



## Gares du CEVA : des opportunités pour l'implantation d'installations à forte fréquentation de l'agglomération franco-valdo-genevoise ?

Gianluigi Giacomel,

Courriel :  
gianluigi.giacomel@unige.ch

Antonio Martin Diaz,

Courriel :  
antonio.martin@unige.ch

Mathieu Pittet,

Courriel :  
mathieu.pittet@unige.ch

Filippo Rivola

Courriel :  
filippo.rivola@unige.ch

Collaborateurs scientifiques  
Université de Genève,  
OUM - Observatoire Universitaire de la  
Mobilité  
UniMail - Bd du Pont d'Arve 40  
1205 Genève

Résumé

Les futures gares de la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) constituent des interfaces de transport significatives pour





## URBIA -GARES DU CEVA

l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les aménagements envisagés sur et autour de ces gares visent à la fois à augmenter l'attractivité de ces interfaces, afin qu'elles constituent de véritables centralités, et à leur construire un rôle spécifique au sein de l'agglomération. Cette démarche de valorisation s'appuie notamment sur des objets spécifiques : centres culturels (Nouvelle Comédie), sportifs ou de loisirs. Ces installations ne sont toutefois pas forcément les plus appropriées pour exploiter au mieux les opportunités offertes par ces gares. Si elles permettent de structurer l'agglomération avec des éléments à forte valeur symbolique, de grands centres commerciaux constituent, du point de vue des flux générés, des objets plus appropriés pour favoriser le report modal vers les transports publics.

### Mots-clé

Installations à forte fréquentation, report modal, gares, agglomération franco-valdo-genevoise, liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse.

### Abstract

Stations of the railway Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) will be significant transport interfaces for the Geneva urban area, and its French and Vaudois parts. Projects around the stations are designed to increase the attractiveness and centrality of these transport hub. They are designed to assign them a specific role within the urban area too. This scheme involve specific objects: cultural (Nouvelle Comédie de Genève), sport and leisure centres. These facilities are not necessarily the most appropriate to exploit the opportunities of these stations. If cultural, sport and leisure centres can structure the city with elements of high symbolic value, large shopping centers are, in terms of passenger flows, better objects to promote modal shift to public transport.

### Keywords

high traffic generator buildings, modal shift, rail stations, Geneva urban area, Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse railway.



## Enjeux des installations à forte fréquentation

Objets aux formes et fonctions diverses, et par là même difficiles à appréhender, les installations à forte fréquentation (IFF) constituent une source d'ambiguïté pour le développement territorial. Leur attractivité représente d'importantes opportunités de centralité et d'urbanité. Cette même attractivité rend toutefois leur intégration difficile dans l'espace, en particulier à cause de leurs différents impacts. Leur emprise au sol, les nuisances qu'elles génèrent (trafic, bruit), leurs contraintes d'implantation, ainsi que le fait qu'elles soient planifiées, organisées et investies par des acteurs multiples (collectivités publiques, entreprises privées, clients ou visiteurs d'origine locale ou régionale) constituent par ailleurs des enjeux supplémentaires à leur intégration urbaine.

Le contexte spécifique de l'agglomération franco-valdo-genevoise représente un défi supplémentaire pour la mise en place d'une stratégie globale d'implantation des IFF. Milieux économiques, institutionnels, politiques sont différents entre deux départements, deux cantons, deux pays, et rendent difficile une vision coordonnée et articulée de la situation en la matière, alors que les pratiques de fréquentation des installations traversent aisément les frontières administratives. A cette échelle, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) propose de façonner une vision d'avenir commune aux territoires concernés, et de servir de base à la mise en place d'un niveau de gouvernance transfrontalier. Jusqu'à présent, ces objectifs se sont traduits par une série de lignes directrices en matière d'urbanisation (agglomération compacte et multipolaire), de préservation de l'environnement (agglomération verte) et de réalisation de grandes infrastructures de transport à l'horizon 2030.

