

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) : les mesures clés pour Rouen et la Normandie



Fig. 1 : A. Aubry - Métropole Rouen Normandie

**La loi d'orientation des mobilités (LOM) est entrée en vigueur le 27 décembre 2019. Elle a pour ambition de réformer en profondeur le paysage des mobilités à l'échelle nationale sur divers aspects : la gouvernance, le développement des nouvelles mobilités, le financement d'infrastructures de transport du quotidien et la simplification administrative.**

Cette note propose une synthèse des mesures présentant un intérêt pour la Normandie, région portuaire, avec un secteur industriel fort pour la production énergétique et automobile. En pleine transition énergétique et écologique, elle connaît, comme partout en France, un bouleversement des pratiques de déplacements et de flux de marchandises. Elle est donc concernée à plusieurs titres par les mesures de la LOM portant sur le développement portuaire, la réalisation d'infrastructures de transports (LNPN et contournement est de Rouen), le développement des mobilités électriques et autonomes, la fin programmée des véhicules thermiques, ou encore la prise de la compétence mobilité par les intercommunalités.

## La LOM : texte le plus complet sur la mobilité depuis la LOTI

Les travaux sur la mobilité ont été engagés par le Gouvernement lors des Assises Nationales de la mobilité<sup>1</sup> afin de dresser un diagnostic concerté sur la mobilité des français. Avec l'émergence des nouveaux modes de déplacements (covoiturage, micromobilités, modes actifs, etc.), l'urgence climatique et les attentes des citoyens quant à la desserte fine du territoire en transports en commun, le constat d'une inadéquation de la politique des transports avec les usages a été partagé par tous. En effet, depuis la loi sur les transports intérieurs de 1982 (LOTI), aucune loi portant exclusivement sur les transports et les déplacements n'avait été publiée.

La LOM, initialement prévue en 2018, a été votée dans la continuité d'un autre texte fondateur sur la mobilité : la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, qui cadre notamment l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Publiée le 26 décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités comporte 189 articles répartis sous cinq titres, qui traduisent ses ambitions :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers des mobilités plus propres.

La plupart des dispositions de la LOM sont d'application immédiate. Toutefois, des aménagements sont prévus concernant l'entrée en vigueur de certaines mesures. D'autre part, quelques articles nécessitent des décrets pour être appliqués : plus d'une centaine seront votés entre avril et octobre 2020.

### ZOOM

#### 10 mesures emblématiques de la LOM

1. 13,4 Mds d'euros d'investissement dans les infrastructures de transports sur la période 2018 - 2022, dont 75 % en faveur du rail (Titre 1).
2. Création des autorités organisatrices de la mobilité, renforcement du rôle de chef de file de la Région, instauration des bassins de mobilités et des Plans de Mobilité (ex PDU) (Art. 8).
3. Pour les entreprises, l'élargissement du versement transport qui devient versement mobilité (Art. 13), création du «Plan de mobilité entreprise» et l'instauration du «Titre-mobilité» (Art. 82) pour favoriser les déplacements domicile-travail des salariés en covoiturage ou à vélo.
4. L'ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité d'ici 2021 (Art. 25).
5. Adaptation de la législation pour la circulation des véhicules autonomes et connectés sur voie publique (Art. 32). Mesures en faveur du développement de solutions de mobilité innovantes afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité (Art. 34-40).
6. Développement des infrastructures pour le déploiement de véhicules à faibles émissions (électrique, hybrides, biogaz) (Art. 64-72). Interdiction de vente de véhicules thermiques d'ici 2040 (Art. 73) pour atteindre l'objectif de zéro émission de CO<sub>2</sub> par les transports d'ici 2050.
7. Développement des mobilités actives, de l'intermodalité (Art. 53) et du vélo (Art. 60-63).
8. Des mesures et des financements pour sécuriser et développer les ports français et les activités maritimes (Art. 1).
9. Développement du transport ferroviaire par la remise en service de petites lignes, le transfert de la gestion des lignes de chemin de fer à vocation locale ou régionale au profit de la Région (Art. 172) et l'élaboration d'une stratégie pour le fret ferroviaire d'ici 2021 (Art. 178).
10. Le renforcement de la sécurité routière et un permis de conduire moins cher.

