ANNEXE 6 : Note de présentation

LA PLATE-FORME MULTIMODALE ET LOGISTIQUE DELTA 3

I – Objectif et portage du projet

Né de la volonté de relocaliser le terminal rail-route de Saint Sauveur, DELTA 3 a constitué un projet d'aménagement ambitieux :

-regrouper sur un même site un terminal de transport combiné trimodal, un centre de services et des zones logistiques où seraient implantés des entrepôts de dernière génération accueillant des centres de distribution à l'échelle du Nord Ouest européen,

-permettre la reconversion d'un site minier dans un territoire durement touché par les restructurations industrielles avec le souci d'ancrer le développement de l'infrastructure dans le tissu économique régional.

Les collectivités territoriales ayant souhaité assurer la maîtrise d'ouvrage du projet, un Syndicat Mixte pour la plate forme multimodale de Dourges a été crée en 1999 regroupant la Région Nord Pas de Calais, le Département du Pas de Calais, le Département du Nord, la Communauté d'Agglomération d'Hénin Carvin, Lille Métropole Communauté Urbaine et la Communauté de Communes du Sud Pévélois. Elles ont ensuite été rejointes par la Communauté d'Agglomération de Douai et la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin.

Pour assurer le portage opérationnel, le Syndicat Mixte a crée en décembre 2000 une société d'économie mixte à qui elle a confié la réalisation du projet dans le cadre de conventions d'aménagement. La société a été transformée en 2011 en société publique locale d'aménagement.

Depuis lors, le Syndicat Mixte détient environ 83 % du capital de la société. La Région Nord Pas de Calais détient les 17 % restant du capital.

Le Conseil syndical du Syndicat Mixte est composé de 30 membres désignés par les collectivités participantes.

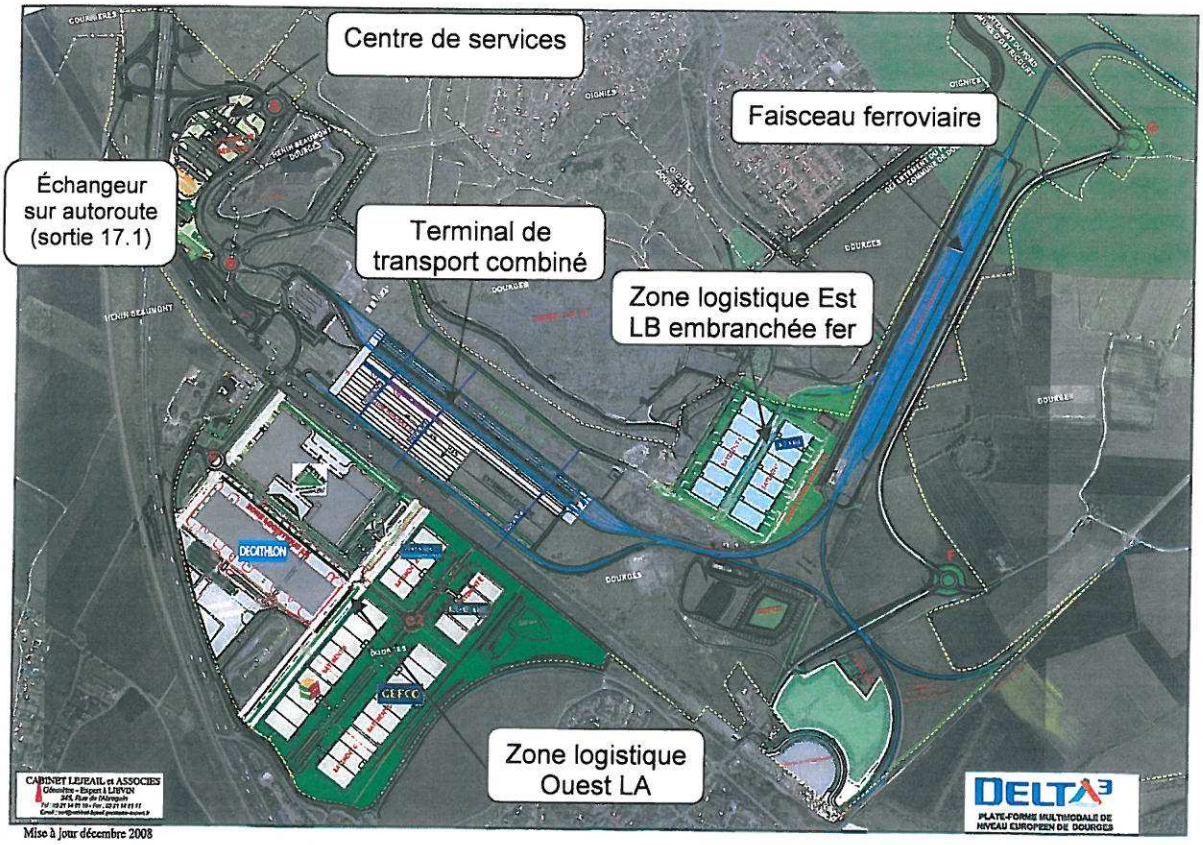
Il est présidé par Mr Alain WACHEUX, Vice-Président du Conseil Régional délégué aux transports.

