



Plate-forme multimodale et logistique de
Dourges Nord - Pas de Calais

Dossier de présentation



DELTA 3
Tél : 03.28.16.90.70
Fax : 03.20.95.15.59
Notre site : www.delta-3.com

Sommaire

INTRODUCTION.....	3
LE SYNDICAT MIXTE ET LA SPLA DELTA 3	4
COMPOSITION DU COMITE SYNDICAL	4
LA SPLA DELTA 3.....	4
<i>Les actionnaires</i>	<i>4</i>
<i>Le Conseil d'Administration</i>	<i>4</i>
1) DELTA 3, LE CHOIX DU SITE.....	5
2) DELTA 3, UNE PLATE-FORME TRIMODALE.....	6
A - LE RACCORDEMENT AUX TROIS MODES DE TRANSPORT	6
B - LE TERMINAL DE TRANSPORT COMBINE.....	6
1 - <i>Infrastructure du terminal à conteneurs :</i>	<i>6</i>
2 - <i>La société d'exploitation du terminal</i>	<i>8</i>
3 - <i>Les services.....</i>	<i>9</i>
3) LES ZONES LOGISTIQUES ET LE CENTRE DE SERVICES.....	11
A - ZONE LOGISTIQUE A :	12
B - ZONE LOGISTIQUE B :	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
C - PROMOTION DES BATIMENTS :	12
D – ZONE LOGISTIQUE C :	13
E – CENTRE DE SERVICES :	14
F – EXTENSION PREVUE – ZONE LOGISTIQUE D :	14
4) UNE REALISATION SOUCIEUSE DE SON ENVIRONNEMENT.....	15
A - AMENAGEMENT PAYSAGER ET ARCHITECTURAL DE LA PLATE-FORME.....	15
1 - <i>Aménagement d'espaces</i>	<i>15</i>
2 - <i>Création de buttes.....</i>	<i>15</i>
3 - <i>Cahier des charges.....</i>	<i>16</i>
B – LE CHANTIER	16
1 - <i>La dépollution d'un site industriel.....</i>	<i>16</i>
2 - <i>La réutilisation des matériaux.....</i>	<i>16</i>
3 - <i>Limiter les nuisances sur les populations voisines</i>	<i>16</i>
C - LE PASSE DU SITE	17
5) UNE DEMARCHE POUR L'EMPLOI ET LA FORMATION.....	17
A - LA VALIDATION DES ACQUIS	17
B - LA PREPARATION AUX METIERS DE LA PLATE-FORME	17
ANNEXES.....	19
LES GRANDES ETAPES	20



INTRODUCTION

DELTA 3, seule plate-forme tri-modale de dimension européenne, est en service depuis le 15 décembre 2003.

La plate-forme a reçu le nom de DELTA 3, exprimant son caractère tri-modal et sa vocation à être un lieu de massification en amont des ports maritimes du nord de l'Europe et en aval des lieux de distribution afin de favoriser le report modal.

DELTA 3 est un pari ambitieux gagné par la concertation et l'initiative, dans les délais et le respect du budget. L'opération a en effet été portée financièrement par les collectivités locales.

L'objectif novateur était d'associer directement sur un même site l'infrastructure multimodale du Terminal et des zones logistiques accueillant des entrepôts de dernière génération pour les besoins de la distribution à l'échelle européenne.

DELTA 3 a obtenu en 2003 le prix de l'innovation logistique dans la catégorie « installations et sites logistiques ». Ce prix décerné par un jury de professionnels, récompense le concept novateur de Delta 3 : la combinaison sur un site unique d'un terminal de transport combiné et d'entrepôts logistiques de dernière génération.

Récompensée par les professionnels, elle a également reçu en 2004 de Jean-Paul DELEVOYE, Ministre de l'Aménagement du Territoire, le prix TERRITORIA de l'Aménagement et de l'Urbanisme, prix organisé par Christian PONCELET, Président du Sénat.

LE SYNDICAT MIXTE ET LA SPLA DELTA 3

En 1999, les collectivités locales se sont regroupées dans un Syndicat Mixte afin d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cet organisme permet la concertation politique et le portage des financements.

