

Observation du marché de la navigation danubienne : résultats 2014



Commission du Danube
Budapest - 2015

Chapitre 1

Caractéristique des conditions nautiques sur le Danube en 2014

La situation sur le Danube au cours du 1^{er} semestre 2014 a été déterminée dans une large mesure par les facteurs suivants :

- de bas niveaux de l'eau en 2013 ;
- une absence de périodes prolongées de froids importants en décembre 2013 et janvier 2014, suite à quel fait en 2014 il n'a pas existé de phénomènes de glaces pouvant entraîner des restrictions de longue durée ou la fermeture de la navigation.

En janvier-février 2014, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube étaient sensiblement inférieurs par rapport aux indicateurs du niveau moyen pluriannuel NM (MW).

- Haut-Danube – en dessous de la période correspondante de 2013 de 30 à 60 cm et du NM (MW) pluriannuel de 50 à 80 cm (fig. 1);

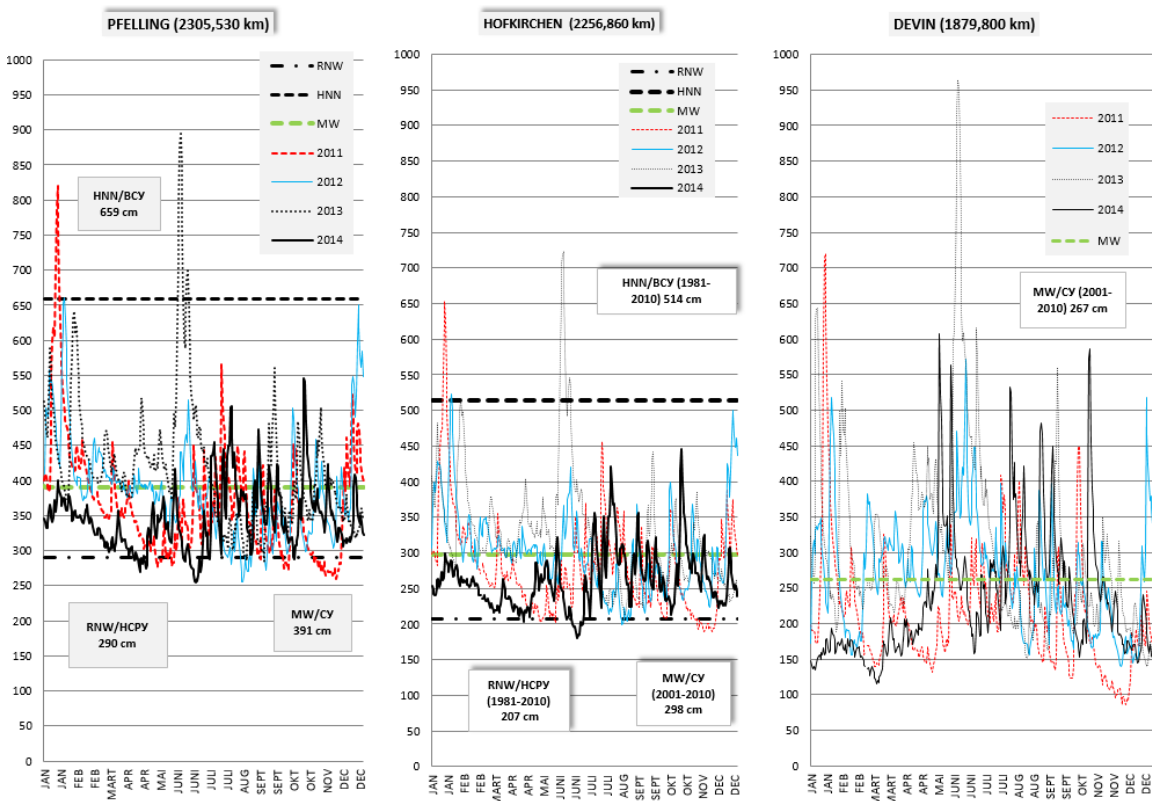


Fig. 1 Indications (moyennes) des stations hydrométriques sur le Haut-Danube: 2011-2014