Le Conseil d'administration de la SPLA est composé de onze administrateurs, dont neuf représentants du Syndicat Mixte et deux représentants de la Région.

La société est présidée par Mr Philippe KEMEL, Député-maire de Carvin.

II - Présentation du site de DELTA 3

Delta 3 est un outil original dans son concept et sa dimension, puisque nulle part ailleurs existe la combinaison de trois équipements : un terminal de transport combiné rail – route – voie d'eau, des bâtiments logistiques de dernière génération et un centre de services.



Mise à jour décembre 2008

A - Le raccordement aux trois modes de transport

L'échangeur sur l'autoroute A1, est dédié à la plate-forme. Son dimensionnement, calculé par les services de la Direction Départementale de l'Equipement, permettra de faire face à la croissance du trafic,

Un quai fluvial de 250 mètres, sur le Canal de la Haute-Deûle et un quai d'attente de 250 mètres. L'accès fluvial permet à des barges d'une capacité pouvant atteindre 78 EVP d'escaler à Dourges. DELTA 3 est ainsi connectée aux principaux ports maritimes à conteneurs du range Nord Ouest : Dunkerque, Anvers, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam.

Le raccordement ferroviaire principal est réalisé sur la voie Lens-Ostricourt et un raccordement secondaire, sur la voie Paris-Lille. En accord avec RFF, DELTA 3 a assuré les terrassements, la pose de voies et le ballastage ; RFF a réalisé la pose de caténaires et la signalisation avec le concours de la SNCF en assistance à maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre.
L'interface, entre le programme informatisé de signalisation réalisé à cette occasion par RFF (PAI), et celui de gestion de la plate-forme et du faisceau ferroviaire, commandé par DELTA 3, est contrôlée par Certifer, Centre français de certification ferroviaire, installé à

Valenciennes. Ceci permet de s'assurer de la compatibilité des systèmes et de la cohérence des interfaces entre les installations de DELTA 3 et celles de RFF, gage de sécurité.

B - Le terminal de transport combiné

1 - Infrastructure du terminal à conteneurs :

Le terminal est doté des équipements suivants :

➢ **Infrastructure ferroviaire :**

- 7 voies ferrées de 750 m chacune

5 des voies ferrées sont enjambées par 4 portiques de manutention, permettant de manutentionner des caisses mobiles et conteneurs sans mouvement de train. Les 2 autres voies ferrées sont accessibles par des grues mobiles.

- 4 portiques rail-route

Ces engins peuvent manutentionner des conteneurs maritimes et des caisses mobiles. Leur vitesse de travail est de 30 m/mn en levage à charge maximum, et 120 m/mn en translation. Ils sont également équipés d'un dispositif permettant la rotation de la caisse à 180 degrés. La productivité des portiques est de l'ordre de 20 manutentions par heure. Ils se déplacent sur 750 m.

- le faisceau d'attente

Propriété de Delta 3, il est raccordé aux voies Paris-Lille et Lens-Ostricourt du réseau ferré national. Il comprend douze voies et a deux usages principaux :

- La réception des trains à l'arrivée, permettant un accès à 60 kilomètres heure (alors que la vitesse est limitée sur le chantier de transport combiné),
- Une gestion dynamique du chantier pour en maximiser l'usage : Les trains tractés par locomotive électrique sont accueillis sur le faisceau, la traction est ensuite assurée par les locomotives diesel de la plate-forme vers le terminal de transport combiné ; au départ de ce terminal, les trains peuvent être directement tractés électriquement vers le réseau de RFF.

Il inclut des voies permettant de trier les wagons dans l'ordre où ils seront déchargés dans les entrepôts de la zone logistique embranchée.

- PIVOS

Le PIVOS (Poste informatique voie de service) permet la gestion de l'ensemble des aiguillages de la plate-forme à partir d'un point informatique. Cet outil améliore la productivité des mouvements de train et garantie également une sécurité optimale sur le site.

➢ **Infrastructure fluviale**

- 1 quai fluvial de 250 m

Le quai permet de recevoir 2 à 3 péniches porte-conteneurs simultanément.

- 1 portique trimodal (voie d'eau / fer / route)

Le portique fluvial se déplace sur une longueur de 250 m. Le nombre de mouvements par heure est de l'ordre de 20 manutentions. Cet outil permet également de traiter des trains car il enjambe 2 voies ferrées.

➢ **Zone de stockage de conteneurs.**

Disposant d'une capacité de 2500 EVP, cette zone est équipée de prise « reefer » pour le stockage de produit nécessitant une température contrôlée.

La zone est également agréee pour recevoir des marchandises dangereuses en transit.

