

Planification et création de la plate-forme multimodale de Dourges (Nord – Pas-de-Calais, France)

Philippe RIGAUD
DREAL Nord – Pas-de-Calais
(Direction Régionale de
l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement)

3 novembre 2011

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des
Transports et du Logement



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

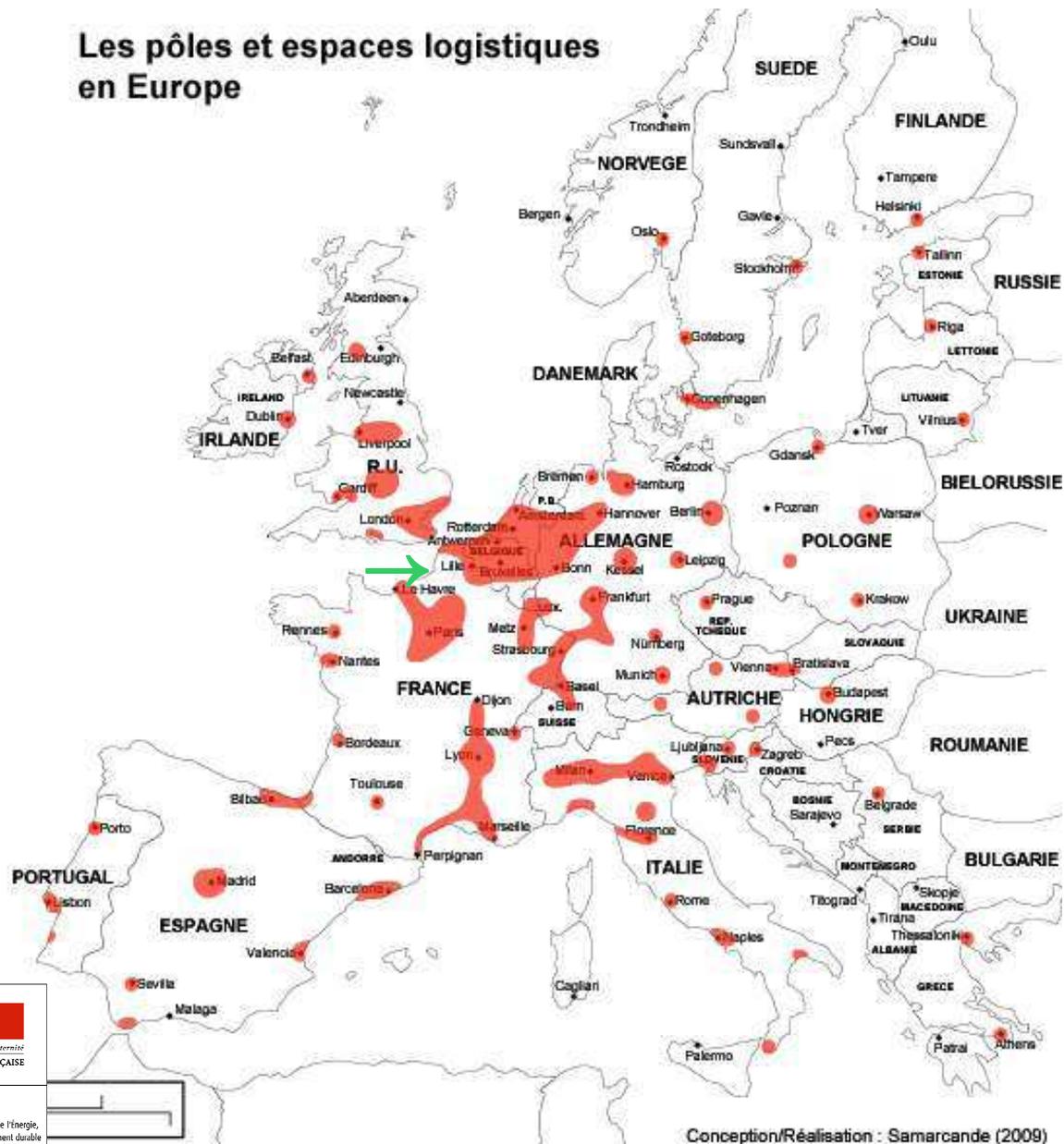
La plate forme multimodale de Dourges

- 1) Localisation : 20 km au sud de Lille
- 2) Présentation de Delta 3 aujourd'hui
- 3) Les origines du projet (1980-1992)
- 4) Le Choix d'un site
- 5) Une décision peu à peu partagée (1992-1993)
- 5) La phase préparatoire et le montage financier (1994-2003)
- 6) Les premières années de fonctionnement (2004-2011)
- 7) Et après ? (2012-2020)