Malgré ce contexte de coopération favorable, l'élaboration d'une stratégie d'implantation coordonnée des IFF sur le moyen – long terme (entre 2020 et 2030) demeure difficile. En analysant les grandes évolutions socio-économiques et politiques, voire culturelles et sociétales, qui ont caractérisé l'agglomération ces vingt dernières années, il est possible d'en relever certaines - parmi bien

d'autres aussi importantes - qui ont joué un rôle significatif sur l'implantation des IFF :

- l'évolution des modes de consommation, de distribution et de vente, qui s'est traduite en particulier par une modification des centres commerciaux « traditionnels » vers des centres intégrant de manière plus marquée commerces et loisirs, sport, voire culture, ainsi que par le réinvestissement des centres urbains denses par certaines grandes enseignes et le maintien et le renouveau des commerces de proximité pour les petits achats ;
- les importantes fluctuations des taux de change (CHF / EUR) qui modifient périodiquement de manière conséquente l'attrait des différents territoires de l'agglomération en matière de choix de lieux de consommation ;
- la mise en place des accords de Schengen, qui ont considérablement facilité l'ensemble des échanges transfrontaliers ;
- l'émergence et la consolidation de la société de l'information et de ses outils, qui soutiennent la tendance croissante à effectuer des achats de biens courants à distance, et donc ont permis de réduire des déplacements autrefois nécessaires pour avoir accès à certains services (achats de billets, petite administration, etc.)

Ces évolutions se sont révélées être déterminantes pour le fonctionnement global de l'agglomération, ainsi que pour l'organisation spatiale des IFF. Par ailleurs, en se projetant à l'horizon 2030, certaines évolutions auront une influence, certes, en l'état actuel difficile à cerner : le vieillissement de la population, la virtualisation ultérieure de l'administration publique et des services à la personne, la poursuite de l'intégration transfrontalière des marchés et des politiques, les modifications des répartitions des compétences entre les différents échelons de collectivités publiques dans la planification des installations, notamment.

Malgré les incertitudes liées à ces évolutions, une stratégie d'implantation durable des IFF se révèle indispensable, à la fois pour gérer et réduire les nuisances générées mais également pour anti-

ciper et orienter les transformations de l'agglomération vers un meilleur équilibre entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux.

## Éléments pour une stratégie d'implantation des IFF

Ce contexte a encouragé une réflexion, portée par la révision du plan directeur cantonal et la deuxième phase du PAFVG, visant à l'élaboration d'une stratégie d'implantation globale et durable des IFF. Cette réflexion s'est formalisée dans une étude menée en 2009 - 2010, par Urbaplan, avec la participation de l'OUM, RR&A, ACEIF, Architecture R R, dont l'objectif était d'établir un diagnostic de la situation et l'évolution des IFF (équipements commerciaux et de services publics, de différentes catégories) au sein de l'agglomération et de proposer à partir de ces constats des pistes et outils pour orienter leur implantation (Urbaplan, OUM, RR&A, 2010).

Dans le cadre de cette étude, le diagnostic a montré que si à l'échelle de l'agglomération les équipements publics sont globalement bien localisés par rapport aux objectifs généraux poursuivis (localisation de ces installations près des populations, ce qui facilite leurs déplacements en transport en commun ou en mobilité douce), la situation est plus problématique pour les IFF commerciaux. Le territoire genevois est ainsi caractérisé par des localisations des installations commerciales généralement satisfaisantes dans l'espace compact de l'agglomération, sur les axes de transports collectifs existants ou futurs connus. En revanche, sur les territoires vaudois et français, les IFF commerciaux se sont principalement implantés sur les axes routiers principaux permettant, dans une situation d'habitat plutôt dispersé, de servir un maximum de clients potentiels en un minimum de temps, mais presque exclusivement en voiture.