<sup>1</sup> Site Internet. <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/accueil.html>

## Les cinq titres de la Loi d'orientation des mobilités

- Titre I<sup>er</sup> : programmation des investissements de l'état dans les transports : objectifs, moyens et contrôle.
- Titre II : améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises.
- Titre III : réussir la révolution des nouvelles mobilités.
- Titre IV : développer des mobilités plus propres et plus actives.
- Titre V : simplification et mesures diverses.

## Les mesures stratégiques pour la Normandie

### Des mesures et des financements pour les infrastructures normandes de transports

#### Un agenda et des financements pour la LNPN et le Contournement Est de Rouen

Dans son premier article, la loi valide le scénario 2 du rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI)<sup>2</sup> remis en février 2018 par M. Philippe Duron. Ce document fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. Celui-ci prévoit un financement porté par l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) à hauteur de 2,6 Mds d'euros pour les projets normands d'ici 2032, avec la réalisation du Contournement Est de Rouen (245 M. d'€ investis) et de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (5 Mds d'€ pour un projet s'étalant jusqu'en 2037).

Rapport du comité d'orientation des Infrastructures : programmation des opérations en Normandie selon les trois scénarios examinés

Projets	Financement AFITF (en M d'€)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
LNPN - Phase 1 Optimisation St-Lazare	30	2018-2022	2018-2022	2018-2022
LNPN - Phase 2 "Saut de mouton" St Lazare	230	2023-2027	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 3 Paris-Mantes	1 400	2028-2032	2028-2032	2028-2032
LNPN - Phase 4.1 gare Rouen et Rouen-Barentin	680	post-2037	2028-2032	2023-2027
LNPN - Phase 4.2 Barentin-Yvetot	390	post-2037	2033-2037	2023-2027
LNPN - Phase 5 Mante-Evreux	560	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 6 Y de l'Eure	1 800	post-2037	post-2037	2028-2032
<b>TOTAL LNPN</b>	<b>5 090</b>			
<b>Contournement est de Rouen</b>	<b>245</b>	2023 - 2027	2018 - 2022	2018 - 2022

Sources : Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir, DURON, Philippe (Dir.) fév. 2018, Réalisation : AURBSE

Fig. 2 : Les investissements de l'Etat (AFITF) pour le Contournement Est de Rouen et la LNPN

L'État a réaffirmé les engagements pris dans le rapport Duron à l'occasion du 10<sup>e</sup> comité de pilotage LNPN de février 2020 : la LNPN se fera dans sa totalité à l'horizon 2037, avec l'échelonnage suivant :

- 2020-2022 : optimisation de l'infrastructure et réalisation du « saut-de-mouton » permettant de libérer des faisceaux de la gare Saint-Lazare pour les trains normands ;
- 2023-2027 : traitement du tronçon francilien de la LNPN dans le mantois (secteur de Mantes-la-Jolie) en lien avec l'évolution programmée du réseau ferré du Grand Paris (EOLE et RER) ;
- dans le même temps, réalisation de la nouvelle gare d'agglomération de Rouen rive gauche et le tronçon Rouen-Barentin ;
- 2033-2037 : tronçons Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux ;
- Après 2037 : Mantes-Evreux et le « Y » de l'Eure.

23,8 M. d'€ seront engagés par les parties prenantes du projet dès 2020 pour financer les premières études préparatoires à la mise au débat public, en 2023 au plus tard, de la gare de Rouen et du tronçon Rouen Barentin.

<sup>2</sup> DURON, Philippe et Conseil d'orientation des infrastructures, « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », 2018.