1) Localisation : 20 km au sud de Lille

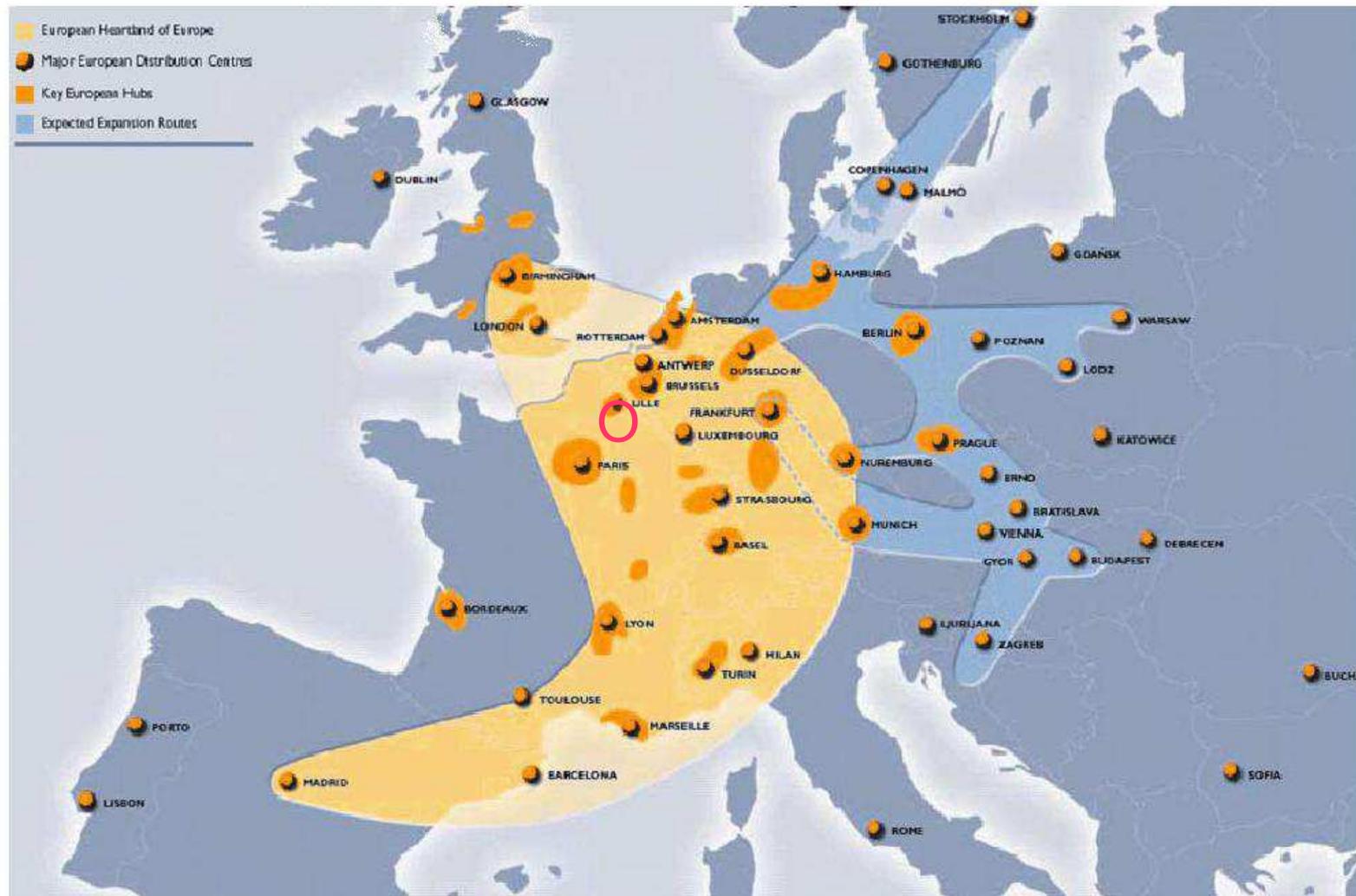
Les pôles et espaces logistiques en Europe



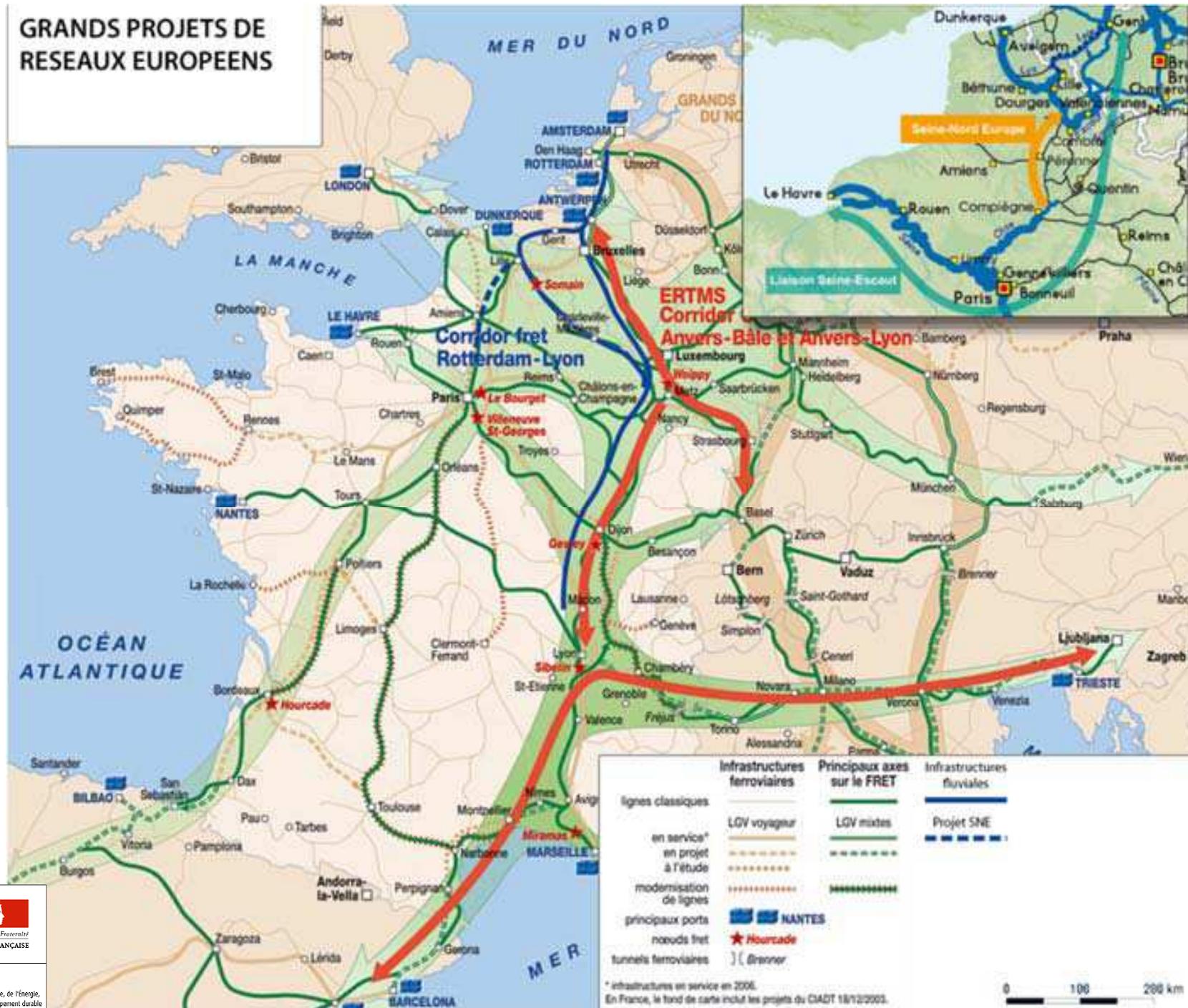
L'agglomération de Lille compte 1 million d'habitants et son aire métropolitaine 3 millions.

