

ANNEXES

ANNEXE N°1 : ATTRACTIVITÉ ET COMPLÉMENTARITÉ DES PÔLES

	PÔLARITÉS	AIRE URBAINE	BASSIN DE POPULATION (EN 2007)	OFFRE D'EMPLOIS	DYNAMISME DE L'OFFRE D'EMPLOIS
			AIRE URBAINE COMMUNE	AIRE URBAINE COMMUNE	AIRE URBAINE COMMUNE
PÔLE STRUCTURANT PRINCIPAL	ÉVREUX	ÉVREUX	101 281 51 485	48 489 38 614	8% 6,4%
PÔLE STRUCTURANT PRINCIPAL	LOUVIERS	LOUVIERS	42 661 18 120	21 839 8 828	17% -3,5%
PÔLE STRUCTURANT PRINCIPAL	VAL-DE-REUIL	LOUVIERS	13 548	8 765	47,8%
PÔLE STRUCTURANT PRINCIPAL	VERNON	VERNON	35 523 24 598	15 048	0,6% -3,2%
PÔLE SECONDAIRE	PACY-SUR-EURE	-	6 946	2 999	15,2%
PÔLE SECONDAIRE	GAILLON	GAILLON	13 169 6 880	7 089 3 351	23,7% 11,6%
PÔLE SECONDAIRE RURAL	LES ANDELYS	-	8 208	4 044	3,7%
PÔLE DE NIVEAU 3	AUBEVOYE	GAILLON	4 412	2 835	28,2%
PÔLE DE NIVEAU 3	SAINT-MARCEL	VERNON	4 969	3 936	12%
PÔLE DE NIVEAU 3	SAINT-SÉBASTIEN-DE-MORSENT	ÉVREUX	4 438	1 216	8,6%
PÔLE DE NIVEAU 3	GUICHAIN-VILLE	ÉVREUX	2 462	1 244	46,5%

	PÔLARITÉS	AIRE URBAINE	BASSIN DE POPULATION (EN 2007)	OFFRE D'EMPLOIS	DYNAMISME DE L'OFFRE D'EMPLOIS
			AIRE URBAINE COMMUNE	AIRE URBAINE COMMUNE	AIRE URBAINE COMMUNE
PÔLE DE NIVEAU 3	GRAVIGNY	ÉVREUX	3 981	1 579	13,3%
PÔLE DE NIVEAU 3	ÉTRÉPAGNY	-	3 560	1 952	14,8%
PÔLE DE NIVEAU 3	LE VAUDREUIL	LOUVIERS	3 508	2 279	28,3%

ANNEXES

ANNEXE N°2 : RÉOUVERTURE DE LA LIGNE ÉVREUX-ROUEN

L'étude de la réouverture de la ligne ferroviaire Évreux-Rouen est inscrite au Contrat de Projet État-Région (CPER) 2007-2013. Les études tablent sur une mise en service en 2016, mais le détail du financement et du calendrier n'est pas encore définitif.

Ce projet répond à plusieurs enjeux majeurs :

- relier entre eux les pôles d'habitats et d'emplois de Rouen (525 000 habitants dans l'aire urbaine en 2008), Seine-Eure (60 000 habitants) et Évreux (près de 100 000 habitants) et combler ainsi une des lacunes du réseau ferré régional ;
- conforter la position de Rouen en tant que métropole régionale en facilitant les liens avec le sud de la région ;
- favoriser le développement économique de l'axe Rouen-Louviers-Évreux ;
- réduire l'impact environnemental de la mobilité, en développant un mode de transport alternatif à la voiture sur un axe à fort trafic (25000 véhicules/jour sur la RN154 d'après l'étude EFFIA).

Pour répondre à ces objectifs, les études réalisées dans le cadre du CPER envisagent la réouverture de la ligne historique entre Évreux et le raccordement de Vaudreuil sur la ligne Paris – Le Havre, soit 34 kilomètres de ligne nouvelle.

La création de quatre gares nouvelles est envisagée au Vaudreuil, à Louviers, à Acquigny et à Gravigny dans le nord de l'agglomération d'Évreux.