Composition du Comité Syndical

- La Région Nord Pas-de-Calais,
- Le Conseil général du Pas-de-Calais,
- Le Conseil général du Nord,
- Lille Métropole Communauté Urbaine,
- La Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin,
- La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
- La Communauté d'Agglomération du Douaisis
- La Communauté de Communes du Pévèle-Carambault.

Le président est Alain WACHEUX, Vice-président en charge de la mer, des transports et de la mobilité au Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.

La Secrétaire Générale est Cécile LOCQUEVILLE, Directrice générale adjointe chargée de la mer, des transports et de la mobilité au Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais

La SPLA DELTA 3

Créée le 21 novembre 2000 par le Syndicat Mixte pour la réalisation de la plate-forme multimodale de Dourges, la SAEM DELTA 3 a été transformée en SPLA (Société Publique Locale d'Aménagement) en mars 2011.

Le Syndicat Mixte a confié à DELTA 3 la mission d'aménager et de développer les programmes de promotion immobilière de l'opération.

Les actionnaires

- Le Syndicat Mixte à 83 %
- La Région Nord Pas-de-Calais à 17 %

Le Conseil d'Administration

Les Administrateurs sont :

- Le Syndicat Mixte (9 Représentants).
- La Région Nord Pas-de-Calais (2 représentants)

Depuis avril 2013, la présidence de DELTA 3 est assurée par M. Christophe PILCH, Vice-président du Conseil Régional du Nord – Pas de Calais et Maire de Courrières.

1) DELTA 3, LE CHOIX DU SITE

Le terminal de transport combiné de Lille St-Sauveur, aujourd'hui fermé depuis l'ouverture de la plate-forme de Dourges, était enclavé dans le tissu urbain, à moins de deux cents mètres de l'Hôtel de Ville de Lille.

Dès le début des années 90, le terminal de St Sauveur a été considéré comme saturé. La recherche d'un nouveau site a donc été conduite en s'appuyant sur trois critères :

- Une **desserte** de première qualité par les réseaux ferroviaires, autoroutiers et fluviaux,
- 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, à la fois, un terminal tri-modal et des zones logistiques destinées à l'implantation des centres de distribution à l'échelle européenne.

DELTA 3 n'est toutefois pas uniquement le déménagement du chantier de transport combiné de Lille Saint Sauveur puisque nous sommes passés d'un terminal rail/route à un terminal tri-modal (rail / route / voie d'eau), associé à une zone logistique représentant 330 000 m² d'entrepôts, le tout sur une zone de 300 hectares.

L'implantation de DELTA 3 à Dourges a été retenue. A 22 km de Lille, 97 km de Dunkerque, 115 km du Tunnel sous la Manche, 130 km de Bruxelles, 199 km de Paris, Dourges est à l'intersection du corridor européen conduisant du Royaume-Uni vers l'Est de l'Europe et celui menant des ports maritimes du range Nord Ouest à l'Europe du Sud.



2) DELTA 3, UNE PLATE-FORME TRIMODALE

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.

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'Équipement, 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 avec le concours du Conseil Régional. 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 garantit 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 2 500 EVP, cette zone est équipée de prise « reefer » pour le stockage de produit nécessitant une température contrôlée.

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

Extension :

Le terminal à conteneur dispose de capacité d'extension :

- La capacité de la zone de stockage peut être doublée
- Des voies ferroviaires et des portiques peuvent être ajoutés

2 - La société d'exploitation du terminal

La société Delta 3 ne souhaitant pas être gestionnaire du terminal de transport combiné, celui-ci 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.

LDCT a pour actionnaires :

- NAVILAND CARGO (filiale de SNCF),
- NOVATRANS (filiale de GCA Groupe Charles André),
- NCS (GIE des ports de Dunkerque et de Lille),

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

La gestion du terminal de transport combiné est confiée à L.D.C.T. par un bail commercial de longue durée.

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, Naviland Cargo, Rail Link Greenmodal et Transfesa.

Delta 3 est ainsi connecté quotidiennement avec le sud de la France : Lyon, Avignon, Miramas, Marseille, Toulouse, Perpignan, Bordeaux, Bayonne-Mouguerre, Valenton, Bonneuil sur Marne.

