

# LE RECOURS À LA VOIE D'EAU SUR L'OISE

**Le fluvial est amené à prendre de plus en plus de place dans les années à venir.**

En effet, l'Union européenne, l'État et les collectivités territoriales réalisent des investissements sans précédent pour la mise au grand gabarit de la liaison fluviale Seine - Escaut. Le département de l'Oise occupera une position centrale dans ce futur réseau. C'est une opportunité pour gagner en compétitivité et décarboner les flux de marchandises. Différentes aides peuvent être mobilisées pour accompagner les entreprises vers la voie d'eau. La présente étude est le résultat d'une enquête permettant de mieux identifier les flux des entreprises et d'apprécier le potentiel de report modal.

Nous remercions grandement les 250 entreprises qui ont pris le temps de répondre à cette enquête.

## **PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE & MÉTHODOLOGIE**

Entreprises (Industries, BTP, Commerce interentreprises) de 8 salariés et plus situées jusqu'à 50 km de part et d'autre de l'Oise, d'Est en Ouest, dans le département de l'Oise, ainsi qu'une partie de la somme (jusqu'à Noyon)



**VOUS SOUHAITEZ  
DÉCOUVRIR DAVANTAGE  
LE TRANSPORT FLUVIAL ?**



**VNF**

thibaud.gobert@vnf.fr

07 62 98 28 92



**Inscrivez-vous à la prochaine initiation au  
transport fluvial : Rivertraining  
le 17 octobre 2024 à Compiègne.**

Au programme de cette journée

présentation du transport fluvial,  
retours d'expériences,  
navigation sur l'Oise et cocktail déjeunatoire.

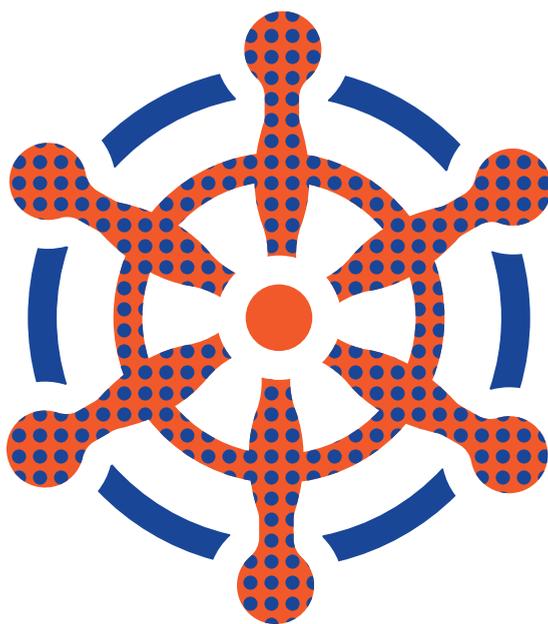


**CCI HAUTS-DE-FRANCE**



# DÉ·CODE

—  
ÉTUDE SUR  
LE RECOURS  
À LA VOIE D'EAU  
SUR L'OISE



CCI HAUTS-DE-FRANCE

# LE RECOURS À LA VOIE D'EAU SUR L'OISE

IDÉE REÇUE N° 1

POUR 53 %  
DES RÉPONDANTS

**LE FLUVIAL N'EST PAS  
OPPORTUN AU REGARD  
DE MES FLUX.**

**PETITES OU GRANDES  
QUANTITÉS, LE FLUVIAL  
PEUT-ÊTRE LA SOLUTION QUI  
VOUS CONVIENT :**

*Transport de grands vracs  
(céréales, matériaux de  
construction) avec un minimum  
de 250 t (soit 10 camions)*

*Transport de petites quantités  
en conteneurs sur des lignes  
régulières avec possibilité de  
température dirigée.*

**UNE TRÈS BONNE FIABILITÉ !**

*Rareté des retards  
Congestion inexistante  
Planification de transport sur  
des trafics récurrents en  
toute sérénité.*

1 SUR 4  
RÉPONDANTS

UTILISE  
LA SOLUTION  
« CONTENEUR »  
DE LA MANIÈRE  
SUIVANTE :

10%  
APPROVISIONNEMENTS

9%  
APPROVISIONNEMENTS  
& EXPÉDITIONS

7%  
EXPÉDITIONS

8%  
DES RÉPONDANTS

ENVISAGENT  
UN REPORT MODAL  
SUR LE FLUVIAL.