- Danube Moyen – en dessous de la période correspondante de 2013 de 120 à 160 cm et du NM (MW) pluriannuel de 150 à 180 cm (fig. 2) ;

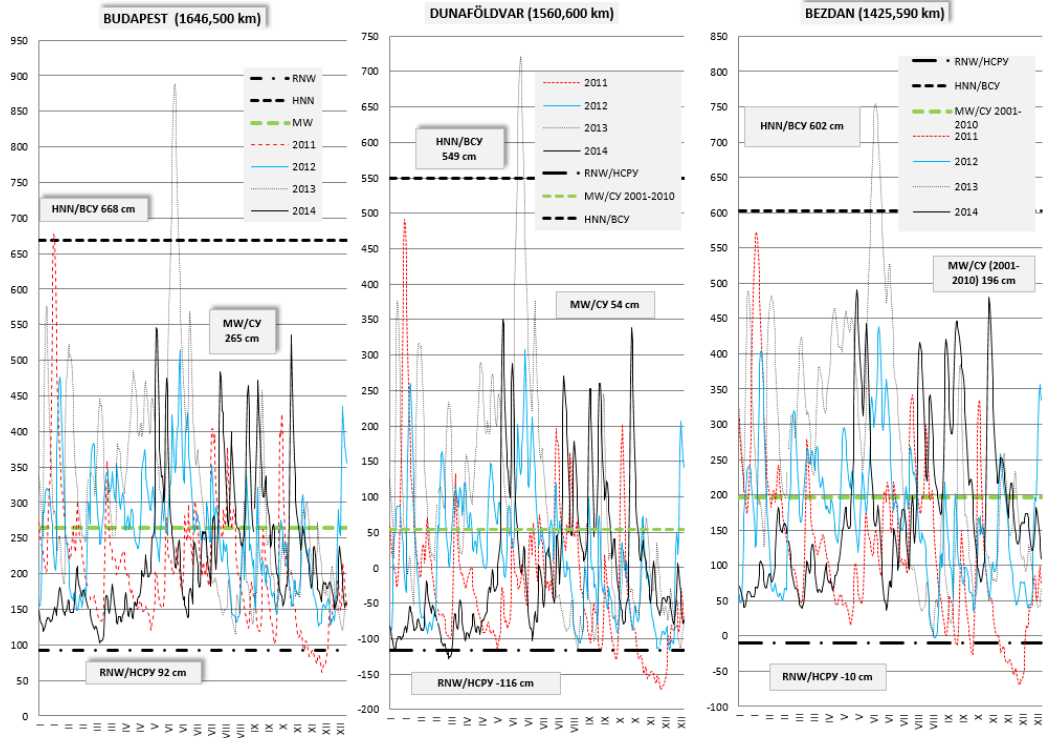


Fig. 2 Indications (moyennes) des stations hydrométriques sur le Danube Moyen: 2011-2014

- Bas-Danube – en dessous de la période correspondante de 2013 de 150 à 180 cm et du NM (MW) pluriannuel de 120 à 150 cm (fig. 3).

