse, par personne (OFS et ARE, 2017)	15
Figure n° 2 : Composition de la mobilité annuelle totale des personnes	23
Figure n° 3 : Découpage géographique en 8 grandes régions du Grand Genève.....	25
Figure n° 4 : Découpage typologique en 7 catégories	25
Figure n° 5 : Distances journalières (du lundi au vendredi) moyennes parcourues par personne, selon le motif de déplacement et lieu de résidence au sein du Grand Genève.....	27
Figure n° 6 : Part des distances dévolues aux loisirs, pour les déplacements effectués du lundi au vendredi	27
Figure n° 7 : Distances journalières moyennes parcourues par personne (du lundi au dimanche), selon le motif du déplacement et le lieu de résidence des personnes au sein de la partie suisse du Grand Genève	28
Figure n° 8 : Distances journalières moyennes parcourues par personne (du lundi au dimanche), selon le sous-motif de loisirs et le lieu de résidence au sein de la partie suisse du Grand Genève.....	29
Figure n° 9 : Distance moyenne par déplacement quotidien, selon le motif et le lieu de résidence.....	30
Figure n° 10 : Distance moyenne par déplacement de loisirs, selon le sous-motif de loisirs et le lieu de résidence, du lundi au dimanche	31
Figure n° 11 : Nombre journalier moyen de déplacements du lundi au vendredi, selon le motif et le lieu de résidence.....	32
Figure n° 12 : Destination des déplacements de loisirs des résidents suisses du Grand Genève, selon le mode principal agrégé et le motif de loisirs agrégé (plus le cercle est grand, plus la destination est fréquentée)	34
Figure n° 13 : Répartition modale des déplacements quotidiens effectués pour le motif loisirs, du lundi au vendredi, selon le nombre de déplacements effectués par les résidents.....	36
Figure n° 14 : Répartition modale des déplacements quotidiens effectués pour le motif loisirs, du lundi au vendredi, selon les distances totales parcourues par les résidents.....	37
Figure n° 15 : Impact annuel de la mobilité quotidienne de loisirs, selon le sous-motif et la région de résidence	38
Figure n° 16 : Distances annuelles parcourues dans le cadre des excursions d'une journée pour les motifs de loisirs, selon le sous motif [km].....	41
Figure n° 17 : Distance moyenne par voyage d'une journée de loisirs, selon le sous-motif et le lieu de résidence.....	41
Figure n° 18 : Nombre moyen de voyages d'une journée par année et par personne, selon le motif et le lieu de résidence	42
Figure n° 19 : Nombre moyen de voyages de loisirs d'une journée par année et par personne, selon le sous-motif et le lieu de résidence	43
Figure n° 20 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs des résidents suisses du Grand Genève (chaque cercle représente la destination d'un voyage).....	45
Figure n° 21 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs compactophiles des résidents suisses du Grand Genève (chaque cercle représente la destination d'un voyage).....	46
Figure n° 22 : Destinations principales des voyages d'une journée pour loisirs naturophiles des résidents suisses du Grand Genève dans le cadre de leur mobilité quotidienne (chaque cercle représente la destination d'un voyage) ...	47
Figure n° 23 : Répartition modale des excursions d'une journée pour le motif loisirs, selon le nombre d'excursions	48
Figure n° 24 : Répartition modale des excursions d'une journée pour le motif loisirs, selon les distances parcourues	48
Figure n° 25 : Impact annuel des excursions de loisirs d'une journée, selon le sous-motif et la région de résidence	50
Figure n° 26 : Distances annuelles parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées pour les motifs de loisirs, selon le sous-motif [km]	53

Figure n° 27 : Distances moyennes mensuelles parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées pour les loisirs, selon le lieu de résidence [km].....	53
Figure n° 28 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le sous-motif et le lieu de résidence	54
Figure n° 29 : Nombre moyen de voyages avec nuitées, par année et par personne, selon le motif et lieu de résidence	55
Figure n° 30 : Nombre moyen de voyages avec nuitées pour les loisirs, par année et par personne, selon le sous-motif et lieu de résidence	56
Figure n° 31 : Répartition modale des voyages avec nuitées pour le motif loisirs, selon le nombre de voyages	57
Figure n° 32 : Répartition modale des voyages avec nuitées pour le motif loisirs, selon les distances parcourues	58
Figure n° 33 : Impact annuel des voyages de loisirs avec nuitées, selon le sous-motif et la région de résidence	59
Figure n° 34 : Distances annuelles par personne, selon le type de mobilité [km par personne par année].....	62
Figure n° 35 : Distances annuelles par personne, selon le motif de déplacement et le lieu de résidence	62
Figure n° 36 : Distances annuelles par personne selon le mode de déplacement [km par personne par année], tous motifs	63
Figure n° 37 : Distances annuelles par personne pour les loisirs, selon le mode de déplacement [km par personne par année]	64
Figure n° 38 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le type de mobilité [kg équ. CO2 par personne et par année]	65
Figure n° 39 : Émissions annuelles de GES par personne selon le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]	65
Figure n° 40 : Émissions annuelles de GES par personne pour les loisirs, selon le sous-motif de loisirs [kg équ. CO2 par personne et par année]	66
Figure n° 41 : Émissions annuelles cumulées, selon le mois de l'année et le motif de déplacement, pour l'ensemble du Grand Genève suisse.....	66
Figure n° 42 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le mode de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]	67
Figure n° 43 : Émissions annuelles de GES par personne pour les loisirs, selon le mode de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]	68
Figure n° 44 : Émissions annuelles de GES par personne, selon la typologie du lieu de résidence et le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne par année]	69
Figure n° 45 : Émissions annuelles de GES par personne, selon les classes d'âge et le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année].....	70
Figure n° 46 : Émissions annuelles de GES par personne, selon le revenu et le motif de déplacement [kg équ. CO2 par personne et par année]	71
Figure n° 47 : Distances annuelles par personne, selon le revenu et le mode de déplacement.....	72
Figure n° 48 : Répartition des émissions annuelles de GES par personne selon le motif et le revenu [kg équ. CO2 par personne et par année]	72
Figure n° 49 : Répartition des émissions annuelles de GES par personne selon le mode et le revenu [kg équ. CO2 par personne et par année]	73
Figure n° 50 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève, pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en %).....	76
Figure n° 51 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève, par type de mobilité et par motif, selon le mode (en %)	77
Figure n° 52 : Répartition des émissions de GES annuelles des résidents de la partie suisse du Grand Genève, pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en %)	79
Figure n° 53 : Répartition des émissions de GES annuelles des résidents de la partie suisse du Grand Genève, par type de mobilité et par motif, selon le mode (en %)	80
Figure n° 54 : Fréquence des excursions d'une journée avant la crise sanitaire, par motif	90

