



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de membres :

44

Membres présents

et représentés :

28

L'an deux mille vingt quatre
Le vendredi 12 janvier à 18 h 30
Le Comité syndical du Pôle Métropolitain de la Côte
d'Opale légalement convoqué, s'est réuni à Dunkerque
Sous la Présidence de Monsieur Patrice VERGRIETE
Date de la convocation : 5 janvier 2024

PRESENTS (14) :

M. ARLABOSSE, P. BEDAGUE, F. BOUCLET, L. DENIS, J. DUQUENOY, S. GUILLET, C. GILLOOTS, P. JANSSEN, E. LONGUET, L. PROUVOT, B. RINGOT, F. VANHILLE, P. VERGRIETE, H. WAROCZYK

EXCUSES AVEC POUVOIR (14) :

N. BOUCHART, V COLAERT, B. COUSEIN, M. ELOY, JC DISSAUX, P-H DUMONT, A. FIGOUREUX, G. HEDDEBAUX, A. LOGIE, L. LOQUET, B. ROUSSEL, E. GENS, F. TINDILLER, T. ROUZE.

Qui en application de l'article L2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, ont donné pouvoir à :

M. ARLABOSSE, P. BEDAGUE, F. BOUCLET, L. DENIS, J. DUQUENOY, S. GUILLET, C. GILLOOTS, P. JANSSEN, E. LONGUET, L. PROUVOT, B. RINGOT, F. VANHILLE, P. VERGRIETE, H. WAROCZYK.

EXCUSES (15) :

G. ALLEMAND, D. BEE, E. BUY, N. CHEVALIER, S. CHOCHOIS, F. CUVILLIER, , M. DEMOLLIENS, J-C DESCHARLES, B. DRAIN, C. PRUDHOMME,. M. HINGREZ-CEREDA, B. PASSEBOSC, D. FASQUELLE, D. GODEFROY, M HIRAUX .

– Ordre du jour –

- **Approbation du compte rendu de séance du Comité syndical du 01 juin 2023**
- **Installation de nouveaux membres**
- **Débat d'orientations budgétaires 2024 et Rapport d'orientations budgétaires**
- **Décision budgétaire modificative n°1**
- **Information sur le contrôle de la chambre régionale des comptes à propos de la gestion du trait de côte**
- **Délibérations :**
 - 1) Programmation SDCM 2024
 - 2) Actualisation du perré de Neufchâtel-Hardelot.
 - 3) Organisation d'une action de sensibilisation sur la submersion marine et l'érosion côtière
 - 4) Construction de l'outil SIRENES
 - 5) Installation comité stratégique territorial EPR2
 - 6) Désignation membres PMCO :
 - a. Au GALPA Flandre Maritime
 - b. Aux instances plan d'action territorial autour du projet EPR2
 - c. Au GAL du pays du Calaisis
 - 7) Révision délibération création délégation énergie
 - 8) Encadrement de l'accueil de stagiaire au sein du Pôle
- **Point sur l'avancement de l'étude stratégique mobilité**
- **Publicité des décisions et arrêtés du Président**
- **Questions diverses**

Monsieur le Président :

« Bonjour à toutes et à tous, je vous souhaite une excellente année, mais j'aurai l'occasion de faire le traditionnel discours de vœux à la fin de notre comité syndical comme j'ai l'occasion de le faire chaque année. En tout cas je suis ravi de vous retrouver, ça faisait un petit temps qu'on ne s'était pas vu, enfin on s'est vu dans d'autres circonstances mais pour le comité syndical du PMCO, je suis ravi de vous retrouver.

Avant de débiter l'examen des points de l'ordre du jour, je tenais à faire part évidemment de ma totale solidarité ainsi que celle de l'ensemble des membres du PMCO envers les habitants des communes sinistrées par les inondations, nous l'évoquions avec Joël, qui fût d'une rare intensité puisque en 30 jours, il est tombé 6 mois de pluie, ces précipitations ont été aussi très longues, durant plus d'un mois, les habitants et nos territoires ont été durement touchés. Chacun de vous, élu, a fait preuve d'une mobilisation exceptionnelle que je tiens à saluer, routes et voies ferrées impraticables, cultures endommagées, c'est toute une économie qui s'est trouvée ralentie sans compter bien évidemment le désarroi des habitants qui ont dû quitter leur domicile, et découvrent désormais au fil d'une décrue encore trop lente l'ampleur des dégâts. Je tiens aussi à saluer l'engagement sans faille des équipes de secours, de pompage, des opérateurs pour désengorger nos terres et venir en aide aux victimes, c'est 304 millions de mètres cubes qui ont été rejetés dans la mer depuis novembre, pour accélérer la décrue, deux mètres cubes d'eau par heure, néerlandais dans le cas de la solidarité européenne ont été déployés à Mardyck, puis quatre en janvier avec les soutiens de la République tchèque et de la Slovaquie. A ce titre, je remercie Bertrand RINGOT, il aura l'occasion d'approfondir évidemment mon discours tout à l'heure quand il aura la parole, président de l'institution Intercommunale des Wateringues et l'ensemble de ses équipes pour leur engagement dans la crise et pour la mobilisation qui a été déployée, franchement Bertrand, un grand coup de chapeau à l'équipe de l'IIW. Dans ces moments les élus sont unis et mobilisés pour tout mettre en œuvre afin de trouver au plus vite une solution acceptable.

Comme vous le savez le gouvernement par un arrêté interministériel publié au journal officiel du 15 novembre 2023 reconnaît l'état de catastrophe naturelle dans 24 villes du Nord et 181 villes du Pas-de-Calais à la suite des dommages causés par des inondations et des coulées de boue survenues entre le 2 novembre et le 12 novembre 2023 ce qui facilitera les indemnités des sinistrés auprès des assureurs et la prise en charge des frais de relogement d'urgence des victimes. Malheureusement nous avons tous constaté que la situation restait très fragile avec un nouvel épisode intense en ce début d'année 2024.

Dans un tout autre registre, je tiens à féliciter Mme LERMYTE de son élection au Sénat en septembre dernier. De même nous avons été informés du départ de Madame LEPROVOST et Monsieur CHRISTOPHE.

Ils seront remplacés successivement par M. JANSSEN que je salue, je le connais bien et M. COLAERT pour la CCHF, je ne sais pas s'il est là, pas là ce soir et M. HIRAUX pour le Département du Nord.

J'en viens à présent à l'ordre du jour de ce conseil syndical. Nous aurons plusieurs sujets principaux et informations avant des délibérations plus administratives :

- La présentation du rapport d'orientations budgétaires 2024
- Une information quant au contrôle de la chambre régionale des comptes dans le cadre d'une enquête flash à propos de la gestion du trait de côte et le rôle du PMCO.
- Un point d'étape sur notre étude stratégique relative à la mobilité.

Par ailleurs, nous avons délibéré l'année dernière concernant la mise en place d'une aide à l'acquisition de passeports pour les collégiens suite au Brexit. Nous avons appris en fin d'année dernière que cette disposition n'était plus d'actualité puisque le gouvernement britannique a décidé de ne plus exiger de passeport ou de visa dans le cadre des voyages scolaires. C'est une bonne chose. Enfin nous retirons la délibération numéro 4 concernant l'outil SIRENE afin qu'elle soit examinée dans un conseil suivant, des éléments complémentaires étant en cours d'analyse.

Adoption du compte rendu de séance du comité syndical du 01 juin 2023 :

Vous avez reçu le procès-verbal de la séance du comité syndical du 1er juin 2023.

Est-ce qu'il y a des remarques ?

S'il n'y a pas de remarques je considère donc qu'il est adopté.

Installation nouveaux membres au comité syndical :

J'en viens à l'installation de nouveau membre, comme je l'ai indiqué dans mes propos liminaires, nous avons été informés des départs de Mme LERMYTTE et Mme LEPROVOST pour la CCHF et de M. CHRISTOPHE pour le Département du Nord.

Ces instances ont procédé à leur remplacement en décembre, et il convient donc de les installer officiellement dans notre structure.

Pas d'opposition j'imagine, donc bienvenue aux nouveaux.

Je laisse la parole à Francis pour le débat d'orientation budgétaire mais avant peut être la décision budgétaire modificative n°1. »

Monsieur Francis BOUCLET :

« Merci Monsieur le président,

Décision budgétaire modificative n°1

Il s'agit d'une décision budgétaire très formelle car les sections n'évoluent pas. Il s'agit de prendre un ajustement de compte car le chapitre 65 est en léger dépassement et il convient d'abonder à hauteur de 2 500 €.

Les crédits seront transférés de l'article 6184 à l'article 65748. »

Monsieur le Président :

« Merci Francis,

Y a-t-il des votes contre ? des abstentions ?

Non, je vous en remercie.

On en vient au débat d'orientation budgétaire 2024.

Vas-y Francis je te laisse la parole. »

Monsieur Francis BOUCLET :

Débat d'orientation budgétaire 2024

« Les orientations budgétaires du PMCO pour 2024 poursuivent les axes définis pour les années 2022–2026 autour des grands enjeux stratégiques, qui sont renforcés par nos trois études autour de la santé, de la mobilité et du changement climatique ; mais aussi par l'animation territoriale autour du projet EPR2.

Par ailleurs, le Pôle poursuivra ses missions de participation à la gestion du trait de côte ; à l'aménagement du territoire, au tourisme, à l'enseignement supérieur et à la recherche, à la culture, à la santé, à la ruralité, au réseau des ports de plaisance, au développement économique, à la gestion des risques d'inondation, ou encore à la protection contre la submersion marine.

En 2023 l'équipe du PMCO a été renforcée pour sa direction développement économique durable ; son animation GALPA et ses missions de coordination des agences d'urbanismes et interSCoT, pour monter en puissance et développer des actions ambitieuses dans le cadre de ces nouveaux axes, en 2024.

Je ne reprendrai pas le détail des opérations financières que vous avez reçu avec le ROB et par thématique, mais je préciserai que la moyenne des opérations réelles inscrite au BP entre 2020 et 2023 est de 2,79 millions d'euros de dépenses pour environ 2,84 millions d'euros de recettes. En 2023, le budget du PMCO correspond à ce niveau avec 2,75 millions d'euros en dépenses et 2,82 millions en recettes.

L'année 2023 est donc une stabilisation par rapport aux années antérieures.

Ainsi, le niveau de dépenses des études du service de défense contre la mer, et avant validation par le compte administratif 2023 est sensiblement le même que l'année précédente (aux environs de 300 mille euros).

Concernant la projection 2024, le budget de fonctionnement est évalué aux alentours de 2,6 millions d'euros. Ce niveau est susceptible d'évoluer jusqu'au vote du BP car nous devons intégrer les résultats 2023, et à ce jour nous ne pouvons que projeter un résultat probable, entre 600 et 700 mille euros d'excédents dont 450 mille euros en fonctionnement.