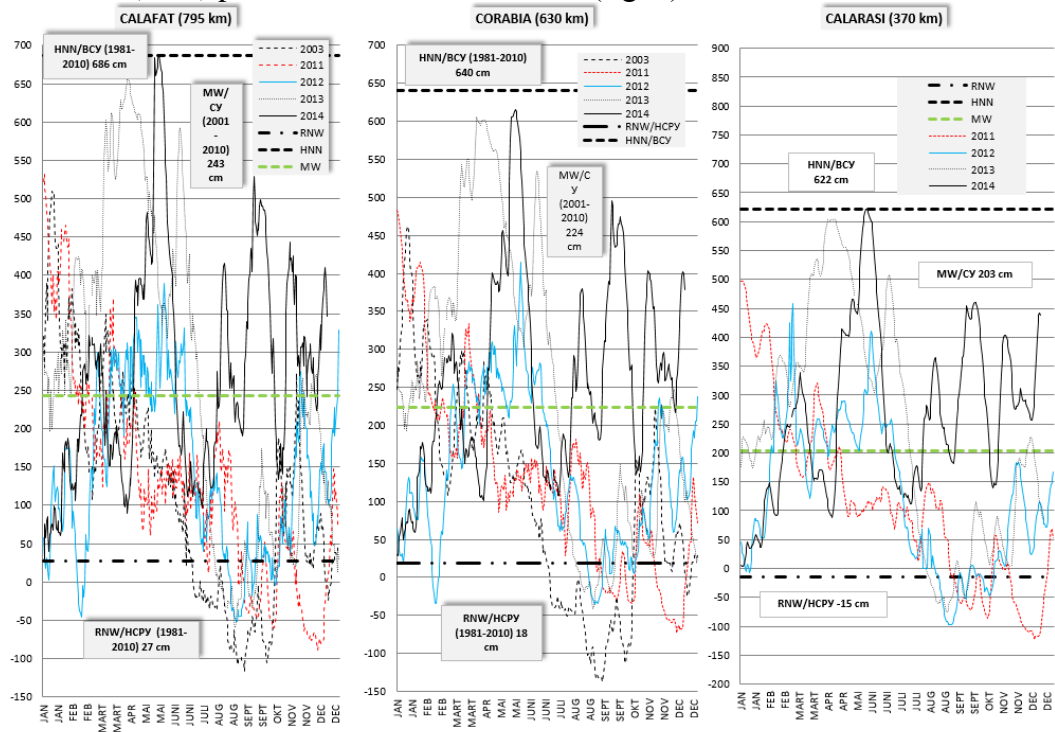


Fig. 3 Indications (moyennes) des stations hydrométriques sur le Bas-Danube: 2011-2014

En mars, sur le Haut et le Bas-Danube, il a été constaté une baisse des niveaux jusqu'aux valeurs de l'ENR (RNW) et même en dessous des valeurs correspondantes de 2011 (l'année aux basses-eaux les plus importantes au cours des 10 dernières années).

Sur le Bas-Danube les niveaux de l'eau fin février et début mars ont dépassé le niveau NM suite à un afflux d'eau arrivant de la Save, de la Tisza et de la Drava.

Des phénomènes de glace n'ont été observés que sur le Bas-Danube ; l'intensité la plus importante du charriage (de 40 à 70%) a été relevée pendant la première décade de février.

Les accumulations de neige dans les montagnes et sur les secteurs de plaine ont été évaluées comme étant insignifiantes, c'est pourquoi il a été supposé que la crue de printemps se formera en principe suite à des précipitations.

Pendant la deuxième décade d'avril a été relevée une hausse des niveaux suite à des précipitations sur le Haut-Danube et le Danube Moyen, les pluies intenses tombées ensuite les 16 et 17 mai entraînant la formation d'une crue catastrophique due à la pluie sur le territoire de la Serbie. Le rythme de la hausse de l'eau sur le Haut-Danube et le Danube Moyen (fig. 1, 2), était de 2,5 à 3 m en 24 heures, la valeur de pointe ayant été atteinte au cours de 2 à 2,5 jours, valeur frisant le HNN (HSW) sur le Bas-Danube (fig. 3).

Les valeurs maxima des niveaux de l'eau durant la crue pluviale de mai étaient inférieures à celles de la situation analogue de juin 2013 qui avait entraîné l'arrêt de la navigation pendant 11 à 15 jours.

En juin, les niveaux de l'eau sur le Danube étaient relativement stables – aux environs des valeurs du NM (MW).