Compte tenu de leurs dynamiques d'implantation et de la quantité de flux qu'elles génèrent, les installations commerciales sont

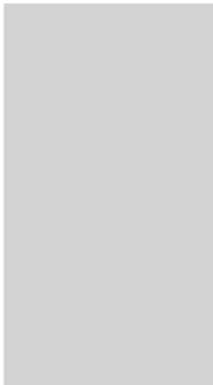


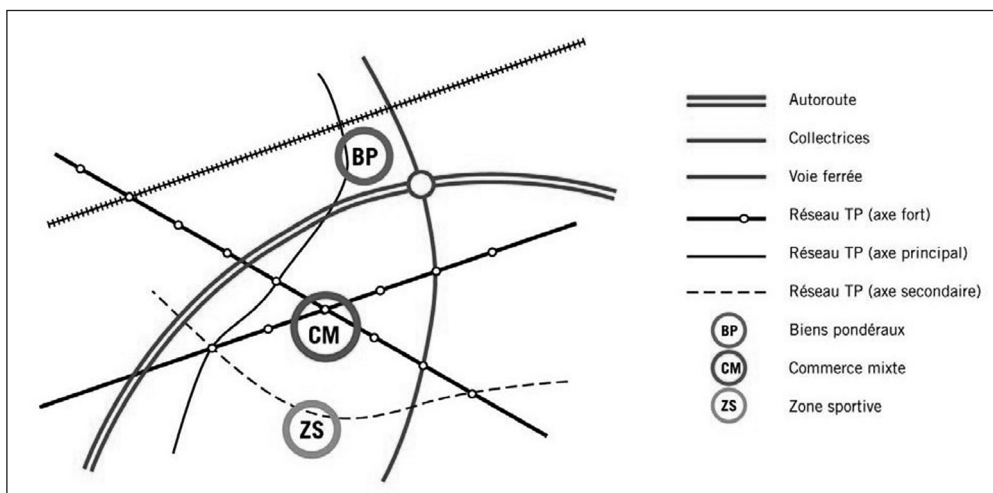
## URBIA - GARES DU CEVA

les objets à enjeu les plus importants. De ce point de vue, l'étude d'Urbanplan propose, afin de favoriser la construction d'une agglomération compacte, quatre principes d'implantation des IFF commerciaux :

- principe de la centralité. Les IFF commerciaux constituent des attracteurs urbains significatifs, et ils soutiennent dans ce rôle le développement des pôles de l'agglomération multipolaire ;
- principe de l'inscription dans des espaces de mixité. Les IFF commerciaux s'intègrent dans des espaces de mixité, des lieux propices à l'urbanité, associant commerces, activités, habitat, équipements publics, avec un certain équilibre favorable à l'animation ;
- principe de la juste taille. Les IFF commerciaux s'intègrent par leur taille dans le dispositif urbain. Le commerce d'une manière générale doit se rapprocher de la clientèle ;
- principe d'accessibilité. Les IFF commerciaux, selon leur type et avec des exigences spécifiques, et les IFF zones de sports intercommunales se localisent de manière à faciliter leur accessibilité en transports publics (TP).

Ces principes généraux se déclinent en fonction du type spécifique d'installation et impliquent des localisations différenciées (installations destinées à la vente de biens pondéreux, de biens mixtes, installations sportives, etc. - figure 1).





**FIGURE 1 : PRINCIPES D'IMPLANTATION DE DIFFÉRENTS TYPES D'IFF SELON L'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