Figure n° 55 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) pour les excursions d'une journée avant la crise sanitaire, par motif	91
Figure n° 56 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) pour les excursions d'une journée avant la crise sanitaire, tous motifs confondus, par lieu de résidence	92
Figure n° 57 : Degré de priorité (1-10) accordé par les individus à différents critères pour les activités de loisirs d'une journée.....	93
Figure n° 58 : Type d'activités sportives pratiquées au moins deux fois par année par les individus pour qui faire du sport est une priorité.....	94
Figure n° 59 : Fréquence des voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par type de voyage.....	97
Figure n° 60 : Fréquence des différents motifs comme motifs principaux des voyages avec nuitées, avant la crise sanitaire	98
Figure n° 61 : Fréquence d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou passager) comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif	99
Figure n° 62 : Fréquence d'utilisation des transports en commun (train, bus, car...) comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif	100
Figure n° 63 : Fréquence d'utilisation de l'avion comme moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées avant la crise sanitaire, par motif	101
Figure n° 64 : Fréquence d'utilisation de la voiture pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence.....	102
Figure n° 65 : Fréquence d'utilisation des transports publics pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence	102
Figure n° 66 : Fréquence d'utilisation de l'avion pour les voyages avec nuitées, par lieu de résidence.....	103
Figure n° 67 : Degré de priorité (1-10) accordé par les individus à différents critères pour les activités de loisirs, en fonction de la temporalité.....	104
Figure n° 68 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par lieu de résidence	107
Figure n° 69 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par classe de revenu.....	107
Figure n° 70 : Part à avoir pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années, par classe d'âge	108
Figure n° 71 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par lieu de résidence.....	109
Figure n° 72 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par classe de revenu	110
Figure n° 73 : Nombre de déplacements en avion en 2019, par classe d'âge.....	110
Figure n° 74 : Motifs du dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs.....	112
Figure n° 75 : Degré d'accord avec des opinions « pro-environnement ».....	114
Figure n° 76 : Degré d'accord avec une attitude « pro-avion ».....	114
Figure n° 77 : Part à avoir effectué un séjour avec nuitées depuis le début de la crise sanitaire, par saison et par pays de résidence	120
Figure n° 78 : Destination des séjours avec nuitées des résidents suisses du Grand Genève, par saison	120
Figure n° 79 : Destination des séjours avec nuitées des résidents français du Grand Genève, par saison	121
Figure n° 80 : Part considérant que la crise sanitaire a impacté au moins un séjour de loisirs, par saison	122
Figure n° 81 : Raisons de l'impact de la crise sanitaire sur les séjours de loisirs	123
Figure n° 82 : Manière dont la crise sanitaire a impacté les séjours de loisirs	123
Figure n° 83 : Destination des séjours avec nuitées durant la crise sanitaire.....	124
Figure n° 84 : Activités réalisées lors des séjours locaux et nationaux en 2020.....	125
Figure n° 85 : Principaux modes utilisés pour se rendre dans une destination locale ou nationale, par saison	126
Figure n° 86 : Principaux modes utilisés pour se rendre dans une destination locale ou nationale, par lieu de résidence ...	127
Figure n° 87 : Degré de satisfaction relatif aux séjours locaux et nationaux	128
Figure n° 88 : Insatisfaction relative aux séjours locaux et nationaux	129
Figure n° 89 : Influence des campagnes de promotion sur le choix d'une destination locale ou nationale.....	129
Figure n° 90 : Propension à passer des vacances locales ou nationales, hors contraintes sanitaires.....	131

Figure n° 91 : Part des individus envisageant une destination au sein du Grand Genève ou de la région lémanique pour leurs excursions de loisirs, en fonction de la temporalité	132
Figure n° 92 : Motivations à opter pour des destinations locales ou nationales lors des futures vacances (hors contraintes sanitaires)	133
Figure n° 93 : Freins aux destinations locales ou nationales lors des futures vacances (hors contraintes sanitaires).....	134
Figure n° 94 : Opinions concernant les destinations de vacances.....	135
Figure n° 95 : Opinions concernant les destinations de vacances, par classe d'âge	135
Figure n° 96 : Fréquence modale envisagée lors des prochaines vacances	137
Figure n° 97 : Fréquence d'utilisation de transports individuels motorisés envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge	138
Figure n° 98 : Fréquence d'utilisation de transports en commun (train, train de nuit, bus, car...) envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge.....	139
Figure n° 99 : Fréquence d'utilisation de mobilité douce (vélo, marche...) envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge	139
Figure n° 100 :Fréquence d'utilisation de l'avion envisagée lors des prochaines vacances, par classe d'âge.....	140
Figure n° 101 :Fréquence d'utilisation de transports individuels motorisés envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence	141
Figure n° 102 :Fréquence d'utilisation de transports en commun (train, train de nuit, bus, car...) envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence	141
Figure n° 103 :Fréquence d'utilisation de mobilité douce (vélo, marche...) envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence	142
Figure n° 104 :Fréquence d'utilisation l'avion envisagée lors des prochaines vacances, selon le lieu de résidence	143
Figure n° 105 :Fréquence d'utilisation des TIM envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation des TIM pour les séjours à vocation de détente et de bien-être	144
Figure n° 106 :Fréquence d'utilisation des TC envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation des TC pour les séjours à vocation de détente et de bien-être.....	144
Figure n° 107 :Fréquence d'utilisation de l'avion envisagée lors des prochaines vacances, selon la fréquence d'utilisation de l'avion pour les séjours à vocation de détente et de bien-être.....	145

