



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

Dossier de présentation



Sommaire

INTRODUCTION.....	3
1) DELTA 3, LE CHOIX DU SITE.....	4
2) DELTA 3, UNE PLATE-FORME TRIMODALE.....	5
A - LE RACCORDEMENT AUX TROIS MODES DE TRANSPORT.....	5
B - LE TERMINAL DE TRANSPORT COMBINE.....	5
1 - <i>Infrastructure du terminal à conteneurs</i> :.....	5
2 - <i>La société d'exploitation du terminal</i>	7
3 - <i>Les services</i>	8
3) LES ZONES LOGISTIQUES ET LE CENTRE DE SERVICES.....	10
A - ZONE LOGISTIQUE EST :.....	10
B - ZONE LOGISTIQUE OUEST :.....	10
C - PROMOTION DES BATIMENTS :.....	11
D - LE CENTRE DE SERVICES :.....	12
4) UNE REALISATION SOUCIEUSE DE SON ENVIRONNEMENT.....	13
A - AMENAGEMENT PAYSAGER ET ARCHITECTURAL DE LA PLATE-FORME.....	13
1 - <i>Aménagement d'espaces</i>	13
2 - <i>Création de buttes</i>	13
B - LE CHANTIER.....	13
1 - <i>La dépollution d'un site industriel</i>	14
2 - <i>La réutilisation des matériaux</i>	14
3 - <i>Limiter les nuisances sur les populations voisines</i>	14
C - LE PASSE DU SITE.....	14
5) UNE DEMARCHE POUR L'EMPLOI ET LA FORMATION.....	15
A - LA VALIDATION DES ACQUIS.....	15
B - LA PREPARATION AUX METIERS DE LA PLATE-FORME.....	15
ANNEXES.....	17
LE SYNDICAT MIXTE ET LA SAEM DELTA 3.....	18
COMPOSITION DU COMITE SYNDICAL.....	18
LA SAEM DELTA 3.....	18
<i>Les actionnaires</i>	18
<i>Le Conseil d'Administration</i>	18
PLANNING DE REALISATION DE LA PLATE-FORME.....	19
LES CHIFFRES DU CHANTIER.....	21



INTRODUCTION

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

La visite inaugurale du terminal de transport combiné s'est déroulée le 5 décembre 2003, sous la présidence de Michel DELEBARRE, Président de DELTA 3 et de Daniel PERCHERON, Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, en présence de Michel BARNIER, Commissaire Européen à la Politique régionale et à la Réforme des Institutions, de Jean-Paul DELEVOYE, Ministre de la Fonction Publique, de la Réforme de l'Etat et de l'Aménagement du Territoire et de Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer.

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.

DELTA 3, un pari ambitieux gagné par la concertation et l'initiative, dans les délais et le respect du budget.

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, 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.

Depuis janvier 2009, la présidence de DELTA 3 est assurée par Monsieur Philippe KEMEL, Vice-président du Conseil Régional Nord – Pas de Calais et Maire de Carvin.

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 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 contrôlé 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 ferroviaires

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 2500 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.

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 la SNCF et de la FNTR),
- TRANSFESA (opérateur ferroviaire espagnol),
- NCS (GIE des ports de Dunkerque et de Lille),
- CCES

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.

3 - Les services

Services ferroviaires

Chaque jour, ce sont quinze à vingt trains qui sont traités sur Dourges. Ces trains sont opérés par Novatrans, Froidcombi, Transfesa, Naviland et Raillink.



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

Trois lignes internationales sont également exploitées : Vers Valladolid (Espagne), vers Novare (Turin) et vers Mannheim (Allemagne).

D'autres liaisons devraient venir enrichir prochainement l'offre de service ferroviaire au départ de Dourges.

Services fluviaux.

A ce jour, plusieurs opérateurs fluviaux escalent à Dourges : CFNR, NCS, RSC et CCES.

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 de LDCT.

En 2008, le trafic du terminal à conteneurs est de plus de 128 000 passages chantier, ce qui correspond à autant de camions évités sur les routes. Dans le même temps, plus de 5 300 trains sont passés par Delta 3.