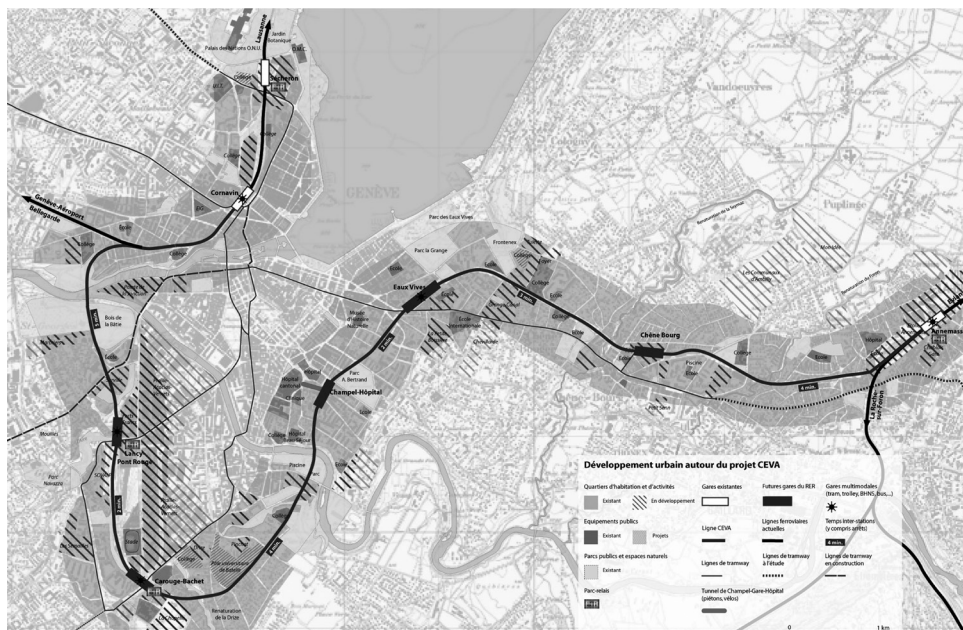
SOURCE : URBAPLAN, OUM, RR&A, 2010

## Les opportunités des gares CEVA / RER

En termes d'opportunités d'implantation d'IFF, les gares de RER (réseau express régional) constituent des centralités autour desquelles des développements urbains majeurs peuvent s'inscrire, pour autant que les potentiels qu'elles offrent soient exploités de manière optimale par les acteurs. De nombreux exemples en Suisse (comme les gares de Berne Wankdorf, de Zurich Oerlikon, entre autres) démontrent qu'une accessibilité au RER donne une grande visibilité et une importante légitimité au développement de programmes urbains d'ampleur. Parmi les projets significatifs de nouvelles infrastructures de transports au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise, la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) s'inscrit dans un large projet de mise en place d'un réseau de transports en commun intégrés à l'échelle régionale (OUM, 2009).

La réalisation de la liaison CEVA, accompagnée par la mise en place d'un réseau RER structuré, améliorera de manière impor-

tante l'accessibilité des différents secteurs de l'agglomération. Les possibilités de reconversion urbaine autour des gares CEVA sont d'ailleurs significatives (espace libéré en surface grâce aux voies enterrées, sites de reconversion ou de densification disponibles à proximité - figure 2).



**FIGURE 2 : PLAN DES DÉVELOPPEMENTS URBAINS PRÉVUS AUTOUR DU TRACÉ DU CEVA**  
SOURCE : METRON, 2005

Les potentiels d'urbanisation autour des futures gares du CEVA sont actuellement bien définis, et les plans directeurs de quartier de ces secteurs sont en cours d'élaboration. Les urbanisations envisagées ont globalement pour but une valorisation forte de ces interfaces de transport : elles visent non seulement à la réalisation de logements, d'équipements de quartier et de commerces de proximité, mais également à l'intégration d'infrastructures destinées à l'ensemble de la ville. Il s'agit ainsi de constituer des centralités de quartier, tout en attribuant un statut et une identité spécifiques à chacune des interfaces: cela se traduit en particulier par l'implantation autour des gares d'objets à fort rayonnement



symbolique, dont l'attractivité couvre l'ensemble de l'agglomération (Nouvelle Comédie à la gare des Eaux-Vives par exemple).

Cette démarche se fonde sur l'idée que l'émergence de nouvelles dynamiques urbaines autour des gares ne relève pas de la seule amélioration de l'accessibilité, mais bien du rôle attribué à ces points d'accès dans les processus de planification et de la manière dont les potentiels qu'elles offrent sont exploités par les acteurs.

Parallèlement à cette démarche de valorisation urbaine des gares, l'un des objectifs majeurs du projet d'agglomération franco-valdo-genevois est de favoriser le transfert modal vers les mobilités douces et les transports en commun. En plaçant la réflexion du point de vue de la gestion des flux à l'échelle de l'agglomération, il apparaît que les futures gares CEVA constituent les nœuds intermodaux (connexions rail, routes, transport public, mobilité douce) parmi les plus significatifs de l'agglomération, et offrent un potentiel très important pour favoriser le report modal. La planification d'équipements et d'installations autour des gares se doit donc de ne pas gaspiller ce potentiel.

