

ÉNERGIE ET MOBILITÉ

DOSSIER PÉDAGOGIQUE POUR L'ENSEIGNANT-E

Collège – géographie (3e)
Filière commerciale CFC - Géographie économique (3Ci)

Auteur : Marc-André Cotton

Département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse (DIP)
09.2019

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Inspiré par le film français *Demain*, le documentaire *Demain Genève* vise à promouvoir la transition écologique et humaine de notre région. À travers 26 projets locaux et inspirants, le film aborde six grands thèmes : agriculture, énergie, économie et finance, habitat et urbanisme, démocratie et gouvernance, et bien sûr l'éducation. Le film, sorti en salle début avril 2018, a connu un vif succès auprès du public et a également été projeté dans de nombreux établissements scolaires.

Pour illustrer le chapitre sur l'éducation, plusieurs projets ont été choisis, dont *Step into action* soutenu par le DIP (Département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse). A cette occasion, l'idée a émergé de proposer des pistes d'activités pédagogiques qui permettraient d'utiliser le film avec les élèves pour étudier les enjeux du développement durable et développer leurs compétences pour le concrétiser. Le projet a séduit Grégory Chollet, coréalisateur du film, qui a accepté, avec sa collègue Geneviève Herold Sifuentes de nous accompagner dans cette démarche.

Un mandat a donc été confié à un groupe de travail composé de six enseignants représentant les degrés primaire, secondaire I et II. Les fiches pédagogiques sont organisées par thème selon les degrés et filières d'étude, mais peuvent être librement utilisées voire adaptées selon le public cible :

- **Agriculture:**
  Enseignement primaire – Géographie et Interdépendances (5P-8P)
  Philippe Jenni (coordinateur de disciplines Géographie et Éducation en vue d'un développement durable pour l'école primaire)

  Collège – Géographie (2e)
  Filière commerciale CFC - Géographie économique (1 Ci et 2 CiR)
  Marc-André Cotton (enseignant de sciences humaines, de géographie et d'économie au Collège et Ecole de Commerce André Chavanne).

- **Agriculture-Énergie-Habitat**:
  Filière de la Culture Générale ECG – Géographie – Option spécifique socio-éducative (2e)
  Renato Alva-Pino (enseignant de sciences humaines et sociales à l'Ecole de culture générale Jean Piaget).

- **Énergie et Mobilité :**
  Collège – géographie (3e)
  Filière commerciale CFC - Géographie économique (3Ci)
  Marc-André Cotton (enseignant de sciences humaines, de géographie et d'économie au Collège et Ecole de Commerce André Chavanne).

- **Démocratie et gouvernance** :
  Filière professionnelle - Culture générale (2e).
  Fabien Puig (enseignant d'anglais au Centre de Formation Professionnelle Technique).

- **Économie collaborative** :
  Collège – Economie (2e – 4e)
  Dirk Perini (enseignant d'économie au Collège de Saussure).

- **Le film comme moyen pour aborder, en classe, les enjeux du développement durable**:
  Cycle d'Orientation Français, Géographie, Formation générale (médias et images et interdépendances) (9e – 11e).
  Jean-René Guénée (responsable multimédia à la direction générale de l'enseignement obligatoire).

Les activités proposées en classe portent sur l'analyse de séquences du film via des questionnaires, l'examen de différents documents, des discussions-débats et des exposés, la rédaction de chartes citoyennes ou de pétitions à l'attention des autorités, ou encore la réalisation de projets concrets à l'échelle de l'établissement.

Pour chaque séquence, les compétences EDD (éducation en vue d'un développement durable) sont mises en évidence grâce à une grille de lecture développée par éducation21. (http://www.education21.ch/fr). Selon éducation 21, il conviendrait de s'assurer que le sujet travaillé en classe soit mis en lien avec les autres thèmes du film, de manière à renforcer la vision systémique, le changement de perspective et l'esprit critique et ainsi mieux comprendre comment toute une région se mobilise pour participer à un développement durable.

Nous espérons que l'outil pédagogique Demain Genève contribuera à mieux faire comprendre les enjeux du développement durable et donnera l'envie d'agir concrètement à titre individuel ou en classe pour trouver des solutions aux crises auxquelles nous faisons face.

Bonne lecture!
Claudine Dayer Fournet (responsable du développement durable au DIP)

Message des co-réalisateurs du documentaire

Le documentaire « Demain Genève » a été une formidable aventure humaine. Nous avons fait la rencontre de personnes passionnantes, probablement parce qu'elles sont passionnées et qu'elles avaient à cœur de partager leur quotidien et leur projet.

Nous sommes particulièrement reconnaissants du travail effectué par le groupe d'enseignants qui permet, aujourd'hui, de faire le trait d'union entre notre film et les plus jeunes générations. Ceci d'autant plus que nous sommes profondément convaincus que la transition dépend avant tout de nos enfants.

Merci à vous enseignants de donner vie à ce travail et contribuer, à votre manière, à répondre aux défis environnementaux, économiques et sociaux de notre siècle.

Elisabete Fernandes et Gregory Chollet

LE FILM

Lien de visionnage du film	www.laplattform.ch ou https://www.youtube.com/watch?v=UUj5CKrSOZQ&t=0

Table des matières du film
Après l'introduction, le film développe six thèmes (minutage entre parenthèses) :

Chapitres	Acteurs présentés et minutage avec lien actif sur le chapitre concerné du film en ligne
INTRODUCTION (00:00)	02:39 Interview Dominique Bourg et Martin Beniston
AGRICULTURE (À partir de 05:14) 	05:55 - Affaire TourneRêve 08:25 - Jardins de Cocagne 11:02 - La ferme de la Touvière 15:02 - Bees4you 18:14 - La ferme de Budé
ÉNERGIE (À partir de 22:15) 	22:24 - Genilac 24:42 - YellowPrint 27:20 - Eco21 - Action Durables 28:55 - Zero Waste Switzerland 32:26 - Ateliers de la FOJ Hippomobile
ÉCONOMIE (À partir de 33:57) 	34:20 - Interview Sophie Swaton 35:11 - Matériuum 36:36 - Creatures 37:32 - Terrabloc 39:33 - Finance durable 40:48 - Banque Alternative Suisse (BAS) 41:54 - Client BAS Ecoservices 43:10 - Monnaie Léman 44:26 - Restaurant Au Grütli
HABITAT & URBANISME (À partir de 48:30) 	49:02 - Coopérative Equilibre 51:54 - Interview - Vincent Kaufmann (1ère partie) 52:46 - Catch a car 53:16 - Interview - Vincent Kaufmann (2ème partie) 54:20 - Ecoquartier les Vergers 55:00 - GenèveRoule! 55:55 - Interview Dan Acher 57:35 - Collectif Beaulieu
DÉMOCRATIE & GOUVERNANCE (À partir de 1:01:04) 	1:01:29 - Interview Anja Wyden Guelpa 1:03:05 - Coopérative Equilibre 1:05:42 - Fondation Trajets 1:08:48 - Ecoquartier les Vergers
ÉDUCATION (À partir de 1:12:54) 	1:13:08 - Move On 1:14:26 - Step Into Action 1:17:04 - Ecole à la ferme (Ferme de Budé) 1:18:15 - Ecole à la ferme (Ferme à Roulettes) 1:20:06 - Ecocrèche Eveil en Forêt
CONCLUSION (1:24:14)	

POUR ALLER PLUS LOIN

- DIP21 : Le site du DIP en matière d'éducation en vue d'un développement durable
- Education 21 : Le centre national de compétences et de prestations pour l'éducation en vue d'un développement durable (EDD) en Suisse.
  Répertoire des visites durables : Plus de 40 possibilités de visites sur le terrain
- A nous de jouer : Une plateforme participative d'entraide et de valorisation des projets et associations de jeunes

ÉNERGIE ET MOBILITÉ

Version pour l'enseignant-e

Mots-clés :	Développement durable, bilan énergétique, valorisation des déchets, trafic aérien, empreinte carbone, mobilité douce, qualité de vie
Durée estimée :	2, 4 ou 6 périodes selon les choix de l'enseignant-e (un découpage est suggéré page 9)
Domaines d'étude :	Géographie économique (3Ci, semestres 5 et 6) ; Géographie (3e Collège)
Compétences EDD :	Rapport aux savoirs, système, anticipation, perspectives, responsabilité

Ressources associées:

Articles de presse: Pascal Gavillet, « Demain Genève », un phénomène qui s'installe Tribune de Genève, 23.04.2018 ; Valentin Schnorhk, « Pour le Grand Genève, le bonheur a un léger goût de bouchon », Tribune de Genève, 13.04.2018.
Livre(s) : Charles Hussy, *Atlas du Grand Genève*, Slatkine, 2016
Sites internet : acte-aero.fr ; www.gva.ch et carpe.ch
Lien vers le film : www.laplattform.ch.