## Vers un «RER normand» ?

Le COI envisage également dans son rapport la résorption des nœuds ferroviaires afin de doubler la part modale du train dans les grands pôles urbains (Art. 1). Cette mesure s'inscrit dans la lignée des études en cours sur le redéploiement d'un «RER normand» qui utiliserait l'étoile ferroviaire rouennaise<sup>3</sup> pour proposer une desserte ferrée des pôles urbains secondaires régionaux. Le diagnostic proposé par M. François Philizot<sup>4</sup> en février 2020 constitue un premier jalon pour répondre aux ambitions de la loi sur la reconquête des petites lignes ferroviaires.

## Une nouvelle vie pour la gare de triage à Sotteville-lès-Rouen ?

Le Gouvernement s'engage dans la loi à élaborer une stratégie pour le fret ferroviaire d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2021 (Art.178). La Métropole rouennaise est en attente de cette mesure : 550 locomotives sont stockées dans la vaste gare de triage de Sotteville-lès-Rouen, inactive depuis le début des années 2000. L'article 178 indique que «cette stratégie est définie par voie réglementaire. Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone.»

## Une gouvernance de la mobilité pour tous les territoires normands

### L'organisation des mobilités pour 2 millions de Normands (Art.8)

Le «droit aux transports», défini par la loi LOTI de 1982 (Art. 2) garantit aux usagers de se déplacer en transports en commun dans des conditions d'accès raisonnables de qualité et de prix. Cette notion est élargie à toutes les pratiques de mobilité dans l'article 8 de la LOM. Les autorités organisatrices de mobilités (AOM) sont chargées d'assurer «la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité» sur leur territoire. Elles agissent dans six principaux domaines :

- des services réguliers de transport public de personnes ;
- des services à la demande de transport public de personnes (en recourant, en pratique, à des opérateurs de transport collectif ou à des artisans taxis) ;
- des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux mobilités actives ou qui contribuent à leur développement ;
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou qui contribuent à leur développement ;
- des services de mobilité solidaire, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes vulnérables (handicap, vulnérabilité économique ou sociale).

L'ambition de la loi est de couvrir l'ensemble du territoire national par une AOM. Chaque commune devra délibérer avant le 31 mars 2021 pour instaurer une AOM sur le périmètre de l'intercommunalité à laquelle elle appartient, sur accord du conseil communautaire. Les communautés de communes peuvent ainsi devenir AOM au même titre que les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles, qui voient leur compétence mobilité réaffirmée. L'ADCF précise que les Pôles métropolitains devraient également pouvoir bénéficier de cette mesure<sup>5</sup>.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, la Normandie compte 24 AOM<sup>6</sup> dont le ressort territorial est variable : il peut s'agir de la Métropole Rouen Normandie, de communautés urbaines ou d'agglomérations, ou encore de communes. Certaines ont choisi de prendre cette compétence en direct ou de s'allier dans le cadre de syndicats intercommunaux à vocation unique. Selon les nouvelles dispositions de la LOM, 64 communautés de communes pourraient choisir de prendre la compétence mobilité sur leur territoire. Les nouvelles AOM ainsi créées concerneraient près de 2 millions d'habitants de ces intercommunalités, plus de la moitié de la population normande.