4 lignes internationales sont également exploitées vers les ports d'Anvers et de Zeebrugge en Belgique ainsi que vers Barcelone via Perpignan et Saragosse, Valladolid, Madrid en Espagne et vers Barking (près de Londres) au Royaume-Uni.

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'Allemagne, l'Europe de l'est et la Turquie ainsi que vers le port du Havre, le port de Rotterdam.

Services fluviaux.

A ce jour, 2 opérateurs fluviaux escalent à Dourges : Danser et Nord Ports Shuttle (NPS).

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 30 H 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 de LDCT :

En 2013, le trafic du terminal de transport combiné est de plus de 76 400 passages chantier, ce qui correspond à autant de camions évités sur les routes.

En utilisant les mêmes règles de calcul que dans les ports intérieurs, ce total de 76 400 passages chantiers équivaut environ à 260 000 manutentions en conteneurs équivalent 20' ou EVP.

Dans le même temps, plus de 2 900 trains et 90 barges fluviales sont passés par Delta 3 Dourges en 2012.

Le trafic des marchandises dangereuses représente plus de 14 % de l'activité du Terminal.

Projets :

Sur le faisceau d'attente, pour compléter les services sur le Terminal de transport combiné à destination des opérateurs de transport et des tractionnaires, un bâtiment d'entretien de locomotives et de wagons sera opérationnel d'ici mi 2015.

3) LES ZONES LOGISTIQUES ET LE CENTRE DE SERVICES

Trois 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.

A - Zone logistique A :

Située entre le canal et l'autoroute, elle accueille 270 000 m² d'entrepôts suivant deux types d'occupation :

- Programme Distripôle 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.

L'ensemble des bâtiments ont été livrés auprès des clients suivants : Transfreight Automotive Logistics Europe pour Yamaha Motor (42 000 m²), Oxybul Eveil & Jeux (36 000 m²), Dachser (bâtiment de 22 000 m²), Rexel (bâtiment de 22 000 m²), Log'S pour la Foir'Fouille (18.000 m²).



- Zone L-A Nord :

Cette zone est destinée à accueillir des chargeurs et logisticiens souhaitant acquérir leur entrepôt.

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

Oxylane Décathlon est implanté depuis mi-2009 dans 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.

B - Zone logistique B :

Le programme Distirail 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.

Le deuxième bâtiment de 35 000 m² à construire, pourrait recevoir des produits relevant des autorisations ICPE 1510 / 1530 / 2662 / 2663 / 2910 / 2925.

Ce bâtiment de 35 000 m² est divisible en 3 modules de 2 cellules de 6 000 m² environ chacune.

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



C - Promotion des bâtiments :

Réalisatrice des ouvrages publics et des équipements d'intérêt collectif de la plate-forme, 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.