INTRODUCTION

Le volet énergie et mobilité du dossier pédagogique Demain Genève a pour objectif de sensibiliser les élèves aux questions relatives à leurs choix en matière de consommation énergétique, de déplacements et de modèle de développement pour l'avenir. Il démarre par le visionnement du chapitre Énergie du film d'Elisabete Fernandez et de Gregory Chollet et permet de discuter les notions de développement durable, de bilan environnemental et de mobilité douce.

Déroulement de la séquence pédagogique

La présentation par l'enseignant du film Demain Genève peut se faire sur la base de l'article de l'annexe 1, intitulé *« Demain Genève », un phénomène qui s'installe*, mais l'encadré ci-dessous peut aussi être utilisé. C'est le point de vue de Martin Beniston et Dominique Bourg, les deux spécialistes qui s'expriment au début du film. Cette courte présentation orale sera suivie du visionnement par les élèves du chapitre Énergie (durée 12'). Le film Demain Genève est disponible en streaming sur le site www.laplattform.ch.

La situation genevoise

Un peu moins d'un demi-million de personnes vivent et travaillent dans la région genevoise située au cœur de l'Europe. Riche de son histoire, de ses milieux naturels et de sa diversité culturelle, Genève est aussi une zone économique des plus dynamiques. Mais avec quel impact sur la biosphère et les ressources ? Comment transformer ces atouts pour aborder sereinement l'inévitable question de la durabilité de nos modes de vie et de consommation ?

Inspiré par le documentaire Demain, réalisé en 2015 par Mélanie Laurent et Cyril Dion, l'équipe de Demain-Genève a voulu savoir ce qui se passe dans notre région en matière de transition écologique. Elle a rencontré les acteurs locaux de cette transition et réalisé un nouveau film, soutenu par un financement participatif dont le succès a été inédit en Suisse romande.

.. /..

Un constat : Genève n'est pas particulièrement bon élève en matière de développement durable. La situation climatique à Genève est très proche de celle du centre de l'Europe et des Alpes

en particulier. D'après les statistiques de ces deux cents dernières années, on constate que si la planète s'est réchauffée d'environ un degré depuis la fin du XIXe siècle, la Suisse s'est plutôt réchauffée de deux degrés.

Le développement de nos systèmes industriels et les modes de vie qu'ils ont suscités nous ont amené à une hausse vertigineuse de notre consommation d'énergie. La composition chimique de l'atmosphère a changé du fait de l'introduction de quantités de gaz à effet de serre, notamment du dioxyde de carbone. La situation est urgente dans la mesure où le système climatique a une très longue inertie. C'est-à-dire que même si l'on coupait dès aujourd'hui toute émission de dioxyde de carbone, le climat continuerait à se réchauffer longtemps sous l'influence des gaz à effet de serre déjà rejetés dans l'atmosphère depuis le début de l'ère industrielle. La nature autour de nous ne sera plus jamais la même. Mais en revanche, il reste la possibilité que nous puissions plus facilement assimiler les changements à venir, pour nous et pour les générations qui nous succéderont. Et cela d'autant plus que la population commence à faire le lien entre des évènements extrêmes – des vagues de chaleur à répétition, par exemple – et certains scénarios pour l'avenir.

Pour l'instant, nous ne savons pas de quel côté les choses vont évoluer, mais un plus grand nombre d'acteurs prennent au sérieux la question de la transition écologique. En cela, nous pouvons rester modérément optimiste, à condition de passer à la vitesse supérieure en termes d'actions à l'échelle locale.

Les documents distribués aux élèves sont disponibles à la fin de ce dossier et comprennent un questionnaire permettant de revenir sur les éléments présentés par les protagonistes du film. Idéalement, les réponses sont apportées dans un échange interactif avec eux. Cette partie peut aussi susciter des discussions. Les réponses ci-dessous peuvent être utilisées en complément. Le dossier élève comprend également des pistes pour un premier débat abordant les questions suivantes :

- Pourrait-on imaginer généraliser le recours à l'eau du lac pour chauffer ou refroidir les bâtiments ? Quels obstacles y voyez-vous ?
- Pour vous, est-il important de pouvoir concilier vos aspirations personnelles et votre vie professionnelle ?
- Si vous sollicitiez les services d'Activeco (SIG), quels conseils personnalisés vous donnerait-on probablement ?
- En matière de gestion des déchets, quelles sont les pratiques de votre ménage ?
- Quels avantages présente une collecte des encombrants à l'aide d'une hippomobile en terme d'image et de communication ?

Questionnaire sur le chapitre Énergie du film Demain Genève :

1. Quelle est la température constante de l'eau du lac Léman à 45 mètres de profondeur et quel potentiel cela représente-t-il ?

   Elle se situe autour de 7°C et est pompée pour refroidir des bâtiments situés aux alentours du lac en été, comme des bureaux. Cela représente 9,5 GW/h d'électricité économisée soit la consommation annuelle de 3800 ménages.

2. Pourquoi Laurent Barcellini, fondateur de Yellowprint, a-t-il quitté le monde de la finance et qu'a-t-il imaginé ?

   Il a été rattrapé par sa fibre écologique en voyant tous ces toits depuis le ciel. Son idée est de mutualiser la pose de panneaux solaire pour que chacun achète la surface qu'il souhaite. Le prix du kWh passe de 25 ct à 7-8 ct.

3. Quel genre de services les SIG proposent-ils à leurs clients genevois, explique Christine Buchelin, cheffe du Projet Energie, Actions Durables ?

   Une action pédagogique basée sur les données individuelles de consommation. Chaque ménage peut recevoir des conseils pour adopter de petits gestes d'économie au quotidien par la plateforme Activéco Habitat.

4. Qu'est-ce qui caractérise la Suisse en matière de déchets, explique Dorinda Phillips, ambassadrice Zero Waste Switzerland, et comment y remédier ?

La Suisse est l'un des pays au monde qui produit le plus de déchets. L'achat en vrac permet d'économiser les emballages, l'usage d'objets zéro plastique également. Si chacun fait sa part, on y arrivera.

5. Pourquoi le système de tri des déchets est-il original à Onex ?

Les encombrants sont collectés par une hippomobile de la Fondation officielle de la jeunesse. Ainsi, la collecte ne génère pas d'empreinte carbone et les animaux peuvent aussi être utilisés pour tondre les pelouses.

La seconde partie de la séquence est consacrée à une discussion autour du développement de l'aéroport. Dans un premier temps, les élèves lisent la présentation chiffrée et la Lettre du jour du 12 octobre 2018, intitulée « Cointrin, un développement durable » du dossier de l'élève. Puis ils répondent par eux-mêmes aux questions proposées. La mise en commun peut susciter un second débat et leurs réponses peuvent être discutées. L'annexe 2 (« Genève Aéroport certifié ACA 3+ : une référence en termes de compensation des émissions de CO^2 ») permettra à l'enseignant-e de répondre à d'éventuelles questions sur le système d'achat de compensations des émissions de CO^2.