➢ **Extension possible du terminal**

Le terminal à conteneur dispose de capacité d'extension, la capacité de la zone de stockage peut être doublée et des voies ferroviaires et des portiques peuvent être ajoutés

2 - La société d'exploitation du terminal

La société Delta 3 n'assurant pas la gestion du terminal de transport combiné, ce dernier est géré par une société privée : Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT), ouverte à tout opérateur s'engageant à apporter du trafic sur la plate-forme, à qui DELTA 3 à confié l'équipement dans le cadre d'un bail commercial de longue durée.

LDCT a pour actionnaires :

- NOVATRANS,
- NAVILAND CARGO (filiale de SNCF Géodis),
- TRANSFESA (opérateur ferroviaire espagnol),
- NCS (GIE des ports de Dunkerque et de Lille),
- CCES CONTARGO (opérateur fluvial)

Ils pourraient être rejoints prochainement par d'autres opérateurs européens de transport combiné.

L.D.C.T. gère le terminal sous sa seule responsabilité et assure notamment l'accueil, la gestion des installations techniques, la circulation ferroviaire intérieure au terminal, la manutention terminale et le stockage. L.D.C.T. détermine sa propre politique tarifaire.

LDCT a équipé le terminal de grues mobiles et se charge de la traction ferroviaire interne à la plate-forme : les entreprises de traction ferroviaire tractent les trains jusqu'au faisceau d'attente de la plate-forme (propriété de DELTA 3), à partir duquel ils sont pris en charge par L.D.C.T. qui dispose de locomotives diesel.

La manutention des conteneurs et caisses est assurée par le personnel de cette société.

DELTA 3 accompagne L.D.C.T. et les opérateurs de transport combiné dans la promotion institutionnelle du Terminal et dans la mise en relation commerciale avec les potentiels utilisateurs, chargeurs, transporteurs.

Ainsi, les modalités de calcul du loyer en fonction du trafic sur le Terminal constituent un mécanisme d'incitation au développement des flux.

3 - Les services

Services ferroviaires

Chaque jour, une dizaine de trains sont traités sur Dourges. Ces trains sont opérés par Novatrans, Froid Combi, Transfesa, Naviland Cargo, Rail Link Greenmodal et IFB.

Delta 3 est ainsi connecté quotidiennement avec le sud de la France : Lyon, Marseille, Avignon, Toulouse, Perpignan, Bordeaux, Bayonne.

Des lignes internationales sont également exploitées : vers Anvers et vers Zeebrugge en Belgique.

D'autres liaisons sont à l'étude afin de venir enrichir l'offre de service ferroviaire au départ de Dourges, notamment vers l'Italie, l'Espagne, Duisbourg (Allemagne) et Barking (Grande-Bretagne).