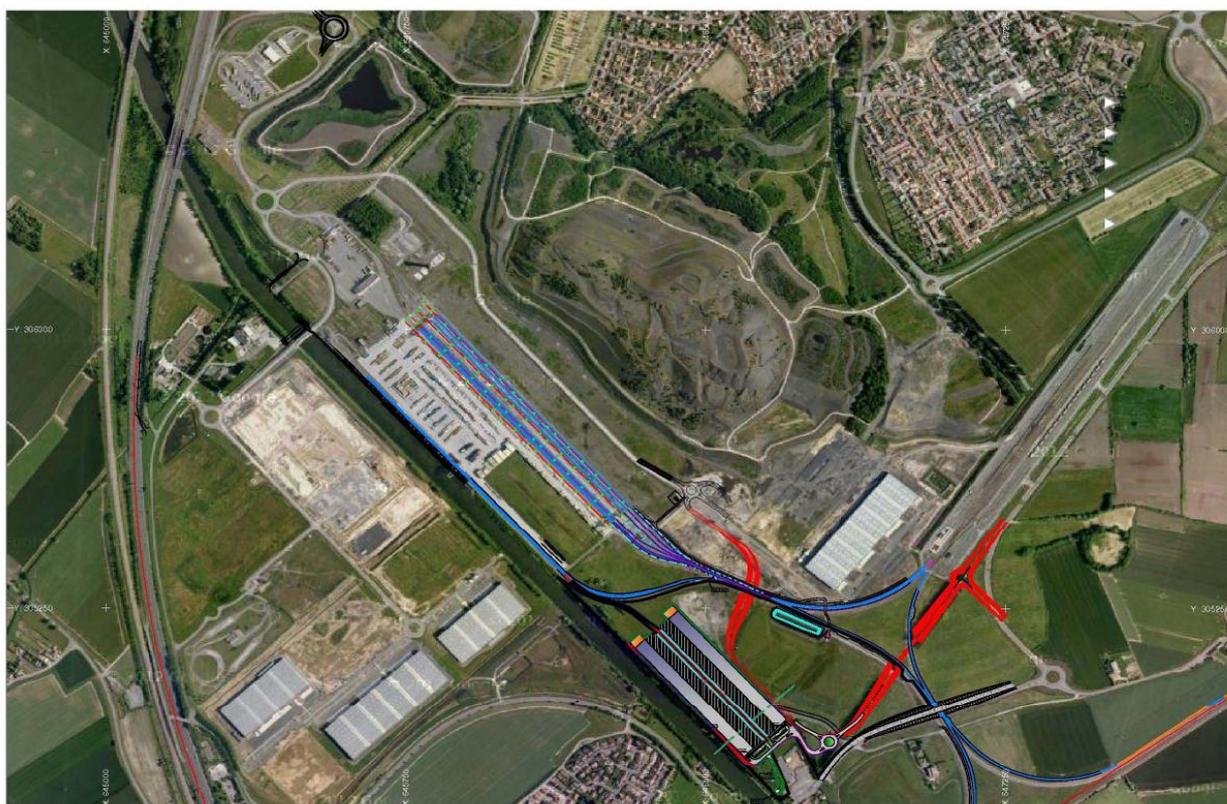
Cette méthode a permis à DELTA 3 d'être associée à part entière à la commercialisation locative et au résultat, ce qui est une forme originale de partenariat public-privé.

D - La zone logistique C :

La zone logistique LC, qui s'étend sur 10 hectares près du Terminal de transport combiné, permettra l'accueil d'activités de messagerie ou de cross-dock (passage à quai) dans 2 bâtiments de 11.000 m² environ chacun, avec un embranchement ferré de 380 ml environ chacun.

Ce programme vise à compléter l'offre existante en activités de stockage par une offre de transit et d'éclatement de produits acheminés par voie ferrée.

Les travaux d'aménagement ont commencé en février 2014. La livraison des terrains aménagés et des dessertes routières et ferroviaires est prévue pour le printemps 2015.



E - Le centre de services :

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

- Une station-service Total Access, 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 services annexes aux entreprises du transport et de la logistique,
- Un parking PL d'une capacité de 90 places,

- Le Campus Euralogistic, réalisé également par la CCI Artois, est un complexe innovant de formation dédié aux métiers du transport et de la logistique dans le cadre du pôle d'excellence régional Euralogistic.
Plus de 2 000 personnes (salariés en reconversion ou en perfectionnement, étudiants, demandeurs d'emploi) y seront formés chaque année, du niveau CAP au Master 2.
Ce complexe est composé de 2 bâtiments HQE (Haute Qualité Environnementale) Basse Consommation : un entrepôt-école de 5 000 m² et de 14 m de haut fonctionnant à terme aux 2 tiers avec des flux logistiques réels (Deltalog) et un bâtiment tertiaire de 2 000 m² pour la formation théorique avec un fort usage de l'informatique et du multimédia. L'AFT-IFTIM, Promotrans, l'Éducation Nationale, l'Université d'Artois, le GEICQ (Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification), Pôle Emploi sont également locataires dans ce bâtiment tertiaire.
- Un projet de restaurant,
- Un pôle de services est également en projet.

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

F – Extension prévue – la zone logistique LD :

L'extension programmée de DELTA 3 entre en phase opérationnelle en 2014.

Une zone de 115 hectares avait été réservée dès la création du site dans cette optique.

Les travaux d'accessibilité vers la zone logistique LD ont commencé en février 2014 pour s'achever au printemps 2015.

Cette extension permettra d'accueillir environ 300 000 m² d'entrepôts supplémentaires (possibilité d'entrepôts de grande taille pouvant aller jusqu'à 120.000 m² d'un seul tenant).