1.2. Table des tableaux

Tableau n° 1 : Typologie des sous-motifs de loisirs issue du MRMT.....	24
Tableau n° 2 : Part de la mobilité quotidienne due aux loisirs selon la région de résidence et la région de destination des déplacements (nombre de déplacements) – Pour l'ensemble des résidents du Grand Genève, du lundi au vendredi.....	32
Tableau n° 3 : Part de la mobilité quotidienne due aux loisirs selon la typologie de loisirs, le jour de semaine, la région de résidence et la destination des déplacements (nombre de déplacements) – Pour les résidents suisses du Grand Genève uniquement	33
Tableau n° 4 : Impact annuel de la mobilité quotidienne, selon le motif et le lieu de résidence [kg équ. CO ₂ par personne et par année]	38
Tableau n° 5 : Distances annuelles totales parcourues par personne dans le cadre d'excursions d'une journée, selon le motif de déplacements.....	40
Tableau n° 6 : Répartition des excursions de loisirs d'une journée selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % du nombre d'excursions.....	43
Tableau n° 7 : Répartition des excursions de loisirs d'une journée selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des distances parcourues	44

Tableau n° 8 : Impact annuel des excursions d'une journée, selon le motif et le lieu de résidence [kg équi. CO ₂ par personne et par année]	49
Tableau n° 9 : Distances annuelles totales parcourues par personne dans le cadre des voyages avec nuitées, selon le motif de voyage [km]	52
Tableau n° 10 : Distance moyenne par voyage avec nuitée, selon le mode agrégé principal	54
Tableau n° 11 : Les 10 destinations principales des voyages de loisirs avec nuitées selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des distances parcourues	56
Tableau n° 12 : Impact annuel des voyages avec nuitées, selon le motif et le lieu de résidence [kg équi. CO ₂ par personne et par année]	58
Tableau n° 13 : Les 10 destinations principales des voyages de loisirs avec nuitées selon le lieu de résidence et le lieu de destination, en % des émissions de gaz à effet de serre	59
Tableau n° 14 : Distances annuelles moyennes parcourues selon le type de mobilité, les motifs agrégés et le lieu de résidence	61
Tableau n° 15 : Émissions annuelles moyennes selon le type de mobilité, les motifs agrégés et le lieu de résidence	64
Tableau n° 16 : Répartition des distances annuelles parcourues par les résidents de la partie suisse du Grand Genève pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (en kilomètres)	75
Tableau n° 17 Répartition des émissions de GES des résidents de la partie suisse du Grand Genève pour chaque mode, selon le type de mobilité et le motif (kg équi. CO ₂)	78
Tableau n° 18 : Coefficients de redressement par pondération.....	86
Tableau n° 19 : Description de l'échantillon original et pondéré	88
Tableau n° 20 : Part des résidents ayant pris l'avion pour les loisirs au cours des 3 dernières années	106
Tableau n° 21 : Nombre de déplacements en avion effectués pour les loisirs en 2019	108
Tableau n° 22 : Description du dernier voyage en avion réalisé pour des motifs de loisirs.....	111
Tableau n° 23 : Description des profils « écologiques », en comparaison avec l'échantillon total	116
Tableau n° 24 : Degré d'accord avec l'affirmation « L'avion est irremplaçable pour mes trajets longues distances », en fonction des facteurs sociodémographiques	117
Tableau n° 25 : Répartition des destinations locales ou nationales durant la crise sanitaire, par saison et par pays de résidence	125
Tableau n° 26 : Part considérant que les vacances passées dans une destination locale ou nationale ont présenté des désavantages	128
Tableau n° 27 : Plan d'action en vue d'une décarbonation des mobilités de loisirs	153

1.3. Table des images

Image n° 1 : Capture d'écran du compte Instagram « insta_repeat » qui compile les photos identiques postées sur Instagram par ses utilisateurs et utilisatrices	14
Image n° 2 : Publication d'un compte Instagram prônant le « Flyless » et les destinations locales (France)	152

2. Annexe : Questionnaire de l'enquête

CONTROLE

Quelques questions de contrôle pour commencer

1. PAYS_RESIDENCE

Dans quel pays résidez-vous ?

2-3. COMMUNE_RESID

Dans quelle commune résidez-vous ?

3. COMMUNE_RESID_Autre

Si 'Autre' précisez :

4. ANNEE_NAISSANCE

Quelle est votre année de naissance ?

EXCURSIONS

Vos excursions/voyages d'une journée avant la crise sanitaire

[5-14]. VOYAGE_1_JOUR_FREQ_LOISIRS

Avant la crise sanitaire, à quelle fréquence réalisiez-vous des excursions/voyages pour les motifs suivants (aller-retour dans la journée) ?

5. GASTRO

Excursion gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

6. SPORT

Activité sportive (ski, randonnée, tour à vélo, etc.)

7. EXT_NON_SPORT

Activité extérieure non sportive (promenade, pique-nique, etc.)

8. CULTURE

Excursion culturelle (visite, musée, concert, etc.)

9. SPORT_SPECTATEUR

Déplacement pour une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

10. ASSO_RELIG

Activité associative et religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

11. VISITE_FAMILLE

Déplacement pour une visite occasionnelle de la famille

12. VISITE_AMIS

Déplacement pour une visite occasionnelle d'ami-es

13. VISITE_VILLE_SHOPPING

Visite d'une autre ville, visite touristique, shopping/lèche-vitrine (hors achats quotidiens du ménage)

14. PARC_ATTRACTION

Parcs d'attractions et autres lieux de divertissement

[Plusieurs fois par mois](#) ; [1 fois par mois](#) ; [Tous les 2 à 3 mois](#) ; [Tous les 4 à 6 mois](#) ; [Moins souvent](#) ; [Jamais](#)

[15-24]. VOYAGE_1_JOUR_VOITURE

Avant la crise sanitaire, à quelle fréquence utilisiez-vous la VOITURE (comme conducteur ou passager) pour les motifs suivants ?

15. VOITURE_GASTRO

Excursion gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

16. VOITURE_SPORT

Activité sportive (ski, randonnée, tour à vélo, etc.)

17. VOITURE_EXT_NON_SPORT

Activité extérieure non sportive (promenade, pique-nique, etc.)

18. VOITURE_CULTURE

Excursion culturelle (visite, musée, concert, etc.)