Les dépenses : Au niveau du fonctionnement, nous prévoyons la poursuite des études stratégiques Santé, Mobilité et Changement climatique.

La mission « Jeux Olympiques » a procédé à l'acquisition des 820 places en 2023 et, il n'y aura donc plus d'achat complémentaires. Néanmoins, en 2024, le PMCO prendra en charge les dépenses de transports ainsi que les actions de communication liées à celles-ci.

Le GALPA verra en 2024, la réalisation de ses premières actions après l'installation du comité de sélection des projets. Le montant prévisionnel est de l'ordre de 300 000 euros. Il faut souligner que les actions de ce poste sont intégralement remboursées par l'Europe, la Région et les acteurs privés. Le PMCO joue, dans ce cadre, un rôle d'avance financière et d'animation territoriale. Nous évaluerons les recettes et les dépenses (qui s'équilibrent parfaitement) en cours d'année en fonction des projets qui émergeront.

Par ailleurs, le montant prévisionnel de l'animation est de 50 000 euros. Les frais annexes de fonctionnement sont couverts par un remboursement de 1,25 fois supérieurs aux dépenses constatées.

En matière de dépenses de personnel, les évolutions pour 2024 seront essentiellement liées à l'exercice en année pleine des recrutements dédiés au GALPA et à la direction économique durable. Budgétairement, au niveau des écritures comptables, il n'est pas nécessaire d'effectuer de virement de la section de fonctionnement vers la section d'investissement et rappelons que le PMCO ne possède aucun emprunt et qu'il n'est pas prévu d'en réaliser pour 2024.

Les recettes : Le financement des activités du PMCO s'effectue majoritairement par la contribution de ses membres. Il s'agit d'une contribution fixe de 0,30 € par habitants pour chaque EPCI complétée par une contribution de 75 000 € du Département du Pas-de-Calais et 50 000 € du Département du Nord. Ces contributions annuelles représentent au total environ 350 000 euros, hors résultats excédentaires des exercices précédents.

Par ailleurs une contribution complémentaire de 0,37 € par habitant permet de financer les allocations doctorants pour un montant de 285 000 euros, qui devrait couvrir le montant des bourses en 2024.

De même, la mission JOP 2024 est exclusivement financée par les excédents des années précédentes avec une estimation d'environ 300 000 € sur la durée totale de la mission.

Le SDCM est lui aussi financé par les EPCI et les partenaires pour environ 30%. La délibération concernant le programme SDCM 2024 et qui sera vue un peu plus tard indique le montant prévisionnel des dépenses, frais de fonctionnement et études, ainsi que les produits attendus par les quatre EPCI concernés.

Voilà Monsieur le Président. »

Monsieur le Président :

« Merci, est ce qu'il y a des questions ou des remarques sur ce ROB ?

Je vous remercie.

Monsieur le Président :

➤ **Information contrôle Chambre régionale des comptes à propos de la gestion du trait de côte :**

J'en viens à la délibération d'information du contrôle de la Chambre des comptes à propos de la gestion du trait de côte. La chambre régionale des comptes a exercé un contrôle dans le cadre d'une enquête nationale des juridictions financières sur la gestion du trait de côte depuis 2018. Le rapport d'observations définitives tient compte des éléments que nous avons pu communiquer tout au long de la procédure.

A la lecture de ce rapport, nous constatons une divergence d'appréciation sur certains points :

Ainsi, alors que la Chambre regrette l'absence de stratégie du Pôle quant à la GEMAPI, je rappelle que le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale n'a pas la compétence Défense contre la mer de la GEMAPI, ni celle liée à l'érosion et à la gestion des milieux dunaires, qui appartiennent aux intercommunalités et aux communes. La stratégie régionale ne peut donc être sous la gouverne du Pôle, son périmètre n'incluant pas le Syndicat Mixte de la Baie de Somme Grand Littoral Picard. Par contre, notre structure assiste bien évidemment les membres de son service de défense contre la mer en vue de développer une stratégie littorale cohérente. C'est donc effectivement une mission d'assistance et non un transfert de compétences qu'il y a au Pôle.

Concernant le manque d'un modèle d'aménagement de développement durable et de solidarité territoriale, faute de vision politique commune : je précise que le Pôle assure la coordination et la mutualisation des moyens auprès de ses membres ainsi que des missions très expertes sur les actions et stratégies à mettre en œuvre en cherchant une cohérence d'action qui doit être impérativement calée sur chaque cellule hydro sédimentaire, et qui ne peut pas être unique.

Par ailleurs, concernant la remarque sur l'absence d'une stratégie de gestion littorale du trait de côte, je rappelle que l'Etat termine sa stratégie littorale et qu'il n'était pas opportun de mettre en œuvre une stratégie régionale sans connaître la vision de l'Etat au préalable. Je souligne toutefois que pour établir cette stratégie, l'expertise du Pôle est associée à la stratégie régionale établie par la DREAL et que notre structure apporte des éléments de réflexion et de sensibilisation sur les évolutions

réglementaires importantes. La loi Climat et Résilience sur son volet érosion en est l'exemple le plus flagrant.

Ensuite, la réorganisation de la compétence GEMAPI dans le delta de l'Aa ne concerne que trois EPCI littoraux et non l'ensemble des EPCI littoraux du PMCO. Cette réorganisation s'amorce et le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale est en appui technique et juridique de ceux-ci et de l'Institution Intercommunale des Wateringues en vue du transfert de la compétence GEMAPI à l'Institution.

Enfin, l'actualisation de l'étude de 2015 sur l'état des ouvrages et la priorisation des actions doit être revue sous un prisme différent puisque les prévisions d'augmentation du niveau de la mer deviennent un élément important à intégrer. A ce titre, la révision des prévisions nationales n'a toujours pas été publiée par l'Etat, la donnée de +60cm étant complètement obsolète. La trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique n'est d'ailleurs en consultation qu'en ce moment. Christophe Béchu fait d'ailleurs un tour dans les différentes régions.

La déclinaison d'impacts sur l'augmentation du niveau de la mer, hypothèse pourtant fondamentale pour les stratégies littorales, ne sera pas connue avant plusieurs mois. La vision de long terme des territoires littoraux doit être définie à partir des hypothèses nationales avant de prévoir toute nouvelle actualisation de l'état des ouvrages proprement dit.

L'action du service de défense contre la mer constituée d'une expertise technique et juridique est un gain financier indéniable pour les EPCI adhérant au service, on l'a souvent évoqué. Il met tout en œuvre pour répondre aux exigences réglementaires et aux défis à venir auxquels seront confrontés les territoires littoraux.

Le Pôle a bien pris note des deux recommandations formulées dans cet avis. L'un d'eux, concernant le bilan d'activité, est désormais mis en œuvre depuis 2023, et l'autre sur les modalités juridiques et administratives de la gestion du service mutualisé est pris en compte pour une révision de fonctionnement en 2024.

Est-ce que ce point appelle des remarques sur la Chambre des comptes ?

Je vous en remercie.

On arrive aux délibérations et je vais passer la parole à Bertrand, il y a plusieurs délibérations, je te laisse présenter comme tu souhaites et peut-être avant de faire un petit point sur les inondations vues de l'intercommunalité.

Monsieur Bertrand RINGOT :

« Merci,

Bonsoir à tous, oui quelques mots sur la crue tout de même, vous avez vécu depuis novembre 2023 une crue inédite et d'une ampleur disons-le exceptionnelle, une pluviométrie 3 à 4 fois supérieur à la moyenne était observée après un mois d'octobre déjà très arrosé les pompages sont ininterrompus dans les étiages les plus sensibles depuis le 28 octobre, soit plus de 2 mois en raison d'une succession d'épisodes pluvieux sur des sols déjà saturés, les épisodes historiques précédents n'avaient pas durés plus de 3 semaines. L'évacuation naturelle des eaux à la mer sur ce territoire du polder par des conditions de marée extrêmement défavorables et les phénomènes de surcote avec les tempêtes du mois de novembre, ce qui a dû être compensé par des pompages supplémentaires. Les secteurs de l'Audomarois et du Calais ont été fortement touchés en raison aussi d'un apport très conséquent des bassins versant amont, l'Aa et la Hem, sur lesquels les records historiques de débit ont été largement dépassés.

Enfin en décembre et janvier, les territoires en pied de couteau dans l'Audomarois et le Calaisis subissent également les apports d'eau conséquents en provenance des nappes qui sont remontées à des niveaux historiquement haut.

On retrouve là également les caractéristiques des phénomènes qui avaient touché la vallée de la Somme en 2001.

C'est dans ce contexte que l'institution, vous le disiez Monsieur le président, a été amené à pomper 305 millions de mètre cube : 177 millions de mètres cube en novembre, 77 millions de mètres cubes en décembre et 51 millions de mètre cube en janvier à ce jour, soit la moitié du volume total évacuer à la mer sur la période, le reste étant évacué en gravitaire, la moitié en pompage, la moitié en gravitaire donc ce qui est à comparer, c'est 300 millions de m³ au lieu de 100 millions de m³ habituellement pomper à l'année.

Ça met vraiment en perspective, en 3 mois, 3 fois ce qu'on fait parfois sur une seule année, donc on est vraiment vous voyez le contexte dans lequel on se trouve, qui correspond donc à des événements les plus critiques vécus depuis 40 ans, globalement 90 % des capacités de pompage ont pu être mobilisé. Je rappelle qu'on a 100 m³ par seconde de pompage donc on a pu utiliser 90 m³ par seconde de pompage tout le temps et quelques incidents, à des moments donnés, mais on a réussi à réparer, les ports de Calais c'est les équipes des ports de Calais et de Dunkerque qui répare et qui font la maintenance des écluses, il n'y a pas eu d'arrêt et donc on a été aidé bien sûr par un dispositif européen et national qui a amené une dizaine, 10, 15 m³ par secondes supplémentaire, donc on est revenu à peu près au niveau initial, indépendamment du problème de la pompe Bergeron.

Ces pompages ont permis d'éviter, si on essaie de modéliser un peu mathématiquement tout ça, d'éviter une immersion de 20 000 hectares ou de 200 km² supplémentaire soit 20 % du polder qui se serait retrouvé sous un mètre d'eau.

Voilà ça permet de visualiser un peu ce que tout ça représente, ce dispositif d'évacuation des eaux a dû faire face à l'événement inédit en termes de durée et d'intensité, le directeur Philippe PARENT en poste depuis 25 ans, n'avait jamais connu un événement de cette ampleur, cette période a aussi mis en évidence, disons-le, un déficit, de connaissance, du système de gestion des eaux très spécifique sur le polder, qui nécessitera un renforcement encore de la communication.