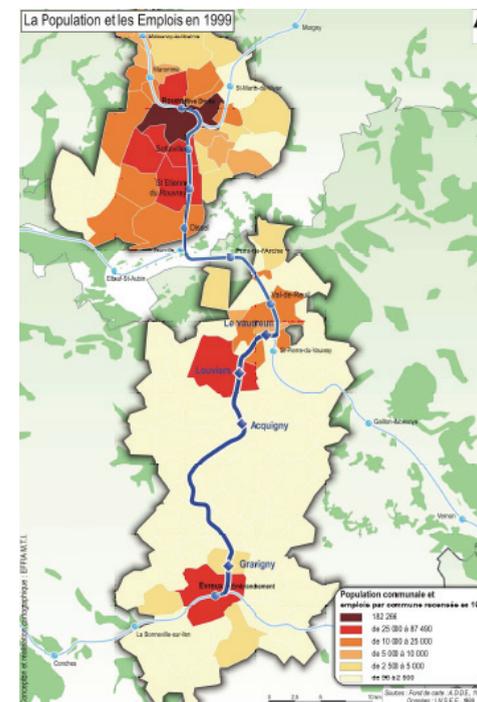
Au vu des prévisions de trafic, la solution d'une ligne à voie unique avec évitements dans les gares est privilégiée. Elle sera électrifiée en 25kV.

Les cartes ci-après, issues de l'étude réalisée dans le cadre du CPER, présentent le tracé et les différentes gares envisagés ainsi que les différents bassins de population et d'emplois que la ligne relie. Les études prévoient une fréquentation annuelle de l'ordre de 500 000 voyageurs annuels sur la ligne, ce qui permet d'envisager une desserte de 17 A/R quotidiens entre Évreux et Rouen avec arrêt à Gravigny, Acquigny, Louviers et Val de Reuil et de 10 A/R omnibus Louviers/Rouen.

La réouverture de cette ligne est un enjeu fort pour l'agglomération d'Évreux et ouvre d'importantes perspectives de développement.

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE ET BASSINS DE POPULATION ET D'EMPLOIS DESSERVIS

Sources : Etude d'opportunité pour la réouverture de la ligne ferroviaire Rouen – Louviers – Evreux, Région Haute – Normandie, EFFIA MTI, SNCF, 2007.



ANNEXES

ANNEXE N°3 : PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST

Le RER E relie actuellement la gare parisienne d'Haussmann-Saint-Lazare à la banlieue est de Paris, selon deux branches, une vers Chelles-Gournay et l'autre vers Tournan-en-Brie.

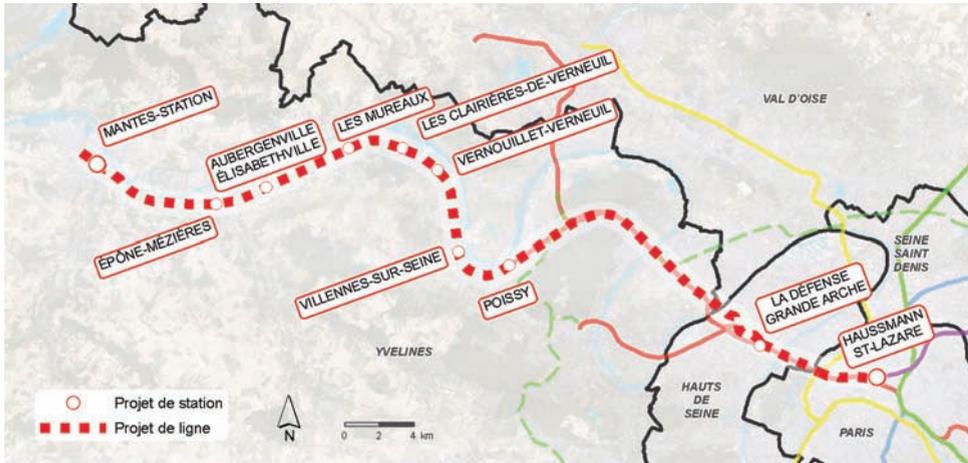
Le prolongement du RER E à l'ouest prévoit de relier Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de la Défense et Nanterre.

Ce projet est actuellement soumis à débat public. Sur 55 kilomètres, la branche ouest du RER E traverserait 24 communes et 3 départements. Elle desservirait 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois.

La mise en service est envisagée vers 2020. Le coût du projet est estimé entre 2,3 et 2,9 milliards d'euros, dont 620 millions sont consacrés aux aménagements du réseau existant entre Mantes-la-Jolie et Poissy.

PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST

Sources : STIF.