19. VOITURE_SPORT_SPECTATEUR

Déplacement pour une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

20. VOITURE_ASSO_RELIG

Activité associative et religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

21. VOITURE_VISITE_FAMILLE

Déplacement pour une visite occasionnelle de la famille

22. VOITURE_VISITE_AMIS

Déplacement pour une visite occasionnelle d'ami-es

23. VOITURE_VISITE_VILLE_SHOPPING

Visite d'une autre ville, visite touristique, shopping/lèche-vitrine (hors achats quotidiens du ménage)

24. VOITURE_PARC_ATTRACTION

Parcs d'attractions et autres lieux de divertissement

Toujours ; La plupart du temps ; Une fois sur deux ; Moins souvent ; Jamais

[25-34]. LOISIRS_PRIORITE

De manière générale, lorsque vous disposez d'UNE JOURNEE DE LIBRE, quelle priorité accordez-vous à ces différents critères pour vos activités de loisirs ?

25. CHANGER_AIR1

Sortir de mon cadre de vie/environnement quotidien

26. NATURE_PLEIN_AIR1

Être dans la nature, profiter du plein air

27. ACTIVITE_FAMILLE_AMIS1

Faire une activité en famille, avec des ami-es

28. VISITE_PROCHES1

Rendre visite à des proches qui n'habitent pas dans la région

29. ACTIVITE_PHYSIQUE1

Pratiquer un sport, une activité physique, me dépenser

30. CHEZ_SOI1

Profiter de mon chez-moi (cuisiner, faire du bricolage, se reposer, etc.)

31. SOLEIL1

Profiter du soleil

32. PROFITER_VILLE1

Profiter de la ville (culture, terrasses, restaurants...)

33. AMUSER_DIVERTISSEMENT1

M'amuser, me divertir

34. REPOS

Me reposer, me détendre

1 Pas du tout prioritaire ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7 ; 8 ; 9 ; Très prioritaire 10

35-36. TYPE_SPORT

Quel type d'activité sportive pratiquez-vous au moins deux fois par année ? (*plusieurs réponses possibles*)

Gymnastique, athlétisme, sports en salle ; Sport de glace (patinage, hockey...) ; Sport de ballon et de raquette (foot, basket, tennis...) ; Sport de plein air et de nature (cyclisme, équitation, alpinisme, escalade, randonnée, parapente...) ; Sport aquatique (natation...) ; Sport nautique (aviron, voile, surf...) ; Sport d'hiver (ski, raquette...) ; Sport urbain (skateboard, parkour...) ; Fitness, yoga, danse ; Autre

36. TYPE_SPORT_Autre

Si 'Autre' précisez :

VOYAGES_AVEC_NUITEES

Vos voyages avec nuitée(s) avant la crise sanitaire

[37-38]. VOYAGE_NUITEE_FREQ

Avant la crise sanitaire, à quelle fréquence effectuiez-vous les types de voyages suivants ?

37. WEEKEND_FREQ

Week-ends et week-ends prolongés (1 à 3 nuitée(s) hors de chez vous)

38. VACANCES_FREQ

Vacances (à partir de 4 nuitées hors de chez vous)

1 fois par mois ou plus ; Tous les 2 à 3 mois ; 2 à 3 fois par an ; 1 fois par an ; Moins souvent ; Jamais

 [39-49]. VOYAGE_NUITEE_FREQ_LOISIRS

A quelle fréquences les motifs suivants étaient-ils les motifs principaux de ces voyages réalisés durant les week-ends ou les vacances ?

39. GASTRO_VOYAGE

Séjour gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

40. RESID_SECOND_VOYAGE

Séjour dans une résidence secondaire

41. SPORT_VOYAGE

Séjour à vocation sportive (randonnée, ski, tour à vélo, etc.)

42. CULTURE_VOYAGE

Séjour à vocation culturelle (musée, concert, etc.)

43. SPORT_SPECTATEUR_VOYAGE

Séjour lié à une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

44. ASSO_RELIG_VOYAGE

Séjour lié à une activité associative et religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

45. SHOPPING_VOYAGE

Séjour dans une autre ville, séjour touristique, shopping

46. DETENTE_VOYAGE

Séjour à vocation de détente, bien-être (farniente, plage, etc.)

47. VISITE_FAMILLE_VOYAGE

Visite de la famille n'habitant pas la région

48. VISITE_AMIS_VOYAGE

Visite d'amis

49. PARC_ATTRACTION_VOYAGE

Séjour dans un parc d'attraction ou autre lieu de divertissement

Très fréquemment ; Souvent ; Parfois ; Rarement ; Jamais

 [50-60]. VOYAGE_NUITEE_AVION

Pour ces voyages, à quelle fréquence utilisiez l'AVION comme moyen de transport principal ?

50. GASTRO_VOYAGE_AVION

Séjour gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

51. RESID_SECOND_VOYAGE_AVION

Séjour dans une résidence secondaire

52. SPORT_VOYAGE_AVION

Séjour à vocation sportive (randonnée, ski, tour à vélo, etc.)

53. CULTURE_VOYAGE_AVION

Séjour à vocation culturelle (musée, concert, etc.)

54. SPORT_SPECTATEUR_VOYAGE_AVION

Séjour lié à une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

55. ASSO_RELIG_VOYAGE_AVION

Séjour lié à une activité associative ou religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

56. SHOPPING_VOYAGE_AVION

Séjour dans une autre ville

57. DETENTE_VOYAGE_AVION

Séjour à vocation de détente, bien-être

58. VISITE_FAMILLE_VOYAGE_AVION

Visite de la famille n'habitant pas la région

59. VISITE_AMIS_VOYAGE_AVION

Visite d'amis

60. PARC_ATTRACTION_AVION

Séjour dans un parc d'attraction ou autre lieu de divertissement

Toujours ; La plupart du temps ; Une fois sur deux ; Moins souvent ; Jamais

 **[61-71]. VOYAGE_NUITEE_VOITURE**

Pour ces voyages, à quelle fréquence utilisiez la VOITURE (conducteur ou passager) comme moyen de transport principal ?

61. GASTRO_VOYAGE_VOITURE

Séjour gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

62. RESID_SECOND_VOYAGE_VOITURE

Séjour dans une résidence secondaire

63. SPORT_VOYAGE_VOITURE

Séjour à vocation sportive (randonnée, ski, tour à vélo, etc.)

64. CULTURE_VOYAGE_VOITURE

Séjour à vocation culturelle (musée, concert, etc.)