Des efforts financiers importants ont été consenti, je tiens à rappeler par les EPCI du delta de l'Aa depuis 2016, en 7 ans le budget de l'Institution Intercommunale des wateringues a été multiplié par 7, passant de 1,5 million d'euros de dépenses en 2015 à 10,6 millions d'euros en 2022.

Dans les prochaines semaines, l'institution va être confronté à de grosses difficultés financières, en première estimation, dans l'attente de la réception des factures d'énergie du mois de décembre et de janvier, le montant des dépenses supplémentaires liées à l'événement s'élèverait à 4 millions d'euros dont 3 400 000 € pour l'énergie sachant que le budget annuel de fonctionnement 2022 était de 3 600 000 €, inutile de vous dire qu'il y aura un petit problème pour régler la facture d'électricité.

Au vu de ces éléments, il apparaît urgent de trouver des solutions avec l'État, c'est ce que j'ai plaidé lors d'une réunion mardi à Arras, de manière à ce que nous puissions être aidés pour passer cet obstacle déjà de cette facture d'électricité.

Voilà, on pourrait longuement débattre encore de ce sujet, je pense qu'il y aura peut-être des interventions, en tout cas je vous remercie toutes celles et ceux qui se sont mobilisés, les maires, les équipes techniques, l'institution des wateringues, les ports, tout le monde a fait le maximum pour que les choses puissent se gérer au mieux, même si on a bien sûr une pensée pour celles et ceux qui ont été sinistrés, il y a quand même un grand nombre de personnes qui ont été sinistrés pour lesquelles nous avons une pensée. »

Monsieur le Président :

« Avant que tu abordes tes délibérations, s'il y a des interventions spécifiques sur la question des inondations, est-ce que quelqu'un souhaite prendre la parole ? »

Monsieur Joël DUQUENOY :

« Un mot pour résumer la situation, nous avons passé quelques semaines avec mes collègues ici présents, des moments difficiles, aujourd'hui à Eperlecques, qui avait encore il y a 2 jours, 17 maisons sous l'eau et vous voyez les problématiques avec le gel, c'est compliqué, nous travaillons beaucoup sur le relogement, nous avons 84 familles à reloger ce qui représente environ 250 personnes, ça devient très compliqué. D'ailleurs nous sommes en train de créer sur l'ancienne caserne des pompiers situé à Longuenesse, à quelques centaines de mètres de la CAPSO, un village solidaire comme nous appelons cela, pour accueillir les mobil-home et nous en avons 30 qui seront installés d'ici quelques semaines, les premiers travaux d'aménagement ont commencé eau, assainissement, électricité. Nous avons aussi logé des personnes dans les campings sauf malheureusement nous avons 8 ou 10 campings qui sont inondés, ça nous complique encore plus la vie, nous avons lancé aussi par l'intermédiaire de la Maison de l'Habitat un recensement des logements vacants, nous avons adressé 1 200 courriers, nous avons des réponses mais c'est très compliqué, ensuite les gîtes, avec la période estivale qui va arriver, il veulent bien nous les louer ou prêter pour quelques mois mais ensuite c'est plus la même, le tarif de location est différent, c'est très compliqué et nous avons aussi dédié un service commun, c'est-à-dire la Maison de l'Habitat, nous avons deux personnes qui répondent aux problèmes des foyers. Nous allons mettre en place aussi avec l'aide de l'État une cellule psychologique parce que nous nous apercevons que c'est de plus en plus compliqué pour les sinistrés qui même deviennent un peu agressifs à notre égard, qui nous disent, « bah oui ça fait une fois deux fois mais surtout on ne veut plus 3 fois, prenez les dispositions nécessaires » et c'est assez compliqué pour les uns et les autres et surtout mes collègues maires. En ce moment et la CAPSO accompagne les uns et les autres, nous prenons en charge pas mal de dépenses, nous avons mis en place le faru parce que nous avons aussi des familles qui ne sont pas assurés et donc ça représente 4 ou 5 % il me semble, et donc ça c'est la CAPSO qui avance bien sûr, les loyers et l'État va nous rembourser, et tout ce village solidaire comme j'ai évoqué, l'installation des mobil-homes, c'est 2 400 € pour l'installer la CAPSO prend tout ça en charge pour limiter le loyer aux futurs occupants.

La semaine qui arrive, nous allons travailler beaucoup sur le relogement comme nous faisons depuis quelques semaines, mais aussi nous allons commencer dès lundi les premiers travaux de curage au niveau de la basse Mel Dyck à Blendecques, parce qu'il y a beaucoup de travaux à faire, on vient de débloquer 500 000 € dans l'immédiat la Communauté d'Agglomération pour lancer ses premiers travaux.

Je voudrais remercier Bertrand et ses services, ça n'a pas toujours été facile mais nous avons régulièrement un point de la situation, un point journalier et ça nous permettait de relayer.

On parle bien sûr beaucoup de la population mais nous avons aussi un gros souci, ça va être nos papetiers qui sont presque à l'arrêt tous. RDM vient de redémarrer ce matin, nous avons environ 1 000 salariés au chômage partiel, ensuite nous avons bien évidemment les maraîchers, l'Etat nous a donné une aide si les maraîchers n'avaient pas repris, aujourd'hui ils sont repris avec la visite de Monsieur le premier ministre, ce mardi, nous ça nous permet aussi de leur donner une aide jusqu'à 20 000 € et tout ça nous prend beaucoup de temps, mais les gens sont souvent en désarroi, mais nous avons la chance de travailler avec la CCI, la chambre des métiers, la chambre d'agriculture et nous avons, la Maison du Développement économique. C'est le point d'entrée de toutes les demandes au

niveau économique. Nous accompagnons bien évidemment ce qui a été voté par la Région, la CAPSO apporte aussi sa contribution, nous avons débloqué une enveloppe de 300 000 € pour aider soit les artisans, commerçants et 100 000 € pour les agriculteurs et les maraîchers, parce que les maraîchers ont une double peine, Patrick pourra en parler beaucoup mieux que moi, ils n'ont pas fait de récolte cette année, et ils ne peuvent pas ressemer, ça fait deux années de pertes et l'inquiétude que nous avons, on sait que nous aurons des maraîchers qui ne vont pas reprendre, et c'est le problème de l'entretien du Marais parce qu'entretenir le marais s'il n'y a plus de maraîcher, ce sera très problématique dans les années à venir.

Encore une fois merci à vous tous des messages de soutien, merci à vous. »

Monsieur le Président :

« Merci Joël, d'abord au-delà de ce que tu as dit Joël, je pense qu'on a été marqué par la solidarité qui s'est exercée naturellement entre élus, entre population, je pense qu'on a aussi prouvé que ces terres du Nord que nous sommes avaient la capacité de se mobiliser dans les moments les plus difficiles l'énorme élan de solidarité qui a été générale a été fort.

La deuxième chose qui me frappe dans cet épisode et c'est une réflexion qu'on devra avoir sur le fond, c'est finalement la problématique de la connaissance de notre fragilité par les populations, je l'évoque souvent sur Dunkerque, je pense que nous avons les populations qui a un moment donné ne perçoivent plus les éléments de fragilité, qui ne vont faire que s'accroître dans les années qui viennent avec le changement climatique et quand je t'entends dire, il y a des populations abandonnées qui arrivent et qui disent, « alors faite ». Quand on connaît les difficultés techniques de ce que représente un système hydraulique, le système hydraulique des waterings et sa complexité. J'ai lu des choses très bêtes, dans les médias, mais vraiment très bêtes, parce que c'est pas du tout intuitif, la gestion d'un polder, et je me rends compte de la méconnaissance finalement des populations.

Finalement, on a oublié qu'on était fragile, on a un système tellement performant, il faut le dire, parce que gérer un polder, c'est quand même une complexité sans nom, surtout dans un contexte de changement climatique, surtout avec des contextes, tu l'as dit de montée en puissance, d'intercommunalité qui a quand même été longue, je rappelle qu'avant c'était l'État et que l'État était très loin et le Département qui était dans un sous-investissement. Et je pense qu'il y a peut-être aussi dans les années qui viennent un travail à faire sur la compréhension par les populations de comment tout ça fonctionne, et peut-être pour aussi rappeler nos fragilités, nous sommes fragiles, nous sommes un polder nous sommes fragiles, et je pense qu'il y a un gros travail d'éducation populaire à faire aussi pour que nos populations demain ne se sentent pas enfin voilà sinon c'est un peu trop facile de dire aux élus « qu'est-ce que vous attendez pour... » c'est un peu plus compliqué que ce que ça quand même. Mais je pense que c'est une question de la sensibilisation des populations est importante à mon sens aussi, au-delà de la solidarité et puis bien entendu on sera aux côtés de tous les sinistrés, bien entendu. »

Monsieur Joël DUQUENOY :

« Juste un mot sur ce que tu viens de dire, d'ailleurs on est en train de rédiger un 8 pages, nous allons faire toute boîte, pour expliquer la problématique et la gestion justement de tout ce que tu viens de rappeler. Donc 8 pages disponible en février je crois qui sera disponible sur l'ensemble des habitants de la CAPSO. »

Monsieur le Président :

« Bien cela serait peut-être bien qu'au niveau de la communauté urbaine, on en fasse autant, des autres intercos aussi pour sensibiliser, reprendre le travail que vous avez fait, que nous aussi on explique à nos populations comment ça fonctionne tout ça, c'est peut-être le moment, là il y a eu une médiatisation très forte, il y a eu des gens directement touchés, il y a eu des familles touchées, c'est peut-être le moment où les gens vont peut-être entendre un petit peu plus que d'habitude. Je te cède à nouveau le micro, Bertrand. »

Monsieur Bertrand RINGOT :

« Merci, l'agence d'urbanisme, son directeur a fait un travail très intéressant, peut-être pas encore suffisamment diffusé. Parce que les gens n'étaient peut-être pas réceptifs. Le QCM là est quand même très bien fait, intéressant de faire un plus grand tirage et de diffuser largement sur ses 100 communes, le polder du delta de l'Aa, 100 communes bon je pense qu'on peut réussir à diffuser dans les conseils, déjà un travail qui peut être fait à ce niveau-là.

Voilà écoutez je poursuis avec les différentes délibérations donc là la première.

➤ **Délibérations :**

1) Programmation SDCM 2024 :

Le PMCO est engagé depuis son origine dans la lutte contre la submersion marine et la gestion du trait de côte sur le littoral. Chaque année, le Service commun de défense contre la mer, auquel adhèrent la CUD, la CCRA, la CCT2C et la CAB, élabore un programme d'actions en fonction des besoins exprimés par chaque EPCI adhérent.