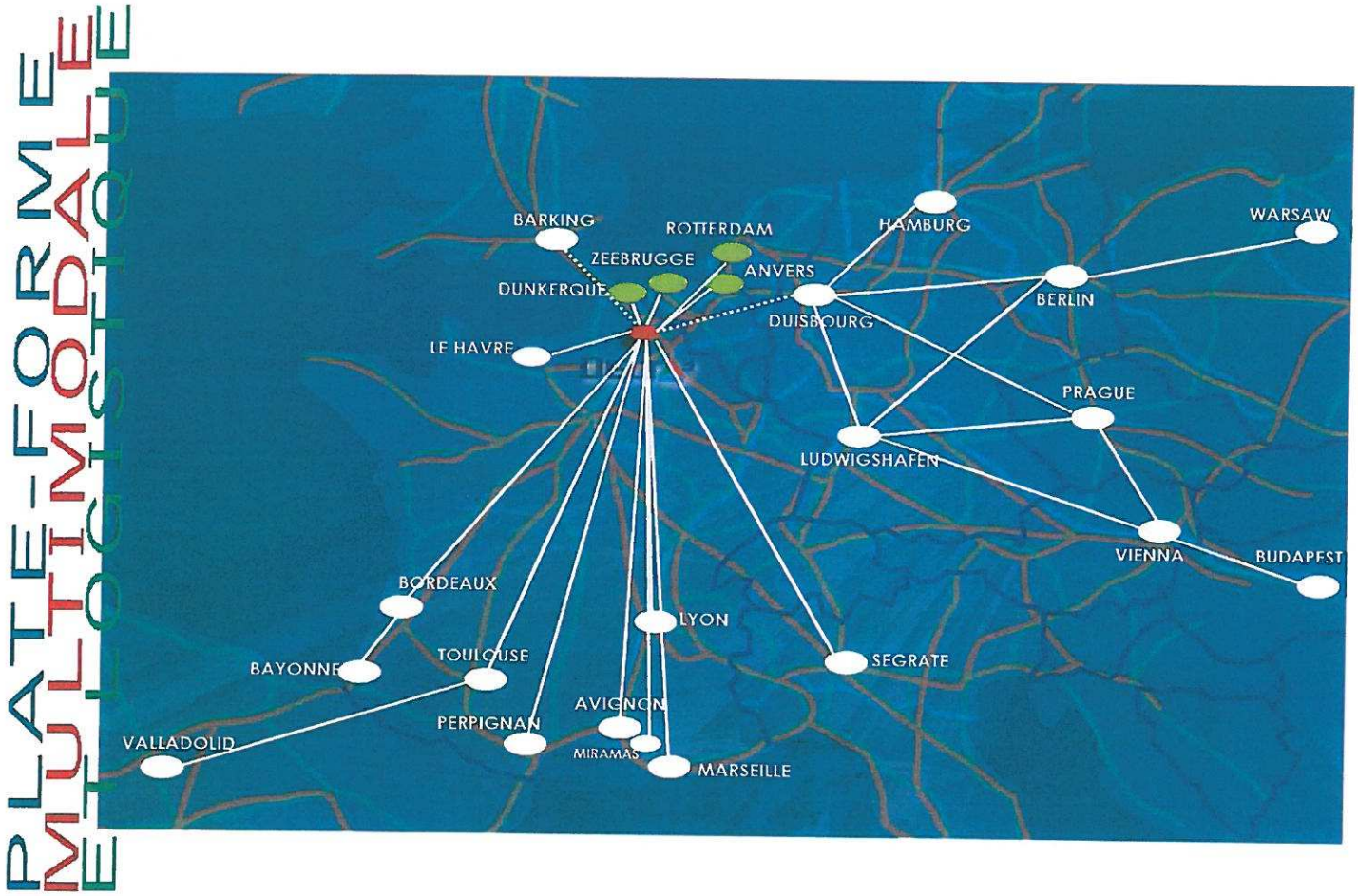
Services fluviaux

A ce jour, 2 opérateurs fluviaux escalent à Dourges : CFNR et RSC Greenmodal.

Ainsi Delta 3 est connectée aux principaux ports à conteneurs du range Nord Ouest : Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque et Amsterdam.

Le temps de transport par voie fluviale est de l'ordre de 30H pour rejoindre Rotterdam, 20 H pour Anvers et Zeebrugge, et 15 H pour connecter Dunkerque.

La capacité des barges escalant à Dourges va de 20 à 78 EVP.



Trafic du terminal de transport combiné

En 2011, le trafic du terminal à conteneurs est de plus de 87 000 passages chantier, ce qui correspond à autant de camions évités sur les routes. Le trafic 2011 est ainsi en augmentation de 32 % par rapport au trafic 2010 (en utilisant les mêmes règles de calcul que dans les ports intérieurs, ce total de 87 000 passages chantiers équivaut environ à 300 000 manutentions en EVP).
Dans le même temps, plus de 4 000 trains sont passés par Delta 3 Dourges, soit une augmentation de 39 % par rapport à l'année 2010.
Le trafic des marchandises dangereuses représente plus de 17 % de l'activité du Terminal, dépassant les 15 200 caisses mobiles à fin 2011.

Le trafic fluvial est en augmentation et il a représenté 5 % de l'activité du Terminal en 2011.

C – Les Zones logistiques et le centre de services

Deux zones logistiques composent l'offre immobilière sur DELTA 3, mettant à la disposition des chargeurs et logisticiens une surface totale de 330 000 m².

A ces surfaces vient s'adjoindre une zone de services, visant à apporter un complément de services aux clients de la plate-forme.

1 - Zone logistique Est embranchée fer LB

Le programme Distrirail Delta 3 est composé de deux bâtiments de 35 000 m² chacun, directement embranché fer.
Chaque bâtiment est accessible par voie routière en façade avant, et par voie ferrée en façade arrière.

Ces bâtiments sont destinés à la location auprès d'entreprises pouvant utiliser le transport ferroviaire conventionnel.

Un premier bâtiment de 35 000 m² a été livré en mai 2006 pour le compte de Kiabi. Il est exploité par DHL Fashion.

Le deuxième bâtiment de 35 000 m² à construire bénéficie d'un permis de construire en cours de validité et pourrait recevoir des produits relevant des autorisations ICPE 1432 / 1510 / 1530 / 2662 / 2663 / 2910 / 2925 ont été obtenus.

Ce bâtiment de 35 000 m² est divisible en 3 modules de 2 cellules de 5 500 m² chacune.

Vue aérienne et emplacement du deuxième bâtiment de 35 000 m² à construire

2 - Zone logistique Ouest LA

Située entre le canal et l'autoroute, elle accueille 270 000 m^2 d'entrepôts suivant deux types d'occupation :

- Parc locatif Distripole Delta 3 :

Composé de 4 bâtiments représentant une surface de 150 000 m², ces bâtiments, propriété du fonds logistis géré par AEW Europe, sont destinés à la location auprès de chargeurs et logisticiens utilisant les services des opérateurs de transport combiné présents sur le terminal à conteneurs.

Avec un partenaire privé, DELTA 3 a réalisé ce parc en qualité de promoteur et assisté l'investisseur dans la commercialisation locative, permettant de livrer les bâtiments auprès des clients suivants : Yamaha (36 000 m²), Oxybul Eveil & Jeux (34 000 m²), Sia (bâtiment de 22 000 m²), Rexel (bâtiment de 22 000 m²), Oxylane Décathlon (18 000 m²) et Holder (6 000 M²).