Vers la fin du mois, les niveaux de l'eau étaient inférieurs aux valeurs du NM (MW) :

- sur le Haut-Danube et le Danube Moyen de 50 à 185 cm ;
- sur le Bas-Danube de 35 à 95 cm.

Au cours du mois de juillet, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube étaient inférieurs aux valeurs moyennes pluriannuelles du NM. Fin juillet, suite à d'importantes précipitations, les niveaux de l'eau ont dépassé la valeur du NM sur le Haut-Danube et le Danube Moyen de 65 à 150 cm, sur le Bas-Danube de 50 à 100 cm. La valeur de pointe de la hausse du niveau de l'eau au cours de 3-3,5 jours atteignait sur certains secteurs 2 à 2,2 m.

En septembre ont été observées deux hausses importantes du niveau de l'eau avec un intervalle de 10 à 12 jours, la valeur de pointe de la hausse atteignant des valeurs comprises entre 2 et 2,5 m.

Fin octobre a eu lieu une hausse de plus du niveau de l'eau avec une valeur de pointe de 3,2 à 3,5 m, les niveaux moyens de l'eau dépassant les valeurs du NM sur le Haut-Danube et le Danube Moyen de 50 à 100 cm, sur le Bas-Danube de 50 à 200 cm.

En novembre-décembre sur le Haut-Danube et le Danube Moyen les niveaux de l'eau étaient inférieurs aux valeurs du NM, sur le Bas-Danube supérieurs à 100-120 cm.

Les arrêts de la navigation en août-décembre suite à une hausse brusque des niveaux étaient épisodiques.

Chapitre 2

Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises

2.1 Transports de passagers

2.1.1 Transports sur le Haut-Danube

En 2014, les transports stables de passagers à bord de bateaux à cabines (river cruises) ont commencé en mars ; la circulation des bateaux durant toute l'année ayant été plus intense qu'en 2012 et 2013 suite à une augmentation du nombre des bateaux exploités (en principe de la classe « Viking », d'une capacité de 190 places).

La base du trafic de passagers à bord de bateaux à cabines a été représentée par les lignes « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau d'une durée de 5-7-8 jours, 90 % du nombre total de passagers transportés à bord de bateaux à cabines sur le Haut-Danube revenant aux voyages partant de Passau.

Au total sur ces lignes en 2014 les transports étaient réalisés par plus de 150 bateaux dont la capacité totale dépassait 30 milliers de places.

Par la centrale hydraulique de Jochenstein ont été dénombrés 3.519 passages de bateaux, soit 28 % de plus qu'en 2013 ; le nombre de passagers s'est chiffré à 480 milliers soit de 30 % plus qu'en 2013.

A bord des bateaux ayant franchi la centrale hydraulique de Gabčíkovo (fig. 4), ont été transportés 486 milliers de passagers, soit de 20 % plus qu'en 2013 et de 48% plus qu'en 2012.