En 2024, il s'agit pour le Service de poursuivre, dans un premier temps, les études et actions débutées précédemment dont les études de dangers des systèmes d'endiguement du chenal de l'Aa de la rive gauche et de la digue des Alliés, secteur CUD ; l'acquisition de données de suivi du trait de côte ; le suivi des ouvrages ; l'assistance et pilotage des opérations proposées dans l'étude de stratégie dunaire en lien avec les gestionnaires et autres acteurs, l'obtention des autorisations réglementaires via la mise en œuvre du marché accord-cadre Etudes Réglementaires attribué en 2023.

De même, le Service s'attachera à mener, sur l'ensemble du littoral : la construction de l'outil d'aide à la décision sur la prévision des événements maritimes SIRENES (Système Informatique de Renseignements sur l'Erosion et la Submersion), être informé plutôt pour pouvoir réagir plus vite, et le lancement d'une nouvelle action de sensibilisation à définir.

Enfin, seront lancées, conformément à la demande des EPCI : une étude de modélisation hydraulique de l'avant-port de Dunkerque, de la Place du Minck, secteur CUD et du périmètre portuaire du GPMD en vue de la constitution éventuelle de systèmes d'endiguement pour la CUD et GPMD ; l'obtention des autorisations nécessaires à la pose de pieux hydrauliques au droit de la Digue des Alliés ; une étude d'actualisation du diagnostic du perré de Neufchâtel Hardelot ; l'obtention d'une AOT de gestion et de mise en défens de la Dune d'Aval secteur CCT2C ; et l'obtention d'une AOT de gestion du cordon dunaire aux droits des Escardines suite à la dépollution des zones d'extraction sur la CCRA.

Le budget prévisionnel du Service, frais de fonctionnement compris, s'élèvera ainsi à hauteur de 615 395 € avec un appel à contribution de 80% de 492 316 €

Voilà pour la programmation 2024.

2) Actualisation du perré de Neufchâtel-Hardelot :

Nous avons ensuite la délibération n°2, le programme d'actions 2024 du Service commun de défense contre la mer prévoit à la demande de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, la réalisation d'un diagnostic structurel du perré de Neufchâtel-Hardelot.

En effet, le front de mer de Neufchâtel-Hardelot est caractérisé par un ouvrage de type perré permettant de maintenir le trait de côte et d'éviter l'érosion. Cet ouvrage ancien nécessite régulièrement des opérations d'entretien pour éviter un effondrement et des désordres lors des événements météo-océaniques successifs. Dernièrement, lors de la tempête CIARAN en novembre 2023, le perré a fait l'objet de nouvelles défaillances.

Il est proposé par conséquent de réaliser un diagnostic qui devra intégrer l'aspect contraintes maritimes. L'objectif de l'étude sera de classer les risques de désordres sur les ouvrages et de proposer des solutions de réparations, de confortements, de reconstruction ou d'adaptation éventuelle à un stade permettant de lancer une maîtrise d'œuvre complète. Une recherche de cohérence avec les aménagements urbains sera recherchée avec la commune si des projets sont envisagés à ce titre.

L'estimation du montant de ce marché s'élève à hauteur de 264 000 € TTC. Un cofinancement sera recherché, notamment auprès de la Région Hauts de France. La partie restante sera financée par le SDCM.

3) Organisation d'une action de sensibilisation sur la submersion marine et l'érosion côtière

Délibération n°3, il s'agit donc de l'organisation d'une action de sensibilisation sur la submersion marine et l'érosion côtière, le PMCO est engagé depuis plusieurs années dans la lutte contre la submersion marine et la gestion du trait de côte sur le littoral du Nord – Pas-de-Calais.

Conformément à sa mission de conseil, le Service de défense contre la mer a également pour mission de mener des actions de sensibilisation. C'est ainsi que le Service souhaite proposer une nouvelle action de sensibilisation contribuant à l'acculturation du risque de submersion marine sur son territoire.

L'action organisée fin octobre 2023 aux Pays-Bas avait rencontré un grand succès avec une soixantaine de participants. Certains d'entre vous étaient présents pour cette visite chez nos voisins, nous avons beaucoup à apprendre de chez nos voisins belges et hollandais confrontés à des problèmes similaires aux nôtres.

Cette nouvelle action de sensibilisation fera l'objet d'une consultation des EPCI adhérents du service afin d'être en accord et en complément avec les actions menées par nos EPCI et les acteurs du territoire.

L'estimation du budget est de 10 000 € TTC pour la mise en œuvre de cette action, qui fait l'objet d'un financement à hauteur de 50 % par le Fond Barnier.

5) Installation comité stratégique territorial EPR2 :

Le 10 février 2022, Monsieur le Président de la République a présenté une feuille de route avec le lancement d'un vaste programme de nouveaux réacteurs nucléaires et notamment la construction de six réacteurs nucléaires de type EPR2 puis l'étude en vue de la construction de 8 autres réacteurs nucléaires de type EPR2 additionnels et ce, afin de garantir un approvisionnement énergétique maîtrisé pour la France et permettre de tendre vers la neutralité carbone.

EDF, maître d'ouvrage du projet, a proposé trois sites où la construction de nouvelles paires de réacteurs nucléaires EPR2 pourrait être réalisée : Penly, Bugey et Gravelines.

Ce projet économique majeur contribuerait à fournir une électricité bas carbone, à sortir de la dépendance aux énergies fossiles et se révélerait indispensable à la conduite des enjeux de décarbonation du territoire pour l'atteinte de la neutralité carbone à horizon 2050 et pour le développement économique des territoires.

Afin d'accompagner cet enjeu, les acteurs du territoire ont décidé de se mobiliser pour réfléchir et pour se coordonner en vue de s'assurer de la prise en compte des enjeux territoriaux et en vue d'identifier les conditions et les orientations territoriales choisies qui entourent le projet et ce, en termes d'aménagement de territoire, d'attractivité territoriale, socio-économiques, qui se révéleraient indispensables lors de validation future par le maître d'ouvrage du projet de création d'une paire de réacteurs nucléaires de type EPR2.

A cette fin, un Plan d'Actions Territorial autour du projet permettra, dès à présent, une coordination entre les différents acteurs du territoire. Pour la bonne mise en œuvre de ce plan, il est proposé la création d'une instance territoriale de pilotage et de coordination sous la forme d'un comité stratégique territorial autour du projet de construction d'une paire de réacteurs nucléaires de type EPR2 sur le site de Gravelines ; cette instance sera placée sous le pilotage de l'Etat, de la Région Hauts-de-France et de la Communauté urbaine de Dunkerque. Elle sera déclinée autour de groupes de travail thématiques au travers de sujets territoriaux majeurs et d'une instance de coordination transversale des différents groupes assurant la cohérence d'ensemble.

Au regard de la zone géographique d'influence territoriale du projet porté par EDF, le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale assurera l'animation du plan d'actions en lien étroit avec les acteurs pilotes du comité stratégique territorial.

Voici pour les délibérations, Monsieur le Président. »

Monsieur le Président :

« Merci Bertrand, sur les délibérations 2, 3 et 5, puisqu'on a repoussé la délibération n°4, est-ce qu'il y a des remarques ? Je vous remercie.

Je me réjouis de voir que c'est le Pôle qui porte évidemment toute la réflexion sur l'implantation des EPR à Gravelines parce qu'on est bien au-delà du périmètre de la communauté urbaine de Dunkerque qui va impacter très largement l'Audomarois, le Calais, peut-être même si la région d'Hazebrouck, CCFI, et je pense que c'est bien qu'on puisse réfléchir ensemble la façon dont on avance dans nos travaux.

Merci, pas de votre contre ? pas d'abstention sur l'ensemble des délibérations ?

Je vous en remercie.

J'ai un délibération numéro 6, qui est plutôt une révision de délibération.

6) Révision délibération création délégation énergie :

Lors de la séance du 26 janvier 2023, le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, qui a été désigné structure porteuse de la mise en œuvre des EPR2 sur son territoire, s'est réorganisé pour exercer dans les meilleures conditions cette mission, et a procédé au recrutement d'une directrice dont la fonction couvre ce domaine.

Dans cette même délibération, le PMCO avait acté la création d'une délégation énergie qui est portée par le vice-président Bertrand RINGOT sous l'autorité du Président.

Les services de l'Etat nous informent que formellement cette délibération n'est pas opportune puisque le Président a l'autorité pour créer les délégations et les attribuer par arrêté, ce qui a été d'ailleurs réalisé cette année.

Par conséquent, je vous propose de répondre favorablement à la sollicitation des services de l'Etat, de retirer la délibération qui crée la délégation puisque le vice-président Bertrand Ringot l'exerce déjà suite à l'arrêté qui a été pris.

Pas d'opposition j'imagine ? je vous en remercie.

Il nous faut ensuite désigner des membres pour le GALPA

7) Désignation de membres PMCO :

Suite à la mise en place d'un comité de sélection GALPA, il convient de compléter la désignation des représentants du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale. Par ailleurs, vu la convention liant le Pôle métropolitain de la Côte d'Opale à la Région Hauts-de-France, le GALPA Flandre Maritime est présidé de droit par le Président du Pôle, ou sa représentante qui a été désignée par le Président : Madame Nicole CHEVALIER.

COMITE DE SELECTION GALPA

- Titulaire : Mme ELOY Marjorie
- Suppléant : M. ALLEMAND Guy

De même, dans le cadre du plan d'action territorial autour du projet EPR2, il est nécessaire de procéder à la désignation des membres dans plusieurs instances : un comité stratégique territorial ; et plusieurs groupes de travail thématiques: développement économique ; travail emplois-formations-compétences ; une instance de coordination transversale inter-groupes de travail sous pilotage de Monsieur le vice-président du PMCO en charge de l'énergie, qui a vocation à coordonner les sujets transversaux des groupes thématiques et d'assurer la cohérence d'ensemble avec les présidents des onze EPCI suivants ou leur représentant.

AUX INSTANCES PLAN D'ACTION TERRITORIAL AUTOUR DU PROJET EPR2

- Comité stratégique territorial :
 - o Un membre : Bertrand RINGOT
- Groupe de travail développement économique :
 - o Titulaire : Christian LEROY
 - o Titulaire : André FIGOUREUX
- Instance de coordination transversale inter-groupes de travail :
 - o Titulaire : Bertrand RINGOT
- Groupe de travail emplois-formations-compétences :
 - o Titulaire : Bertrand RINGOT
 - o Titulaire : Daniel FASQUELLE

Y a-t-il d'autres candidats ? Y a-t-il des votes contre ?

Ils sont donc élus.