Située au coeur de l'Europe du Nord-Ouest, entre les Îles britanniques, le Benelux et l'Île de France, elle se trouve au débouché des deux principaux axes logistiques français, Benelux-Rhône Espagne, et tunnel sous la Manche-Île de France-Espagne.

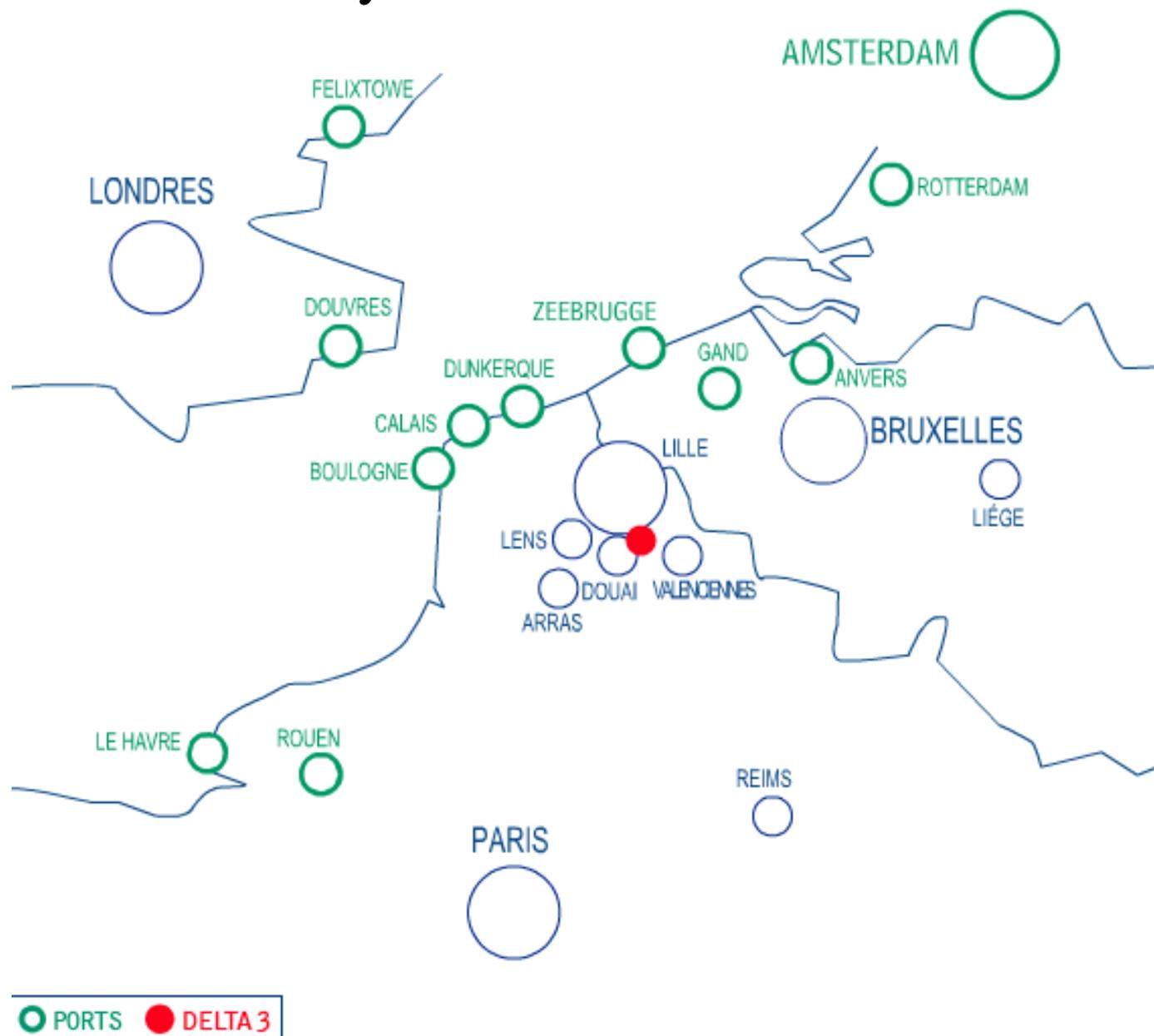
La région de Lille est au cœur de l'Europe logistique



GRANDS PROJETS DE RESEAUX EUROPEENS



100 millions d'habitants et 10 grands ports dans un rayon de 300 kilomètres



LE RÉSEAU FLUVIAL / DE WATERWEGEN



Le site de Dourges



Le site est desservi par :

- l'autoroute A1 (Paris – Anvers) avec un échangeur dédié,
- la voie ferrée classique (Paris – Lille),
- la voie fluviale, avec le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, adapté aux convois de 3.000 t, avec des ponts relevés à 5,25 m.