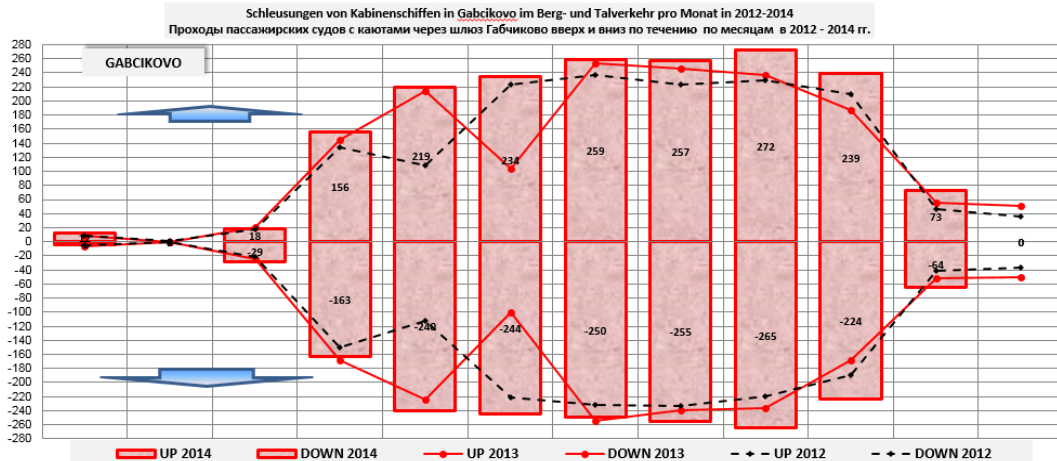


Fig. 4 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES PAR L'ECLUSE DE GABCIKOVO par mois en 2012-2014

16,5 % du flux de passagers (20 % en 2013) sont transportés par des bateaux battant pavillon d'Allemagne, 6 % de Bulgarie (5 % en 2013), 3 % de Roumanie (5,3 % en 2013), et d'Ukraine 2 % (2,5 % en 2013).

72 % (64 % en 2013) du flux de passagers sont transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (Suisse, Malte, Pays-Bas, France).

De mars à juin, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo ont fait des voyages des bateaux à passagers d'une longueur de

- 110 m – 1.147 passages de bateaux dont 17 % battant pavillon d'Allemagne, 9,5 % de la Bulgarie, 5 % de la Roumanie, 67 % des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD ; au total, des bateaux d'une longueur d'environ 110 m ont transporté 26 % du flux de passagers.
- 135 m – 1.165 passages de bateaux, dont 5,8 % battant pavillon d'Allemagne, les autres battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.
- au total, des bateaux d'une longueur d'environ 135 m ont transporté 3,7 % du flux de passagers.

En avril a commencé la circulation sur des lignes internationales à courte distance. Sur la ligne Budapest-Bratislava-Vienne ont été transportés en 2014 quelque 17 milliers de passagers.

2.1.2 Transports sur le Danube Moyen (statistiques du point de contrôle de Mohács)

La circulation des bateaux à passagers à cabines (la base de ce trafic est constituée par des lignes partant de Passau à destination du delta du Danube d'une durée de 14-15-16 jours) a commencé fin mars (fig. 5). Le nombre de passages de bateaux était de 713, soit 9 % de plus qu'en 2013.

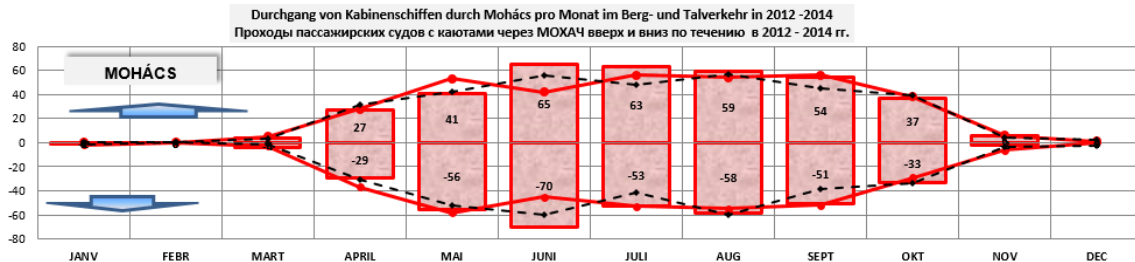


Fig. 5 PASSAGES DE BATEAUX A PASSAGERS AVEC CABINES PAR MOHÁCS par mois en 2012-2014

Le nombre total de passagers transportés à bord de bateaux à cabines a atteint quelque 89 milliers, ce qui dépasse de 6 % les indicateurs de 2013 et de 8 % ceux de 2012. 15 % du flux de passagers a été transporté à bord de bateaux battant pavillon d'Allemagne, 10 % d'Ukraine, 6 % de Bulgarie et 70 % (en 2013 60 %) de pays n'étant pas membres de la CD.