<u>L'aéroport de Cointrin en chiffres</u>

6. Comment résumeriez-vous les enjeux chiffrés liés au développement de Cointrin ?

L'augmentation du trafic est très importante ; elle sans doute portée par les bas prix proposés ; l'empreinte carbone de Cointrin est aussi inquiétante ; il est étonnant que le kérosène ne soit pas taxé car cela contribue à rendre l'avion plus attractif.

7. D'après Nathalie Hardyn, quels efforts sont réalisés par Genève Aéroport ?

30 millions ont été dépensés ces deux dernières années ; toutes les émissions de CO_2 ont été compensées ; 55 000 m^2 de panneaux solaires seront installés et le chauffage sera assuré par l'eau du lac ; l'aéroport va réduire son empreinte sonore.

8. En quoi consiste exactement l'achat de certificats d'émissions ?

Ces certificats donnent à l'acheteur un « droit de polluer » proportionnel aux versements consentis ; l'argent est investi ailleurs pour des projets certifiés en matière de production énergétique ou de reboisement ; la pollution sur Genève ne diminue pas pour autant.

9. Pourquoi la directrice à la Chambre du commerce fustige-t-elle les Verts ?

Elle estime que les Verts dénigrent les investissements consentis à l'environnement qui se montent en fait à 0,73% de la plus-value économique de l'aéroport pour la région ; elle ne veut pas culpabiliser les Genevois qui prennent l'avion pour leurs loisirs.

10. Qu'est-ce qui oppose ces deux points de vue par rapport au type de développement que Genève et sa région pourraient connaître à l'avenir ?

Le modèle actuel est centré sur le développement de l'aéroport et l'accroissement de ses retombées économiques ; l'impact sur la population et l'environnement est minimisé. Le modèle des Verts nous invite à repenser notre rapport au transport aérien.

Par petits groupes, les élèves prennent ensuite connaissance de la feuille de graphiques du dossier élève. Ils abordent ensemble les questions posées dans l'encadré. Lors d'une mise en commun, ces questions peuvent déboucher sur les réflexions suivantes :

Graphiques 1 et 2 : Quels impacts environnementaux concernent plus directement les riverains de l'aéroport ? *L'augmentation du trafic, visible sur le graphique 1, est une source de nuisances sonores considérable pour les riverains. Dès 2015, un mouvement d'avion est enregistré toutes les 2 minutes. C'est particulièrement préoccupant pour les mouvements nocturnes.*
Graphiques 3 et 4 : Pourquoi peut-on dire que les efforts de Genève en matière de réduction des émissions carbone sont annulés par celles du trafic aérien ? *L'évolution de la consommation d'énergies fossiles est stable sur le canton. Mais les énergies fossiles hors aérien ont beaucoup diminué. Cette situation est due à l'augmentation du trafic aérien dont les émissions ont doublé en quinze ans.*
Graphique 5 : Pourquoi l'absence d'une taxation incitative sur le kérosène est-elle problématique ? *Ce graphique suggère que les Genevois utilisent moins leur voiture. Par contre, le volume des ventes de kérosène augmente. Si celui-ci était taxé, le prix serait répercuté sur le billet d'avion et aurait un effet dissuasif sur la consommation de transports aériens. C'est la logique des taxes incitatives.*
Graphique 6 : Qu'est-ce que le développement régional de Cointrin doit à une sous-évaluation du prix des billets d'avion, dont bénéficie par ailleurs la classe moyenne. *La compagnie low cost easyJet est plébiscitée par les Genevois : elle s'est hissée au premier rang des parts de marché devant Swiss. Mais d'autres bénéficient de cette stratégie qui fixe le prix du billet à un niveau artificiellement bas.*
Tous les graphiques : À la lumière de ces évolutions, comment pourrions-nous réévaluer notre consommation de transports aériens ? *Ces chiffres montrent que nous devons repenser notre recours au transport aérien. Est-il vraiment judicieux de s'envoler pour un week-end vers une destination européenne comme le suggère la publicité ? Peut-on envisager d'autres loisirs moins énergivores ?*

La troisième partie de la séquence concerne les problèmes spécifiques de Genève en matière de mobilité. Elle débute par le visionnement du chapitre Habitat et urbanisme du film Demain Genève (durée 13'). Selon la formule choisie par l'enseignant-e, le questionnaire ci-dessous peut être utilisé.

Questionnaire sur le chapitre Habitat et urbanisme du film Demain Genève :

11. Qu'est-ce qu'une coopérative d'habitation participative, à l'exemple de celle d'Equilibre située à Cressy ?

    Les futurs habitants ont imaginé, conçu et réalisé ensemble un immeuble dans lequel la qualité de vie est assurée, les liens sociaux renforcés et l'impact environnemental fortement réduit.

12. Quels avantages présentent les toilettes sèches ?

    Elles permettent d'économiser près d'un tiers d'eau potable car la chasse d'eau est remplacée par des copeaux de bois. Cela permet de mieux gérer les eaux usées et de transformer les déjections en compost, sans mauvaises odeurs.

13. Dans une coopérative d'habitation participative, qu'est-ce que le principe de mutualisation et quels avantages représente-t-il ?

    Les habitants s'organisent pour réduire les besoins en espace, en matériaux ou en voiture et augmenter les services par le partage et l'entraide. Les tâches comme le jardin, le nettoyage, les réparations sont réparties entre les habitants.

14. Pour Vincent Kaufmann, pourquoi Genève n'est-elle pas un exemple en matière de mobilité ?

    Il est parfois difficile de ne pas se déplacer en voiture et beaucoup reste à faire pour réduire notre consommation d'énergie fossile : vélo, transports en commun et véhicules partagés. L'offre des TPG a de la peine à suive.

15. Quel problème pose l'aménagement du territoire genevois en matière de mobilité ?

Les zones industrielles présentent peu de mixité et sont difficiles à desservir par les transports en commun. Il faudrait y réinjecter de l'habitat pour favoriser les liens entre différentes activités.

16. Quelles actions citoyennes propose l'activiste Dan Acher, fondateur de Happy City Lab, et dans quel but ?

Il crée des situations qui déclenchent des rencontres, comme des installations artistiques et participatives, pianos en libre-service ou boîtes d'échanges entre voisins ou cinéma en plein air. Cela afin d'éviter que chacun se referme sur soi.

17. En quoi a consisté la réaffectation d'une partie du parc Beaulieu, à cinq minutes de la gare Cornavin ?

On peut y faire du jardinage et de l'agriculture en plein centre-ville. C'est aussi un lieu de vie pour les habitants du quartier. Les gens peuvent cueillir en libre-service, mais aussi cultiver une parcelle de 5 m^2 pendant trois ans.

La troisième partie de la séquence se poursuit par un commentaire de la carte « Dispersion résidentielle dans le Grand Genève » du dossier de l'élève et dont les réponses figurent ci-dessous. Les élèves travaillent en petits groupes et la mise en commun peut être prétexte à des développements.

Arc du Genevois : *région genevoise entourée de montagnes formant un arc, comprenant le canton de Genève et une partie des départements de l'Ain et de Haute-Savoie.*

Mitage envahissant : *phénomène désignant la progression des zones construites sur les terres agricoles et particulièrement marqué sur les rives du lac Léman.*

Brèches urbaines : *zones nouvellement constructibles sur lesquelles les surfaces de logements et d'aménagements prennent le pas sur les zones cultivables.*

Synostose des zones bâties : *jonction entre deux zones urbaines ou périurbaines ne formant finalement qu'un espace continu de logements et d'aménagements.*

18. Quelles contraintes géographiques spécifiques s'exercent sur le territoire du Genevois ?

Le bassin genevois est inscrit dans un arc de chaînes montagneuses qui limite sa densification. Le Jura empêche le développement de sa frange occidentale. Un tiers de la population du Grand Genève réside en France, entraînant des difficultés de mobilité.