Ce projet répond à plusieurs enjeux :

- apporter une solution aux problèmes de congestion sur les réseaux de l'ouest francilien, en particulier sur le tronçon Auber-la Défense du RER A, qui est le plus chargé à l'heure de pointe et sur la ligne Paris Mantes-la-Jolie, saturée en raison de la mixité des trafics (banlieue, grandes lignes, fret) qui l'empruntent ;
- améliorer la fiabilité du réseau ;
- améliorer les temps de parcours et la qualité de la desserte depuis Seine Aval vers Paris et les pôles d'emploi de la Défense, Nanterre, etc. ;
- offrir une desserte performante entre les villes de Seine Aval (entre Mantes-la-Jolie et Poissy) dans une perspective de développement économique.

Le principal bénéfice de ce projet pour Évreux réside dans l'amélioration de la liaison Paris-Mantes-la-Jolie, qui aura pour conséquences :

- la fiabilisation des temps de parcours des missions Paris-Évreux qui empruntent cet axe et sont souvent retardés par les difficultés d'exploitation de la ligne ;
- des possibilités d'amélioration de desserte en raison de la création de nouveaux sillons.

Évreux devrait également bénéficier d'une meilleure liaison ferroviaire vers les villes situées entre Mantes-la-Jolie et Poissy, en empruntant le RER E en correspondance à Mantes-la-Jolie.

ANNEXES

ANNEXE N°4 : LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE (LNPN)

La Normandie est aujourd'hui à l'écart du réseau ferré à grande vitesse. Le projet de LNPN a donc pour vocation d'« améliorer la qualité de la desserte de la Normandie en recourant à la grande vitesse » (source : www.developpement-durable.gouv.fr). Le projet souhaite également s'inscrire dans la démarche plus globale du Grand Paris, en contribuant à « faire de la vallée de la Seine un axe de développement du Grand Paris et du Havre le port de la capitale ».

Ces enjeux se déclinent en deux objectifs principaux (source : Ministère) :

- Améliorer les temps de parcours entre Paris et les principales villes normandes : 1h15 entre Paris et le Havre (meilleur temps de parcours actuel de 2h07) et 1h30 entre Paris et Caen (meilleur temps de parcours actuel de 1h47).
- Libérer de la capacité sur la ligne classique, notamment sur sa partie francilienne très chargée en raison de la cohabitation des trains rapides normands, des transiliens et des trains de fret.

Le projet en est actuellement au stade des études préliminaires, le débat public est prévu pour octobre 2011, le début des travaux est envisagé entre 2015 et 2020 pour une mise en service cinq ans plus tard.

Le coût du projet est de l'ordre de 7 à 9 milliards d'euros, toujours selon le ministère.

Différents scénarios sont envisageables, qui répondent à différentes logiques d'aménagement du territoire.

Le dernier comité de pilotage réunissant RFF et différents élus locaux a présenté quatre grands types de scénarios.

• Le scénario dit "sud"

Il consiste à réaliser une ligne nouvelle en "Y", avec une branche Paris-Rouen-Le Havre et une branche Paris-Caen ; l'embranchement se situant au nord-ouest d'Évreux. Ce scénario est a priori le moins coûteux car c'est celui qui prévoit le plus faible kilométrage de ligne nouvelle, dans le cas d'un raccordement de la branche Paris-Caen à la ligne classique au niveau de Bernay.

Ce scénario permet une excellente desserte du département de l'Eure. En effet :

- la desserte de Paris-Évreux par la ligne nouvelle et la création d'un raccordement à l'est d'Évreux sera très rapide ;
- le tracé se prête à la création de gares nouvelles au nord d'Évreux et dans le secteur de Louviers qui permettront aux habitants du département de bénéficier des dessertes nationales entre les grandes villes normandes et les autres régions françaises ;
- des dessertes régionales rapides entre Évreux et Rouen via Louviers sont envisageables ;
- ce scénario est également très avantageux pour Bernay qui conserve sa position sur l'axe Paris-Caen.

Ce scénario présente toutefois certains inconvénients. En particulier, il n'améliore pas (en tout cas pas de façon significative) la relation entre les deux capitales régionales que sont Rouen et Caen. De plus, il ne présente vraisemblablement pas le meilleur temps de parcours entre Paris et la Basse-Normandie, en tout cas dans l'hypothèse d'un raccordement à la ligne classique à Bernay.

• Le scénario dit "normand"

Il prévoit la réalisation d'une ligne nouvelle de Paris à Caen en passant à proximité de Rouen, selon un tracé assez proche de celui de l'autoroute A13.

LE SCENARIO "SUD" ET LE SCENARIO "NORMAND"

Sources : L'Express, 15-21 décembre 2010.



LE SCENARIO "INTERMÉDIAIRE" ET LE SCENARIO "HAVRAIS"

Sources : L'Express, 15-21 décembre 2010.