Un parc de services est également à l'étude sur 4 hectares environ pouvant accueillir un restaurant, un parking poids lourds, un centre de lavage poids lourds, citernes, conteneurs, un contrôle technique poids lourds ou des activités de stockage de produits spécifiques.

Le projet a été déclaré d'utilité publique. Les autorisations administratives sont obtenues (déclaration d'utilité publique, création de la ZAC, déplacement des espèces protégées, arrêté loi sur l'eau). La maîtrise foncière est en cours.

Le diagnostic archéologique s'est achevé en novembre 2013.

Le démarrage des travaux d'aménagement est prévu pour mi-2015 et ils devraient durer jusqu'au 2ème semestre 2016.

Zone logistique LD



4) UNE REALISATION SOUCIEUSE DE SON ENVIRONNEMENT

A - Aménagement paysager et architectural de la plate-forme

Pour insérer la plate-forme multimodale de Douges dans son milieu naturel urbain, un soin particulier a été apporté à l'aménagement paysager du site. Ainsi, un cahier de recommandations architecturales et paysagères a été élaboré, aboutissant notamment à implanter toutes les constructions et toutes les plantations d'importance selon des axes parallèles ou perpendiculaires au canal.

1 - Aménagement d'espaces

De larges espaces sont plantés en bordure de l'autoroute A1. Autour et entre les bâtiments logistiques, les espaces verts sont plantés et engazonnés avec une ouverture visuelle vers le terri 116/117 élément fort du paysage.

Des espaces sont aménagés pour faciliter la reconstitution des milieux naturels à caractère humide et favoriser la reconquête des zones de dépôts de matériaux par une végétation liée au milieu sec.

2 - Création de buttes

Les déblais excédentaires provenant du site ont été utilisés pour réaliser les buttes paysagères ou "merlons", dès le démarrage des travaux.

Le long de la Route Départementale 160, un merlon assure une protection phonique pour les habitants d'Oignies.

Un merlon paysager sépare la commune de Douges de la plate-forme, sur lequel chaque espèce plantée a été choisie par les riverains, lors d'une consultation organisée par DELTA 3. Cette consultation a été largement appréciée et tous les riverains concernés se sont exprimés.

3 – Cahier des charges

Un cahier des charges de la ZAC et un cahier de recommandations architecturales et paysagères facilitent l'insertion des projets de construction dans une charte d'aménagement sur l'ensemble du site.

B – Le chantier

La plate-forme est localisée sur :

- les terrains laissés vacants par la cessation d'activité de l'usine de boulets de charbon, Agglonord
- le flanc est du terri116/117
- des terrains agricoles.

La démarche choisie pour la réalisation de la plate-forme a poursuivi deux objectifs :

- Dépolluer les terrains
- Réutiliser les matériaux rebuts, issus de l'exploitation minière et des travaux de la plate-forme pour limiter les nuisances sur les populations voisines
- Eviter la création de nouvelles carrières d'extraction.

1 - La dépollution d'un site industriel

Afin de prévenir tout risque pour la santé des travailleurs et pour les futurs utilisateurs de la plate-forme, et ainsi toute atteinte à la qualité des eaux souterraines, une méthode de dépollution, en fonction des travaux, a été mise au point sous l'égide du Préfet du Pas-de-Calais, avec le concours d'un hydrogéologue, de la Directrice du Centre anti-poisons du Centre Hospitalier Régional de Lille, de la DRIRE et de l'Établissement Public Foncier du Nord Pas-de-Calais, permettant à Charbonnages de France de procéder à toutes les dépollutions nécessaires, mais seulement à celles-là.

2 - La réutilisation des matériaux

La volonté de limiter l'impact des travaux sur l'environnement a conduit DELTA 3 à innover, en réutilisant les schistes miniers pour la confection des plates-formes en traitant les schistes noirs aux liants hydrauliques, méthode nouvelle, mise au point avec le Concours du Maître d'œuvre Scetauroute, de l'entreprise Razel et avec l'expertise du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Les 1 500 000 m³ de déblais et emprunts nécessaires à la réalisation de la plate-forme proviennent du flanc est du terri116/117. De même, la terre dégagée pour creuser les bassins de retenue d'eaux pluviales a été utilisée pour la réalisation des bretelles de l'échangeur autoroutier et des rampes d'accès du pont sur la Deûle.