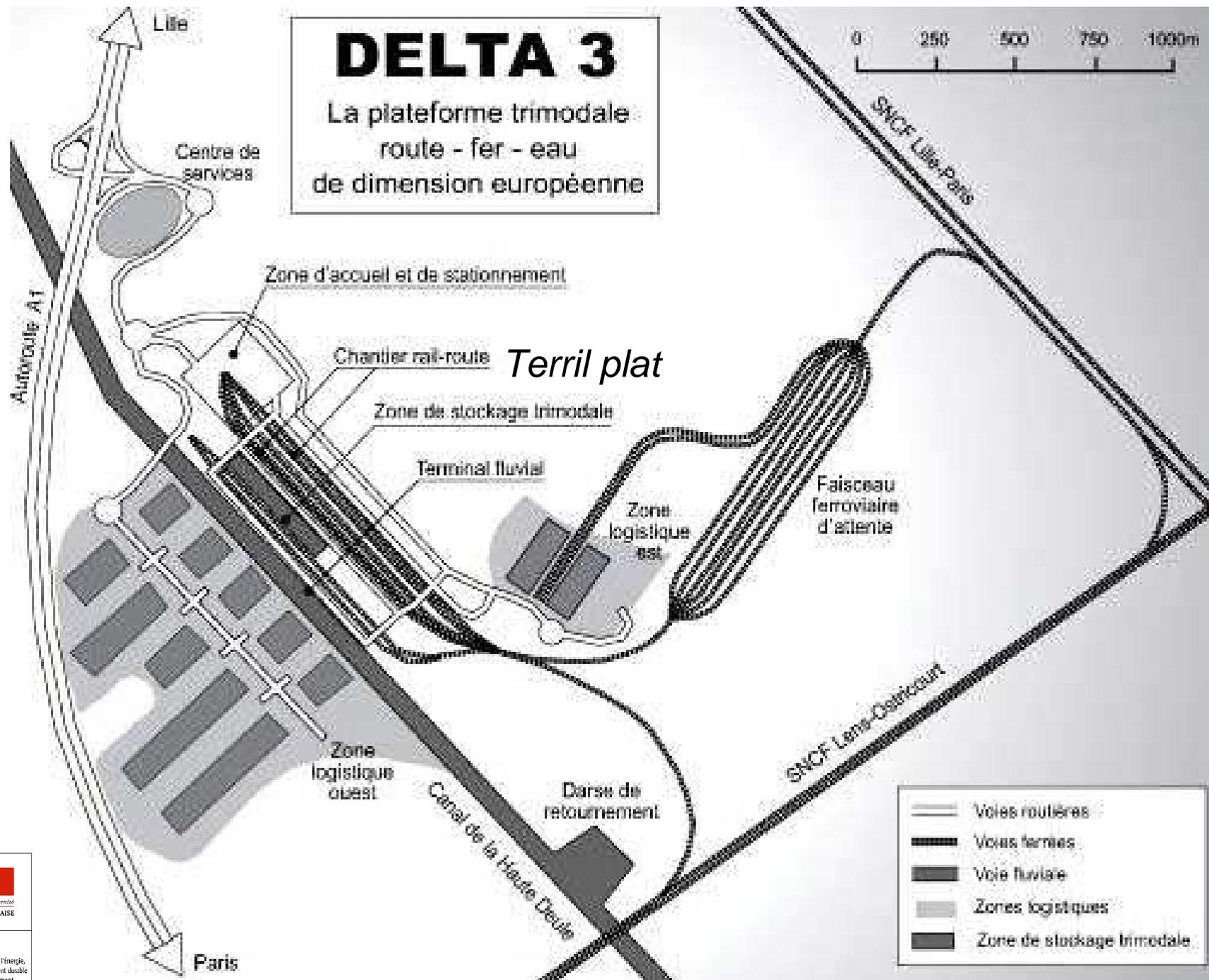
2) Présentation de Delta 3 aujourd'hui



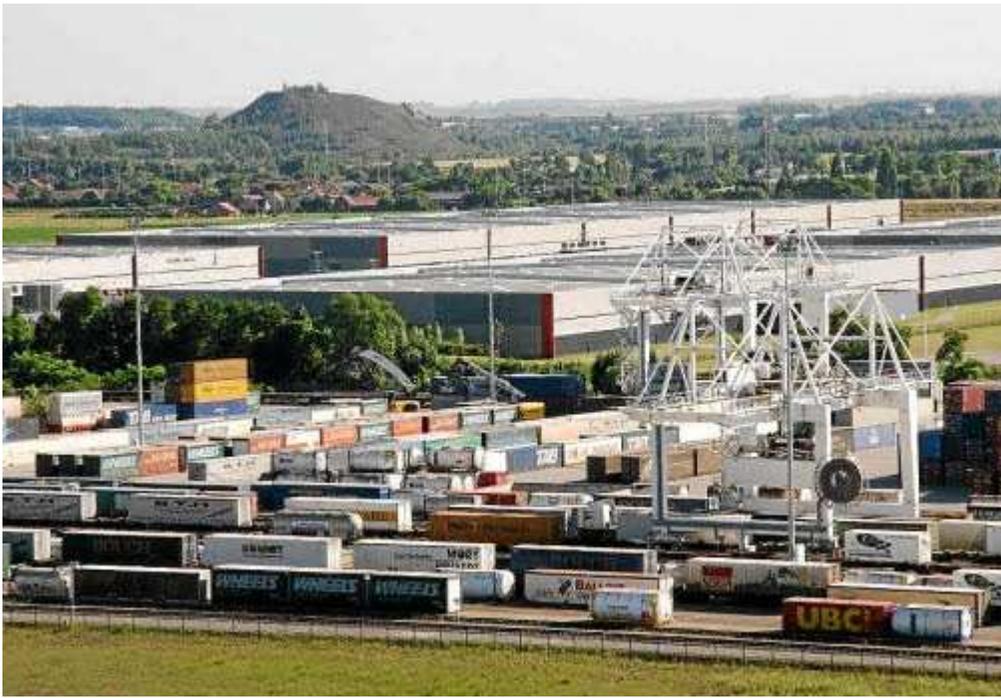
La plateforme multimodale de Dourges, dénommée Delta 3, s'étend sur 300 ha, à 20 km au sud de Lille et 200 km au Nord de Paris.