Dès lors, comment exploiter au mieux ces opportunités ? Quelles installations sont les plus appropriées pour ces sites ? Faut-il favoriser l'implantation d'installations culturelles ? de loisirs ? des centres commerciaux ?

## Quantité et qualité des flux générés par les IFF

Il n'y a évidemment pas de réponse *a priori* à ces questions, car les choix s'effectuent normalement en fonction du contexte spécifique du quartier dans lequel s'insèrent les gares tout en tenant compte des besoins de l'agglomération dans son ensemble. Cependant, des éléments de réponse peuvent être trouvés en s'intéressant plus en détail aux flux générés par ces différentes installations, Cette problématique des flux générés se pose à la fois en termes de quantité (nombre de visiteurs, de clients des installations) que de qualité (temporalité, répartition modale des flux)

Du point de vue des flux de visiteurs, l'enjeu se situe dans la répartition modale entre les transports en commun et les transports individuels motorisés : les visiteurs des commerces de biens pondéreux (meubles et décoration d'intérieur, brico-jardin, etc.) se déplacent par exemple essentiellement en voiture (même s'ils n'envisagent pas nécessairement un achat lors de leur déplacement, ce mode de transport leur laisse la possibilité de réaliser cet achat et de pouvoir le transporter immédiatement). Dans ce cas, la seule alternative valable pour une utilisation des transports publics (TP) de la part des clients de ces installations serait une livraison à domicile des achats. En outre, certains de ces grands commerces de biens pondéreux sont caractérisés par des bassins de clientèle très vastes, qui peuvent couvrir l'ensemble de l'agglomération. De fait, le nombre de clients intéressés par une desserte efficace en TP reste faible, et une amélioration de l'accessibilité en TP de ces installations n'entraînerait pas, sauf mesures de compensation, des reports modaux significatifs. Il faut aussi tenir compte du fait qu'en moyenne ces commerces, à surfaces de vente égales, génèrent un trafic de visiteurs moins important que des centres commerciaux généralistes. En effet, la fréquentation moyenne de ces installations peut être évaluée entre 300 et 800 clients par jour pour environ 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente<sup>1</sup>.

Les centres commerciaux généralistes, qui distribuent des produits plus facilement transportables, peuvent être fréquentés plus facilement par une clientèle susceptible de renoncer à l'utilisation de la voiture privée pour transporter des achats sur tout ou une partie du trajet. Les flux de visiteurs de ces installations sont par ailleurs, à taille égale, bien plus importants (environ 1200 clients par jour et par 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente). Ces installations s'avèrent donc intéressantes pour des localisations proches de gares situées dans un contexte urbain dense, telles que celles du CEVA, en particulier en tenant compte du fait que les pics de fréquentations de ces centres correspondent aux heures de plus forte desserte RER / TP. Un autre argument en faveur de ce type d'implantation, en particulier pour les opérateurs qui investissent dans ces installations,

1 Ces valeurs, et celles qui sont mentionnées pour les autres types d'IFF, sont estimées sur la base d'exemples d'installations à forte fréquentation existantes dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

est l'accès direct au réseau RER, qui permet d'élargir de manière importante les aires de chalandise de ces commerces et donc les bassins de clientèle potentielle.

Les sites culturels (musées, cinémas, théâtres, etc.) sont quant à eux souvent implantés dans des centralités déjà existantes afin de capter un bassin maximal de potentiels usagers. Ces sites sont caractérisés par une bonne desserte en TP. Ces installations génèrent néanmoins des flux de visiteurs relativement faibles (entre 100 et 600 visiteurs par jour, en moyenne). De surcroît, les activités de certaines de ces installations (salles de spectacle, cinémas, etc.) ont lieu essentiellement en soirée, quand l'offre en TP est moins attractive, sauf à prévoir une desserte spécifique. Une localisation de ce genre d'installation à directe proximité d'une gare RER en milieu urbain dense paraît, du point de vue des flux, constituer un gaspillage pour la collectivité par rapport aux opportunités présentes sur ce site. La forte fréquence des passages de train dans une gare RER sur l'ensemble de la journée n'amène aucun avantage pour une structure qui resterait vide pendant le jour et qui ne serait ouverte que le soir. En revanche, la valeur symbolique d'une installation culturelle dépasse ces considérations de mobilité. La valeur ajoutée d'un théâtre donnée à un quartier peut entraîner des dynamiques positives dans l'animation et la qualité de vie dans une zone résidentielle. Dans le cas d'un centre commercial « classique », ces dynamiques paraissent en revanche plus limitées.