L'encadrement de l'accueil de stagiaire au sein du PMCO, c'est Francis qui nous en parle. »

Monsieur Francis BOUCLET :

8) Encadrement de l'accueil de stagiaire au sein du PMCO :

« L'accueil des stagiaires fait partie intégrante de la dynamique du PMCO et permettra de renforcer les liens du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale avec les établissements d'enseignement du territoire, et d'offrir une première expérience professionnelle à un ou des étudiant(e)s tout en permettant la réalisation d'études présentant un intérêt pour le Pôle.

Je rappelle que le stagiaire se voit confier une ou des missions conformes au projet pédagogique défini par son établissement d'enseignement et approuvées par le pôle et que la durée des stages effectués par un même stagiaire dans un même organisme ne peut excéder 6 mois par année d'enseignement. L'accueil du stagiaire nécessite une convention de stage tripartite entre l'établissement d'enseignement, le stagiaire et le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale. Cette convention a pour objet principal de déterminer les modalités d'accueil et de définir les droits et obligations des parties.

Le versement d'une gratification minimale à un stagiaire de l'enseignement supérieur est obligatoire lorsque la durée du stage est supérieure à deux mois consécutifs ou si au cours d'une même année scolaire ou universitaire, le stage se déroule sur une période de deux mois, consécutifs ou non.

Elle prend la forme d'une gratification dont le montant forfaitaire, accordée en contrepartie de services effectivement rendus à la collectivité, est déterminé par le montant applicable par les textes en vigueur.

Quelle que soit la durée du stage, le Pôle prendra en charge les frais de déplacement ainsi l'attribution de titre restaurant, au prorata du nombre de jour dans la structure.

Monsieur le Président :

« Pas de remarque ? pas d'opposition ? Je vous en remercie.

Point sur l'avancement de l'étude stratégique mobilité.

Nicole devait nous faire un point sur l'avancement d'étude stratégique mobilité, je vais donc faire l'introduction et puis demander aux agences peut-être de compléter mon propos.

Notre groupe de travail Mobilité s'était réuni en janvier dernier à Audruicq afin de définir les attendus de l'étude stratégique. Il en était ressorti trois propositions, qui vous ont ensuite été présentées au Comité syndical du 1er juin, je les rappelle ici.

Tout d'abord l'analyse critique des parcours de mobilité pour les salariés et les étudiants.

Ensuite, l'animation d'ateliers de retour d'expériences.

Enfin, la création d'une base de données sur les flux touristiques.

Vous savez également que les trois agences ont rencontré au printemps et à l'été l'ensemble des EPCI membres du Pôle pour approfondir les problématiques propres à chaque territoire et faire ressortir les enjeux communs.

Le groupe de travail s'est à nouveau réuni le 9 novembre. Nous avons eu un retour sur ces entretiens et avons pu discuter de l'analyse de parcours-type pour chaque EPCI.

Il faut garder en tête que tout est lié : le développement économique et touristique, le logement, et la mobilité. L'idée est donc ici de se mettre à la place de l'utilisateur d'un bout à l'autre de son parcours. C'est ce qui va vous être soumis pour validation aujourd'hui.

Avant de céder la parole aux agences d'urbanisme, je tiens à souligner aussi que nos réflexions s'articulent bien entendu avec les travaux animés par la CUD sur la desserte industrielle, et avec la

démarche d'élaboration du Contrat opérationnel de mobilité animée par la Région dans le cadre du comité de bassin de mobilité.

Je passe la parole aux agences d'urbanismes, allez-y, je vous en prie.

« Séance suspendu »

PRESENTATION PAR LES AGENCES D'URBANISMES

Monsieur Guillaume DUBRULLE

« Bonjour à tous, alors effectivement l'idée c'est de vous faire un point d'étape sur l'étude stratégique de mobilité, évoquer ensemble le choix des parcours et vous faire un état des lieux sur l'avancement de l'étude.

Un premier point sur les enjeux commun de mobilité exprimé par les territoires du PMCO. On en profite d'ailleurs pour vous remercier collectivement pour l'accueil que vous nous avez réservé, puisqu'on est venu à la rencontre de chacun de vos territoires pour que vous puissiez nous faire part de vos problématiques et c'était très enrichissant pour l'étude.

Le premier enjeu qui ressort pour l'ensemble des territoires, c'est le besoin d'interconnecter les réseaux de transport en commun, à la fois les réseaux urbains lorsqu'ils existent, mais aussi avec les cars interurbains de la Région qui ont cette vocation à dépasser les limites administratives et donc qui sont un véritable enjeu pour le Pôle métropolitain.

Le développement du vélo à la fois pour le tourisme, mais aussi pour les déplacements domicile-travail, Monsieur VERGRIETE l'expliquait en introduction, il y a cet enjeu aussi de rejoindre les lieux d'emploi, une réflexion sur le transport à la demande qui est partagé par de nombreux territoires en milieu périurbain, rural notamment, sur l'achat de flotte mutualisé, une réflexion qui est en cours avec Haut de France Mobilités, beaucoup de territoires y adhèrent, ce qu'on a ressenti aussi dans les échanges avec vos différents territoires, c'est un besoin d'accompagnement aussi dans le dialogue avec les entreprises, sur les plans de mobilité employeur, qui sont aussi un moyen de mettre en œuvre les politiques de mobilité, évidemment il y avait ce besoin de retour d'expérience vous l'avez évoqué en introduction sur des ateliers spécifiques par exemple la démarche avec le comité des industriels qui est en cours à l'échelle de la communauté urbaine de Dunkerque intéresse beaucoup les autres territoires.

On avait un point aussi sur le niveau de service proposé par la SNCF, notamment sur la ligne Boulogne-Calais-Dunkerque et en général sur un constat de la desserte ferroviaire qui se dégrade, cet axe pose particulièrement problème, la qualité de service n'est pas au rendez-vous et c'est vraiment quelque chose qui est remonté avec aussi une forme de nostalgie de l'ancienne ligne de car Boulogne- Calais-Dunkerque qui circulait.

On revient sur le réseau de car inter urbain de la Région avec ce constat qui est partagé par l'ensemble des territoires, c'est le fait que l'offre n'est pas lisible, elle n'est pas toujours adaptée mais surtout elle n'est pas lisible, dans les faits elle n'est utilisée quasiment que par les scolaires elle est ouverte à tous avec le ticket à 1 € notamment, mais c'est vrai qu'il y a besoin de mieux communiquer et de requalifier l'offre.

Vous êtes beaucoup revenu sur le vélo aussi et le vélo tourisme notamment sur le littoral avec ces Vélo route 4 et 5 qui sont des infrastructures importantes.

Un constat global aussi, c'est le besoin de coordonner toutes les politiques de mobilité et là on est ensemble, ça a vraiment donné lieu à pas mal d'échanges, c'est ce qu'on fait en ce moment aussi dans

le cadre des bassins de mobilité avec la Région, c'est aussi important d'articuler les deux démarches et puis un enjeu global autour des mobilités domicile-travail, mais aussi des mobilités touristiques. Alors concrètement pour réaliser les parcours de mobilité on vous proposait une méthodologie en trois étapes.

La première grande étape ça a été pour nous de traiter les données notamment domicile-travail de l'INSEE, de les synthétiser et puis de voir leur traduction spatiale pour le Pôle métropolitain.

On a fixé des critères, on s'était dit au minimum deux parcours par EPCI. Eugénie présentera en détail les parcours retenus. Au-delà des flux internes PMCO, on a aussi ajouté les flux vers les grandes villes, les grands pôles régionaux, donc Lille, Amiens, Arras et aussi d'autres communes, ce qu'on vous proposait, pour cette première étape, c'est une boîte à outils qui est à votre disposition, n'hésitez pas si vous n'avez pas eu encore les éléments pour vous les transmettre.

C'est un tableau global des flux qui vous permet d'interroger la base de données qu'on a structuré autour de ces domicile-travail, vous connaîtrez précisément les flux de communes à commune d'EPCI à un autre EPCI par exemple et on a traduit cet outil vous aurez le lien dans la présentation, c'est l'outil Flow map qui est un outil beaucoup plus interactif encore, c'est une cartographie en dynamique des flux, pour que vous puissiez avoir plus d'informations sur les différents navetteurs domicile travail.

La deuxième grande étape pour nous, c'est d'analyser les parcours de mobilité, on s'est fixé plusieurs critères, évidemment on se met à la place de l'utilisateur, c'est une vision vraiment pragmatique, on analyse la distance, le temps de parcours, quel est le confort aussi sur le trajet, lorsqu'il y a de l'intermodalité, on va analyser le nombre de changements, et on va essayer de répondre aussi à votre demande globale qui est finalement, comment faire de l'intermodalité efficace, comment on passe d'un mode de transport à un autre et que ça soit fluide, on travaille aussi sur la fiabilité des réseaux par exemple, l'offre ferroviaire qui peut paraître une solution idéale, et puis dans les faits peut-être une qualité de service qui n'est pas au rendez-vous, donc peut-être plus compliqué pour l'utilisateur, on regarde aussi les questions de coût, qui vont aussi déterminer les choix mauvais des usagers et les questions d'externalités aussi, les émissions de gaz à effet de serre par exemple, on analyse tous les modes de déplacement la voiture constituée évidemment une référence à la fois en temps de parcours et ça nous permet de comparer les alternatives lorsqu'elles existent, comment sont-elles performantes, évidemment le train, les cars interurbain, les bus, le TAD, qu'on a évoqué tout à l'heure, mais aussi le covoiturage, le vélo, le vélo à assistance électrique, qui est aussi une solution efficace pour faire du report modal et puis la question du maillage en borne IRVE aussi sur la recharge de véhicules électriques, ce qui va nous occuper dans ce premier semestre 2024, ça va être de finaliser la réalisation des parcours et puis de synthétiser les résultats pour vous amener les éléments, les problématiques, les besoins et puis en tirer des solutions à l'échelle du Pôle métropolitain. Je laisse la parole à Eugénie pour la présentation d'une fiche parcours type et des éléments.

Madame Eugénie RYCKEBUSCH

On a pas mal abordé cette question de fiche parcours, voici un peu à quoi ça ressemble.

Je ne vais pas rentrer dans l'analyse de cette fiche en particulier, c'est plus vous présenter le principe, par exemple, on a pris Dunkerque-Calais, est donc Dunkerque vers Calais mais on regarde à chaque fois la question du retour également.

La première ligne comme disait Guillaume dont la référence est la voiture comme mode de déplacement.

Ce déplacement en général se fait donc, on analyse le déplacement, combien de temps il prend, et vous avez les petits critères, coût, avec un coût carburant et un coût si on a un véhicule électrique, et à chaque fois on regarde également les services à disposition, est-ce que le stationnement est à côté ? vous avez une analyse parce que là, c'est on va dire, un peu des chiffres, un côté factuel et dans ce commentaire-là, on va pouvoir évoquer s'il y a une question de bouchon régulièrement sur cet axes etc., c'est là qu'on va apporter plutôt une donnée un peu plus qualitative à cette observation-là.