Delta 3 est **un outil original** par son concept, sa dimension, la structure d'exploitation du terminal associant plusieurs opérateurs, et la **combinaison de trois équipements** :

- Un terminal de transport combiné avec deux cours ferroviaires, une cour fluviale et une zone de stockage de 2 500 EVP,
- Trois zones logistiques : 330 000 m² d'entrepôts, dont 70 000 m² directement embranchés fer,
- Un centre de services (station service, restauration, hotel, bureaux, centre de formation)







Le Syndicat Mixte pour la plate forme multimodale de Dourges (créé en 1999)

Il représente les intérêts des collectivités publiques.

Composition du Comité Syndical :

- Région Nord Pas-de-Calais,
- Département du Nord,
- Département du Pas-de-Calais,
- Lille Métropole Communauté Urbaine,
- Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin,
- Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
- Communauté d'Agglomération du Douaisis
- Communauté de Communes du Sud-Pévélois.



La SAEM Delta 3

Société anonyme d'économie Mixte

Maître d'ouvrage, aménageur, promoteur et commercialisateur.

Création en décembre 2000. 7 actionnaires :

- Syndicat Mixte pour la Plateforme de Dourges (51 %)
- Caisse des Dépôts et Consignations
- Caisse d'Epargne Nord France Europe
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Lens
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
- SAFIDI
- Transports et Logistiques Partenaires

DELTA 3 a constitué, avec des promoteurs privés, deux Sociétés en Nom Collectif, DISTRIPOLE DELTA 3 et DISTRIRAIL DELTA 3 pour assurer la promotion des bâtiments logistiques.

DELTA 3 est ainsi associée à part entière à la commercialisation locative et au résultat, ce qui est une forme originale de partenariat public-privé.



Les zones logistiques

3 programmes distincts répondant chacun à des besoins différents, mais tous à proximité immédiate du terminal à conteneurs :

- * Distirail Delta 3, 2 bâtiments de 35 000 m² chacun, équipés de quais routiers en façade avant et d'un quai fer en façade arrière. (Kiabi)
- * Distripole Delta 3, 5 bâtiments propriété de AEW Europe et destinés à la location, représentant une surface totale de 136 000 m² sur 32 hectares : Gefco (47 000 m²), Fnac Eveil & Jeux (36 000 m²), Kuehne & Nagel (22 000 m²), Rexel (22 000 m²), Décathlon (16 000 m²), et Holder (6 000 m²).
- * et la zone L-A Nord pour l'investissement en propre, 125 000 m² d'entrepôts logistiques : Leroy-Merlin (56 000 m²), Décathlon (51 000 m²).

Une extension est prévue sur 115 hectares adjacents au site actuel pour permettre la construction de plusieurs bâtiments représentant un total de 230 000 m² environ de surfaces logistiques.

Les zones logistiques et l'extension



Lille Dourges Container Terminal (**LDCT**)

Société privée créée en décembre 2003 pour gérer le terminal de transport multimodal de Dourges, qui s'étend sur 60 hectares.

Bail de 18 ans avec la SAEM Delta 3.

Actionnaires : principaux clients du terminal : 3 opérateurs de transport combiné ferroviaire (Novatrans (66%), Naviland Cargo, Transfesa) et 2 opérateurs de transport fluvial de conteneurs (CCES et NCS, pour 2,5% chacun).

Description du terminal :

- * 7 voies ferrées de 750 m : 5 voies enjambées par 4 portiques, permettant de manutentionner des caisses mobiles et conteneurs sans mouvement de train. Les 2 autres voies sont accessibles par des grues mobiles.
- * 1 quai fluvial de 250 m
- * 1 portique trimodal sur quai fluvial, qui enjambe 2 voies ferrées
- * Zone de stockage de 2 500 EVP
- * Faisceau d'attente de 12 voies électrifiées de 750 m : réception des trains à 60 km/h, gestion dynamique du chantier.

Le chantier peut accueillir 150 000 UTI et dispose donc de réserves de capacité.



Services offerts à Delta 3

Lignes fluviales desservant les principaux ports maritimes :
Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Amsterdam.

Lignes ferroviaires desservant :

- * France : Lyon, Marseille, Avignon, Toulouse, Perpignan, Bayonne, Bordeaux, Le Havre
- * Italie : Novare
- * Espagne : Valladolid
- * Allemagne : Mannheim