La stratégie d'implantation d'installations à proximité des interfaces urbaines doit de ce point de vue trouver un équilibre entre l'exigence d'émergence d'une valeur symbolique du lieu et celle de gestion des flux générés. Si la première peut amener à sélectionner des sites stratégiques localisés sur les interfaces, la seconde peut conduire à rechercher des implantations différentes, afin de conserver les localisations sur les interfaces pour des installations qui attirent des flux plus significatifs. L'exemple de l'implantation de la Nouvelle Comédie de Genève sur l'esplanade de la gare CEVA aux Eaux-Vives est éloquent : elle ne se justifie pas d'un point de vue de la mobilité, mais bien par un programme de qualification de quartier. Il est possible de tracer un parallèle avec le

maintien du théâtre Kléber-Méleau sur la plateforme de Malley (ouest lausannois), un secteur en reconversion où des structures d'habitation, commerce, formation et de culture cohabiteront à l'avenir autour de la nouvelle interface de la gare de Prilly-Malley.

Ces constats peuvent amener à la conclusion qu'en termes de gestion des flux, afin de favoriser dans la mesure du possible le transfert modal et leur centralité, les gares devraient accueillir en priorité des centres commerciaux de type généraliste, même d'une certaine taille.

Cette affirmation doit toutefois être modérée par deux considérations.

La première concerne la nécessité de tenir compte pour l'implantation non seulement des flux de visiteurs générés par les IFF, mais également des flux de marchandises. En matière de logistique urbaine l'implantation de grandes installations commerciales près d'un réseau ferré est a priori stratégique, car elle offre des possibilités de livraisons par rail qui vont dans le sens des objectifs de report modal depuis la route fixés par le projet d'agglomération. Ces flux représentent d'ailleurs une part importante des nuisances générées par les IFF, notamment : en effet, si ces déplacements ne représentent que 7% des véhicules-kilomètres journalier de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ils contribuent à plus des 18% des émissions de CO<sup>2</sup> liés au trafic motorisé<sup>2</sup>. Toutefois, dans le cas genevois, la liaison CEVA ne sera pas ouverte au transport de marchandises, ce qui implique un nombre significatif de livraisons par route vers des sites du centre de l'agglomération, qui risquent d'annuler les gains en terme de report modal des visiteurs.

La seconde est le fait que l'IFF seule n'est pas synonyme de flux importants : ce sont les activités qui s'y déploient ou, autrement dit, le type et le nombre de services offerts par l'installation qui génèrent plus ou moins de flux. Cette remarque est également valable pour l'infrastructure de transport autour de laquelle sont

2 Evaluation basée sur le modèle multimodal transfrontalier (CITEC), 2010. Cité par Interface Transport, SOFIES (2010) *Etude transport de marchandises et logistique*, p. 12.

susceptibles de s'implanter ces installations : la gare en tant que telle ne génère pas de flux, c'est son niveau de desserte (fréquence de passage des trains, variété des destinations disponibles) qui contribuent à les augmenter. Dès lors, une modification, même modeste, du niveau de services d'une IFF ou d'une gare est susceptible d'engendrer des variations considérables (à la hausse comme à la baisse) et rapides de l'attractivité et donc des flux.

## Conclusion

Les gares de la future ligne ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse offrent d'importantes opportunités de reconversion urbaine au cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui se présentent au moment où un questionnement important est en cours au sujet des installations à forte fréquentation, qu'il s'agit de localiser de manière optimale, afin de structurer les flux générés et minimiser les externalités négatives, tout en améliorant la qualité de vie des habitants.