19. Pourquoi l'explosion de l'agglomération genevoise est-elle préoccupante ?

La pression démographique est très importante et entraîne des nuisances sonores, des bouchons, des pollutions. L'attractivité économique de la région va de pair avec une augmentation de son empreinte écologique que l'on ne sait encore contenir.

20. En quoi les initiatives citoyennes présentées par le film Demain Genève peuvent-elles répondre aux préoccupations de Genevois en matière de mobilité ?

Toutes ces initiatives ont pour effet de réduire l'empreinte écologique globale : qualité de la vie urbaine, réduction des consommations, mutualisation des transports, lieux de rencontre, jardins urbains, etc. Ce sont des réponses aux difficultés de mobilité.

Finalement et selon le temps imparti, les élèves peuvent lire le texte de l'annexe 3, intitulé « Le Grand Genève a mal à sa mobilité » (réédité à l'annexe 1 de leur dossier), et répondre seuls ou en interaction avec l'enseignant-e aux questions ci-dessous :

21. Quels chiffres montrent que les habitants du Grand Genève sont plus préoccupés par la mobilité qu'il y a deux ans ?

Il y a deux ans, seuls 33% des sondés estimait que la question des transports devait être traitée comme une priorité, contre 45% aujourd'hui. Cela est vrai quel que soit le lieu de résidence (Genève, Nyon ou France voisine).

22. Tous lieux de résidence confondus, quelle est l'évaluation des sondés sur la qualité de la mobilité dans notre région ?

Sa qualité générale est évaluée à 5,1 sur 10, mais la situation actuelle est notée en dessous de la moyenne par une large majorité de 57%. Quel que soit le lieu de résidence considéré, plus de la moitié des sondés s'accordent pour s'en plaindre.

23. Quels chiffres montrent que les résidents de notre région ne sont pas égaux devant cette problématique ?

Ceux qui habitent Genève mettent dix minutes de moins pour se rendre à leur travail que ceux qui habitent en France voisine (26' contre 35'). Mais la moyenne des trajets des résidents français est de 40 à 45 minutes.

24. Quelle proportion des résidents français travaillent ou étudient à Genève ? Et pour le district de Nyon ?

Quatre personnes sur dix résidentes sur France ont un emploi ou étudient à Genève. Cette proportion est d'un tiers pour les résidents du district de Nyon. Près de 60% des actifs du Grand Genève travaillent dans le canton.

25. Quel problème posent les transports en commun en France voisine et avec quelles conséquences ?

La qualité du réseau transfrontalier de transports en commun est déplorable. 70% des résidents français jugent la desserte insuffisante. En conséquence, l'usage d'un véhicule privé est priorisé : plus de 75% en Haute-Savoie et 68% dans l'Ain.

26. Pour les Genevois, pourquoi peut-on qualifier leur rapport aux transports publics de paradoxal ?

La qualité du réseau est jugée bonne, mais une personne sondée sur trois utilise fréquemment les transports en commun pour leur trajet professionnel. Un tiers utilise un véhicule privé ; le vélo et la marche sont moins à l'honneur (16% et 12%).

27. En matière de loisirs, quelles habitudes restent très ancrées de part et d'autre de la frontière ?

Pour leurs loisirs, les résidents genevois, nyonnais ou français favorisent la voiture au détriment des transports en commun. Même si les sondés sont unanimes pour dire qu'il faut les encourager, ils restent le parent pauvre de la mobilité du Grand Genève.

Découpage de la séquence pédagogique

Le découpage peut varier selon les filières, les objectifs pédagogiques et le temps à disposition. L'utilisation des pièces proposées peut aussi prendre plus ou moins de temps, selon que l'on privilégie le travail des élèves ou les interactions en classe entière, ces dernières étant peut-être plus adaptées aux classes 3Ci.

Dans les découpages ci-dessous, le travail en groupe est privilégié pour les classes Collège, et les interactions en classe entière pour les classes 3Ci (surtout dans la version courte de quatre périodes). Bien sûr, rien n'empêche l'enseignant-e d'utiliser le découpage Collège pour une bonne classe 3Ci. Chaque couleur indique une période.

Pour les classes ne disposant que de deux périodes, l'enseignant-e peut souhaiter mettre l'accent sur la problématique de l'aéroport ou sur celle de la mobilité. Dans le second cas, le visionnement débute directement par le visionnement du chapitre Habitat et urbanisme et se poursuit par le commentaire de la carte de l'annexe 1 (ce découpage n'est pas présenté).

Découpages suggérés (versions longue et courte pour chaque filière)

Chapitres	3Ci	3Ci	3e Coll.	3e Coll.
Introduction au film Demain Genève	5'	5'	5'	5'
Visionnement chapitre Energie	15'	15'	15'	15'
Questions 1 à 5 et premier débat	25'	25'	25'	25'
Lecture et questions 6 à 10 avec la classe	25'	25'		25'
Comm. graphiques aéroport avec la classe		20'		
Travail de groupe sur l'aéroport (partie 1)			30'	
Mise en commun des questions 6 à 10			15'	
Travail de groupe sur l'aéroport (partie 2)	20'		30'	20'
Mise en commun sur les graphiques 1-6	20'		15'	15'
Discussion autour de l'aéroport	10'		10'	
Visionnement chap. Habitat et urbanisme	15'	15'	15'	15'
Questions 11-17 avec la classe	20'	20'	20'	15'
Présentation carte Dispersion résident.		10'		10'
Travail de groupe carte Dispersion résid.	25'		25'	
Définitions et quest. 18-20	20'	25'	20'	15'
Comm. graphique mobilité	10'	10'		10'
Débat final		10'		10'
Lecture texte mobilité	15'		15'	
Réponses texte mobilité	30'		15'	
Débat final	15'		15'	

Annexe 1

«Demain Genève», un phénomène qui s'installe

Par Pascal Gavillet, Tribune de Genève du 23.04.2018

Rencontre Le documentaire de Gregory Chollet adapte le film «Demain» et c'est déjà un succès.



Gregory Chollet, coréalisateur de «Demain Genève», le film qui a réussi l'exploit de se hisser à la huitième place du box-office romand alors qu'il n'est projeté que dans une seule salle, Les Scalas de Genève. (photo George Cabrera)

C'est un mot devenu synonyme de succès et d'empathie. «Demain», film phénomène du printemps 2016 cosigné par Cyril Dion et Mélanie Laurent, énorme carton au box-office romand (tout comme ailleurs), a drainé un public de plus en plus sensible au développement durable et à tout ce qui s'y rapporte. À présent, voici «Demain Genève». Version in fine locale du concept, redimensionnée à la taille de notre canton et, surtout, loin de paraître réchauffée. Sorti le 4 avril dans une seule salle de Suisse romande, Les Scala, à Genève, le film est à son tour un succès. Au point qu'on peut à nouveau parler de phénomène.