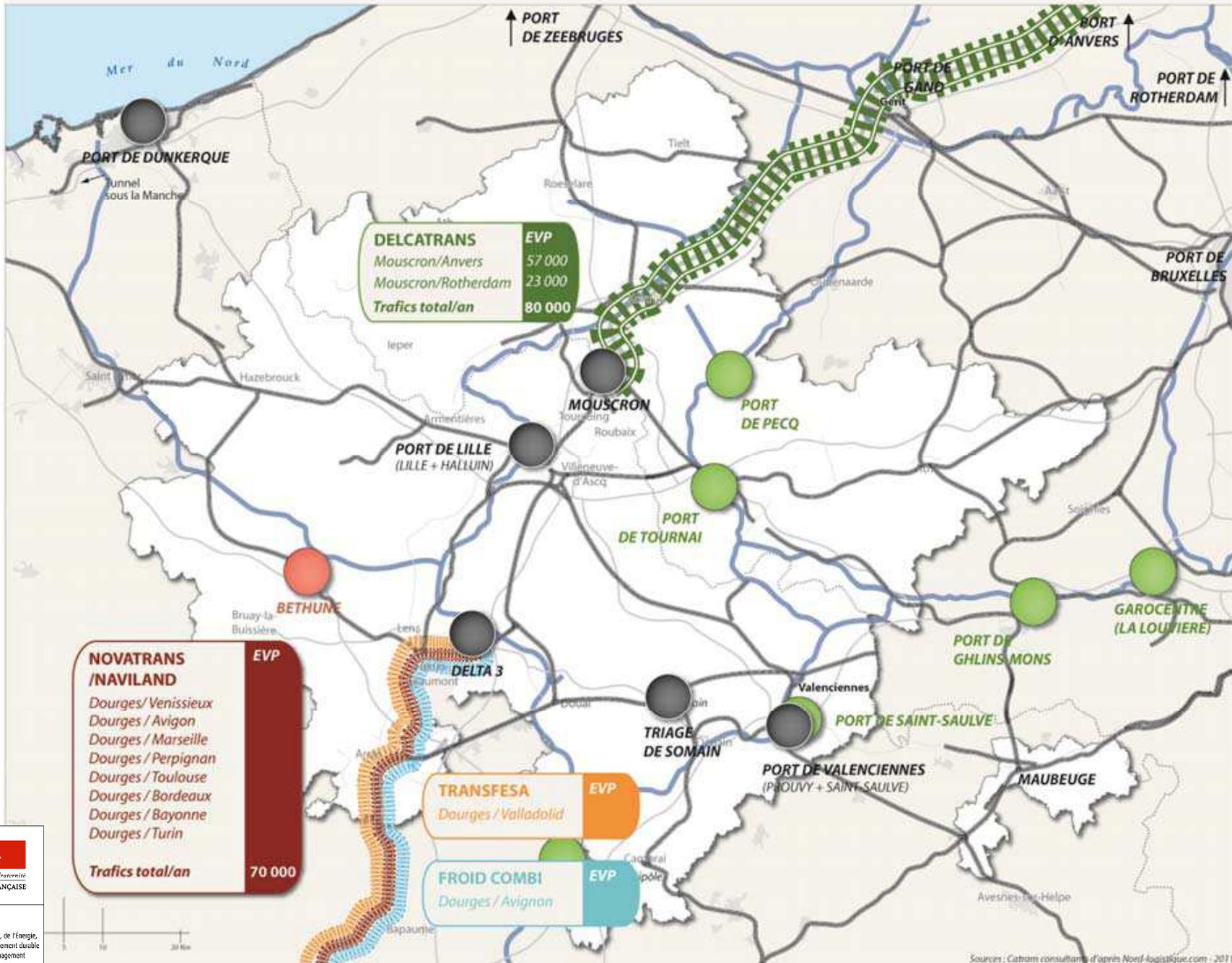
Stockage sous douane

Stockage de marchandises « dangereuses »

Stockage de marchandises sous température dirigée.

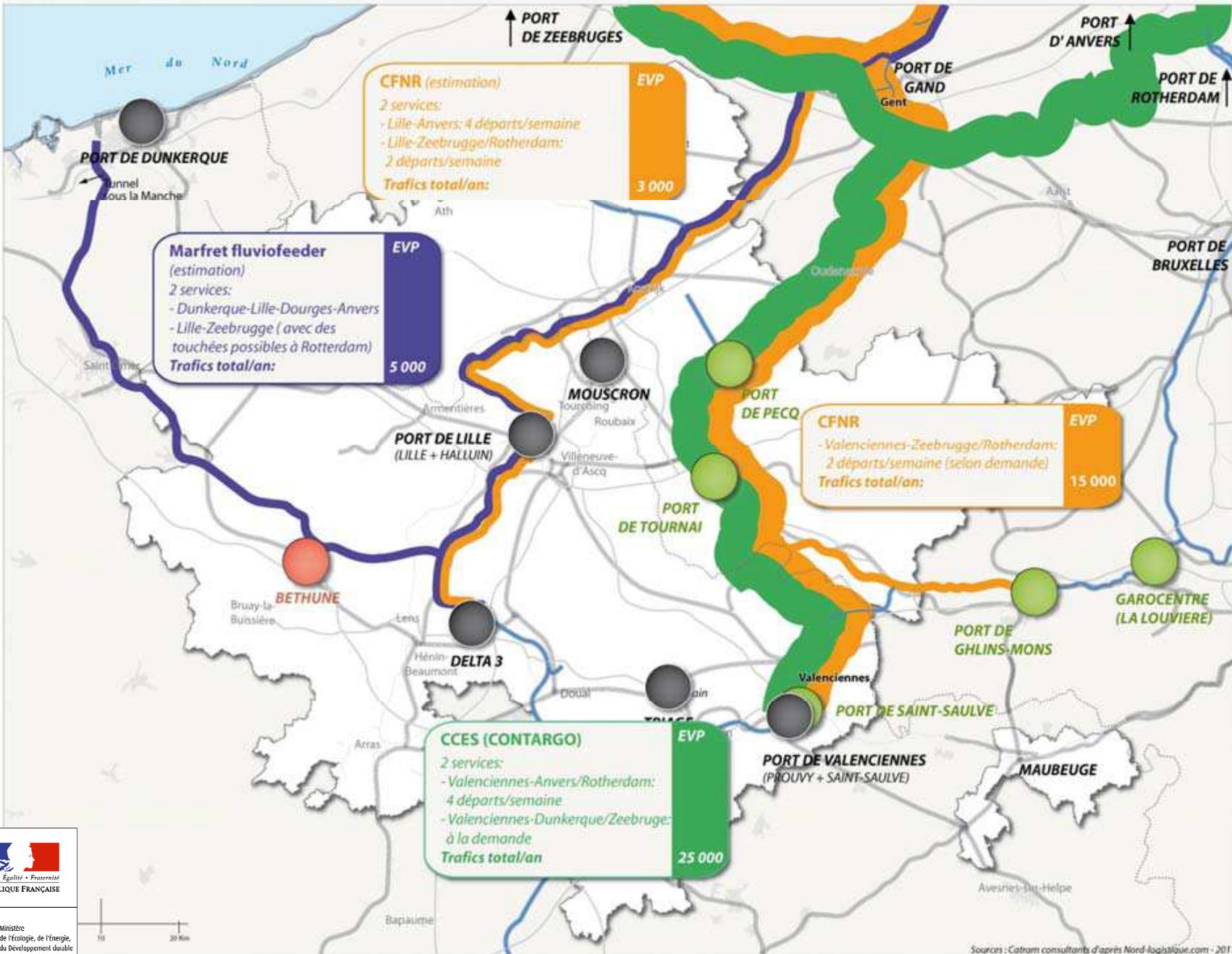


PRINCIPAUX TRAFICS FERROVIAIRES



Sources : Catram consultants d'après Nord-Logistique.com - 2011

PRINCIPAUX TRAFICS FLUVIAUX PAR TRANSPORTEURS



Sources : Catram consultants d'après Nord-logistique.com - 2011

3) Les origines du projet (1980-1992)