Ce scénario permet un temps de parcours vraisemblablement très intéressant entre Paris et Caen, ainsi qu'un gain de quelques minutes entre Paris et Rouen par rapport au scénario 1 car le tracé est plus direct.

Il offre également la possibilité de mettre en place une desserte performante à grande vitesse entre les deux capitales régionales : on peut envisager un temps de parcours de 45 minutes contre au moins 1h30 aujourd'hui.

Ce scénario se heurte toutefois aux fortes contraintes environnementales à proximité de Rouen.

Le tracé prévoit en effet le double franchissement d'une boucle de la Seine, « dans un milieu très urbanisé et en partie protégé » (source : l'Express).

Le scénario "normand" semble moins favorable que le scénario "sud" pour le département de l'Eure, même si le secteur de Louviers pourrait y trouver son compte en cas de création d'une gare nouvelle.

Il écarte en effet Évreux et Bernay de l'axe Paris-Caen, ce qui risque d'affaiblir leur desserte, même si on peut envisager des temps de parcours comparables à ceux du scénario "sud" sur Paris-Évreux par la création d'un raccordement à la ligne nouvelle à l'est de la ville.

• Le scénario "intermédiaire"

C'est comme son nom l'indique un scénario à mis chemin entre le scénario "sud" et le scénario "normand".

Il permet une meilleure desserte de la Basse-Normandie que le scénario "sud" tout en offrant une possibilité de desserte du secteur de Bernay et Lisieux par une gare nouvelle. Pour Évreux, ce scénario est sensiblement équivalent au scénario "normand".

• Le scénario "havrais"

Ce scénario envisage la création d'une ligne nouvelle à trois branches : une vers Rouen, une vers Caen et une vers Le Havre.

Il est particulièrement favorable à la ville du Havre. C'est en effet vraisemblablement celui qui permettra le meilleur temps de parcours entre Le Havre et Paris.

Il permet de plus des liaisons très rapides entre les trois grandes villes normandes, en particulier c'est le seul scénario qui permet une liaison performante entre Le Havre et Caen.

Il s'inscrit également dans une logique de développement du port du Havre, en ouvrant un accès aux trains FRET vers la façade atlantique.

Ce scénario se heurte cependant à la difficulté de la traversée de l'estuaire de la Seine, qui devrait s'avérer très longue donc très coûteuse en raison des contraintes de faible déclivité imposées par le trafic marchandises.

Ce scénario est sensiblement équivalent au scénario "normand" pour le département de l'Eure et pour la ville d'Évreux.

ANNEXES

ANNEXE N°5 : INTERCONNEXION DES LIGNES À GRANDE VITESSE EN ÎLE-DE-FRANCE

• L'interconnexion des lignes à grande vitesse aujourd'hui

Le réseau ferroviaire à grande vitesse actuel est aujourd'hui en étoile autour de Paris. Pour relier efficacement entre elles les grandes villes françaises reliées au réseau TGV, la SNCF a ouvert, en 1994, la ligne nouvelle d'interconnexion est, qui relie la LGV Nord à la LGV Paris en contournant Paris par l'est.

Deux gares nouvelles ont été construites sur cette ligne nouvelle, à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et à Marne-la-Vallée-Chessy, qui offrent un accès direct à l'aéroport, au parc Disneyland aux voyageurs venant de nombreuses villes françaises, ainsi qu'à la banlieue est parisienne par les correspondances offertes avec les RER A et B.

Le trafic des gares TGV de Roissy et Marne-la-Vallée est en forte augmentation et atteint respectivement 3,5 millions et 2,6 millions de voyageurs en 2009, d'après RFF.

Si l'interconnexion entre les LGV Nord, Est et Sud-Est est très performante, la connexion avec le réseau atlantique est plus difficile.

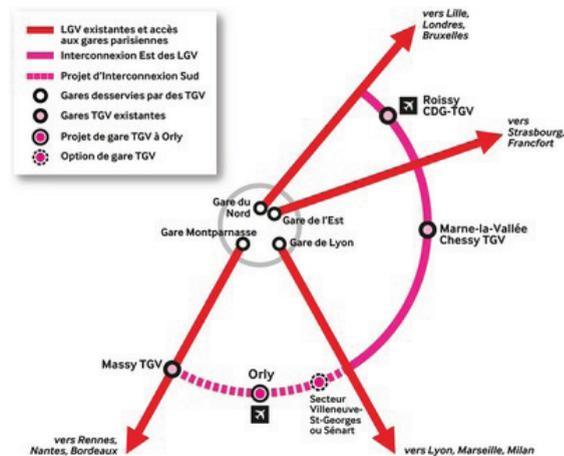
Les quelques 44 TGV quotidiens dits « d'interconnexion » qui relient les villes de l'arc atlantique à Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, etc., doivent emprunter la ligne de grande ceinture où ils cohabitent avec des RER C et des trains de fret pour transiter de la LGV Atlantique à la LGV d'interconnexion Est. Les fortes contraintes sur ce tronçon pèsent sur le temps de parcours et la régularité de ces TGV. De plus, le manque de sillons disponibles limite la croissance de l'offre.