Crowdfunding réussi

«Avec 1500 entrées la première semaine, c'est presque aussi bien que les meilleurs scores hebdomadaires de «Demain», témoigne Laurent Dutoit, exploitant des Scala. En ce moment, le film est 8e ou 9e du box-office romand alors qu'il n'est projeté que dans une seule salle. C'est totalement réjouissant.» Face à une telle unanimité – le public de «Demain Genève» est majoritairement composé de jeunes – suffisait-il de ramener le concept de «Demain» à l'échelle genevoise? Pas seulement. À l'origine du film, il y a du travail, une structure et surtout la volonté de faire du cinéma. «En découvrant «Demain», j'ai eu un choc, raconte Gregory Chollet, coréalisateur avec Elisabete

Fernandes de «Demain Genève». J'en ai parlé à mes associés, qui par hasard avaient vu le film le même week-end, et on s'est dit qu'il fallait faire quelque chose. Eux pensaient à une foire. Pour ma part, j'ai tout de suite pensé à un film. Depuis toujours, les images me passionnent car celles-ci portent davantage d'émotions.» Dans la foulée, le jeune homme et ses associés créent une association du même nom puis lancent le projet. Pour le financement, ce sera du crowdfunding. Et cela dès le 1er février 2017. Sur un budget de 220 000 francs, l'objectif est fixé à 45 000. Finalement, ils atteindront plus du double, 106 000 francs. «Pour le reste, nous savions qu'on trouverait de l'argent ailleurs, par le biais de sponsors privés ou institutionnels.» Puis vient le tournage proprement dit. Une sélection s'opère. Les différentes initiatives qu'on découvre dans le film résultent d'une sorte de mise au concours. «Nous pensions faire un choix d'initiatives liées à Genève et sa région, continue Gregory Chollet. Mais c'était trop large. Au moment de la recherche des projets, nous en avons reçu 400, dont un bon tiers qui faisait sens.» Il a fallu trier tout cela, écarter des choses intéressantes, éliminer des initiatives dignes d'intérêt. Il en reste désormais 26, sortes d'enclaves dans le documentaire qui permettent de découvrir ici l'écoquartier des Vergers, là une coopérative de quartier, plus loin les chèvres d'une ferme de Meinier, un atelier proposant des services hippomobiles, une ressourcerie collectant des matériaux réutilisables, sans omettre l'exemple de la Ferme de Budé. «Un comité de sélection de projets nous a permis de faire le tri. L'un des critères d'exclusion, c'était bien sûr le potentiel visuel, la cinégénie, si vous préférez.» Gregory Chollet, qui avoue ne jamais s'énerver, a eu le plaisir de montrer «Demain Genève» à Cyril Dion (coréalisateur de «Demain») au récent Festival du film vert. Né à Genève, mais d'origine gruérienne, le réalisateur, passionné par les études, a fait l'uni à Genève en sciences sociales, puis un master à l'EPFL, suivi d'un MBA (maîtrise en administration des affaires). «Avec trois associés, nous avons créé la Loyco, acronyme de Loyalty Company, qui s'occupe de la gestion administrative d'entreprises. Nous sommes 90, nous avons un comité d'entreprise et très peu de hiérarchie. D'ailleurs, nous allons très bientôt abandonner complètement la hiérarchie.»

Impact local

Réalisateur depuis 2010, Gregory Chollet a fondé une petite société de production, Poulet-Moka, avec son meilleur ami et son frère. Plusieurs courts-métrages en sont sortis, parfois assortis de prix dans des festivals. Mais il n'en revient toujours pas du succès de «Demain Genève». «On touche à une thématique d'actualité, le développement durable, qui parle énormément aux gens sans qu'elle ne soit politisée. Avec le film, il y a en plus une proximité que les gens apprécient. Depuis la première présentation du film, on nous sollicite énormément pour des projections, y compris dans des festivals. Cela dit, nous n'avons pas de culture des processus cinématographiques. Ni de connaissance des réseaux de distribution. «Demain Genève» n'a pas de distributeur et nous n'en cherchons pas. Le plus important, à nos yeux, c'est qu'il ait un impact local.» Dans le cadre de la Loyco, sa société, Gregory Chollet caresse déjà un nouveau projet. «Il parlera de ces modèles d'entreprises qui fonctionnent avec peu, voire pas du tout de hiérarchie. Mais nous avons d'autres projets. Notre devise ici, c'est «Intelligence collective». C'est pour ça que je dis «nous». Il y a aussi l'idée d'une websérie comique. Et pourquoi pas, un jour, un long-métrage de fiction.» PG

Annexe 2

26.01.2018

Genève Aéroport certifié ACA 3+ : une référence en termes de compensation des émissions de CO^2

Avec la certification ACA 3 + délivrée par l'Airports Council International (ACI), Genève Aéroport affiche son exemplarité en termes de gestion et de compensation de ses émissions de CO^2. Il s'agit d'une preuve supplémentaire de son engagement en faveur de notre environnement et du développement durable.

Le 25 janvier 2018, l'ACI vient de reconnaître le travail engagé par Genève Aéroport, afin de compenser les émissions de dioxyde de carbone liées aux opérations aéroportuaires. Cette récompense est issue des démarches entreprises en 2017, pour compenser les émissions de l'année précédente. Le dioxyde de carbone généré pendant une année est intégralement compensé par l'achat de certificats qui correspondent à 10 000 tonnes sur l'exercice.

La certification ACA est le standard mondial pour le management des émissions de gaz à effet de serre des aéroports. Ce dernier est évolutif et suis de près les actions engagées par les aéroports dans ce domaine. Sa crédibilité est en partie liée à l'existence d'un mécanisme de revue des pairs qui constitue un gage d'indépendance et de qualité. En 2018, 211 aéroports sont certifiés ACA mais seuls 37 reçoivent la note maximum, à savoir la certification 3+ (carbon neutral), dont Genève Aéroport vient d'être gratifié. Genève Aéroport entre donc dans le club des aéroports exemplaires en termes de compensation carbone.

La compensation des émissions de carbone se fait par l'achat de crédits. Ces derniers ont été acquis auprès des sociétés Ecoact et South Pole. Ils sont issus de deux projets certifiés selon la méthodologie Gold Standard. Un des projets concerne la distribution de foyers efficients dans les zones rurales du Kenya, et l'autre la mise en place d'une petite centrale électrique à biomasse utilisant les déchets de culture dans l'ouest de la Chine.

Depuis 2011, Genève Aéroport est certifié au niveau 3. Cette nouvelle distinction au niveau 3+ est un signe supplémentaire de l'engagement de Genève Aéroport pour le développement durable, en faveur d'une politique environnementale volontariste.

Sébastien Leprat
Responsable des relations extérieures de Genève Aéroport
(source : https://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-570/1667_read-23001/)

Annexe 3

Tribune de Genève | Vendredi 13 avril 2018 | **Ce supplément ne peut être vendu séparément**

Tribune de Genève

Supplément réalisé en partenariat avec la HES-SO Genève

Pour le Grand Genève, le bonheur a un léger goût de bouchon



En 2016, un vaste sondage de la HES-SO Genève décryptait la qualité de vie et la volonté de vivre ensemble des habitants du Grand Genève. En 2018, l'équipe réitère son enquête, avec cette fois-ci une attention particulière portée sur la mobilité. Résultat: si les habitants frisent le bonheur, ils déplorent unanimement le manque de cohérence du réseau de transport. Retrouvez les conclusions de cette étude en avant-première dans ce supplément spécial.

Contrôle qualité

Tribune de Genève | Vendredi 13 avril 2018

Transports

Le Grand Genève a mal à

La «Tribune de Genève» présente les résultats du nouveau sondage de la HES-SO Genève sur la région. Un accent particulier a été mis cette année sur le thème de la mobilité

Valentin Schnorhk

Les habitants du Grand Genève restent très préoccupés par la mobilité dans leur région. C'est ce que révèle l'édition 2018 de l'étude «Grand Genève: sa population et son désir de vivre ensemble», qui passe au crible la qualité de vie des deux côtés de la frontière. Il y a deux ans déjà, un premier sondage réalisé par la Haute école spécialisée de Suisse occidentale Genève (HES-SO Genève) avait mis en lumière cette problématique: 33% des habitants considéraient alors la question des transports comme devant être traitée prioritairement par les autorités.

Deux ans plus tard, l'enquête vient d'être actualisée avec une attention particulière portée à la mobilité. La réflexion n'a pas changé. Pire, la tendance est assurément à la hausse. Qu'importe le lieu de résidence, c'est bien la mobilité qui préoccupe le plus 45% des habitants de la région, qu'ils résident à Genève ou dans l'Ain, à Nyon ou en Haute-Savoie.