Dans les années 1980, les acteurs publics prennent conscience du phénomène logistique. Les contrats de plan Etat-Région 1984-1988 puis 1989-1993 prévoient la réalisation de quelques plates-formes multimodales de niveau régional.

En 1989, une étude gouvernementale (DATAR) conclut que la région Nord – Pas-de-Calais pourrait accueillir des entrepôts centraux européens de distribution avec l'ouverture des frontières de 1993.

En 1990, le Conseil Régional réalise une étude qui confirme l'intérêt d'une plate forme logistique de niveau européen près de Lille.

Dans le même temps, une étude de la Direction Régionale de l'Équipement met en évidence un besoin de 600 hectares à aménager sur 10 ans pour la logistique et l'intérêt des opérateurs pour le sud de Lille

En 1992, avec la candidature de Lille aux jeux olympiques 2004, le site de Saint-Sauveur (terminal rail-route régional proche du centre de Lille) est pressenti pour accueillir le village olympique.



4) Le choix d'un site

Même si Lille n'a finalement pas été retenue comme ville olympique, mais a pu être en 2004 la Capitale Européenne de la Culture, **le terminal rail-route de Lille St Sauveur devait déménager** car il était enclavé dans le tissu urbain.

En 1991, la Ville de Lille et la Communauté Urbaine signent avec la SNCF une convention pour un déménagement du chantier rail-route avant 2000.

La recherche d'un nouveau site a été conduite dans le cadre de l'élaboration du nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'arrondissement de Lille en s'appuyant sur 3 critères :

- une desserte de première qualité par le rail, la route et la voie d'eau,
- une localisation proche du barycentre des flux ayant pour origine ou pour destination la région Nord Pas-de-Calais,
- un espace suffisamment vaste pour accueillir **un terminal trimodal ET des zones logistiques** pour des centres de distribution à l'échelle européenne.

Une première étude portée par l'État et le Conseil Régional compare 10 sites et débouche sur la proposition d'implantation d'une plate-forme sur les communes de Dourges, Oignies et Hénin-Beaumont.

Toutefois, ces communes ne sont pas situées dans la Communauté Urbaine de Lille ou le département du Nord, mais dans celui du Pas-de-Calais.

5) Une décision peu à peu partagée (1992-1993)

Les oppositions au projet sont d'abord nombreuses :

- du côté de l'agglomération lilloise, on craint une délocalisation de l'activité liée à la vente à distance présente autour de Roubaix et Tourcoing,
- du côté du département du Pas-de-Calais, les élus y voient une ingérence de leurs homologues lillois et la commune d'Hénin-Beaumont craint pour son projet de zone d'activité.
- mais aussi du côté du port de Dunkerque et des transporteurs routiers.

Les études de faisabilité (1992 et 1993) confirment la pertinence du projet, qui est alors inscrit au contrat de plan Etat-Région pour 1993-1999.

En 1993, le site de Dourges est définitivement retenu. Outre son accessibilité exceptionnelle, ses autres atouts sont la valorisation d'une friche minière, la surface disponible et une situation au sud de l'agglomération lilloise..

Les objectifs assignés à la plate-forme sont :

- promouvoir le transport multimodal,
- s'insérer dans une géographie des échanges à l'échelle européenne,
- renforcer le transport de fret par le rail et l'eau,
- participer à la reconversion du bassin minier, au développement de la métropole lilloise et du littoral (port de Dunkerque).



6) La phase préparatoire et le montage financier (1994-2003)

De 1994 à 1997 sont menées les premières études techniques et économiques. Un comité de pilotage est formé autour de l'État (Préfet, DRE) et de la Région. La Région prend la maîtrise d'ouvrage des études avec l'assistance de la société SEGAR Ingénierie.

En attendant la création du Syndicat Mixte, la Région confie en 1997 à la société PROJÉNOR la conception et la pré-commercialisation.

En 1999, création du Syndicat mixte.

En 2000, le Syndicat Mixte crée la SAEM « Delta 3 » à laquelle il confie, par convention, l'aménagement et l'équipement du site.

Le projet est déclaré d'utilité publique en 2000.

Mise en chantier en avril 2001. Travaux en deux phases : le chantier multitechnique (ou intermodal) puis l'accès et la préparation des zones d'entrepôt et de logistique.

Le 15 décembre 2003 la plate-forme est mise en service. En 2004 l'installation est complétée par une station service et une darse de retournement reliée au canal de la Deûle.



Une friche minière
fermée en 1990 et
reconvertie en 2003



Le coût et le financement

Coût total : 305 M€.

Fonds publics : 138 M€, dont Syndicat Mixte (60 M€), Région (17 M€), État (21M€), Union Européenne (FEDER Obj. 2 : 38 M€), VNF (2 M€).

La moitié des investissements publics a été consacrée à la dépollution de la friche, la réutilisation des schistes miniers, les fouilles archéologiques, l'aménagement du paysage, la construction du chantier trimodal, les équipements spécifiques, les voies d'accès.