65. SPORT_SPECTATEUR_VOYAGE_VOITURE

Séjour lié à une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

66. ASSO_RELIG_VOYAGE_VOITURE

Séjour lié à une activité associative ou religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

67. SHOPPING_VOYAGE_VOITURE

Séjour dans une autre ville

68. DETENTE_VOYAGE_VOITURE

Séjour à vocation de détente, bien-être

69. VISITE_FAMILLE_VOYAGE_VOITURE

Visite de la famille n'habitant pas la région

70. VISITE_AMIS_VOYAGE_VOITURE

Visite d'amis

71. PARC_ATTRACTION_VOITURE

Séjour dans un parc d'attraction ou autre lieu de divertissement

Toujours ; La plupart du temps ; Une fois sur deux ; Moins souvent ; Jamais

 **[72-82]. VOYAGE_NUITEE_TP**

Pour ces voyages, à quelle fréquence utilisiez le TRAIN, BUS ou LE CAR comme moyen de transport principal ?

72. GASTRO_VOYAGE_TP

Séjour gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.)

73. RESID_SECOND_VOYAGE_TP

Séjour dans une résidence secondaire

74. SPORT_VOYAGE_TP

Séjour à vocation sportive (randonnée, ski, tour à vélo, etc.)

75. CULTURE_VOYAGE_TP

Séjour à vocation culturelle (musée, concert, etc.)

76. SPORT_SPECTATEUR_VOYAGE_TP

Séjour lié à une manifestation sportive (match, tournoi, etc.)

77. ASSO_RELIG_VOYAGE_TP

Séjour lié à une activité associative ou religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.)

78. SHOPPING_VOYAGE_TP

Séjour dans une autre ville

79. DETENTE_VOYAGE_TP

Séjour à vocation de détente, bien-être

80. VISITE_FAMILLE_VOYAGE_TP

Visite de la famille n'habitant pas la région

81. VISITE_AMIS_VOYAGE_TP

Visite d'amis

82. PARC_ATTRACTION_TP

Séjour dans un parc d'attraction ou autre lieu de divertissement

[Toujours](#) ; [La plupart du temps](#) ; [Une fois sur deux](#) ; [Moins souvent](#) ; [Jamais](#)

[83-92]. WEEK_END_PRIORITE

De manière générale, quelle priorité accordez-vous à ces différents critères pour occuper 2 à 3 JOURS DE LIBRE (par exemple un week-end) ?

83. CHANGER_AIR1_WE

Sortir de mon cadre de vie/environnement quotidien

84. NATURE_PLEIN_AIR1_WE

Être dans la nature, profiter du plein air

85. ACTIVITE_FAMILLE_AMIS1_WE

Faire une activité en famille, avec des amis

86. VISITE_PROCHES1_WE

Rendre visite à des proches qui n'habitent pas dans la région

87. ACTIVITE_PHYSIQUE1_WE

Pratiquer un sport, une activité physique, me dépenser

88. CHEZ_SOI1_WE

Profiter de mon chez-moi (cuisiner, faire du bricolage, se reposer, etc.)

89. SOLEIL1_WE

Profiter du soleil

90. PROFITER_VILLE1_WE

Profiter de la ville (culture, terrasses, restaurants...)

91. AMUSER_DIVERTISSEMENT1_WE

M'amuser, me divertir

92. REPOS_WE

Me reposer, me détendre

[1 Pas du tout prioritaire ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7 ; 8 ; 9 ; Très prioritaire 10](#)

 **[93-102]. VACANCES_PRIORITE**

De manière générale, quelle priorité accordez-vous à ces différents critères pour occuper VOS VACANCES ?

93. CHANGER_AIR1_VACANCES

Sortir de mon cadre de vie/environnement quotidien

94. NATURE_PLEIN_AIR1_VACANCES

Être dans la nature, profiter du plein air

95. ACTIVITE_FAMILLE_AMIS1_VACANCES

Faire une activité en famille, avec des ami-es

96. VISITE_PROCHES1_VACANCES

Rendre visite à des proches qui n'habitent pas dans la région

97. ACTIVITE_PHYSIQUE1_VACANCES

Pratiquer un sport, une activité physique, me dépenser

98. CHEZ_SOI1_VACANCES

Profiter de mon chez-moi (cuisiner, faire du bricolage, se reposer, etc.)

99. SOLEIL1_VACANCES

Profiter du soleil

100. PROFITER_VILLE1_VACANCES

Profiter de la ville (culture, terrasses, restaurants...)

101. AMUSER_DIVERTISSEMENT1_VACANCES

M'amuser, me divertir

102. REPOS_DETENTE_VACANCES

Me reposer, me détendre

[1 Pas du tout prioritaire](#) ; [2](#) ; [3](#) ; [4](#) ; [5](#) ; [6](#) ; [7](#) ; [8](#) ; [9](#) ; [Très prioritaire 10](#)

AVION

Vos voyages en avion

 **103. AVION_3_ANS**

Pour vos loisirs (week-ends ou vacances), avez-vous pris l'avion lors des 3 dernières années ?

[Oui](#) ; [Non](#) ; [Je ne me rappelle plus](#)

 **104. AVION_3_ANS_NBR**

Combien de fois avez-vous pris l'avion pour vos loisirs en 2019 (1 fois = un aller-retour) ?

[0](#) ; [1](#) ; [2](#) ; [3](#) ; [4](#) ; [5 et plus](#)

 **105. VOYAGE_AVION_ANNEE**

A quelle année remonte votre dernier déplacement en avion (pour vos loisirs) ?

[2020](#) ; [2019](#) ; [2018](#) ; [2017](#) ; [2016](#) ; [2015](#) ; [Avant 2015](#)

 **106. VOYAGE_AVION_DEST**

Quelle était la destination principale de ce voyage ?

[Suisse](#) ; [France](#) ; [Allemagne](#) ; [Royaume-Uni](#) ; [Espagne](#) ; [Portugal](#) ; [Italie](#) ; [Danemark](#) ; [Pays-Bas](#) ; [Suède](#) ;

Finlande ; Pologne ; Russie ; Autre pays européen ; Asie Centrale ; Asie Orientale ; Péninsule indienne ; Asie du Sud-Est ; Australie et Nouvelle Zélande ; Afrique du Nord ; Afrique de l'Ouest ; Afrique Centrale ; Afrique de l'Est ; Sud de l'Afrique ; Amérique du Nord ; Amérique Centrale ; Amérique Latine

 **107. VOYAGE_AVION_NB NUIT**

Combien de nuits avez-vous passé hors de votre domicile lors de ce voyage ?