Insatisfaction générale

La conclusion est nette: qui vit dans le Grand Genève est faiblement satisfait par la mobilité dans sa région. Certes, les sondés évaluent à 5,1 sur 10 la qualité générale de cette dernière. Mais ils sont une large majorité (57%) à ne pas donner la moyenne lorsqu'il s'agit d'évaluer la situation actuelle. Et le lieu de résidence n'est pas un critère décisif, puisque dans chaque région, plus de la moitié des répondants s'accordent sur la question.

Reste que tous les habitants du Grand Genève ne sont pas forcément égaux face à la problématique. En l'occurrence, le lieu de résidence impacte grandement les temps de trajet pour se rendre au travail, où que celui-ci se trouve (à Genève, en France ou ailleurs).

Ceux qui habitent dans le canton de Genève mettent près de dix minutes de moins à effectuer ce parcours quotidien que les personnes vivant en France voisine (à peine plus de vingt-six minutes pour les Genevois, contre plus de trente-cinq minutes pour les résidents de l'Ain et de la Haute-Savoie). Quant au temps moyen nécessaire pour effectuer le trajet «France vers Genève», il faut compter entre quarante et quarante-cinq minutes.

La différence est logique: près de 60% des actifs du Grand Genève travaillent dans le canton du bout du lac. Parmi lesquels 90% de Genevois, mais également quatre personnes résidentes en France sur 10 ont un emploi (ou étudient) à Genève. Ce à quoi il faut ajouter un tiers des habitants du district de Nyon, qui traverse chaque jour la Versoix.

Genève est donc un centre métropolitain pour sa région. Il attire dans ses limites une population qui vient de chacune de ses portes d'entrée. Il convient alors de gérer le goulot d'étranglement. Mais les bouchons sont monnaie courante. Les Haut-Savoyards sont les plus prétérités, avec une bonne vingtaine de minutes au ralenti par jour. Notons que lorsque les répondants travaillent en dehors du canton de Genève, quel que soit leur lieu de résidence, le temps passé dans les bouchons diminue fortement.

Les transports en commun oubliés

C'est le second étage de la fusée: si les habitants du Grand Genève sont insatisfaits par la mobilité dans leur région, ils déplorent essentiellement la qualité du réseau transfrontalier de transports en commun. En revanche, dans la Cité de Calvin, l'offre des Transports publics genevois et des CFF est appréciée: ses résidents lui accordent un 8 sur 10. La frontière passée par contre, les notes chutent. La desserte des transports en commun est jugée faible par environ 70% des résidents de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Ce n'est alors pas un hasard de constater que la partie française du Grand Genève n'est pas particulièrement friande des transports en commun. En Haute-Savoie, plus de trois quarts des répondants utilisent un véhicule privé pour se rendre au travail, quel que soit le lieu de celui-ci. Un total qui s'élève à 68% dans l'Ain, où l'on prend plus facilement le bus que dans l'autre département français. À peine 7% de résidents haut-savoyards déclarent recourir aux transports en commun pour aller travailler…

De la déception plus que du rejet

Pour ce qui est des Genevois, la répartition est beaucoup plus équilibrée. Malgré l'enthousiasme suscité par la qualité du réseau, seule une personne sur trois utilise fréquemment bus, tram ou train régional pour se rendre au travail. La proportion est similaire pour celles qui se servent d'un véhicule personnel. Le reste? À vélo (16%) ou à pied (12%), les deux options rencontrant un succès certain.

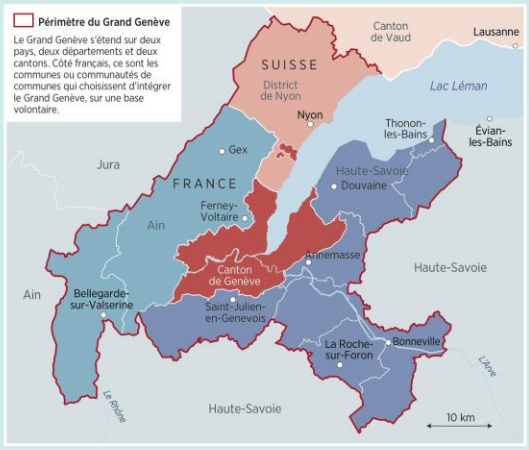


12% des sondés genevois préfèrent se déplacer à pied pour se rendre sur leur lieu de travail ou à l'école. LUCIEN FORTUNATI

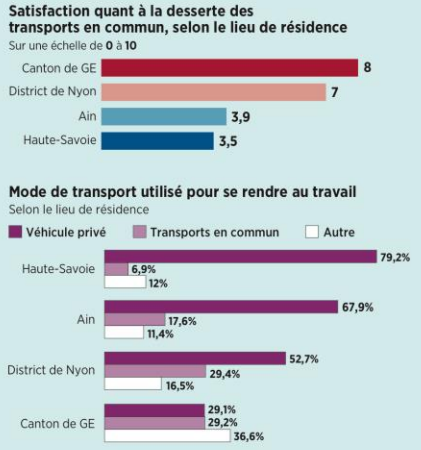
Par contre, lorsqu'il s'agit de se déplacer pour leurs loisirs, les Genevois recourent beaucoup plus à leur voiture. La moitié des sondés résidant dans le canton favorise ainsi cette option, alors que les transports en commun ne séduisent qu'un quart des répondants. Côté français, les résultats entre travail et loisirs sont en revanche similaires. Quant au district de Nyon, il s'inscrit dans la tendance observée à Genève: les transports en commun baissent, le véhicule privé augmente.

Les transports en commun apparaissent donc comme le parent pauvre de la mobilité du Grand Genève. Mais ils suscitent plus de la déception que du rejet. En effet, lorsqu'on interroge les habitants de la région sur le mode de transport qui devrait être favorisé par les autorités,

Les difficultés de mobilité préoccupent tous les résidents du Grand Genève

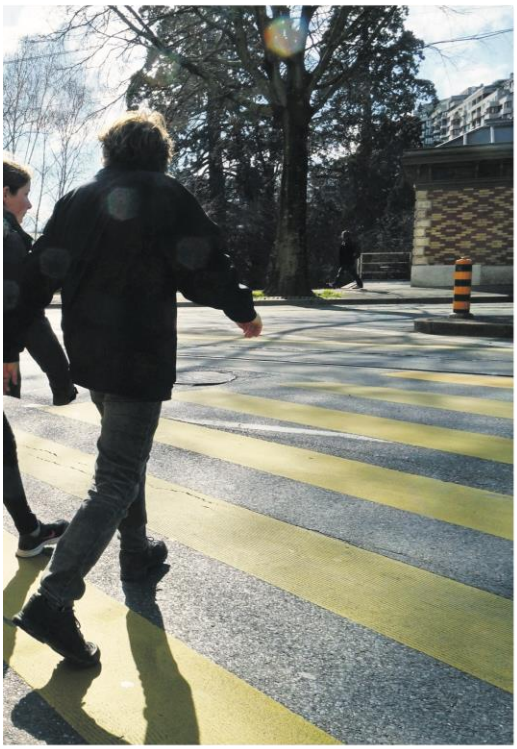






Contrôle qualité

sa mobilité

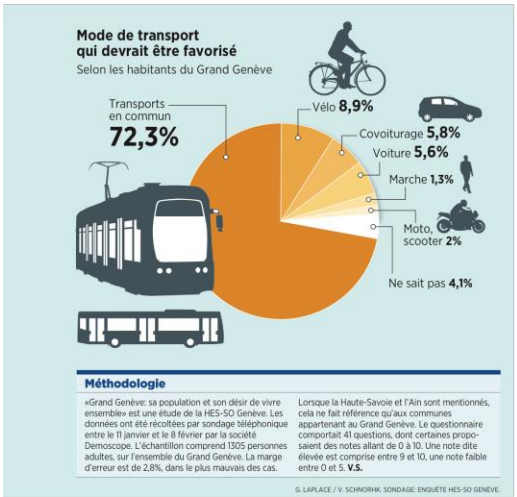


ceux-ci sont proches d'être unanimes: plus de 72% d'entre eux cochent en premier lieu les transports en commun.