- Deux propriétaires occupants en Zone L-A Nord :

Cette zone est destinée à accueillir des chargeurs et logisticiens souhaitant être propriétaire de leur entrepôt.

Leroy Merlin est implanté depuis début 2007 dans un bâtiment de 70 000 m².

DELTA 3 a livré en 2009 en qualité de promoteur à Oxylane Décathlon un bâtiment de 51 000 m², dont 48 000 m² d'entrepôt et un centre international accueillant la direction logistique et un centre de formation interne.

3 - Promotion des bâtiments

Réalisatrice des ouvrages publics et des équipements d'intérêt collectif de la plate-forme, DELTA 3 a réalisé l'intégralité des programmes de promotion immobilière, soit seul, soit avec des promoteurs privés dans le cadre de deux Sociétés en Nom Collectif, DISTRIPOLE DELTA 3 et DISTRIRAIL DELTA 3.
Cette méthode a permis à DELTA 3 d'être associée à part entière à la commercialisation locative et au résultat, ce qui est une forme originale de partenariat public-privé.

4 - Le centre de services

Situé à l'entrée de la plate-forme, le centre de services comprend :

- Une station-service Total, avec restauration,
- Une station-service AS24 réservée aux PL sur abonnement,
- Deux bâtiments tertiaires, les centres Euralogistic 1 et 2, réalisés par la CCI Artois et destinés à accueillir des activités de services aux entreprises du transport et de la logistique,
- Le Campus Euralogistic, réalisé également par la CCI Artois, est un complexe de formation dédié aux métiers du transport et de la logistique,
- Un parking PL d'une capacité de 90 places,
- Un restaurant va ouvrir en 2013,
- Un pôle de services est également en projet.

Le site de Delta 3 est également desservi par une ligne de bus régulière depuis janvier 2012 qui le relie aux gares de Libercourt et de Dourges ainsi qu'au centre-ville d'Hénin-Beaumont.

III –Présentation du projet d'aménagement d'une zone LC

A – Création d'une nouvelle offre sur le site

Afin de compléter l'offre disponible sur le site, DELTA 3 envisage d'implanter dans la zone dite « zone de dépôt de terres » des activités de messagerie et/ou de cross-docking (passage à quai) embranchées fer, non présentes actuellement.

En effet la société a été consultée par des opérateurs souhaitant développer ce type d'activités et il n'a pas été possible d'y répondre, les terrains restant à commercialiser ne disposant pas d'une configuration ou d'équipements adaptés.

Or, en vue de conforter ce site multimodal, il semble utile de compléter l'offre d'activités existantes tournées vers la logistique de distribution par une offre de cross-dock/messagerie tournée vers l'éclatement de produits nécessitant la présence d'un quai fer et de bâtiments adaptés à cette activité.

La configuration des bâtiments est très différente selon les activités :

- *pour les activités de logistique*, entrepôt d'environ 10 mètres utiles de hauteur et d'environ 100 mètres de large, chauffé, sprinklé et relevant des ICPE
- pour le cross-dock/messagerie, hall de 6/7 mètres de haut, d'environ 30 m de marge non chauffé et ne relevant pas des ICPE

Par ailleurs, l'aménagement de la zone logistique LC permettrait de valoriser une partie des terrains situés dans la « zone des dépôts de terre » sur laquelle ont été entreposés les déblais de l'opération.

B – Caractéristiques du projet

A la demande du Syndicat Mixte, DELTA 3 a réalisé une étude de faisabilité technique et financière. Une première ébauche de cette étude a permis de définir la faisabilité technique de 14 scénarios de desserte et d'activités identifiés (7 en logistique et 7 en messagerie/cross-docking).

Une première analyse des attentes du marché et l'examen des conditions futures d'exploitation du site ont conduit à considérer deux solutions comme réellement pertinentes :

- une solution en logistique embranchée fer (même s'il existe peu de demande du marché et que cette solution présente la contrainte financière d'un confortement lourd des berges pour le quai fer)
- une solution avec deux bâtiments de cross-dock/messagerie de part et d'autre de l'embranchement ferré (environ 370 m de long par 30 mètres de large).

Cette deuxième solution a été privilégiée dans l'étude.

Le raccordement ferré se ferait à partir des voies 41 et 42 du terminal (voies trimodales en zone fluviale), ce qui nécessite l'accord du locataire LDCT et la conclusion d'un avenant au

bail commercial. Le raccordement à partir des voies de circulation n'est pas envisageable à des coûts supportables.

La surface totale concernée par cette future zone logistique est d'environ 9 hectares, dont 67.608 m² en ZAC et 29.689 m² hors ZAC, et conduirait à la création de deux bâtiments de cross-dock et/ou de messagerie de part et d'autre d'un quai fer, d'une surface de 22.000 m² environ de surface de plancher.