La deuxième ligne, c'est de se dire, si on recherche une alternative à la voiture, notamment à travers le transport en commun, c'est dans cette deuxième ligne vous aurez l'association multimodale voiture et transport collectif, avec les mêmes critères, durée, le coût que ça représente le transport, du coup on découpe le parcours et les petits pictos que vous avez en dessous, c'est par exemple on parle d'alternative avec la voiture électrique, c'est de regarder si sur ce parcours on a de quoi se recharger en véhicule électrique, c'est de regarder si on a un parking relais au niveau de la gare pour pouvoir se stationner, c'est de regarder si on a bien une offre de transport en commun etc... Vous aurez les mêmes commentaires à côté, plutôt sur le côté qualitatif, sur le principe, on a un bus, mais en fait le bus, ne passe quasiment jamais et du coup, ce n'est pas possible, voilà ce sera dans le commentaire plutôt à côté.

Le troisième à chaque parcours analysé sur cette même origine destination, c'est pour une personne qui n'aurait vraiment pas de voiture. Est-ce que le parcours est faisable complètement de manière alternative ? Là, la voiture est par exemple est remplacée par le vélo de bout à bout et ça permet vraiment de comparer, et même analyse, on s'aperçoit que c'est possible, ça fait 12 minutes en vélo, mais on aura regardé s'il y avait bien les pistes cyclables, s'il y avait bien stationnement vélo pour le faire etc.... et donc ça sera plutôt dans le commentaire que vous le retrouverez.

C'est un document de travail, mais l'exercice qu'on vous propose juste sur la diapositive avant, a montré que c'était un exemple, ça a été démarré et testé sur plusieurs itinéraires pour voir si la méthodologie correspondait, on en a une petite dizaine qu'on a remis en haut et si on passe à la diapos suivantes, c'est un travail qu'on a présenté au groupe de travail Mobilité pilotée par Madame CHEVALIER en novembre, auquel toutes les intercommunalités notamment n'avaient pas pu participer, en raison des événements des inondations, ça a été un petit peu compliqué l'atelier, mais on avait présenté ces fiches et surtout la méthodologie pour faire le choix des parcours.

Guillaume a commencé à l'évoquer, la proposition, était à chaque fois de prendre deux flux interne qui se réalisent à l'intérieur du Pôle Métropolitain, avec pour règles l'intérêt d'étudier ça, à l'échelle du Pôle Métropolitain, c'est d'être surtout dans les relations inter SCoT, on n'avait pas forcément pris les flux les plus importants, parce qu'ils se font au sein d'une intercommunalité ou alors au sein d'un même SCoT, on avait pris pour principe de vraiment regarder les flux qui sortent des SCoT à l'échelle du PMCO pour vraiment aller là-dessus.

Là vous avez à chaque fois à côté, par exemple, on a pris l'exemple de la CCPO, si on applique ces principes-là, pour les flux internes, on proposait de regarder un Guînes – Dunkerque, ça représente 75 usagers en domicile – travail, aujourd'hui quand on prend la base évoquée par Guillaume, juste avant, et puis un Ardres - Dunkerque par exemple.

Ensuite on regardait un itinéraire qui sortait du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale. Pour cette intercommunalité, en général, on a très vite remarqué que c'était Lille qui ressortait, c'était un enjeu

qui avait pu être évoqué au tout début de notre sollicitations, on avait pris pour partie que pour chaque EPCI, on regarde une origine au sein de l'intercommunalité avec pour destination Lille, toujours dans notre exemple ça représente 20 usagers, et un dernier qui est plutôt un choix de l'intercommunalité avec une proposition de notre part, mais ça reste vraiment un choix, voilà c'est ce qu'on avait présenté.

Ce qui fait 4 parcours proposés d'analyser par intercommunalité, ce qui en fait du coup à l'échelle du Pôle Métropolitain 44 proposés.

Il y a eu beaucoup de débats lorsqu'on a présenté cette méthodologie et pas forcément d'arbitrage et c'est pour ça qu'on voulait en discuter avec vous, les débats finalement c'est de se dire bon on a pris à chaque fois-là vous voyez dans l'exemple Dunkerque apparaît automatiquement ce qui n'est pas toujours le cas pour chacune des EPCI on nous a dit vu les enjeux en ce moment il faut prendre systématiquement pour destination dans l'interne du PMCO vers le Dunkerquois.

Il y avait du débat donc là c'est quelque chose qu'on souhaiterait voir avec vous si on fait systématiquement au cas par cas.

Le deuxième sujet, c'est que certains disaient, vous avez pris le principe de ne pas regarder à l'intérieur des SCoT, mais nous ça nous intéresse quand même, parce qu'on n'a pas forcément l'information et là vous voyez, avec les chiffres toujours en l'appliquant à la CCPO, tout de suite, ça concerne 603 usagers, c'est plus représentatif, ça s'entendait, mais voilà c'était la question de vos attentes vis-à-vis du travail des agences à l'échelle du PMCO.

Le troisième débat, c'était de se dire qu'au final, on regarde ce qui existe et on n'est pas dans une approche prospective, est-ce qu'il ne faut pas regarder les déplacements même si aujourd'hui ils n'existent pas, mais demain, on sait qu'ils vont exister, pareil parce qu'on sait qu'une entreprise va s'installer, donc on le regarde justement pour savoir ce qu'il faut améliorer, et puis la dernière remarque, c'était vers Lille systématiquement, c'était de voir, s'il fallait pas s'imposer à chaque fois Arras ou d'autres destinations mais qui pour le coup au regard des analyses, des débats qu'on avait eu nous, entre techniciens, représenter généralement très peu d'usagers, c'est pour ça qu'on l'avait écarté, mais ce débat est revenu donc, on souhaite peut-être juste en montrant la diapositive suivante, c'est vous montrer que les flux si on avait fait les 44 parcours initialement proposé dans la méthode, ça représentait à peu près l'analyse de ses parcours là, ça vous donne une idée, on trouvait qu'il y avait quand même une certaine représentativité en tout cas d'origine et destination.

La diapositive juste avant pour en discuter avec vous sur ce que vous pensez des parcours à analyser et puis après on viendra sur les séminaires à organiser. »

« Reprise de la séance »

Monsieur le Président :

« Juste un point, je pense qu'effectivement cette vision prospective est absolument indispensable, c'est d'ailleurs la critique que je fais sur le RER Métropolitain des Hauts-de-France que de prendre en compte les mobilités d'aujourd'hui pour un projet qui doit se réaliser en 2040. Les mobilités seront totalement différentes, c'est bien l'une des grandes bêtises du RER Métropolitain des Hauts-de-France aujourd'hui que de ne pas avoir de vision prospective, oui il faut prendre une vision prospective.

Si on regarde l'avenir, on voit qu'il y a quand même des gros attracteurs de flux, ça disparaissait progressivement, finalement les gros attracteurs de flux historiques étaient plutôt en baisse, je prends Arcelor Mittal même au début des années 1980, 11 500 emplois aujourd'hui, maintenant on a 3 000 donc on voyait bien, là, la tendance s'inverse, on voit bien que dans les années qui viennent, on a des gros attracteurs de flux, Prologium, Verkor, la centrale nucléaire, les EPR, on voit qu' on a à nouveau des gros attracteurs, et du coup peut-être ça mais ces gros attracteurs de flux mériteraient une analyse un petit peu plus poussée et spécifique, c'est ce qu'on essaie de faire d'ailleurs à la Communauté Urbaine, pour voir justement du coup comment on peut massifier les flux, vers ces gros attracteurs. Ce qui n'est pas possible, c'est qu'on ait de l'autosolisme, une industrie, 3 000 emplois, 3 000 voitures, ce n'est pas possible, en termes de congestion, c'est juste impossible, physiquement, on n'y arrive pas.

Si je prends le Dunkerquois, que je connais le mieux, la plage l'été, gros attracteur de flux, tout le monde vient en voiture à la plage l'été, moi j'ai fait le calcul en mètre carré que ça représente eh bien on peut faire de la plage un parking. Si on transforme toute la plage en parking, on peut venir en voiture, c'est dommage, on n'a plus de plage, donc ça marche pas, un moment donné la surface n'est pas disponible, nous n'avons pas la surface, sur cette question des gros attracteurs de flux, ça mériterait peut-être une réflexion spécifique, où là on voit bien que la voiture ne peut plus être le modèle unique et qu'il faut massifier les flux, et quand on massifie les flux, il y a plusieurs options qui s'ouvrent, vous l'avez évoqué, il y a le covoiturage, il y a le transport collectif et donc comment on pense le rapport entre la voiture individuelle peut-être au départ, quand on va partir d'Eperlecques, quand on va partir de Warhem ou d'Eringhem, on va partir en voiture, voilà ou mieux en covoiturage, mais à un moment donné comment on se raccroche, je ne crois pas à la multiplication des changements intermodaux, je pense que et s'il y a 95 % des trajets en voiture, c'est parce que c'est le changement intermodal qui pose problème, et surtout quand il s'agit du ferré, les temps d'attente sont tels, qu'à partir du moment où on intègre un double changement intermodale sur du ferré, ça ne marche plus, quand on est sur des temps d'attente, un moment donné, ça ne permet plus de fonctionner, donc comment on réussit à trouver un flux massifié, notamment vers ces gros attracteurs, avec un minimum de changement intermodale, pour moi, un seul, d'où le travail qui est fait aujourd'hui par la communauté urbaine, de cette boucle qui réunit les gros attracteurs et qui permettra à un moment donné à ceux notamment qui viendront de la CCF, j'ai vu tout à l'heure que la CCHF -CUD, c'était le premier élément de flux tout à l'heure, 9 000, c'est ça je crois voilà, donc la question c'est comment on massifie ce flux là et comment on fait pour que ce flux-là effectivement ne vienne pas engorger les routes vers ces gros attracteurs de flux que seront demain toutes les entreprises de la zone industrialo portuaire, mais pas seulement, parce que la CCHF viennent aussi à la plage et là aussi c'est un gros attracteur de flux.