La troisième gare TGV d'Île-de-France se situe sur ce parcours, à Massy-TGV. Son trafic est plus faible que celui des gares de l'est francilien, avec 1,4 million de voyageurs en 2009, selon RFF.

• Le projet d'interconnexion Sud

La ligne nouvelle d'interconnexion sud, vise à améliorer le fonctionnement de ce « point noir » du réseau à grande vitesse, en reliant la LGV Atlantique et la gare de Massy à l'interconnexion est et donc aux autres lignes à grande vitesse. Le projet prévoit également la création d'une gare nouvelle à l'aéroport d'Orly pour favoriser l'intermodalité entre le TGV et l'avion, comme c'est le cas à Roissy.

Le projet est actuellement soumis au débat public. Les pré-études fonctionnelles et le débat public sont financés par l'État et la Région Île-de-France dans le cadre du CPER 2007-2013. La mise en service de la ligne est envisagée à l'horizon 2020-2025.

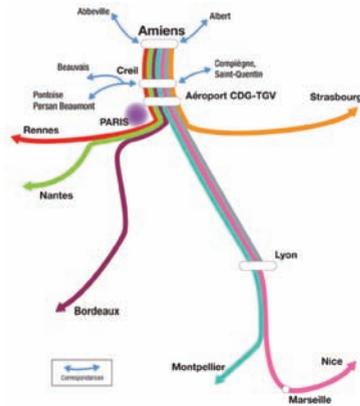


LE RÉSEAU TGV D'INTERCONNEXION

Sources : RFF.

PICARDIE : SCHÉMAS DU PROJET ET DES DESSERTES ENVISAGÉES

Sources : RFF.



• Connecter la Picardie au réseau à grande vitesse

C'est l'objet du projet de barreau Roissy-Picardie, qui consiste à construire une ligne ferroviaire d'une longueur de 6 à 10 kilomètres pour relier la LGV d'Interconnexion au nord de Roissy à la ligne classique Paris Nord – Creil – Amiens.

Le projet a été soumis au débat public en 2010, sa mise en service est prévue à horizon 2020. Son coût est estimé entre 255 et 375 millions d'euros selon le scénario retenu.

La réalisation de cette infrastructure permettra la mise en service de 7 TGV quotidiens entre Amiens, Creil (et une grande partie de la Picardie grâce aux correspondances avec le TER en gares d'Amiens et Creil), l'aéroport de Roissy et les grandes métropoles françaises, comme le montrent les schémas ci-contre, issus du dossier présenté au débat public. Le projet prévoit également la mise en place de dessertes TER entre Creil et l'aéroport.

• Quel accès au réseau TGV pour les villes normandes ?

La Normandie bénéficie actuellement d'un aller-retour quotidien en TGV Le Havre-Marseille, qui dessert les gares de Rouen, Mantes-la-Jolie, Versailles, Massy, Lyon, Valence TGV et Avignon TGV. Un train corail assure une correspondance avec Évreux à Mantes-la-Jolie.

Deux lignes ont été ouvertes à titre expérimental entre 2008 et 2010 pour permettre une liaison directe entre les villes normandes et l'aéroport de Roissy :

- une ligne Cherbourg – Caen – Évreux – Roissy – Marne la Vallée – Dijon ;
- une ligne Le Havre – Rouen – Roissy – Strasbourg.

L'expérimentation n'a pas été pérennisée faute de trafic suffisant.

Relier la Normandie au réseau TGV de manière efficace sera vraisemblablement un enjeu majeur du projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, dont les études préliminaires seront publiées courant 2011 en vue du débat public.

ANNEXES

ANNEXE N°6 : LE RÉSEAU LGV EST-IL SATURÉ ?

• Différentes approches de la capacité

La capacité d'une infrastructure correspond au débit maximum qu'elle peut absorber. Pour une infrastructure ferroviaire, on peut appréhender cette définition de deux façons :

- en nombre maximum de trains ;
- en nombre maximum de voyageurs.