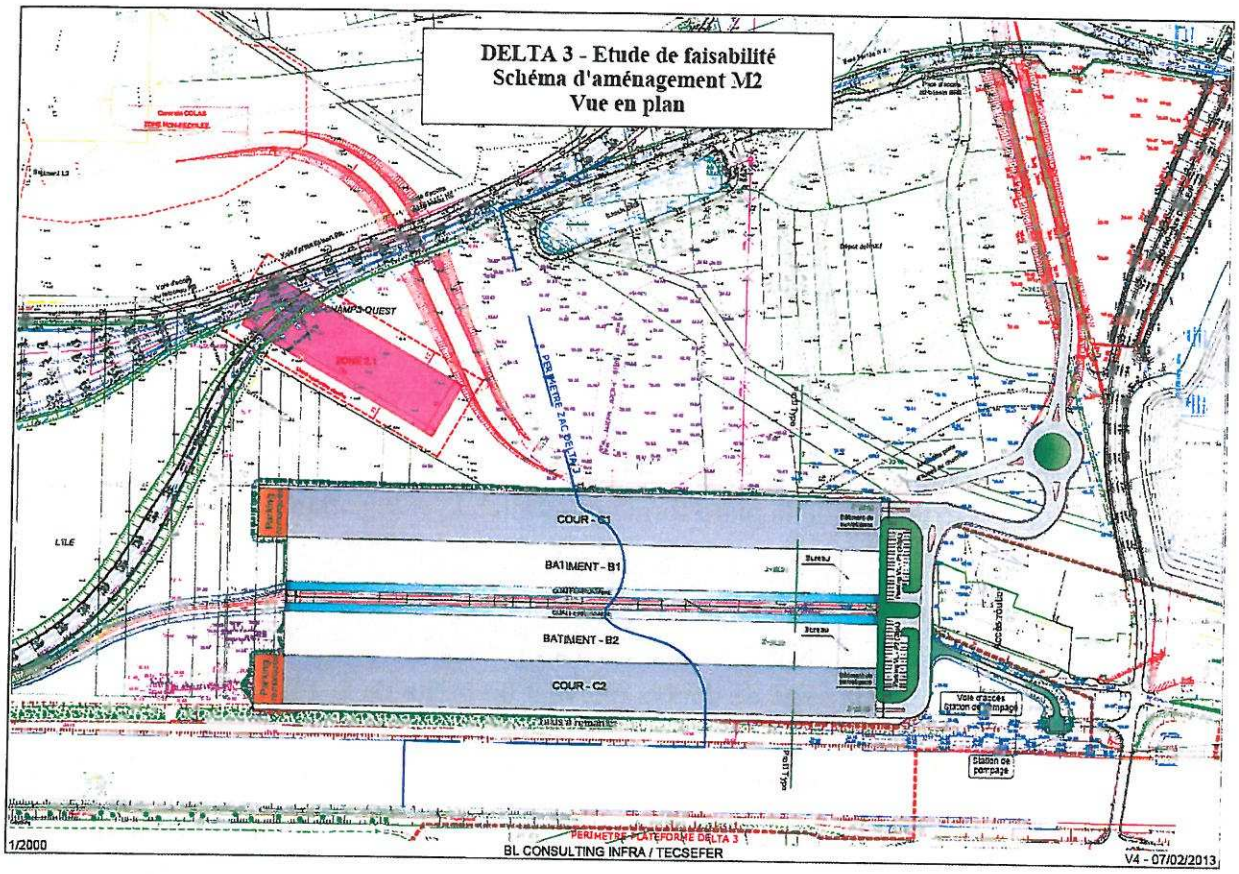
Les bâtiments seraient équipés d'un quai fer d'environ 375 m desservi à partir des voies ferrées du terminal (voies 41 et 42). L'embranchement ferré et le soutènement du quai fer resteraient la propriété de DELTA 3 afin de garantir la maîtrise publique de leur utilisation et faciliter la desserte ferroviaire réalisée par l'exploitant du terminal de transport combiné.

L'accès aux bâtiments se ferait à partir d'un giratoire à créer sur le raccordement D-E reliant la ZAC actuelle à l'extension future. Cet accès permettrait également de rejoindre une station de pompage en Deûle à créer pour boucler le réseau de défense incendie existant.

DELTA 3 va également lancer une campagne d'études de sols sur le périmètre de l'actuelle zone de dépôt et de son accès routier, portant sur :

- l'analyse des caractéristiques géotechniques des sols afin de définir les procédés constructifs et les confortements nécessaires (voirie, ouvrages d'art, talus côté Deule, bâtiments, cour de manœuvre…)
- l'analyse de la perméabilité du sol afin d'évaluer les capacités d'infiltration des eaux pluviales
- l'analyse des sols devant rester en place au regard de la pollution éventuelle (en vue de la cession des terrains)
- l'analyse au regard de la pollution des terres devant être évacuées et stockées sur site ou réutilisées
- l'analyse des terres excédentaires de la première phase mises en dépôt sur le site en vue de leur éventuelle réutilisation pour les futurs projets de développement (Zone LC et son raccordement routier et zone LD)

Le schéma d'aménagement de cette zone LC dans le scénario deux est le suivant :



C – Procédures administratives concernant les terrains

➢ <u>Urbanisme</u>

Les terrains, propriété de la SPLA DELTA 3, sont pour partie dans la ZAC DELTA 3 (Zone Z2) et pour partie hors ZAC.