Je pense que cette question de gros attracteurs, prospective, un seul changement intermodal, massification des flux et puis j'adore votre remarque sur : "du point de vue de l'usager" ça sert à rien d'être du point de vue institutionnel, l'institution a toujours tort, c'est l'usager qui a raison, vous pouvez expliquer à l'usager qu'il y a une solution qui existe, par ailleurs s'il considère que la voiture c'est mieux, il prendra sa voiture, donc ça met du temps pour changer beaucoup de temps, on le voit avec le bus gratuit à Dunkerque, alors ok on a augmenté de plus 125 %, ce qui est record du monde, on a mis 5 ans, mais 5 ans pour 125% par quand même d'un niveau qui reste relativement bas, on voit que le changement prend du temps donc je pense qu'il faut donner à l'usager de nouvelles règles de déplacement, mais trouver des choses qui soient efficaces et peut-être commencer par ces gros attracteurs, demain pour le jeune Verkor, la plage, les centre-ville, voilà, tu dois connaître dans la CAPSO tes gros attracteurs, voilà et on travaille spécifiquement la dessus et si on arrive déjà à massifier les flux, là, on aura déjà fait une première étape qui me semble assez pertinente.

Est-ce qu'il y a d'autres remarques

Vas-y vas-Bertrand."

Monsieur Bertrand RINGOT :

« Moi je suis pour l'amélioration de la ligne ferroviaire, c'est un gros sujet, mais, on a quand même une ligne ferroviaire qui met de Gravelines à 17 mins de Calais et à 17 mins de Dunkerque, il n'y a pas de trains le samedi et le dimanche. La région a quand même dépensé 100 millions d'euros en son temps, la CUD a participé, Calais et Eurotunnel ont participé, c'est une ligne inutilisée, c'est un axe quand même qui dessert Calais, Bourbourg et tout le littoral, c'est vrai que c'est des gros investissements, et qu'il faudrait doubler la ligne, il faut qu'on s'inscrive à un horizon lointain, les EPR vont s'ouvrir en 2039, il faut qu'on soit plus en niveau dans ce qu'on essaie de faire, dans 5 ans et puis une projection à plus long termes, il faut qu'on ait plusieurs niveaux dans la réflexion, le covoiturage, la jeune génération avec leurs propres enfants...

Il faut un plan à plusieurs niveaux, et un moment donné il faudra qu'on dialogue avec la Région.

Monsieur le Président :

« Je partage l'analyse sur le ferroviaire, alors pourquoi j'exprime des doutes non pas de réticences totalement d'accord avec toi parce que c'est pourquoi j'exprime sur les faisabilités futures, d'abord on est sur le temps long, ferroviaire on est sur des temps extraordinairement long et deuxièmement qu'est-ce qui est en train de se passer aujourd'hui sur le ferroviaire en France. Il y avait des logiques de vache à lait qui permettaient, c'est-à-dire des lignes qui étaient plus que rentables qui permettaient de financer des lignes moins rentables, par exemple des lignes qui étaient rentables, c'était le TGV Paris - Lille, était excédentaire, si vous prenez maintenant le TGV Paris-Lille, vous voyez qu'on est moins nombreux. Je suis frappé de voir comment aujourd'hui dans le Paris Lille on peut avoir parfois des wagons moitié vide, alors que jamais j'ai connu par exemple avant le covid des wagons même un quart vide dans le Paris-Lille et pour avoir rencontré Jean- pierre FARANDOU, il nous a dit très clairement qu'aujourd'hui par exemple le TGV Paris - Lille qui était une vache à lait est devenu déficitaire et donc du coup qu'est-ce que fait la SNCF ? Au lieu évidemment de diminuer le trafic là où c'est quand même plus rentable qu'ailleurs, ils intègrent la baisse de la rentabilité des vaches à lait, donc du TGV Paris - Lille vers les lignes qui sont encore plus déficitaires et donc aujourd'hui vous voyez un désengagement de la SNCF sur les autres lignes parce que les lignes qui leur ont apporté plus, en fait leur rapportent moins. Et donc la question, c'est est-ce que demain ces lignes qui rapportaient de l'argent avant et qui n'en rapportent plus aujourd'hui pour permettre de financer les plus petites lignes qui ne rapportent pas, vont retrouver un niveau d'avant covid ? Quand on analyse, on ne le sent pas trop en fait en réalité, parce que le télétravail ne recule pas vraiment, et parce que on est à l'échelle européenne plutôt dans une logique de privatisation de ces lignes, ce qui fera que le gagnant de ces lignes, ne sera pas redistribué mais ce sera l'usager de cette ligne-là, c'est-à-dire que demain une logique de privatisation fera que c'est l'usagers du Paris-Lille qui va payer moins cher et l'argent va pas être récupéré pour financer des petites lignes voilà et pas une logique de péréquation, la logique de privatisation. Donc c'est tout le système tu vois qui est à remettre en place et c'est la raison pour laquelle on voit aujourd'hui toutes les difficultés autour de ces petites lignes et ça nous pénalise énormément parce qu'au niveau de la Côte d'Opale, notre réseau il est là et on voit diminuer la qualité. On le voit des lignes qui pourraient être opérationnelles ne pas l'être, alors une fois que j'ai dit ça qu'est-ce qu'on fait ? C'est une bonne question, je n'ai pas la réponse. Il y a eu des tentatives dans certaines régions de substituer le ferroviaire par du parc routier, qui est plus flexible, plus rentable, ça peut être demain des bus à hydrogène, des bus électrique etc.. plutôt que le train, plus souple, ce qui pourrait paraître un recul en arrière de mettre le ferroviaire sur le routier mais il y a une question économique qui est derrière, ça existait dans un certain nombre de territoire. Le but du jeu c'est pour retrouver la mobilité collective, est-ce que demain les collectivités publiques en particulier la région ont la capacité de mettre plus d'argent donc plus de déficit sur le ferroviaire ? Quand on voit aujourd'hui de mémoire que 80 % de l'investissement de la Région c'est la mobilité, on peut se douter des capacités de la Région, on voit qu'on ouvre un débat en fait qui était assez complexe, donc autant que je partage la nécessité de développer ça, autant j'ai une forme de scepticisme sur la capacité à réussir

le pari à court terme, et en tout cas, c'est un très beau débat et je pense qu'il faut qu'on le mette sur la table.

Je rappelle aussi une chose que j'avais évoquée Joël était présent à l'époque, on a un truc qui s'appelle le RER Métropolitain et qui mobilise quand même beaucoup d'argent public, la Région Hauts-de-France est en train de demander plus de 8 milliards d'euros je crois pas du tout qu'on aura 8 milliard, mais ils sont en train de demander ça et ça ne nous concerne absolument pas. Aujourd'hui le RER métropolitain des Hauts-de-France c'est, Bassin minier-Lille, et ça ne change rien à notre système ferroviaire jusqu'en 2040 et donc c'est là, je pense qu'il faut, qu'élus de la Côte d'Opale, on dise qu'aujourd'hui on veut notre part tant ce service régional métropolitain et s'il doit y avoir de l'argent (moi je m'attends à un milliard), s'il doit y avoir un milliard d'euros concentré uniquement sur la liaison Bassin Minier- Lille, je pense qu'on passe à côté de l'enjeu. Là, il y a peut-être aussi quelque chose à revendiquer pour améliorer les liaisons.

Est-ce qu'il y avait d'autres remarques sur les mobilités ?

Oui vas-y Francis."

Monsieur Francis BOUCLET :

« Par rapport aux communautés de commune, elles n'ont pas, je dirais le même impact que les Communautés d'agglomération, je pense à la Terre des 2 Caps, on est entre la CAB et Grand Calais, chacune des agglos a son transport en commun, son système de transport en commun, nous on est une commune limitrophe parfois et on a pas de lien, j'ai discuté encore dernièrement avec des habitants de ma commune qui me disent, on est à 5 km de la gare TGV Fréthun, on est nombreux à aller travailler à Lille, mais on est tous obligé de prendre notre voiture et on a créé sur la gare TGV Fréthun un deuxième parking, il y a quelques années et il est déjà rempli que donc, il y a peut-être une réflexion à avoir aussi entre intercommunalités. »

Monsieur le Président :

« Au niveau, CUD-CCHF, on est même en train d'envisager une extension du réseau de transport collectif vers la CCHF, en tout cas on entame cette réflexion et on essaie de trouver des solutions communes, puisque demain effectivement, il y a aussi pas mal de gens de la CCHF qui viendront travailler dans la zone portuaire de la Communauté Urbaine, tu as tout à fait raison, il faut qu'on développe cette réflexion, il faudrait qu'on le développe aussi avec la CCRA, de notre côté parce qu'on aura aussi beaucoup de gens de la CCRA, qui était le deuxième flux CCRA- CUD, il faudra aussi qu'on l'aborde avec la CCRA. On est sur des périmètres aujourd'hui, on doit dépasser l'interco classique.

Je vous remercie, merci à vous.

Décisions du Président :

Vous avez reçu par ailleurs, les décisions du président s'il y a des remarques n'hésitez pas.

- Arrêtés aux vice-présidents du PMCO
- Convention transfert SAGE et PAPI à l'institution intercommunales des Wateringues

J'en viens à mon traditionnel discours de Vœux, comme chaque année je fais l'état de l'Union mais on va faire plus court donc comme je le disais chaque année l'objectif est de faire un point sur notre action 2023 et de présenter des perspectives pour 2024.

Cette année commence comme la précédente s'est terminée avec des intempéries qui touchent durement nos concitoyens.

En effet, plusieurs épisodes marquant de pluies conséquentes entraînant des crues de l'Aa et de la Liane et la succession d'événements exceptionnels n'ont pas permis une redescende des niveaux et ont engendré une hausse des pics atteints. A titre d'exemple, plus de 300 mm sont tombés en 15 jours du 1^{er} novembre au 15 novembre, voire plus de 500 mm sur certains secteurs, soit 400% à 600% de hausse par rapport à la moyenne mensuelle des précipitations de 1991 à 2020. C'est ce qu'a évoqué Bertrand tout à l'heure.

Cette situation exceptionnelle et qui s'est renouvelée en ce début d'année, a amené la venue du Président Emmanuel Macron ainsi que les ministres qui se sont rendus à Saint Omer et Blendecques pour apporter leur soutien aux victimes des inondations et informer qu'un fond de soutien de 50 millions d'euros avait été débloqué.

L'institution intercommunale des Wateringues a été en première ligne dans cette crise. Les pompes ont permis d'évacuer l'eau, 304 millions de m³ vers la mer. Certains investissements sont à revoir pour renforcer le dispositif. La solidarité européenne a été démontrée avec le prêt de deux pompes par les néerlandais fin 2023 et le prêt de quatre pompes toujours par les Pays-Bas, mais aussi par la République Tchèque et la Slovaquie en ce début d'année.

La préparation à ces aléas météorologiques est donc indispensable et c'est pour cela que nous avons souhaité intégrer en 2022, le changement climatique dans les études de notre feuille de route.

En 2023 le PMCO a entamé concrètement ces trois études sur la mobilité, la santé et le changement climatique. Elles ont été lancées et sont portées par les agences d'urbanisme, avec des groupes thématiques présidés respectivement par Nicole CHEVALIER, Claude PRUDHOMME et Christian LEROY.