2.2 Trafic-marchandises

2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

2.2.1.1 Volume du trafic

Le volume du trafic par la centrale hydraulique de Jochenstein en 2014 a atteint 5,0 millions de tonnes (3,2 millions de tonnes vers l'amont et 1,8 millions de tonnes vers l'aval), soit de 10 % moins qu'en 2013.

Le volume du trafic par la centrale hydraulique de Gabčíkovo en 2014 a atteint 5,38 millions de tonnes, soit 9 % de moins qu'en 2013. Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 4,04 millions de tonnes et celui vers l'aval à quelque 1,34 millions de tonnes, soit 25 % (en 2012 et en 2013 – 73 % par rapport à 27 %).

2.2.1.2 Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2014, ont été transportés à bord de convois poussés 2,8 millions de tonnes ce qui représente 52,3 % du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo, dont vers l'amont 2,24 millions de tonnes, soit 55,4 % du volume total de marchandises transportées vers l'amont.

Pendant les périodes à conditions nautiques stables, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo passent en moyenne 110 à 130 convois par mois (fig. 6).

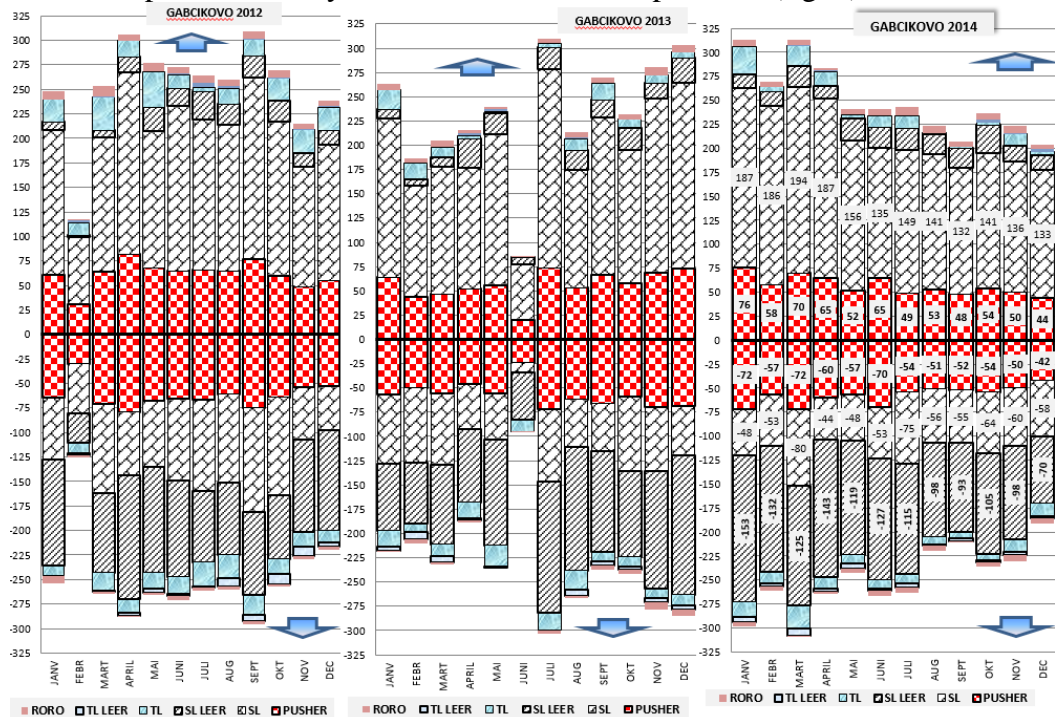


Fig. 6 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS PAR MOIS

a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés (fig. 7) :