On estime la capacité d'une LGV à 300-320 km/h, équipée du système de signalisation ERTMS, à 15 trains par heure. La capacité est plus faible si des missions circulent avec des vitesses différentes, ce qui est le cas sur des lignes mixtes, ou si des missions desservent un arrêt sur le parcours.

Chiffrer la capacité en termes de voyageurs s'avère plus complexe. On l'obtient en effet en multipliant :

- le nombre de trains pouvant circuler sur l'infrastructure pendant une période de temps préalablement définie, par exemple une heure ;
- la capacité d'un train (cette notion dépend du type de matériel roulant utilisé : les rames les plus capacitives actuellement en service sur le réseau ferré national sont des TGV Duplex à unités multiples, qui disposent de 1090 places assises dans leur configuration actuelle).

La capacité d'un train dépend également du critère de confort que l'on définit (places assises uniquement, vend-on des places debout comme c'est le cas au Japon ?).

La définition d'une capacité annuelle pose également problème. Si on l'obtient « formellement » en multipliant la capacité horaire par le nombre d'heures d'exploitation, peut-on légitimement considérer une demande uniforme sur l'ensemble de la journée et sur l'ensemble des jours de l'année, même si les techniques de *yield management* permettent de lisser la demande ?

Alain Sauvart, dans une note datant de 2002, a estimé la capacité d'une ligne à grande vitesse à 120 millions de voyageurs annuels. Ce scénario correspond à 15 trains duplex occupés à 100% (en places assises) par heure, 15 heures par jour et 365 jours par an.

En 2002, la ligne Sud-Est – la plus chargée – transportait 30 millions de voyageurs. En 2008, elle en transporte 50 millions.

• Dans quelle mesure le réseau TGV est-il ou non saturé ?

La ligne Paris-Lyon est la plus chargée du réseau. Jusqu'à 12 trains par heure l'empruntent en effet à l'heure de pointe. Cependant, elle dispose encore d'un certain nombre de réserves de capacité :

- augmenter la capacité du matériel roulant, en systématisant le recours aux unités multiples et aux rames duplex ;
- augmenter le nombre de circulations en dehors des périodes de pointe ;
- améliorer le taux de remplissage des trains, en particulier en période creuse, notamment par des politiques tarifaires ;
- moderniser la signalisation pour passer de 12 à 15 sillons disponibles par heure.

Cependant, les gains de temps sur de nombreuses OD (origine-destination) liés à la mise en service de nombreux projets (Rhin-Rhône, Perpignan-Barcelone, LNMP, LGV Paca) se raccordant sur la LGV Paris Lyon vont générer de nouveaux trafics. De plus, la LGV Rhin-Rhône provoque le report des trains effectuant la liaison Paris – Mulhouse – Bâle – Zurich de la LGV Est vers la LGV Paris – Lyon.

La situation est similaire sur le tronçon commun de la LGV Atlantique et dans une moindre mesure sur la LGV Nord. Les autres lignes à grande vitesse sont beaucoup moins chargées.

Remarque : Les capacités limites en question dans cette note ne prennent pas en compte les capacités des gares, qui peuvent être plus limitantes que celles des voies.

ANNEXES

ANNEXE N°7 : LE TER-GV

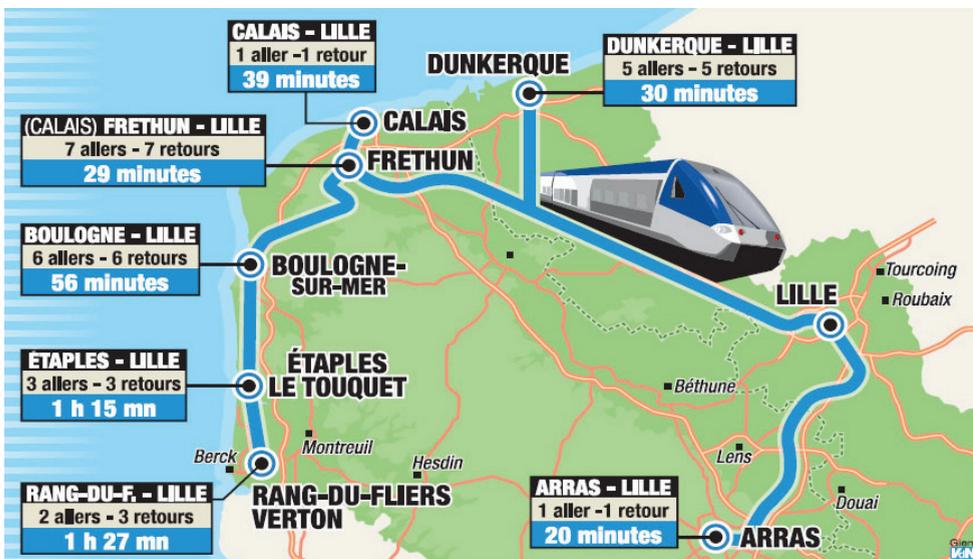
La mise en place d'une ligne à grande vitesse constitue une opportunité de développer des dessertes régionales à grande vitesse.