Fonds privés : 167 M€, pour les entrepôts et le centre de service (centre de restauration, hôtel, centre de formation sont en projet).



7) Les premières années de fonctionnement (2004-2011)

L'activité du chantier de transport combiné a culminé en 2007 pour revenir à 80 000 EVP en 2010 . Elle s'appuie sur 10 à 16 trains/jour sur 5 à 6 jours par semaine, et en moyenne et 10 barges/semaine en relation avec le port de Dunkerque.

En 2009, le trafic du terminal à conteneurs est de plus de 72 000 passages chantier. Dans le même temps, plus de 3 200 trains sont passés par Delta 3.

La structure des actionnaires de LDCT reflète celle des trafics, dont 95% sont actuellement assurés en ferroviaire et 5% par la voie d'eau. Le chantier, construit en remplacement du terminal rail-route de Lille Saint Sauveur, est essentiellement un chantier ferroviaire, même s'il est mixte dans sa conception.

Le trafic des marchandises dangereuses représente une part importante du trafic global, dépassant les 8 200 caisses mobiles en 2009.



8) Et après ? (2012 – 2020)

2012 : mise en service de l'**autoroute ferroviaire atlantique** (Bayonne – Paris – Dourges), puis nouveaux services vers l'est et les Alpes.

2013 : commercialisation de l'extension de la plate forme Delta 3.

2019 : avec 156 hectares et 1 000 mètres de quais, **la plateforme de Cambrai-Marquion** est la plus grande et la plus au nord des 4 zones portuaires du projet Seine-Nord Europe. Offrant de nouveaux services multimodaux et raccordée au rail, elle renforcera l'offre logistique, au moment où Delta3 arrivera à saturation.



*Plateforme de Marquion
sur le canal Seine-Nord
Europe*

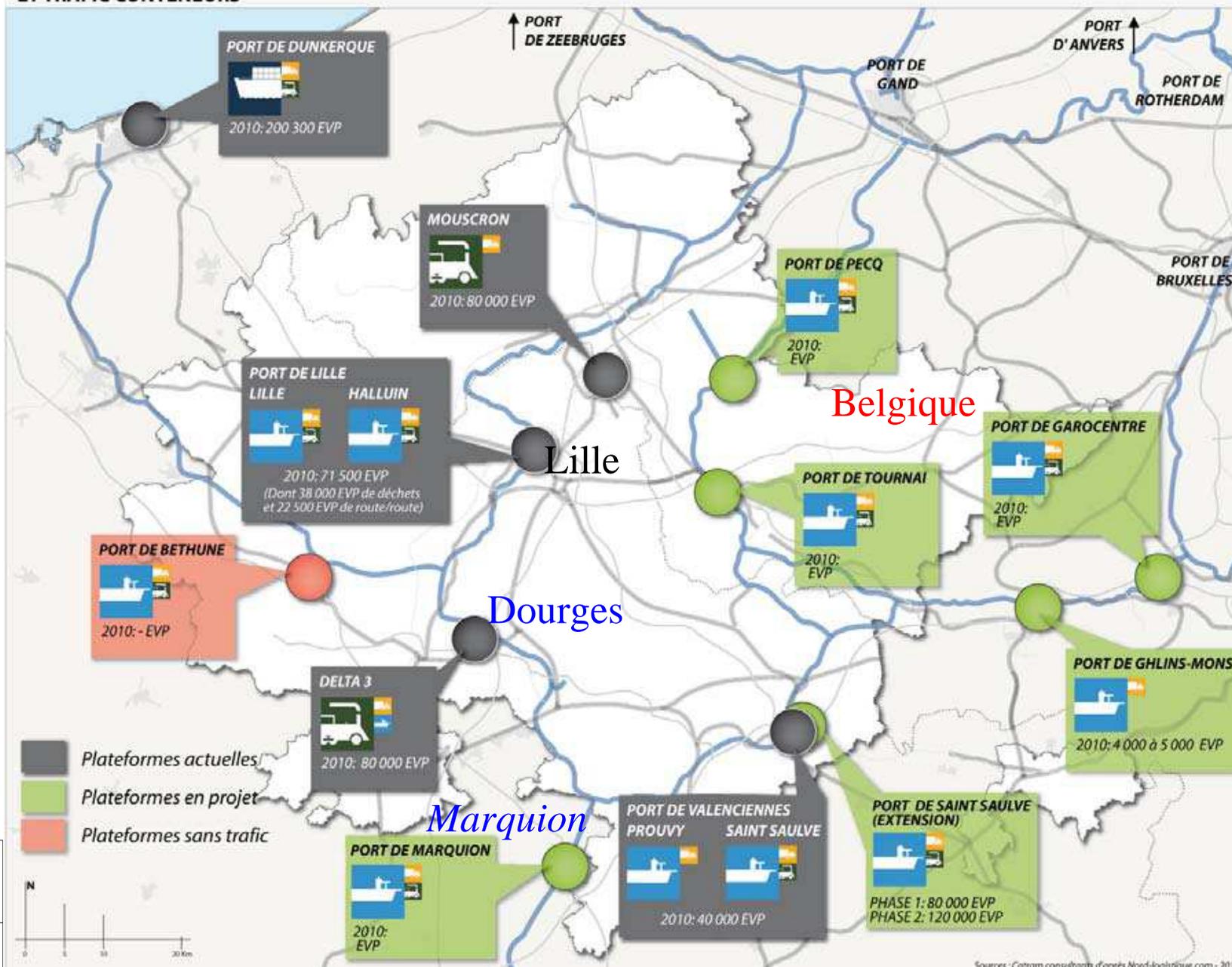
Un territoire de coopération transfrontalier (F/B): l'Aire Métropolitaine de Lille (2007) L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (2008)





Sites de transfert modal complémentaires ou concurrents ?

PLATEFORMES MULTIMODALES ET TRAFIC CONTENEURS



Sources : Cotram consultants d'après Nord-logistique.com - 2011