Le trafic des marchandises dangereuses est en constante augmentation, dépassant les 13 000 caisses mobiles en 2008.

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 Est :

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 utilisant le transport ferroviaire conventionnel.

Un premier bâtiment de 35 000 m² a été livré en mai 2006 pour le compte de KIABI.



B - Zone logistique Ouest :

Située entre le canal et l'autoroute, elle accueillera, à terme, 270 000 m² d'entrepôts. Deux options sont disponibles :

- Programme Distripole Delta 3 :

Composé de 5 bâtiments représentant à terme une surface de 135 000 m². Ces bâtiments sont destinés à la location auprès de chargeurs et logisticiens utilisant les opérateurs de transport combiné présents sur le terminal à conteneurs.

A ce jour, plusieurs bâtiments ont déjà été livrés auprès des clients suivants : Gefco (bâtiment de 47 000 m²), Fnac Eveil & Jeux (bâtiment de 36 000 m²), Kuehne & Nagel (bâtiment de 22 000 m²), Rexel (bâtiment de 22 000 m²) et Décathlon (16 000 m²).



- Zone L-A Nord :

Cette zone est destinée à accueillir des chargeurs et logisticiens souhaitant acquérir leur entrepôt. Au total une surface de 130 000 m² de bâtiments est disponible.

Leroy Merlin s'est porté acquéreur d'un bâtiment de 56 000 m², avec une extension possible jusque 66 000 m². L'immeuble a été livré début 07.

Décathlon a annoncé en Décembre 06, son installation à Dourges dans un entrepôt de 56000 m², livrable mi 2009.

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 permet 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 - Le centre de services :

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

- Une station-service Total, avec restauration,
- Un bâtiment tertiaire destiné à accueillir des services annexes aux entreprises du transport et de la logistique. Ce bâtiment, réalisé par la CCI de Lens accueille notamment un centre de formation aux métiers du transport et de la logistique
- Un parking PL d'une capacité de 90 places.



4) UNE REALISATION SOUCIEUSE DE SON ENVIRONNEMENT

A - Aménagement paysager et architectural de la plate-forme

Pour insérer la plate-forme multimodale de Dourges 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 plantés sont prévus en bordure de l'autoroute A1. Autour et entre les bâtiments logistiques, les espaces verts seront 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 Dourges 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.

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 terri 116/117
- 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 flan est du terri 116/117. 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 l'ANPE, 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).

L'ANPE d'Hénin-Beaumont et la Mission Locale de l'agglomération d'Hénin Carvin sont pilotes et référents de cette action.

Les bénéficiaires seront à la fois les entreprises qui s'installeront et 110 demandeurs d'emploi peu ou pas qualifiés qui seront formés aux métiers de la logistique.



Cette action a pour objectif de préparer aux métiers de conducteur routier, cariste, magasinier, préparateur de commande, agent de manutention. Elle visera 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 suivent une formation en 2 mois et demi, qui peut être sanctionnée par un certificat d'aptitude pour certains. Un premier groupe de 15 personnes a déjà suivi ce cursus.

Huit formations ont été réalisées au profit de la société d'exploitation du terminal. Parmi les premiers recrutés par L.D.C.T., quatre anciens membres du personnel de Métalleurop ont été sélectionnés.

ANNEXES

LE SYNDICAT MIXTE ET LA SAEM DELTA 3

Composition du Comité Syndical

- La Région Nord Pas-de-Calais,
- Le Département du Nord,
- Le Département du Pas-de-Calais,
- 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 Sud-Pévélois.