3 CESER Normandie, «Améliorer les mobilités du quotidien et favoriser leur soutenabilité», 2019

4 F. Philizot, «Petites lignes ferroviaires. Des plans d'actions régionaux», 2020.

5 ADCF et TRANSDEV, «Loi d'orientation des mobilités. Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes», 2020.

6 Source : CEREMA, 2020

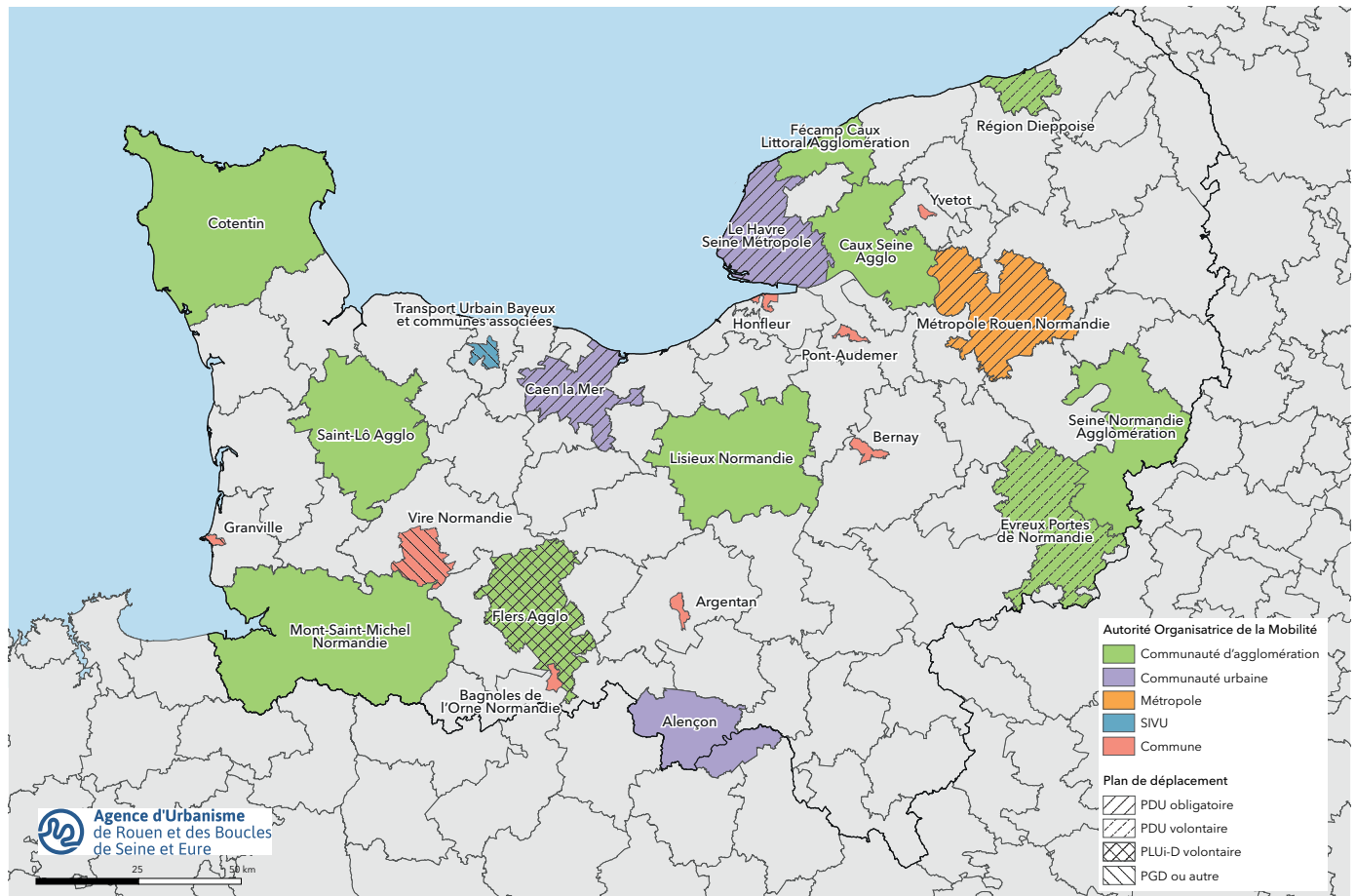


Fig. 3 : Autorités organisatrices de la mobilité en Normandie au 1<sup>er</sup> janvier 2019 (sources : CEREMA)

Chaque AOM est chargée d'organiser la concertation sur la mobilité dans son territoire en créant un comité des partenaires. Il associe « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place ».

### La Région assure une cohérence des politiques au sein de « bassins de mobilité »

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, les Régions assureront l'organisation de la mobilité sur les périmètres des communautés de communes qui n'auront pas choisi de prendre cette compétence. Elles assument aussi l'organisation des mobilités à l'échelle régionale et s'assurent, en qualité de chef de file, de la cohérence des actions menées par chaque autorité organisatrice de la mobilité sur différents aspects : organisation de l'intermodalité, création de pôles multimodaux, aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité (Art. 15).