Je rappelle que les trois axes définis pour l'étude stratégique Mobilité concernent une analyse critique des parcours de mobilité ; une animation d'ateliers retours d'expériences ; et une création d'une base de données sur les flux

Plusieurs points ont été abordés lors des réunions avec les élus et techniciens. Nous pouvons citer la proposition et la validation de la méthodologie et des parcours type à étudier ; la présentation des outils de visualisation des flux et de fréquentation touristique ; le retour sur les travaux relatifs au bassin de mobilité Littoral Nord ; et la présentation de la gouvernance mise en place par la CUD pour la mobilité des salariés de la zone industrialo-portuaire

Concernant la santé, l'étude se décline en trois volets : élaboration d'un état de santé des populations à l'échelle du PMCO ; l'analyse de l'accès aux soins et aux organismes de santé ; et le travail sur la coordination des Groupements hospitaliers de territoire (GHT).

Il y aura aussi une dimension d'échanges de bonnes pratiques entre les EPCI. Les agences d'urbanisme ont rencontré les référents de chaque EPCI sur chacun des sujets des études stratégiques au mois d'avril et mai 2023 ; concernant la santé.

Il ressort que 7 EPCI ont formalisé leur stratégie par un Contrat local de santé soit en cours d'approbation ou approuvé, et quatre Communautés professionnelles territoriales de santé sont mises en place. C'est un outil qui est vraiment très pertinent et pour toutes les intercommunalités qui ne l'ont pas mise en œuvre, je vous encourage vraiment à le faire.

Lors des prochaines rencontres, il sera question du périmètre d'analyse des données de santé issues de l'OR2S et des entretiens tenus avec les 5 directeurs d'hôpitaux, Dunkerque, Calais, Boulogne, Saint-Omer et le CHAM.

Enfin, l'étude sur le changement climatique est celle des trois qui est la plus difficile à cerner tant les attentes sont multiples et les effets dès à présents visibles sur notre territoire.

Il a toutefois été convenu que l'étude s'articulerait autour de trois volets : l'élaboration d'un état des lieux « Qui fait quoi ? » ; une identification des thématiques orphelines et définition d'une feuille de route ; et une acculturation des élus et des habitants, ce qu'on a évoqué tout à l'heure sur la question des inondations.

Ces études se poursuivront en 2024 avec des premières conclusions attendues en cours d'année. Et je compte sur les agences pour avancer encore plus vite sur ce travail, on en a besoin, les inondations sont venues nous rappeler finalement que le changement climatique allait peut-être plus vite que ce qu'on imaginait. Je vais être tout à fait clair avec vous. Ces inondations, je les attendais mais dans 15 ans, je ne les attendais pas aussi vite, finalement ce qui est arrivé dans le Pas-de-Calais était prévisible, mais pas à une échéance aussi rapide, ce qui nous a peut-être un peu pris de cours, pour être tout à fait franc.

Sur un autre registre, le PMCO a procédé au recrutement de Madame Typhaine JAUEN pour l'animation GALPA et de Madame Céline LERICQUE pour la direction développement économique durable en avril 2023.

Concernant le GALPA, l'animatrice s'est chargée de mettre en relation les interlocuteurs du secteur, aussi bien institutionnels que du secteur privé.

Pour 2024, le GALPA entrera en phase de réalisation avec une concrétisation des projets en écriture avec la mise en place d'un comité de sélection le 1^{er} février.

Pour mémoire, les projets sont définis autour de cinq fiches actions dont quatre opérationnelles : Replacer les acteurs de la mer au cœur des préoccupations et du développement du territoire ; Favoriser l'émergence de nouvelles opportunités de développement socio-économique et la coopération entre secteurs maritimes ; Assurer la préservation et la gestion durable de l'environnement marin et littoral ; et mettre en place des actions de coopération renforçant la place du monde maritime au sein du territoire.

Concernant la direction du développement économique durable, l'ensemble des Présidents et Directions générales d'EPCI, membres du PMCO a été rencontré, afin d'évoquer les enjeux institutionnels d'économie durable à l'échelle du PMCO.

Même si les dynamiques économiques restent du ressort de chaque EPCI, force est de constater que des recherches de complémentarité, de synergie sur les enjeux de durabilité peuvent être partagés à l'échelle du PMCO sur la base d'une démarche volontaire. Une feuille de route pourra être établie en ce sens si c'est le souhait des membres du PMCO.

De même, des temps d'information et de sensibilisation des membres du PMCO et représentants des communes concernées par des projets économiques majeurs et dont le rayonnement dépasse l'échelle territoriale de l'EPCI ont pu être réalisés sous l'égide du PMCO (par exemple. Cap décarbonation ou encore le 8 décembre sur le projet d'implantation de 2 EPR2 sur le site de Gravelines).

Toujours sur la base d'une dynamique volontaire, certains EPCI ont émis le souhait de créer un club informel des "Directeurs économiques" des EPCI à l'échelle du PMCO afin d'échanger de sujets ou problématiques communes, des impacts des évolutions réglementaires.

Dès 2023, le PMCO a inscrit une action majeure avec le portage de l'animation et de la coordination territoriale autour du projet de création de deux réacteurs nucléaires de type EPR2 sur le site de Gravelines, porté par son maître d'ouvrage, EDF.

Une réunion de présentation à destination des Maires du PMCO du projet d'implantation EPR2 s'est déroulée le 8 décembre à Gravelines. C'est l'occasion pour moi de faire part de mon soutien à Bertrand RINGOT pour l'incendie de Sportica qui a profondément heurtée les Dunkerquois et amateurs de sport et de basket en particulier.

Une première réunion est prévue pour l'instance inter GT, placée sous le pilotage du PMCO, en la personne de Bertrand RINGOT. Tous les Présidents des 11 EPCI membres du PMCO y seront conviés. Au cours du 1er ou 2eme trimestre 2024, une visite du site de Flamanville et rencontre pour un retour d'expérience avec les acteurs locaux sera organisée.

Concernant nos autres politiques thématiques, Joël DUQUENOY a réuni le groupe de travail Urbanisme, habitat et interSCoT le 23 octobre à Longuenesse. Les nouvelles dispositions d'application du ZAN ont été évoquées, notamment la « garantie de développement communale » d'un hectare par commune ainsi que la démarche autour du logement initiée par la sous-préfecture de Dunkerque, qui intègre désormais les SCoT limitrophes.

Une autre démarche en cours est celle de l'étude INSEE pour le compte du SCoT de Flandre Dunkerque, dont les résultats sont attendus début 2024. Bien qu'il soit difficile de faire des hypothèses sur les choix que feront les futurs salariés, il importe d'élaborer des modèles pour se préparer à différents scénarios.

Concernant notre service de défense contre la mer, plusieurs opérations ont avancé durant l'année écoulée comme les systèmes d'endiguement sur les secteurs de Gravelines, de la digue des alliés et la zone du platier d'Oye. Pour ce dernier cas, suite aux résultats des modélisations, il a été décidé de ne pas constituer de système d'endiguement en l'état. Par contre une réflexion sera à mettre en œuvre dans le cadre de l'étude devenir du littoral du Delta de l'Aa.

Le service a poursuivi le suivi topographique du littoral et a valorisé une action de « Coastnap » sur l'est Dunkerquois pour le suivi littoral. Le Coastnap est un dispositif fixe qui permet à chacun de prendre des photos puis les transmettre pour étudier l'évolution du littoral.

Par ailleurs l'étude concernant le diagnostic du perré de Wimereux s'est finalisée fin 2023.

Fin octobre 2023 une action de sensibilisation auprès des maires et élus du PMCO a permis à une soixantaine d'entre eux de se rendre aux Pays-Bas afin d'examiner les solutions adoptées par nos voisins quant à la problématique submersion.

Le service a exercé également ses compétences dans l'appui des EPCI avec de nombreuses assistances (à la maîtrise d'œuvre pour les travaux du perré de Le Portel, à la gestion de la dune d'aval avec la CCT2C, à l'étude du devenir de la baie de Wissant, à la problématique pyrotechnique sur le littoral d'Oye-Plage ...)

En 2024, de nouvelles opérations sont prévues comme la construction de l'outil d'aide à la décision sur la prévision des événements maritimes : Système d'Informations et de Renseignements contre l'Erosion et la Submersion - SIRENES.

Ainsi qu'une étude commune avec la CUD et le GPMD relative aux études hydrauliques sur l'avant-port, la place du Minck et le périmètre portuaire du GPMD. Ou encore, un diagnostic du perré de Neufchâtel-Hardelot

Le SDCM poursuivra également son assistance aux EPCI et ses visites de terrain ainsi que sa mission de pilotage des études de révisions de profils de baignade,

4 communes sont concernées pour 2023-2024 : Marck, Wissant, Tardinghen et Wimereux.

Enfin l'année 2024 est une année olympique. L'année dernière le PMCO a fait l'acquisition de 820 places pour les jeux olympiques et paralympiques. Des actions ont été établies autour de la santé, du bénévolat ou par le projet OPALÉ. Les places seront donc distribuées aux porteurs de projets, habitants du PMCO.

Des défis autour de l'entraide, de l'inclusion, de la cohésion intergénérationnelle et de la solidarité seront également proposés à travers des épreuves sportives, culturelles et artistiques.

En avril, des recherches de totem disposés sur les chemins de randonnées permettront d'obtenir 2 places pour les JOP.

En 2024 nous accompagnerons ces lauréats, dans le transport et dans la communication pour qu'ils puissent nous faire vivre les jeux de l'intérieur.

Sur un autre registre, en 2022 nous avons organisé un séminaire des maires du PMCO afin de mieux faire connaître nos travaux. Nous avons abordé différents thèmes lors de cette journée qui s'est déroulée au Kursaal de Dunkerque. Je souhaite renouveler cette opération cette année.

Il est temps pour moi de vous présenter tous mes vœux pour 2024, vœux de bonne santé, vœux de travail et nous n'en manquerons pas ainsi que vœux de bonheur et de réussite pour vous, vos proches, vos élus et collaborateurs. Tous mes vœux également au personnel du PMCO :

Laurent PIDOUX, son directeur,

Olivier CAILLAUD, Marie MOUQUET et Thomas COMBES au service de défense contre la mer,

Estelle BOURGEOIS-RIBIER pour les politiques thématiques,

Isabelle RICHARD, pour la coordination interSCot et entre les agences d'urbanismes,

Sylvie HALLYNCK pour la mission JOP 2024,

Typhaine JAOUEN pour le GALPA,

Céline LERICQUE pour le développement économique et durable,

Et Benoit VANDEWALLE et Sandrine LIPS pour l'administration générale

Je lève la séance merci à vous.

Fin de la séance 19h56.