En France, la région Nord-Pas-de-Calais est la première et actuellement la seule à exploiter des TER circulant sur le réseau à grande vitesse. D'autres dessertes sont envisagées, notamment en région Rhône-Alpes entre Lyon et Valence sur la LGV Méditerranée.

La mise en service de liaisons de type TER-GV est aujourd'hui souvent envisagée lors de la construction de nouvelles lignes.

LE TER-GV EN NORD-PAS-DE-CALAIS

Sources : www.lavoixdunord.fr



Ainsi, une liaison Angers-Laval-Rennes est envisagée sur la ligne Bretagne-Pays-de-Loire et des dessertes autour de Bordeaux sont à l'étude sur GPSO (les Grands Projets du sud-ouest).

• Le TER-GV en Nord-Pas-de-Calais

Le TER-GV relie principalement les grandes villes du littoral à la métropole régionale lilloise, en empruntant la LGV qui relie Lille au tunnel sous la manche. Le temps de parcours est particulièrement attractif. Il est par exemple de 30 minutes entre Lille et Dunkerque distantes de 66 km, ce qui rend le TER-GV compétitif par rapport à l'automobile. La région expérimente également la mise en place d'un aller retour quotidien entre Arras et Lille, distantes de 43 kilomètres en 20 minutes, soit presque deux fois moins que par la ligne classique, ciblant les déplacements pendulaires.

La fréquentation moyenne est de 22 000 usagers par semaine en 2009 selon le journal la Croix, ce qui représente un remplissage moyen de 250 voyageurs par mission, pour des rames d'une capacité de 400 places assises.

Le TER-GV représente un surcoût pour la région, qui doit financer du matériel TGV, plus cher que le matériel TER, et dont l'aménagement est peu adapté aux dessertes régionales, notamment en raison de l'espace perdu pour le bar, les espaces bagages, etc. L'acquisition d'un matériel spécifique aux liaisons TER-GV semble intéressante, mais le faible nombre de rames nécessaires empêche la réalisation d'économies d'échelles qui rendraient cette hypothèse intéressante.

La tarification pour l'utilisateur est souple, proche de celle du TER. Le coût est celui du trajet du TER plus un supplément de 3 euros. De nombreuses formules sont disponibles pour les usagers fréquents. On notera que la tarification ne dépend ni de l'horaire du train, ni du moment d'achat du billet.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

• Activités et infrastructures portuaires

• COLE, Stuart & VILLA, Armand, Réseau transnational atlantique des partenaires économiques et sociaux, groupe de travail "accessibilité", L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime y compris celui à courte distance, avril 2006.

• Direction Générale du Trésor et de la Politique Economique, MINEFI-Paris, Assemblées des chambres françaises de commerce et d'industrie, « Stratégies et performances exportatrices des régions françaises en Europe », décembre 2006.

• DUBREUIL Delphine, « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage », Flux N°59, janvier-mars 2005.

• Les Echos, "Hinterlands portuaires à reconquérir", N°18533, 19 novembre 2001.

• GUERRERO, David, « La desserte terrestre des grands ports de l'Europe occidentale : de l'hinterland captif aux espaces concurrentiels », Projet de thèse, Discipline : Géographie, Soutenu le 15 septembre 2005, DEA ATEG Analyse Théorique et Epistémologique en Géographie, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Directeur : Claude GRASLAND, Professeur de géographie (Université Paris VII).

• JACOB, Christian, DURON, Philippe et GEST, Alain, Rapport d'information par la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire sur les priorités stratégiques à financer dans le cadre du grand emprunt national, Paris - Assemblée nationale - Documents d'information de l'Assemblée nationale, n° 2069, novembre 2009.

• LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « Le delta d'or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l'émergence d'une véritable région portuaire face au défi de la mondialisation ? », les Cahiers Scientifiques du Transport, N° 51/2007 - Pages 61-96.