0 ; 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7 ; 8 ; 9 ; 10 ; 11 ; 12 ; 13 ; 14 ; 15 ; 16 et plus

 **108-109. VOYAGE_AVION_MOTIFS**

Pour quel(s) motif(s) de loisirs avez-vous effectué votre dernier voyage en avion ?

Plusieurs réponses possibles

Séjour gastronomique (excursion culinaire, dégustation de vin, etc.) ; Séjour dans une résidence secondaire ; Séjour à vocation sportive (ski, randonnée, tour à vélo, etc.) ; Séjour à vocation culturelle (visite, musée, concert, etc.) ; Séjour manifestation sportive (match, tournoi, etc.) ; Séjour lié à une activité associative ou religieuse (bénévolat, pèlerinage, congrès, etc.) ; Visite d'une ville ; Séjour à vocation de détente, bien-être, farniente ; Visite de la famille n'habitant pas la région ; Visite d'amis n'habitant pas la région ; Autre

109. VOYAGE_AVION_MOTIFS_Autre

Si 'Autre' précisez :

 **[110-119]. AVION_AVIS**

À quel point êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

110. TRAIN_NUIT

Lors de mes voyages en Europe, le train/train de nuit pourrait constituer une alternative à l'avion (pour des raisons écologiques)

111. PLUS_AVION

Je pourrais renoncer définitivement à l'usage de l'avion pour les destinations européennes

112. VOITURE_PRIX

Je préfère la voiture à l'avion ou au train (plus d'indépendance, moins chère, etc.)

113. CULPA_AVION

Lorsque je prends l'avion, je ressens une certaine culpabilité

114. COMPENSATION_CO2

J'utilise les mécanismes de compensation financière des émissions de CO2, sur les billets d'avion par exemple

115. QUOTA_CO2_AVION

Je suis favorable à la mise en place de quotas d'émissions de CO2 liées à l'avion

116. TAXE_CO2_TRANSPORT

Je suis favorable à une importante taxation des émissions de CO2 liées aux transports

117. PROGRES_TECH

Les progrès techniques à venir permettront de réduire significativement l'impact environnemental des trajets en avion

118. DECOUPLAGE

On ne pourra pas réduire notre impact sans réduire fortement nos déplacements, notre consommation, etc.

119. LONGUES_DISTANCES

L'avion est irremplaçable pour mes trajets longues distances

[Tout à fait d'accord](#) ; [Plutôt d'accord](#) ; [Indifférent](#) ; [Plutôt pas d'accord](#) ; [Pas du tout d'accord](#)

IMPACT_COVID

Les particularités de l'année 2020 pour vos excursions/vacances

[120-122]. VACANCES_2020

Depuis le début de la crise sanitaire, avez-vous effectué des séjours avec nuitée(s) dans le cadre vos loisirs (week-end ou vacances) ?

120. PRINTEMPS

Au printemps

121. ETE

En été

122. AUTOMNE

En automne

[Oui](#) ; [Non](#)

 [123-125]. VACANCES_2020_DESTINATION

Où vous-êtes vous rendu-e ? *(plusieurs réponses possibles)*

123. PRINTEMPS_DESTINATION

Au printemps

124. ETE_DESTINATION

En été

125. AUTOMNE_DESTINATION

En automne

Ailleurs dans mon canton de résidence ; Ailleurs en Suisse ; En France voisine (département de l'Ain ou de la Haute-Savoie) ; En France, Italie, Allemagne, Autriche ; Ailleurs dans mon département de résidence ; Ailleurs en France ; En Suisse voisine (cantons de Genève, Vaud ou Valais) ; Dans un autre pays européen ; Sur un autre continent ; Autre

 [126-128]. VACANCES_2020_CHGMT

Considérez-vous que la crise sanitaire vous a fait modifier le programme d'au moins un séjour de loisirs cette année ?

126. CHANGE_PRINTEMPS

Au printemps

127. CHANGE_ETE

En été

128. CHANGE_AUTOMNE

En automne

Oui ; Non

 129-130. COVID_RAISON_CHGMT_PROG

Pour quelle(s) raison(s) la crise sanitaire a modifié vos vacances et leur organisation ? *(plusieurs réponses possibles)*

Du fait de la quarantaine imposée au retour de certaines destinations ; Du fait que certaines destinations n'étaient plus accessibles (fermeture frontière) ; En raison de précautions sanitaires personnelles ; Mon billet, mes réservations, etc. ont été annulées / n'étaient plus disponibles ; La situation était trop imprévisible pour faire mes réservations, mon planning ; L'impact financier de la crise sanitaire m'a fait

revoir le "budget vacances" ; Du fait que le séjour envisagé me semblait moins attractif (ambiance, contrôles, offre touristiques fermées ou contraintes, etc.) ; Autre

130. COVID_RAISON_CHGMT_PROG_Autre

Si 'Autre' précisez :

▣ 131-132. COVID_MANIERE_CHMT_PROG

En quoi l'organisation de vos vacances a-t-elle été modifiée? (*plusieurs réponses possibles*)

J'ai renoncé à partir ; J'ai modifié ma destination pour partir dans une région plus proche ou rester dans mon pays ; J'ai raccourci la durée de mon séjour ; Autre

132. COVID_MANIERE_CHMT_PROG_Autre

Si 'Autre' précisez :

📍 133. CHGMT_INFLUENCE_PUB

A quel degré les différentes campagnes de promotion touristique ont influencé votre choix d'opter pour une destination locale ou nationale ?