Le règlement d'aménagement de zone (RAZ) a été intégré dans le PLU de la commune de Dourges.

Au regard du PLU de Dourges, les terrains ont la même destination que les activités du terminal (Zone UEpfm qui est une zone destinée à recevoir toute construction et installation, aménagement nécessité par la réalisation et le fonctionnement de la plate-forme multimodale tels que parking, aires et bâtiment de stockage, bâtiments liés à l'activité logistique).

La surface de bâtiments construite hors ZAC est de 7.750 m², et 14.250 m² environ de surface plancher construit en ZAC.

➢ Déclarations d'Utilité Publique (octobre 2000 et septembre 2010)

➲ Les terrains sont inclus dans le périmètre de l'étude d'impact réalisée en mai 2000 dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase, prononcée par arrêté en date du 6 octobre 2000.

Les résultats de l'étude d'impact n'ont pas localisé sur ces terrains d'espèces à haute valeur patrimoniale.

➲ Les terrains sont également inclus dans le périmètre de l'étude d'impact réalisée en février 2010 dans le cadre de la demande de Déclaration d'Utilité Publique pour les travaux liés à l'extension de la plate-forme multimodale DELTA 3 prononcée par arrêté des 9 et 30 septembre 2010. L'étude d'impact a été complétée en juillet 2012 dans le cadre du dossier de création de la ZAC « extension de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 »

➢ Pollution

Les terrains du périmètre de la zone de dépôts relèvent en partie de la zone IV « ancien lit du canal de la Deûle » de l'arrêté du 20 novembre 2000 prescrivant des servitudes d'utilité publique dans le cadre de la sortie de concession minière.

Cet arrêté restreint l'utilisation future des terrains à certaines activités et encadre la réalisation des travaux futurs. Dans la zone IV, sont autorisées les zones vertes ou zone d'activités industrielles.

Ces dispositions s'appuient sur l'avis rendu par le Professeur Henri MAILLOT, Hydrogéologue, qui avait prescrit une campagne de sondages complémentaires et supervisé leur réalisation.

En conséquence, Charbonnages de France a fait réaliser sur une pollution résiduelle dénommée « zone 2.1 », représentant environ 150 m de longueur * 40 m de large et une épaisseur de 2 à 3 mètres, une couverture étanche en schiste traité au liant hydraulique de 50 cm d'épaisseur avec une surlageur de 10 m de part et d'autre de la poche, soit une surface de 60 m * 170 m.

Les infrastructures à réaliser (voirie d'accès à la zone LC) n'entameront pas la couverture étanche s'ils sont implantés au-dessus.

Aucun autre aménagement, ni aucune construction ne sera réalisée sur cette couverture étanche, de manière à en garantir la pérennité.

Les déblais à réaliser dans le périmètre de la zone IV (en dehors de l'emprise de la zone 2.1) nécessaires pour la réalisation des bâtiments et du quai fer, porteront sur des matériaux considérés comme sains par les précédentes études.

Néanmoins, préalablement aux travaux, une campagne de reconnaissance pollution sera réalisée. Compte tenu de l'historique du site, l'avis d'un hydrogéologue agrée sera probablement sollicité par l'ARS.

➢ Archéologie

Les terrains sont libres de toutes contraintes archéologiques, conformément à l'attestation de fin de travaux délivrée le 11 décembre 2002.

➢ Dossier loi sur l'eau

L'arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en date du 6 novembre 2000 couvre les terrains objets du projet d'aménagement.

Cet arrêté a été modifié par un arrêté complémentaire en date des 21 octobre et 5 novembre 2004, et a été prolongé par arrêté du 5 novembre 2010.

L'arrêté complémentaire de 2004 a supprimé la référence à un débit de fuite par bassin versant en retenant désormais les données suivantes :

- la surface totale maximale raccordée au réseau pluvial est de 268 ha
- le tamponnement des eaux de ruissellement est effectué au moyen de bassins de retenue dont la somme des débits de fuite sera inférieure à 480 l/s et à 70 l/s en cas de crue de la Deûle

L'arrêté de 2000 et l'arrêté complémentaire de 2004 ont été précédés d'un avis du Professeur Henri MAILLOT, Hydrogéologue.

Les surfaces imperméabilisées représenteront environ 5,5 ha, à comparer avec la superficie totale raccordée au réseau pluvial de 268 ha.

L'aménagement de la zone LC aboutira à la création d'environ 20.000 m² de bâtiments supplémentaires aux 340.000 m² du projet, soit une augmentation de 5 %.

La future ZLC relève du bassin versant n°3 qui reprend le faisceau ferroviaire, la zone logistique LB et le secteur sud du chantier multitechnique.