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité. Ils sont définis par la Région en concertation avec les AOM, les syndicats mixtes de transport existants sur le périmètre concerné, les départements et les communautés de communes (même lorsque la Région intervient en tant qu'AOM par substitution sur leur ressort territorial). Les bassins de mobilité couvrent l'ensemble du périmètre régional. La cartographie des bassins de mobilité est proposée par la Région aux acteurs concernés. Le territoire d'un EPCI ne peut être découpé entre plusieurs bassins de mobilité.

Un « contrat opérationnel de mobilité » est conclu avec les AOM régionales. Il définit les modalités d'actions communes selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires.

### Le Plan de déplacements urbains devient Plan de mobilité (Art. 16)

Le Plan de déplacements urbains (PDU) cadre jusqu'alors l'organisation des transports et déplacements dans le ressort territorial des AOM. Les Plans de déplacements urbains réalisés avant le 31 décembre 2020 devront évoluer en « Plan de mobilité » (PDM) lors de leur prochaine actualisation.

Le PDM élargit les domaines d'intervention des PDU. Il fixe « les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement ». Concrètement, les intercommunalités du Havre et de Rouen pourront intégrer un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire dans leur futur Plan de Mobilité pour organiser l'articulation entre les différentes infrastructures logistiques présentes sur leur territoire.

Le PDM fixe des règles dans le but de limiter la pollution de l'air et la pollution sonore et de préserver la biodiversité. En ce sens, le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) lorsque celui-ci recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM. La compatibilité avec les autres documents d'urbanisme existants (SCoT, PLUi...) doit également être assurée.

Comme l'était le PDU, le PDM est rendu obligatoire dans les AOM dont le ressort territorial est compris dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, tous les documents de planification de la mobilité devront prendre la forme du PDM. Les communautés de communes ayant choisi de devenir AOM ne seront pas tenues de réaliser un PDM. Ce sera le cas aussi lorsque la Région exerce la compétence mobilité dans le ressort territorial d'une intercommunalité qui n'aurait pas choisi de devenir AOM.

## Un cadre législatif pour encadrer le développement de mobilités innovantes

### Le projet de navette autonome Rouen Autonomous Lab conforté

Le projet « Rouen Mobilités Intelligentes pour tous » est lauréat en 2019 de l'appel à projets national Territoire d'Innovation de Grande Ambition (TIGA). La Métropole Rouen Normandie ambitionne de révolutionner les mobilités du quotidien par le développement de plusieurs projets innovants<sup>7</sup>. Elle expérimente notamment la circulation de navettes autonomes sur un parcours balisé à Saint-Etienne-du-Rouvray<sup>8</sup>.

Depuis mai 2019, la loi PACTE<sup>9</sup> encadre les tests de véhicules sans conducteurs et définit un régime de responsabilité civile et pénale en cas d'accident. La LOM anticipe le déploiement des mobilités en autorisant le Gouvernement à légiférer par ordonnance au fur et à mesure des avancées de ces technologies dans les 18 mois suivant la parution de la loi (Art. 32).

Les articles 34 à 40 apportent des précisions juridiques quant à la circulation des nouvelles formes de mobilité : covoiturage, véhicules partagés, véhicules à faibles émissions de particules ou encore plateformes numériques de transports de marchandises et de personnes, mesure pour laquelle le Gouvernement doit légiférer par ordonnance (Art. 40).

### Mobility as a Service (MaaS)

Une série de dispositions est inscrite aux articles 25 à 28 pour favoriser le déploiement de services numériques de mobilité. La LOM élargit l'obligation pour les AOM de rendre publiques les données relatives aux transports urbains (rendue obligatoire depuis 2015<sup>10</sup>) aux données statiques et dynamiques sur les déplacements ainsi qu'aux données historiques de circulation. Un décret<sup>11</sup> désigne le site Internet « transport.data.gouv.fr » comme point d'accès et de dépôt national de ces données. L'autorité organisatrice de la mobilité est responsable de l'organisation des démarches de fourniture de données sur son territoire.