La SAEM DELTA 3

Créée le 21 novembre 2000 par le Syndicat Mixte pour la réalisation de la plate-forme multimodale de Dourges

Les actionnaires

- Le Syndicat Mixte
- La Caisse des Dépôts et Consignations
- Caisse d'Epargne Nord France Europe
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lens
- La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
- SAFIDI
- Transports et Logistiques Partenaires

Le Conseil d'Administration

Les Administrateurs sont :

- Le Syndicat Mixte (9 Représentants).
- La Caisse des Dépôts et Consignations (2 représentants)
- La Caisse d'Epargne Nord France Europe (2 représentants)
- La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (1 représentant),
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'arrondissement de Lens (1 représentant)
- SAFIDI (1 représentant)
- Transports et Logistiques Partenaires (1 représentant),

PLANNING DE REALISATION DE LA PLATE-FORME

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Juin 2008 | - Début des travaux du bâtiment DECATHLON |
| Novembre 2007 | - Livraison d'un bâtiment de 22 000 m ² pour REXEL . |
| Octobre 2007 | - Livraison de l'extension du bâtiment B (30 000 m ²) |
| Mai 2006 | - Lancement du bâtiment LEROY MERLIN (65 000 m ²)
- Livraison du bâtiment 2 (Distrail Delta 3) à KIABI (35 000 m ²)
- KUEHNE + NAGEL s'implante dans le bâtiment E (22 000 m ²) |
| Avril 2006 | - Livraison du bâtiment B1 à FNAC EVEIL&JEUX (22 000 m ²) |
| Octobre 2005 | - Livraison du bâtiment D (Distripole Delta 3) à GEFCO (36 000 m ²) |
| Septembre 2005 | - Ouverture de l'immeuble tertiaire de la CCI de Lens. |
| Mai 2005 | - FNAC EVEIL&JEUX loue le bâtiment E. |
| Juillet 2004 | - Livraison du bâtiment E (Distripole Delta 3) – 22 000 m ² |
| Printemps 2004 | - Ouverture de la station service TOTAL |
| 15 décembre 2003 | - Mise en service de la plate-forme |
| 2d semestre 2003 | - Essais de mise en service |
| Juillet 2003 | - Fin des travaux du terminal |
| 2^{ème} trimestre 2003 | - Fin des travaux de voies ferrées et de signalisation
- Essais des portiques
- Réception du bâtiment opérateur |
| 2002/2003 | - Signalisation ferroviaire, signalisation routière, zones logistiques |
| 3^{ème} trimestre 2002 | - Mise en service de l'ouvrage sur la Deûle |
| 2002 | - Travaux de chaussées lourdes, pose des voies ferrées et caténaires, réseaux divers, signalisation ferroviaire, bâtiments opérateurs et bâtiment d'accueil, etc. |

- Mi-novembre 2001** - Mise en service de la RD 160

- 1^{er} semestre 2001** - Démantèlement et remise en état des sols d'Agglonord
- Début des travaux de rétablissement de la RD 160 entre Dourges et Oignies
- Préparation des pistes de chantier Razel sur les terrains libres
- Reconnaissance archéologique par l'AFAN (Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales)

- Juillet/Août 2001** - Ordre de service de démarrage des travaux de l'ouvrage sur la Deûle
- Terrassement du quai fluvial
- Terrassement de la plate-forme du faisceau ferroviaire
- Terrassement de l'échangeur autoroutier
- Préchargement et consolidation des sols de la plate-forme multitechnique

- 1^{er} juillet 2001** - Achèvement des travaux de dépollution
- Libération totale des terrains Charbonnages de France/Agglonord pour les travaux de la plate-forme

- 1^{er} juin 2001** - Retrait par EPF (Etablissement Public Foncier) de la poche de pollution identifiée dans l'ancien lit du canal
- Démarrage des travaux de terrassement de la plate-forme sur les terrains libres d'accès
- Démarrage des terrassements de l'échangeur

LES CHIFFRES DU CHANTIER

- Jusque 300 personnes aux mois les plus forts du chantier
- 60 engins de terrassement
- 500 000 m³ de déblais et emprunts in situ
- 1 000 000 m³ de remblais
- 50 000 tonnes de ballast
- 150 000 m³ de schistes traités pour réaliser les couches de forme
- 40 000 m³ de chaussées
- 32 km de voies ferrées
- 24 km de canalisations d'assainissement
- 24 km de tranchées pour les réseaux électriques et les réseaux de télécommunication

**Mise en chantier en avril 2001,
la plate-forme est en service depuis le
15 décembre 2003.**