• Ports de Paris, Projet stratégique de Ports de Paris - Ports de Paris, au service du grand paris portuaire, 10 novembre 2010.

• Port de Rouen, Projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen, « Quel est le bilan environnemental des activités du Port autonome de Rouen pour la collectivité ? », janvier 2008.

• Aménagement du territoire

• Direction départementale de l'Équipement, Eure, Les franges franciliennes de l'Eure – Réflexions pour un développement durable des territoires, Connaissance des territoires, décembre 2008.

• GILLI, Frédéric, De Paris au Bassin Parisien : les échelles de la métropole, 2008, à paraître.

• IAU, "Perspectives Bassin Parisien - 7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif durable et solidaire", IAU Île-de-France, octobre 2009.

• IAU, "Le Bassin parisien, une méga-région?", Les Cahiers de l'IAU-IdF, N°153, février 2010.

• INSEE, "Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie", Rapport de l'INSEE (avec la participation de IFEN, INRA, SCEES) pour la DATAR, Juillet 2003.

• INSEE Haute-Normandie, Synthèses locales, "L'aire urbaine d'Evreux, un territoire attractif pour les jeunes actifs", 2001.

• PDR (Plan de Déplacement Régional de Haute-Normandie), rapport Diagnostic, avril 2006.

- SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) - Horizon 2015 : un nouvel équilibre au service des Hauts-Normands, version adoptée, décembre 2006, Région Haute-Normandie.

- SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports), adopté en séance plénière du 07 décembre 2009, Région Haute-Normandie.

• **Mobilités, transports, déplacements**

- Commission européenne, Réseaux Transeuropéens de Transport, RTE-T : axes et projets prioritaires 2005.

- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, Avant-Projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) soumis à concertation, juillet 2010.

- Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique (DRAST), Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, "PROSPECTIVE FRET 2030", PREDIT, Samarquande Transport-Logistique-Territoire, juillet 2008.

- Etude d'opportunité pour la réouverture de la ligne ferroviaire Rouen – Louviers – Evreux, Région Haute – Normandie, EFFIA MTI, SNCF, 2007.

- Le Grand Rouen – Les atouts économiques de la métropole rouennaise, Transport et Logistique N°02.

- Grandes infrastructures de transports actuelles et futures en Haute-Normandie, DREAL Haute-Normandie, janvier 2009.

- IAU, Lydia Mykolenko, "Vers une mobilité durable - Les grands flux internationaux de marchandises : quels enjeux pour l'Île-de-France ?", table ronde, 2 juillet 2009.

- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, Evolution du Fret terrestre à l'horizon de 10 ans, Rapport du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, juillet 2010.

- Observatoire des Capacités d'Accueil logistiques, Suivi des disponibilités foncières, décembre 2009.

- Plan de Déplacement Régional de Haute – Normandie, Région Haute Normandie, Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure, avril 2006.

- RN154 : Projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive, Le Dossier du Maître D'ouvrage - Débat Public.

- Schéma Régional des Infrastructures de Transport, Région Haute Normandie, 2009.

• **Économie, logistique, clusters, pôles de compétitivité**

- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, "Logistique et métropoles en Europe", Compte-rendu de la séance du 4 mars 2010, Repères européens - Connaître les métropoles, Repérer les bonnes pratiques.

- CAHIER D'AVANT, "La logistique : une activité de poids dans l'économie haut-normande", n° 85, Juin 2010.

- CCIP (Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris), La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne - Constats, pistes d'actions, préconisations, Rapport de Messieurs Bruno LAUBARD et Gérard LISSORGUES, présenté au nom de la Commission de l'aménagement et du développement économique régional et adopté par l'Assemblée générale du 18 février 2010.

- DGCS - DIACT, Tableau de bord des pôles de compétitivité, Suivi statistiques, Cosmetic Valley, édition 2009.
- Logistique Seine Normandie, "Les flux logistique en haute-normandie, 2009-2010, Version Développée.
- PECQUEUR Bernard, "Vers une géographie économique et culturelle autour de la notion de territoire", revue Géographie et culture, n°49, 2004.
- SUIRE Raphaël, "Cluster « créatif » et proximité relationnelle : Performance des territoires dans une économie de la connaissance", Canadian Journal of Regional Science, 2007.

• **Nature, environnement, protection des zones sensibles**

- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF), " La nature en ville : les projets réalisés sur les espaces ouverts de cinq grandes villes nord-américaines ", étude réalisée par Adélaïde BARDON, 2007.