La thématique du numérique occupe une part importante des mesures de la loi, notamment pour faciliter l'organisation de la multimodalité par les AOM. Les mesures visent à faciliter la mise en œuvre de services numériques de mobilité incluant les données sur les transports urbains, le stationnement, l'offre de covoiturage, de transports à la demande, etc. pour la recherche d'itinéraires ou la vente de billets multimodaux (Art. 28).

---

7 Métropole Rouen Normandie, « La Métropole Rouen Normandie, porteuse du projet, « Rouen Mobilités Intelligentes pour tous » lauréate de l'appel à projets Territoire d'Innovation Grande Ambition (TIGA) », 2019.

8 Projet « Rouen Normandy Autonomous Lab » mené avec différents partenaires dont Movéo et Renault

9 Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises

10 LOI n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. 2015.

11 « Décret n° 2020-183 du 28 février 2020 portant désignation du point d'accès national aux données de l'information sur les déplacements multimodaux »

## Une offre de services multimodale dans la Région Normandie

**NOMAD Covoiturage, une solution de mobilité pour les zones peu denses en Normandie**  
 D'abord testée dans la communauté de communes Roumois Seine en 2018, «Nomad covoiturage» est une application qui met en relation des « courts-voitureurs » sur de petits trajets de moins de 10 km. Portée par la Région, puis développée à l'aide de l'application Karos, c'est « une solution de mobilité économique, respectueuse de l'environnement et complémentaire des services régionaux de transports en commun, notamment dans les zones les moins denses de Normandie. » Fort du succès rencontré en phase de test, le service va être déployé dans toute la Normandie.

### Atoumod : un portail partenarial d'offre multimodale régionale

Le service NOMAD covoiturage<sup>12</sup> est le dernier né d'une offre multimodale initiée dès 2009 par la Région Normandie et les autorités organisatrices des transports (AOT) partenaires. Aujourd'hui, le réseau régional NOMAD regroupe plusieurs dizaines de réseaux de transports en commun sous une même entité :

- Les trains régionaux
- Les cars interurbains
- Les transports scolaires (hors agglomérations)
- Les trains grandes lignes (repris par la Région au 1<sup>er</sup> janvier 2020)
- Des solutions alternatives (covoiturage, transport à la demande)



La carte d'abonnement Atoumod<sup>13</sup> est un système de billetterie unique que l'utilisateur peut utiliser sur l'ensemble des lignes de transports des partenaires de la démarche. En outre, le portail «commentjyvais.fr» propose le calcul d'itinéraires en profitant des informations fournies par les différents AOT partenaires.

12 « NOMAD Covoiturage » : le nouveau service de covoiturage proposé par la Région se déploie en Normandie ! », Normandinamik, févr. 14, 2020.

13 « Carte Atoumod - SNCF NOMAD TRAIN ».

## Développement des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres (électriques, hybrides, biogaz) (Art. 64-72)

La LOM fixe un objectif de neutralité carbone des transports d'ici 2050. Elle s'appuie sur une transition par paliers du parc automobile. La vente de véhicules à faibles émissions sera dynamisée d'ici 2030, puis la vente de véhicules thermiques neufs sera interdite d'ici 2040 (Art. 73). Dans vingt ans, le marché du neuf sera alors composé à 100 % de véhicules électriques ou à combustion d'hydrogène.

Les articles 64 à 72 comportent des mesures pour encourager le verdissement du parc automobile français. Concernant les flottes de véhicules d'entreprises, les collectivités territoriales et établissements publics devront passer de 20 % à 30 % au 1<sup>er</sup> juillet 2021, puis à 37,4 % de véhicules à très faibles émissions en 2026 (Art. 76).