Les débits de fuite maximum relatifs au bassin versant n° 3, figurant dans la note de calcul annexée à l'arrêté de 2004 s'élèvent à 85,7 l/s en période normale et 12,4 l/s en période de crue.

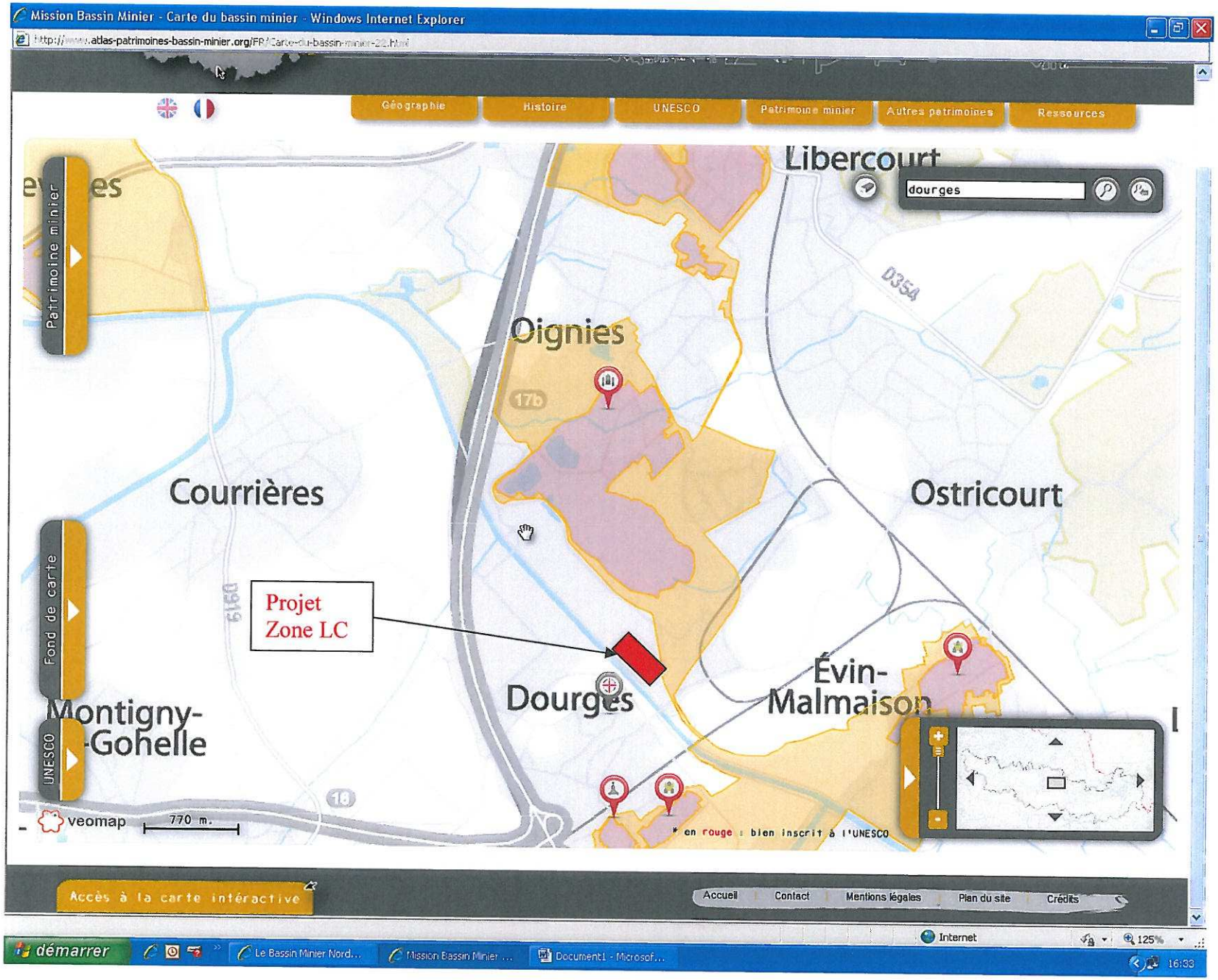
Ces débits maximum seront respectés.

D – Calendrier

18 mars 2013 :	Début de la mission de maîtrise d'œuvre
Fin juin 2013 :	Lancement consultation entreprises
15 octobre 2013 :	Remise des offres pour la consultation entreprises
Janvier 2014 :	Début des travaux

ANNEXE 7 : Carte du périmètre du Bassin Minier

Capture d'écran du site Mission Bassin Minier délimitant en rose le périmètre du bien inscrit et en jaune le périmètre de la zone tampon



CABINET LEJEAIL et ASSOCIES
Géomètre - Expert à LIEVIN
345, Rue de l'Abregain
Tel : 03 21 14 61 10 - Fax : 03 21 14 61 11
Email : sarl@cabinet-lejeail.geometre-expert.fr

DELTA 3
PLATE-FORME MULTIMODALE DE NIVEAU EUROPEEN DE DOURGES