3 - Limiter les nuisances sur les populations voisines

Cette démarche de réutilisation des schistes miniers a permis de réduire les nuisances sur les populations voisines en évitant 200 000 mouvements de camions ; de plus, les approvisionnements des rails et des portiques ont été effectués par la voie ferrée et la voie d'eau.

C - Le passé du site

Les fouilles archéologiques réalisées par l'A.F.A.N (Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales), dès décembre 1999, ont mis en évidence une occupation humaine continue de la fin de l'Age de Bronze (800 ans avant notre ère) à nos jours. Des vestiges ont été dégagés, harpons en os, fragments de sagaïe en bois de cervidé, carcasse d'aurochs, silex taillés, mais également des fragments de céramiques et des pièces de monnaies qui témoignent de la circulation de biens et de marchandises, à cette époque.

5) UNE DEMARCHE POUR L'EMPLOI ET LA FORMATION

Cette démarche présente deux volets :

- la validation des acquis de l'expérience professionnelle des travailleurs du chantier,
- la préparation aux métiers de la plate-forme

A - La validation des acquis

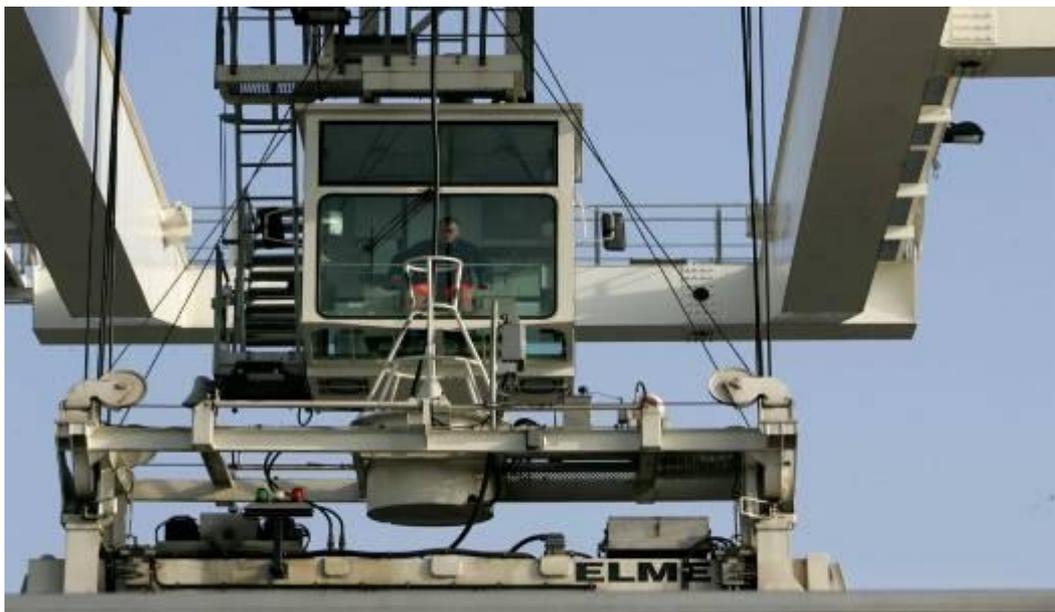
Une procédure de validation des acquis des travailleurs du chantier a été mise en place à titre expérimental pendant le chantier par la DDTEFP (Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle), avant le vote de la loi. L'objectif de cette procédure est de donner un titre professionnel à l'employé, qui certifie des compétences acquises par l'expérience professionnelle, sur une période maximale de 5 ans. L'obtention de ce titre passe par la validation successive de Certificats de Compétences Professionnelles (CCP).

Durant le chantier de la plate-forme, 25 salariés ont bénéficié de cette procédure pour les activités de terrassement, voiries et réseaux, génie civil.

B - La préparation aux métiers de la plate-forme

Une action en faveur des demandeurs d'emplois peu qualifiés a été élaborée et financée par le Pôle Emploi, la Mission Locale, le Conseil Régional, la DDTEFP, le Conseil Général, la DRDFE (Délégation Régionale aux Droits des Femmes et à l'Égalité) et le PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi).