La loi favorise l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques au sein de l'espace public dans le cadre de «schémas de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables». Ils peuvent être élaborés par la collectivité territoriale dans le cadre de son Plan de Mobilité (Art.68). Le déploiement est également encouragé dans les parkings d'immeubles en copropriété qui devront se mettre en capacité d'accueillir une borne d'ici 2021.

## Des Zones à faible émission (ZFE) en complément des PCAET et PPA existants (Art. 86)

Le Plan de déploiement des Zones à Circulation Restreinte (ZCR) a été initié par le Gouvernement en octobre 2019. La Métropole Rouen Normandie s'est portée volontaire pour mettre en œuvre une ZCR sur son territoire en 2020. Elle a inscrit cette mesure dans son projet «Rouen Mobilités Intelligentes pour tous».

Les ZCR sont précisées par l'article 86 de la LOM puis renommées Zones à faibles émissions – mobilité (ZFE-m). La ZFE-m est un territoire dans lequel la circulation des véhicules dépassant les normes d'émission Crit'Air est interdite, le cas échéant, sur des plages horaires et jours déterminés.

Elles sont rendues obligatoires avant le 31 décembre 2020 dans les EPCI qui dépassent régulièrement la valeur limite d'émission de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub><sup>14</sup>. Une étude relative à l'opportunité de créer une ou plusieurs ZFE-m sur le territoire de ces EPCI est à intégrer obligatoirement dans les Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des intercommunalités de plus de 100 000 habitants. En outre, les ZFE-m doivent être incluses dans les actions du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) avant le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

## Conforter les ports de la vallée de la Seine

### La consolidation des activités de fret maritime

La loi inclut diverses mesures de simplification afin de conforter le transport fluvial et maritime. Elles concernent directement les ports de l'axe Seine :

- la réaffirmation du régime juridique des conventions de terminal qui régissent l'activité des grands ports maritimes ;
- la clarification juridique permettant de sécuriser les investissements d'adaptation des réseaux électriques et des quais dans les ports de commerce ;
- la mise en œuvre de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par la mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) de 2010.

La loi instaure en outre des mesures pour limiter l'impact sur l'environnement du transport maritime de marchandises et de plaisance :

- l'«ordonnance soufre»<sup>15</sup> prise par le Gouvernement en 2015 et relative aux combustibles marins est ratifiée par la loi. (Art. 135) ;
- dans les ports de plaisance, une partie du stationnement sera allouée aux navires électriques.

<sup>14</sup> Les émissions à prendre en compte sont celles des oxydes d'azote NO<sub>x</sub>

<sup>15</sup> Ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.



## Fusion d'HAROPA

L'article 130 est un texte essentiel pour la vallée de Seine : le Gouvernement est habilité à prendre par voie d'ordonnance, d'ici juillet 2021, les dispositions relatives à la fusion des ports de Paris, Rouen et Le Havre, sous forme d'un établissement public placé sous la tutelle de l'État (HAROPA). La structure deviendra ainsi le 1<sup>er</sup> port français pour le commerce extérieur.

Autre mesure visée dans la loi, qui aura un impact sur l'économie portuaire de l'axe Seine : le canal Seine-Nord est conforté dans sa réalisation (Art. 134). Différentes mesures cadrent l'utilisation et la gouvernance de cette future infrastructure. Le décret du 11 Mars 2020<sup>16</sup> transforme l'établissement public de la société du canal Seine-Nord Europe en établissement public local. Cette mesure vise à confier le pilotage de la réalisation de l'infrastructure à la Région Hauts-de-France et aux départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme pour une mise en service à partir de 2028.

---

<sup>16</sup> « Décret n° 2020-228 du 10 mars 2020 modifiant le décret n° 2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe ».

Agence d'urbanisme de Rouen  
et des boucles de Seine et Eure  
101, boulevard de l'Europe  
CS 30 220  
76 004 ROUEN Cedex 1

02 35 07 04 96  
[www.aurbse.org](http://www.aurbse.org)