Grande influence ; Influence significative ; Faible influence ; Aucune influence

▣ [134-136]. VACANCES_LOCALES_MODES

Lors de vos vacances locales ou nationales, quel(s) moyen(s) de transport principal(aux) avez-vous utilisé pour vous rendre à votre destination ? (*plusieurs réponses possibles*)

134. Printemps__mode

Printemps

135. Ete_mode

Ete

136. Automne_mode

Automne

Voiture ou deux-roues motorisé ; Train, bus, autocar ; Vélo marche ; Avion ; Autre

 **137-138. ACTIVITES_VAC_LOCALES**

Comment avez-vous occupé ces vacances locales ou nationales ? (*plusieurs réponses possibles*)

Activités gastronomiques (restaurants, dégustations, etc.) ; Séjour dans une résidence secondaire ;
Activités sportives (randonnée, ski, tour à vélo, etc.) ; Activités culturelles (musée, concert, etc.) ; Visite
d'une autre ville ; Activités de détente, bien-être, farniente ; Visite de la famille ; Visite d'amis ; Autre

138. ACTIVITES_VAC_LOCALES_Autre

Si 'Autre' précisez :

 **[139-145]. SATISF_VACANCES**

Dans le cadre des vacances que vous avez effectuées dans votre région ou votre pays, quel est votre degré de satisfaction quant aux critères suivants :

139. SATISF_VACANCES_GENERAL

Le sentiment de vacances, la rupture avec le quotidien

140. SATISF_VACANCES_ACTIVITE

Les activités sur place

141. SATISF_VACANCES_METEO

La météo

142. SATISF_VACANCES_PRIX

Les coûts (hébergement, transport, repas)

143. SATISF_VACANCES_CONFORT

Le confort

144. SATISF_VACANCES_ORGANISATION

L'organisation

145. SATISF_VACANCES_DECOUVERTE

Le côté découverte, le dépaysement

Très satisfait·e ; Plutôt satisfait·e ; Moyennement satisfait·e ; Plutôt insatisfait ; Très insatisfait

 **146. DESAVANTAGE_DESTINATION_LOCALE**

Vos vacances passées dans une destination locale / nationale ont-elles présenté des désavantages ?

Oui ; Aucun désavantage particuliers

 **147. FRUSTRATION_VACANCES_LOCAL**

Quel(s) désavantage(s) représentent pour vous ces vacances passées dans une destination plus locale / nationale ? (*max 3 réponses possibles*)

Elles ne m'ont pas été suffisamment sources de découvertes ; Elles ne m'ont pas permis de pratiquer un sport, une activité que j'affectionne ; Elles ne m'ont pas permis de voir ma famille, mes amis ; Elles n'ont pas été suffisamment dépaysantes ; Elles n'ont pas été suffisamment reposantes ; Elles n'ont pas permis de nouvelles rencontres ; Aucun désavantage particulier

INTENTIONS_FUTUR

Vos intentions et souhaits pour l'avenir

 **148. FAIRE_VACANCES_LOCALES_FREQ**

À quelle fréquence pourriez-vous envisager de passer des vacances plus locales ou dans votre propre pays (hors contraintes sanitaires) ?

Systématiquement ; Plusieurs fois par année ; Une fois par année ; Tous les 2 à 4 ans ; Moins souvent

 **[149-151]. CONNAISS_OFFRE_GG1**

Pour vos futures excursions, week-ends ou vacances, à quel degré pourriez-vous envisager une destination au sein du Grand Genève ou de la région lémanique ?

Il pourrait s'agir de destinations urbaines (Genève, Lausanne, Annecy...), littorales (Yvoire, Montreux...), alpines et préalpines (Chamonix, Flaine, Salève), du Jura (Crozet, les Rousses...) ou de campagne (Jura vaudois, Lavaux, Chablais...).

149. GG_1JOURNEE

Pour une excursion d'une journée

150. GG_WE

Pour un week-end / week-end prolongé

151. GG_VACANCES

Pour des vacances

Très probablement ; Pourquoi pas ; Plutôt non ; Jamais ; Je ne sais pas car je ne connais pas bien l'offre

■ 152-153. LOCAL_MOTIV

Hors contraintes sanitaires, qu'est-ce qui vous motiverait à opter davantage pour des destinations locales ou nationales pour vos vacances à l'avenir ? (*max 3 réponses possibles*)

Cela me semble plus simple en termes d'organisation ; Cela coûterait probablement moins cher ; Cela permet de valoriser l'économie locale ; Cela permet de réduire l'impact environnemental des vacances ; Cela permet de découvrir la région qui m'entoure ; C'est plus sûr de ne pas partir trop loin ; Autre

153. LOCAL_MOTIV_Autre

Si 'Autre' précisez :

■ 154-155. LOCAL_FREIN

Qu'est-ce qui constituerait un frein à de telles vacances ? (*max 3 réponses possibles*)

L'offre touristique est trop faible, trop peu intéressante ; Je ne connais pas suffisamment ce qui est proposé ; C'est un peu déprimant de ne pas partir loin ; C'est moins intéressant financièrement ; Le climat n'y est pas suffisamment agréable ; La région est trop urbanisée et la nature y trop peu présente ; L'hébergement y est trop cher ; Autre

155. LOCAL_FREIN_Autre

Si 'Autre' précisez :

■ [156-159]. FREQ_FUTURE_MODES

Pensez-vous utiliser différemment les moyens de transports suivants pour vos futures vacances ?

156. FREQ_FUTURE_AVION

L'avion

157. FREQ_FUTURE_TC

Les transports en commun (train/train de nuit, bus, autocar...)

158. FREQ_FUTURE_TIM

Les transports individuels motorisés (voiture, moto...)

159. FREQ_FUTURE_MD

Les moyens de mobilité douce (vélo, marche...)

Beaucoup plus souvent ; Plus souvent ; Comme aujourd'hui ; Un peu moins souvent ; Beaucoup moins souvent

 [160-163]. AFFIRM

À quel point êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

160. ACTIVITES

Je dois partir loin pour pouvoir réaliser les activités que je souhaite

161. PRIX

En général, je pars à l'étranger car les vacances coûtent moins cher

162. FAMILLE_AMIS

Je dois partir loin si je veux rendre visite à ma famille, à des ami-es

163. NVLLES_CULTURES_LIEUX

J'apprécie découvrir de nouvelles cultures, de nouveaux lieux

[Entièrement d'accord](#) ; [Plutôt d'accord](#) ; [Pas vraiment d'accord](#) ; [Pas du tout d'accord](#)

FICHE_PROFIL

Votre profil

 164. GENRE

Vous êtes ...

[Un homme](#) ; [Une femme](#)

 165-166. STRUCT_MENAGE

Vous vivez ...

[Seul-e sans enfant](#) ; [Seul-e avec enfant\(s\)](#) ; [En couple sans enfant](#) ; [En couple avec enfant\(s\)](#) ; [Avec vos parents](#) ; [En collocation](#) ; [Autre](#)

166. STRUCT_MENAGE_Autre

Si 'Autre' précisez :

45 167. PERS_15_PLUS

Combien de personnes (vous compris) de plus de 15 ans vivent dans votre ménage ?