IDÉE REÇUE N°2

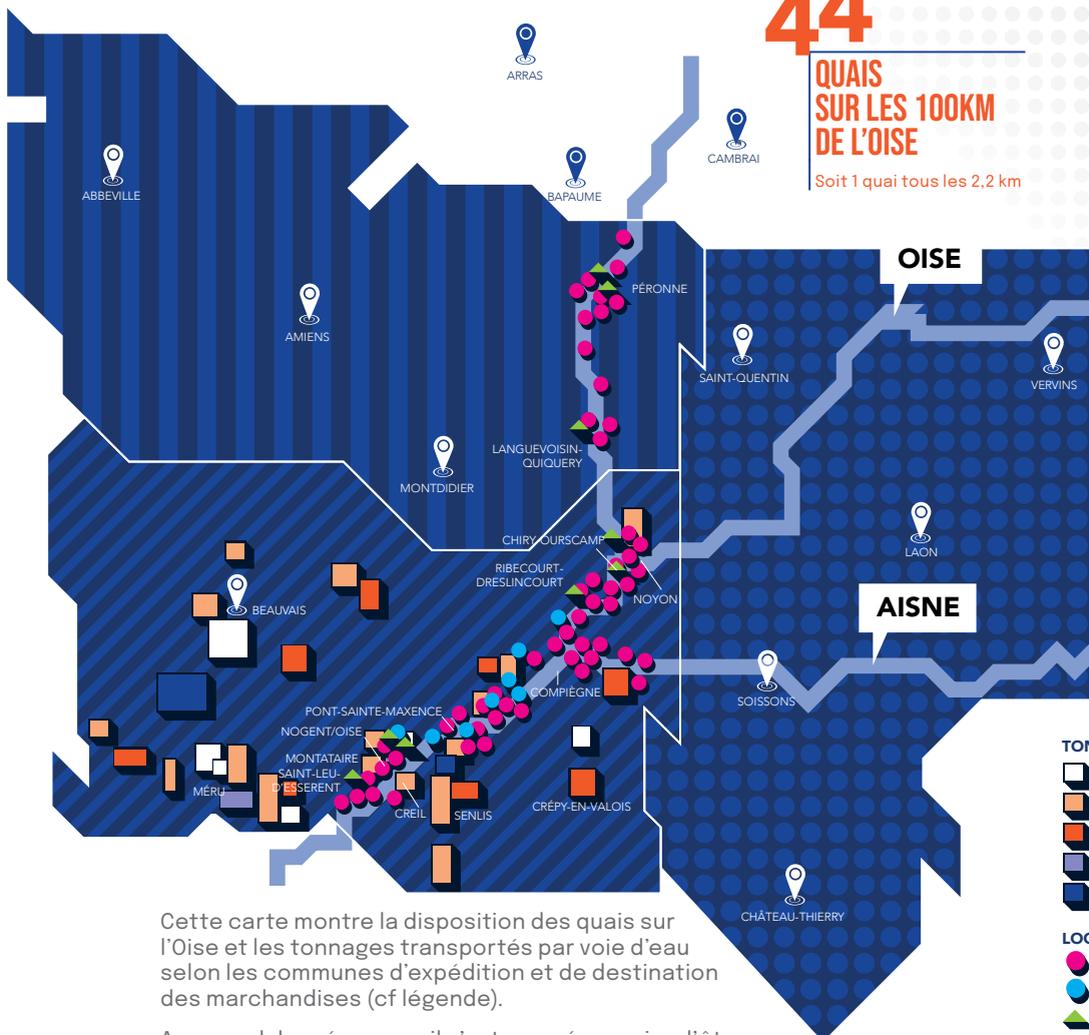
POUR 23 %  
DES RÉPONDANTS

IL N'Y A PAS DE DESSERTE  
À PROXIMITÉ.

44

QUAIS  
SUR LES 100KM  
DE L'OISE

Soit 1 quai tous les 2,2 km



Cette carte montre la disposition des quais sur l'Oise et les tonnages transportés par voie d'eau selon les communes d'expédition et de destination des marchandises (cf légende).

Au regard des réponses, il n'est pas nécessaire d'être directement bord à voie d'eau pour avoir recours à une logistique fluviale. Dans le cas présent, une approche par voie routière sur les premiers et/ou derniers kilomètres peut être pertinente.

## LE TRANSPORT DES MARCHANDISES : DES ÉCHANGES AVANT TOUT LOCAUX

Zones de chalandises des répondants (approvisionnement et expéditions) \*



58%  
RESTE DE  
LA FRANCE

37%  
EUROPE

22%  
RESTE  
DU MONDE

\* Question à choix multiples, total supérieur à 100 %

## IDÉE REÇUE N°3

POUR 21%  
DES RÉPONDANTS

# LE FLUVIAL EST TROP LENT.

**UNE MASSIFICATION DES CAPACITÉS D'EMPORTE :**  
**1 BATEAU FLUVIAL = ENTRE 10 ET 250 CAMIONS !**

*Temps de chargement réduit, absence d'engorgement routier, réponse à la pénurie de chauffeurs routier...*

## IDÉE REÇUE N°4

POUR 16%  
DES RÉPONDANTS

# LE FLUVIAL EST TROP COMPLEXE À METTRE EN PLACE.

*Le report modal fluvial implique un changement d'organisation logistique souvent complexe à court terme. Toutefois, les entreprises ont la possibilité d'être accompagnées dans ce processus par diverses structures (VNF, Nordlink, ports maritimes et intérieurs, ...)*

**UTILISER LE TRANSPORT FLUVIAL À LA PLACE DU TRANSPORT ROUTIER, C'EST BAISSER DE 3 À 4 FOIS LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DE SON TRANSPORT DE MARCHANDISES À LA T/KM\***

*Diviser par 3 à 5 son empreinte carbone à la t/km\**

\*tonne kilométrique

### TONNAGES PAR TRANCHE

-  NE SAIT PAS
-  MOINS DE 10 000 TONNES
-  ENTRE 10 000 ET 50 000 TONNES
-  ENTRE 50 000 ET 100 000 TONNES
-  PLUS DE 100 000 TONNES

### LOCALISATION DES QUAIS

-  EXISTANTS
-  EN PROJET
-  PLATEFORME PORTUAIRE PERMETTANT AUX ENTREPRISES D'AVOIR ACCÈS AU FONCIER ET DES MOYENS DE MANUTENTIONS

# PLAN D'AIDE (VNF) AU REPORT MODAL EN 3 PHASES

1

## AIDE À L'ÉTUDE LOGISTIQUE ET TECHNIQUE

50% du montant de l'étude pris en charge, aide plafonnée à 25 000€

2

## AIDE À L'EXPÉRIMENTATION

Subvention de 100% des surcoûts par rapport au transport routier sur 10 trajets fluviaux test, aide plafonnée à 100 000€

3

## AIDE À L'INVESTISSEMENT

en infrastructure et moyens de manutention jusqu'à 500 000€ par projet