Le Pôle Emploi d'Hénin-Beaumont et la Mission Locale de l'agglomération d'Hénin Carvin sont pilotes et référents de cette action.



Cette action avait pour objectif de préparer aux métiers de conducteur routier, cariste, magasinier, préparateur de commande, agent de manutention. Elle visait à préparer les demandeurs d'emploi à l'environnement de travail du secteur logistique et valider leur projet professionnel, préparer et accompagner leur qualification.

Après une sélection rigoureuse, les demandeurs d'emploi ont suivi une formation de 2 mois et demi sanctionnée par un certificat d'aptitude pour certains.

Parmi les premiers recrutés par L.D.C.T., quatre anciens membres du personnel de Métalleurop ont été sélectionnés.

ANNEXES

LES GRANDES ETAPES

- Août 2014** - Implantation de **LA FOIR'FOUILLE** sur 18 000 m², l'exploitation logistique est confiée à Log' Solutions (groupe Grimonprez Logistique)
- Février 2014** - Démarrage des travaux d'accessibilité vers les futures zones logistiques LC et LD
- Décembre 2013** - 10 ans d'exploitation du Terminal de transport combiné
- Janvier 2013** - Le logisticien **TRANSFREIGHT AUTOMOTIVE LOGISTICS EUROPE** (groupe Mitsui) s'implante sur 42 000 m² pour gérer la logistique de Yamaha Motor (en remplacement de Gefco)
- 2012** - Renouvellement de bail pour **OXYBUL EVEIL & JEUX** pour 7 ans
- Renouvellement de bail pour **KIABI** pour 9 ans dont 6 ans fermes
- Mai 2012** - Ouverture du Campus Euralogistic
- Juin 2011** - Le logisticien **DACHSER** a repris l'exploitation du bâtiment E (en remplacement de Kuehne + Nagel) pour le compte de SIA Home Fashion entre autres clients
- Mars 2011** - Transformation de la SAEM DELTA 3 en SPLA DELTA 3
- Octobre 2009** - Implantation du **groupe HOLDER** (Boulangeries Paul) sur 6 000 m²
- Livraison du bâtiment à **OXYLANE DECATHLON**
- Juin 2008** - Début des travaux du bâtiment **DECATHLON**
- Novembre 2007** - Livraison du bâtiment A de 22 000 m² pour **REXEL**.
- Octobre 2007** - Livraison de l'extension du bâtiment B (30 000 m²)
- 1^{er} trimestre 2007** - Livraison par phases du bâtiment **LEROY MERLIN** (56.000 m²)
- Mai 2006** - Lancement du bâtiment **LEROY MERLIN** (65 000 m²)
- Livraison du bâtiment 2 (DistriRail Delta 3) à **KIABI** (35 000 m²)
- **KUEHNE + NAGEL** s'implante dans le bâtiment E (22 000 m²)
- Avril 2006** - Livraison du bâtiment B1 à **FNAC EVEIL&JEUX** (22 000 m²)
- Octobre 2005** - Livraison du bâtiment D (Distripole Delta 3) à **GEFCO** (36 000 m²)
- Septembre 2005** - Ouverture de l'immeuble tertiaire de la CCI d'Artois, le Centre Euralogistic 1
- Juillet 2004** - Livraison du bâtiment E (Distripole Delta 3) – 22 000 m²
- Printemps 2004** - Ouverture de la station service **TOTAL**
- 15 décembre 2003** - Mise en service du Terminal de transport combiné
- 2^d semestre 2003** - Essais de mise en service
- 2^{ème} trimestre 2003** - Fin des travaux de voies ferrées, de signalisation et de portiques
- Réception du bâtiment opérateur



- 2002** - Travaux de chaussées lourdes, pose des voies ferrées et caténaires, réseaux divers, signalisation ferroviaire, bâtiments opérateurs et bâtiment d'accueil
- Mi-novembre 2001** - Mise en service de la RD 160 déviée
- juin 2001** - Achèvement des travaux de dépollution
- Démarrage des travaux de terrassement
- Avril 2001** - Début des travaux d'aménagement (déviation RD 160)
- Novembre 2000** - Création de la SAEM DELTA 3
- Juillet 1999** - Création du Syndicat Mixte