45 168. PERS_15_MOINS

Combien de personnes de moins de 15 ans vivent dans votre ménage ?

169-170. ACTIVITE

Quelle est actuellement votre activité principale ?

Etudiant-e, en formation ; Actif/active à plein temps ou à temps partiel ; Au chômage, à la recherche d'un emploi, inactif/inactive ; Femme/homme au foyer ; Retraité-e ; Autre

170. ACTIVITE_Autre

Si 'Autre' précisez :

171. REVENU_FR

Dans quelle catégorie se situe le revenu mensuel de votre ménage ?

Moins de 2'000 EUR ; de 2'000 à 3'000 EUR ; de 3'001 à 6'000 EUR ; de 6'001 à 9'000 EUR ; Plus de 9'000 EUR ; Ne souhaite pas répondre

172. REVENU_CH

Dans quelle catégorie se situe le revenu mensuel de votre ménage ?

Moins de 4'000 CHF ; de 4'000 à 6'000 CHF ; de 6'001 à 8'000 CHF ; de 8'001 à 10'000 CHF ; Plus de 10'000 CHF ; Ne souhaite pas répondre

173-174. FORMATION_CH

Quelle est la formation la plus élevée que vous ayez achevée ?

Scolarité obligatoire, sans formation ; Apprentissage, formation professionnelle initiale / enseignement secondaire sans baccalauréat ; Maturité, école de culture générale / enseignement secondaire avec baccalauréat ; Formation professionnelle supérieure, école technique (tertiaire) / BAC+2 ; Hautes écoles (universités, écoles polytechniques, hautes écoles spécialisées, hautes écoles pédagogiques) / BAC+3 ou supérieur ; Autre

174. FORMATION_CH_Autre

Si 'Autre' précisez :

ab 175. COMMENTAIRE

Au terme du questionnaire avez-vous des questions, commentaires ou remarques?

3. Références bibliographiques

- Autié L. et Berthelier L., 2018, Les voyageurs sur Instagram : sillonner le monde pour vendre du rêve, mais pas seulement. Analyse du discours numérique. Université de Nîmes.
- Bassand M., 1986, « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », in Erar M., *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Université de Neuchâtel : EDES.
- Commissariat général au développement durable (CGDD), 2010, *La mobilité des Français : Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*.
- Commissariat général au développement durable (CGDD), 2018, *La mobilité à longue distance des Français en 2016*.
- Commissariat général au développement durable (CGDD), 2018, *Modes de vie et pratiques environnementales des Français en 2016*.
- Christin R., 2014, *L'usure du monde. Critique de la déraison touristique*, Paris : L'Échappée.
- Cousin S. & Réau B., 2009, *Sociologie du tourisme*, Paris : La Découverte, coll. « Repères ».
- Demoli Y., & Subtil J., 2019, Boarding Classes . Mesurer la démocratisation du transport aérien en France (1974-2008), *Sociologie*, 10(2), 131 [En Ligne]. URL : <https://doi.org/10.3917/socio.102.0131>
- Duguay B., 2000, L'image de soi et la consommation : la valeur compensatoire des produits, Université du Québec à Montréal.
- Dumazedier J., 1962, *Vers une civilisation du loisir ?* Paris : Seuil.
- Dumazedier J., 1974, *Sociologie empirique du loisir*, Paris : Seuil.
- Giuliani, G., Petri, E., Interwies, E., Vysna, V., Guigoz, Y., Ray, N., Dickie, I., 2021, Modelling Accessibility to Urban Green Areas Using Open Earth Observations Data: A Novel Approach to Support the Urban SDG in Four European Cities, *Remote Sens*, 13, n°3, p. 422.
- Grand Genève, 2020, Scénarios mobilité pour la transition écologique du Grand Genève : État des lieux et leviers d'actions, Cahier n°16-10.
- Gommans R., Stevens G.W., Finne E., Cillessen A.H., Boniel-Nissim M., ter Bogt T.F., 2015, Frequent electronic media communication with friends is associated with higher adolescent substance use, *International Journal of Public Health*, 60, n° 2, pp. 167-177
- Götz K., 2007, « Freizeit-Mobilität im Alltag oder Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit – Warum wir in der Freizeit raus müssen », *Soziologische Schriften*, 79, Berlin: Duncker et Humboldt.
- Institut national de statistique et des études économiques (INSEE), 2015, Statistique sur les ressources et les conditions de vie [En Ligne]. URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/operation/s1073/presentation>
- Institut national de statistique et des études économiques (INSEE), 2016, *Tableaux de l'économie française*. Edition 2016. Paris, Institut national de la statistique et des études économiques, coll. Insee Références.
- Kaufmann V., & Jemelin C., 2004, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio spatiales », Actes du colloque : *Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action*.

-
- Lévy J., 2003, « Capital spatial », IN Lévy J., & Lussault M. (dirs.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, pp. 124-126.
- Munafò S., 2015, *Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs. Les vertus de la ville compacte remises en cause ?*, Thèse de doctorat. Lausanne : EPFL.
- Neu U., 2020, Émissions des transports aériens et leur impact sur le climat, *Swiss Academies Communications*, 15 (9)
- Office fédéral de la statistique (OFS), 2012, La mobilité en Suisse. Résultats du Microrecensement Mobilité et Transports 2010, Neuchâtel.
- Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE), 2017, Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015, Neuchâtel et Berne.
- Office fédéral de la statistique (OFS), 2020, Voyages de la population résidante suisse en 2019, Neuchâtel.
- Office fédéral du développement territorial (ARE), 2018, La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport, Ittigen.
- Orfeuill J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS, Dossiers : Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques* [En ligne]. URL : <http://sociologies.revues.org/3321>
- Sessego V., Hébel P., & Credoc, 2019, Consommation et modes de vie. *Consommation et Modes de Vie*, 303.
- Vignard C., 2015, Se mettre en scène sur les réseaux sociaux : le rôle de la photographie sur Facebook, Mémoire de recherche, Université du Québec à Montréal.
- Waintrop, M., 2019, Tourisme, les Français partent de plus en plus en vacances. *La Croix* [En Ligne]. URL : <https://www.la-croix.com/Economie/France/Tourisme-Francais-partent-vacances-2019-03-17-1201009405>