À Genève, nombreux sont ceux qui appellent aussi au développement des aménagements pour les vélos. Comme quoi, les habitants du Grand Genève ne sont pas forcément contre le fait de laisser leur voiture au garage.

Références Andrea Baranzini, Caroline Schaerer et Sabine Emad: Grand Genève: sa population et son désir de vivre ensemble. Enquête 2018. Cahier de recherche HEG Genève N° HES-SO/HEG-GE/C--18/1/1 — CH.

Retrouvez l'intégralité de l'étude à l'adresse: https://hesso.tind.io/record/2357



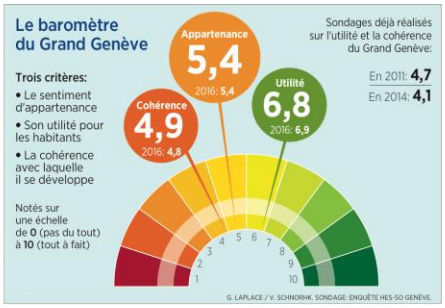
Les autres faits saillants du Grand Genève

Une région qui peine à convaincre

En 2012, le Grand Genève était baptisé. Ainsi allait-on désigner la région transfrontalière du bassin genevois comprenant, en plus du canton de Genève, le district de Nyon côté suisse et une partie des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie côté français. Six ans après, ils sont 77% à en avoir déjà entendu parler. C'est près de 10% de mieux qu'il y a deux ans, preuve que la dénomination est entrée dans les références des habitants de la région.

En revanche, vivre dans le Grand Genève ne signifie pas pour autant y avoir noué un sentiment d'appartenance. Si bien que, à la question «Avez-vous le sentiment de faire partie du Grand Genève? Sur une échelle de 0 (pas du tout) à 10 (tout à fait)», la moyenne générale des répondants est de 5,4. Un score faible et qui n'a pas évolué depuis 2016. Et, comme il y a deux ans, les résidents du district de Nyon font fortement chuter la moyenne. 65% des résidents vaudois estiment que leur sentiment d'appartenance est faible, alors que la proportion tourne autour des 40% dans les trois autres régions.

Autres dimensions de ce baromètre du Grand Genève, celles concernant l'utilité et la cohérence de la région. Pour celles-ci aussi, les résultats sont sensiblement les mêmes que ceux



obtenus en 2016. Au niveau de l'utilité, on est plus emballé du côté français que du côté suisse (7,4 dans l'Ain et en Haute-Savoie, 6,4 à Genève et 5,9 à Nyon). Mais c'est surtout en termes de cohérence dans son développement que le Grand Genève est particulièrement décrié. Avec une moyenne de 4,9 sur 10, les habitants jugent que la région ne suit pas un développement logique (avec les mêmes divergences entre Français et Suisses que pour l'utilité). De manière générale, il y a surtout une proportion de plus en plus importante de personnes qui considèrent l'utilité et la cohérence du Grand Genève comme faibles. Cette augmentation est d'ailleurs commune à toutes les régions. À noter qu'en 2011, 2012 et 2014, la «Tribune de Genève» avait réalisé un baromètre sur ces mêmes thématiques (mais en posant une seule question, et non deux). Malgré un échantillon plus petit et composé essentiellement de répondants genevois, les résultats obtenus étaient très similaires à ceux de cette étude de la HES-SO Genève. V.S.

Les difficultés à se loger préoccupent

Loin devant toutes les autres thématiques, la mobilité se situe au cœur des problématiques prioritaires du Grand Genève, selon ses habitants. Et elle n'échappe à personne, puisqu'elle recueille plus de 40% des voix dans l'Ain, à Nyon et à Genève. En Haute-Savoie, la préoccupation est telle qu'ils sont 55% à l'avoir cochée. Derrière celle des transports, le logement est l'autre question qui inquiète. Et notamment en Suisse (23% des sondés dans le canton de Genève, 19% dans le district de Nyon). Côté français, la réponse est moins tranchée, puisque la santé arrive en seconde place chez les résidents de l'Ain. Les Haut-Savoyards, quant à eux, peinent à se mettre d'accord, puisque le logement, la santé et le développement économique sont au coude-à-coude.

À noter que la thématique de la sécurité fait bien plus d'émules en Suisse qu'en France (3e à Genève et



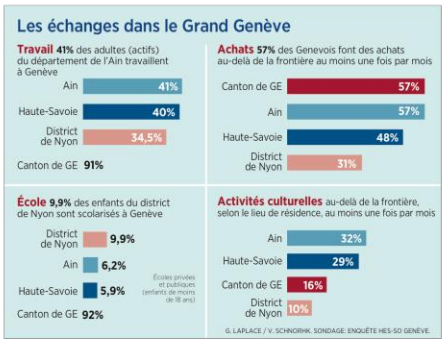
à Nyon, 5e en Haute-Savoie, 7e dans l'Ain). En 2016, cela était déjà le cas. En revanche, il y a deux ans, les problèmes de logement, de sécurité et de développement économique paraissaient relativement plus importants pour les résidents du Grand Genève. Mais, bien que première, la mobilité avait recueilli 12% des suffrages de moins. V.S

La frontière se traverse dans les deux sens

Dans le Grand Genève, passer la frontière (nationale, mais également cantonale) est un rite auquel on ne prête pas attention. Il rythme la vie de ses habitants, qu'importe le sens de la traversée. Et, sans surprise, c'est en début et fin de journée que les douanes sont particulièrement prises d'assaut. Des heures de pointe qui signifient la centralité du canton de Genève. 40% des Français et un Nyonnais sur trois viennent y travailler. En revanche, aucun Genevois ou presque ne fait le chemin inverse pour son emploi.

Par contre, dès qu'il s'agit d'aller faire ses courses, les Genevois se pressent au portillon. Près d'un répondant sur quatre admet même que la pratique est hebdomadaire. Le chiffre dépasse aisément les 50% dès que le critère est mensuel. Mais les résidents de l'Ain et de la Haute-Savoie sont également adeptes des achats en Suisse, dans des proportions semblables. Concernant les loisirs (promenades et autres lieux de détente) ainsi que les visites culturelles, il est plus courant que les Français viennent en Suisse que l'inverse.

L'étude s'attarde également sur la



question des enfants dont l'école se trouve dans une autre région que celle où ils résident. À l'heure où le Conseil d'État genevois souhaite restreindre l'accès aux élèves frontaliers, il faut savoir que seuls 6% des enfants résidant en France sont scolarisés dans le canton de Genève, établissements publics et privés confondus. À titre de comparaison, le taux atteint 10% pour ceux habitant dans le district de Nyon. V.S.

Contrôle qualité

Qualité de vie

La région garde le sourire. Même si...

Les habitants du Grand Genève sont heureux. Rien ne les perturbe, si ce n'est la mobilité. En deux ans, cette dernière a perdu beaucoup de points de sympathie

Valentin Schnorhk

C'est l'autre pendant de l'étude réalisée par Andrea Baranzini, Caroline Schaerer et Sabine Emad: la qualité de vie dans le Grand Genève. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'on y est heureux. «Les habitants du Grand Genève jugent que leur niveau de vie est relativement élevé», écrivent les auteurs. Concrètement, les répondants au sondage attribuent une note de 7,9 sur 10 lorsqu'ils doivent évaluer leur satisfaction de vie. Soit strictement la même moyenne qu'en 2016.