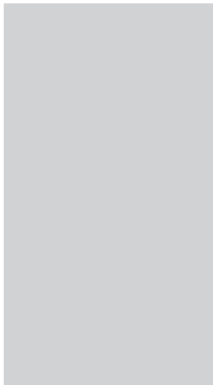
Faire correspondre l'attractivité potentielle représentée par une IFF et l'interface de transport constituée par une gare CEVA est une démarche logique pour favoriser l'apparition d'une centralité. Au centre d'un ensemble tel que l'agglomération franco-valdo-genevoise, où les contraintes foncières sont très fortes, des opportunités telles que les futures gares CEVA sont uniques. Il s'agit donc de planifier les urbanisations autour des gares de manière à ne pas gaspiller ces opportunités. L'objectif est de prévoir les installations susceptibles, par la génération de flux, de créer ou renforcer les centralités, tout en favorisant le report modal, grâce aux interfaces RER/TP.

La construction de ces centralités doit toutefois tenir compte d'un ensemble de flux aux fonctionnements différents : visiteurs, marchandises, déchets, énergie etc. L'analyse séparée de chacun de ces flux pourrait suggérer une implantation différente d'une même installation. En tenant compte uniquement des flux visiteurs, les installations culturelles et sportives seules ne semblent a priori pas les plus appropriées pour des implantations proches de gares,



car les flux qu'elles génèrent sont relativement modestes, et leur heures de fonctionnement les plus significatives ne correspondent pas aux horaires de meilleure desserte des TP. Cela risque de ne pas permettre d'atteindre l'objectif de report modal souhaité. Compte tenu de leur fréquentation très importante et de leurs horaires de fonctionnement, les installations commerciales paraissent plus conformes aux objectifs préfigurés. Ces dernières posent toutefois, en particulier pour la liaison CEVA, le problème du ravitaillement (flux marchandises à acheminer dans des contextes urbains denses).

La construction des centralités autour des gares CEVA est liée également à des impondérables de l'évolution des IFF : d'une part, la *dynamique des services proposés*, puisqu'une installation, qu'elle soit culturelle, de loisirs ou commerciale ne génère ni flux, ni attractivité, ni centralité en tant que tels, mais ce sont les services disponibles qui contribuent à en faire un pôle d'attractivité pour les individus, d'autre part, l'*évolution des installations* est difficile à saisir, car ces objets, en particulier les IFF commerciales, connaîtront des transformations dont les conséquences, en termes de flux et d'attractivité, restent difficiles à saisir : par exemple le développement de showrooms en centre-ville avec plateformes logistiques en périphérie qui supplantent les commerces traditionnels de vente directe, ou encore des équipements commerciaux qui dérivent vers des installations polyfonctionnelles, mêlant vente, loisirs, sport et culture.



## Bibliographie

- ARE. (2002). *Installations à forte fréquentation, meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire*, Cahier de l'Environnement n°346. Berne : OFEFP.
- ARE. (2006). *Installations générant un trafic important (IGT) intégrées dans le plan directeur cantonal. Recommandations pour la planification*. Berne : OFEV.



- Bourdin, A. (2009). Equipements publics ou services aux modes de vie. Quelques réflexions prospectives. *Actes du Séminaire Planification des équipements publics du 27 mars 2009*. Genève : Etat de Genève, DCTI – DGAT.
- CRFG .(2007). *Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : Stratégies et priorités 2030*. Genève : Projet d'agglomération-franco-valdo-genevois.
- DeLaMa. (2009). *Définition d'une méthodologie pour la valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco-valdo-genevoise : Le cas prototype de la gare de Reignier-Esery*. Genève : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Cahier n° 14-1.
- Interface Transport, SOFIES. (2010). *Etude transport de marchandises et logistique*. Genève : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.
- METRON. (2005). *Etude des valorisations urbaines aux abords des haltes du CEVA*. Genève : CFF – Etat de Genève.
- OUM. (2009). *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise*. Genève : Etat de Genève, CEVA - Transfers.
- Urbaplan, OUM. (2010). *Planification des équipements publics cantonaux*. Genève : Etat de Genève, DCTI – DGAT.
- Urbaplan, OUM, RR&A, ACEIF, Architecture R R. (2010). *Mise en place d'une stratégie d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF)*. Genève : Etat de Genève, DCTI – DGAT, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