Même si certaines variables obligent à relativiser l'engouement général, le chiffre est globalement élevé. Notamment du côté du district de Nyon, où il grimpe même à 8,3, soit une significative augmentation par rapport au 8 d'il y a deux ans. La Haute-Savoie connaît une tendance similaire. En revanche, les habitants du canton de Genève et du département de l'Ain estiment que leur niveau de vie s'est légèrement détérioré depuis 2017.

De trop longs trajets...

Autres dimensions qui entrent en ligne de compte pour évaluer son bonheur: le degré de formation et la situation financière. Plus l'une ou l'autre de ces variables est élevée, plus la satisfaction de vie est élevée. D'après l'étude, les Genevois considèrent que leur situation financière a sensiblement baissé depuis deux ans, expliquant qu'ils soient moins emballés par leur vie aujourd'hui.

La corrélation ne tient pas pour les résidents de l'Ain, qui ont vu leur situation économique s'améliorer. Ils sont un peu moins heureux en 2018, et la mobilité y joue un rôle prépondérant. Alors qu'ils attribuaient une note moyenne de 7,2 sur 10 à leur temps de trajet pour aller de leur domicile à leur lieu de travail, la même question ne recueille désormais qu'une note de 5,9. Un score en chute libre, qui se répercute également dans les autres régions. C'est d'ailleurs la catégorie qui a le plus déçu les habitants du Grand Genève, puisque la moyenne totale est passée de 7,4 à 6,5.

...mais le reste se porte bien

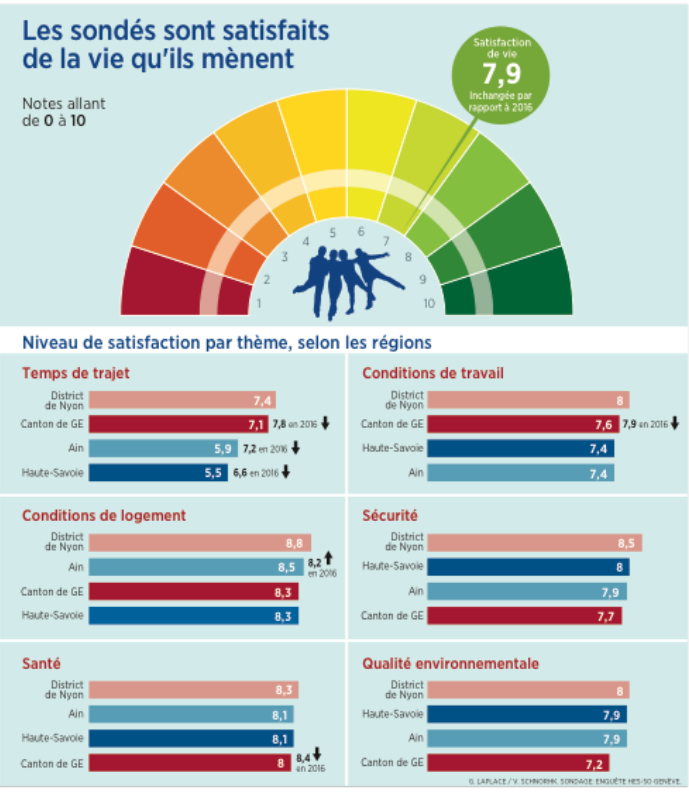
Telle variation ne touche pas autant les autres questions posées aux sondés. Au contraire, elles restent relativement stables. À l'exception de l'état de santé des Genevois, qui se sentent en général un peu moins bien. Cela reste relatif, puisque le score de 8 sur 10 demeure particulièrement élevé.

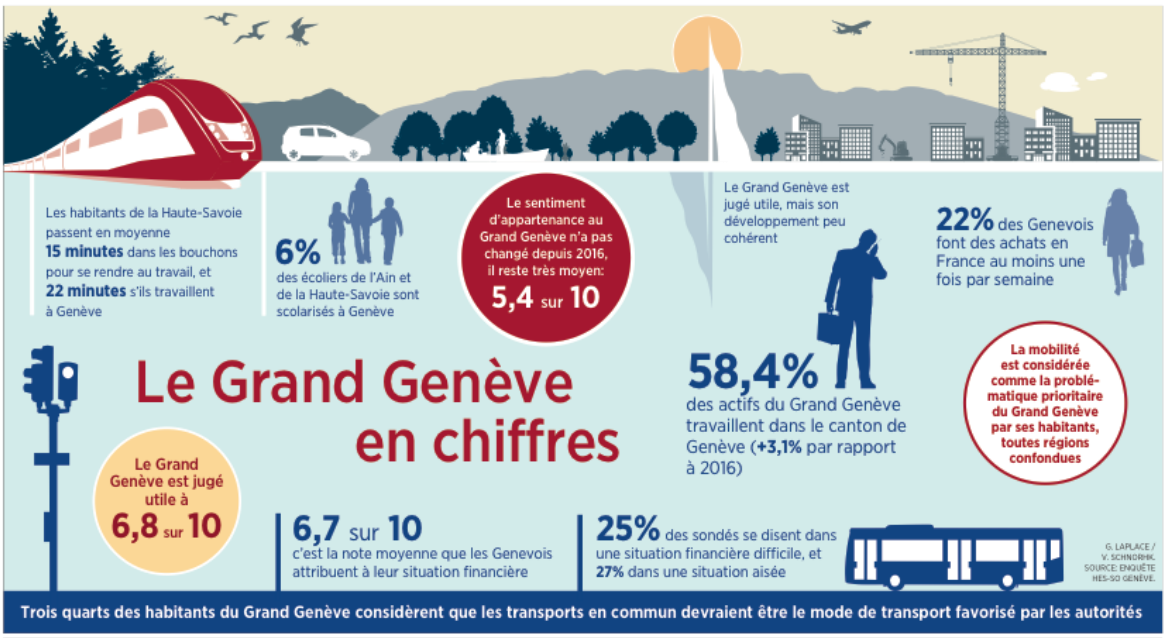
En fait, l'ensemble des habitants de la région paraissent globalement heureux dans leur vie quotidienne. Si l'on fait fi des problèmes de transport, le Grand Genève transpire de bonheur. La population est satisfaite de son logement, son travail lui convient plutôt bien et elle se sent en sécurité dans son quartier de résidence. Comme en 2016.

Les Nyonnais sont les plus heureux

Mais la dernière étude ne s'était pas intéressée à la qualité environnementale perçue par les habitants. Ceux-ci ont été interrogés sur les odeurs et poussières de rue, la pollution de l'air, les nuisances sonores, l'hygiène générale et les espaces verts. En a été déduite une note moyenne permettant d'évaluer les conditions environnementales. Résultat: «La perception de la qualité environnementale est plus faible dans le canton de Genève que dans les autres régions», interprètent les auteurs de l'enquête. 22% des sondés du bout du lac se déclarent faiblement satisfaits, alors qu'ils sont seulement 11% dans le district de Nyon.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que la partie vaudoise du Grand Genève semble déborder de bonheur, dans des dimensions bien plus importantes que les autres. Qu'importe la thématique, les Nyonnais sont plus heureux que leurs concitoyens. À relever que ce sont aussi eux qui croient le moins au projet régional transfrontalier. Coïncidence?





Un supplément de la Tribune de Genève, réalisé en partenariat avec la HES-SO Genève. **Rédacteur en chef:** Pierre Ruetschi. **Responsable du supplément:** Cécile Denayrouse, tél. 022 322 38 27. **Rédaction:** Valentin Schnorhk. **Direction:** 11, rue des Rois, 1204 Genève, tél. +41 22 322 4000, fax +41 22 781 01 07. Une publication de Tamedia Publications romandes, 33 avenue de la Gare, 1003 Lausanne. **Impression:** CIL SA à Bussigny. **Indication de participations importantes selon article 322 CPS** CIL Centre d'Impression Lausanne SA, Homegate AG, ImmoStreet.ch S.A., LC Lausanne-Cités SA, Société de Publications Nouvelles SPN SA.

Tribune de Genève