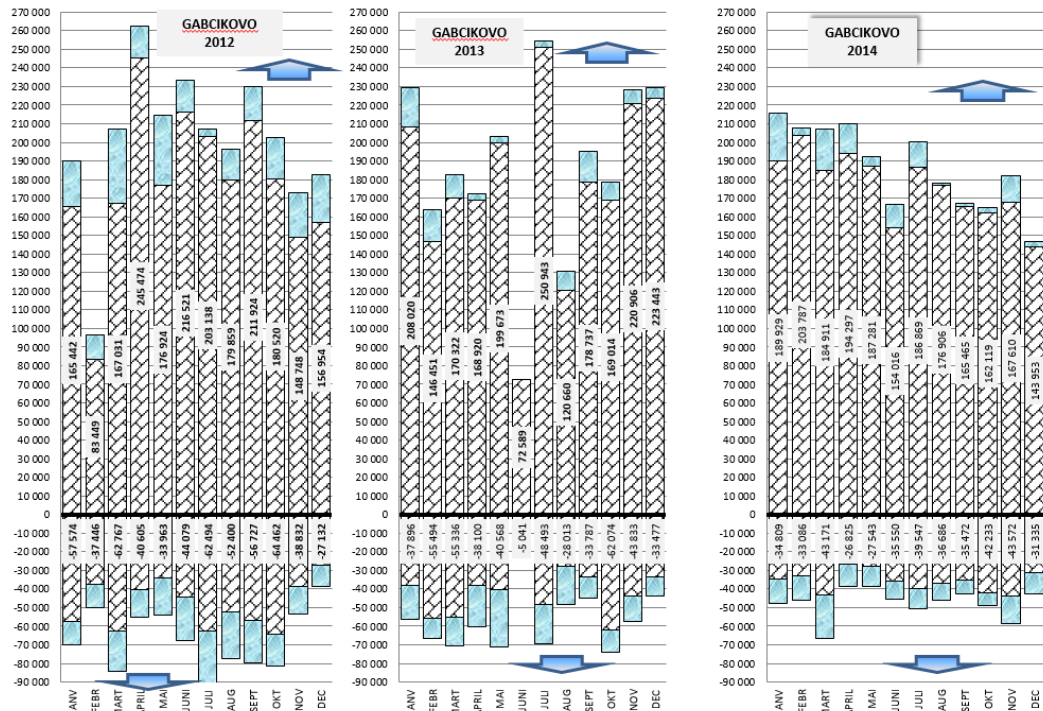


Fig. 7 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES NON MOTORISEES ET DE BARGES POUR MARCHANDISES SECHES PAR GABCIKOVO en tonnes, par mois

- b) Des marchandises liquides ont été transportées par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois.

Sur le volume total de 730 milliers de tonnes de marchandises liquides transportées en 2014, 265 milliers de tonnes, soit 36,3 % ont été transportés à bord de barges-citernes non motorisées, dont:

- vers l'amont – 121 milliers de tonnes, soit 8,6 % de plus qu'en 2013 mais 53 % de moins qu'en 2012 ; 42 % des marchandises liquides ont été transportés à bord de bateaux battant pavillon de la Slovaquie, 32 % de l'Allemagne, 12 % de l'Autriche (fig. 8)
- vers l'aval – 144 milliers de tonnes, soit 27,5 % de moins qu'en 2013 et 37,1 % de moins qu'en 2012 ; 71 % des marchandises liquides ont été transportés à bord de bateaux battant pavillon de l'Autriche, 22% de la Slovaquie (fig. 8).

Le rapport des volumes des transports « amont/aval » est de 0,8 : 1 (en 2012 – 1,1 : 1, en 2013 – 0,6 : 1).

Le nombre total de barges-citernes non motorisées ayant passé en 2014 vers l'amont dans le cadre de convois poussés se chiffrait à 127 unités chargées à 100 % ; vers l'aval – 182 bateaux-citernes chargés à 76 %.

Le trafic à bord de convois poussés (un total de 1.375 de passages de bateaux) a été effectué surtout à bord de bateaux battant pavillons de l'Autriche et de la Slovaquie – 21 % respectivement, de l'Allemagne – 19 %, de la Roumanie – 18 %, de l'Ukraine – 14 %, (fig. 9).

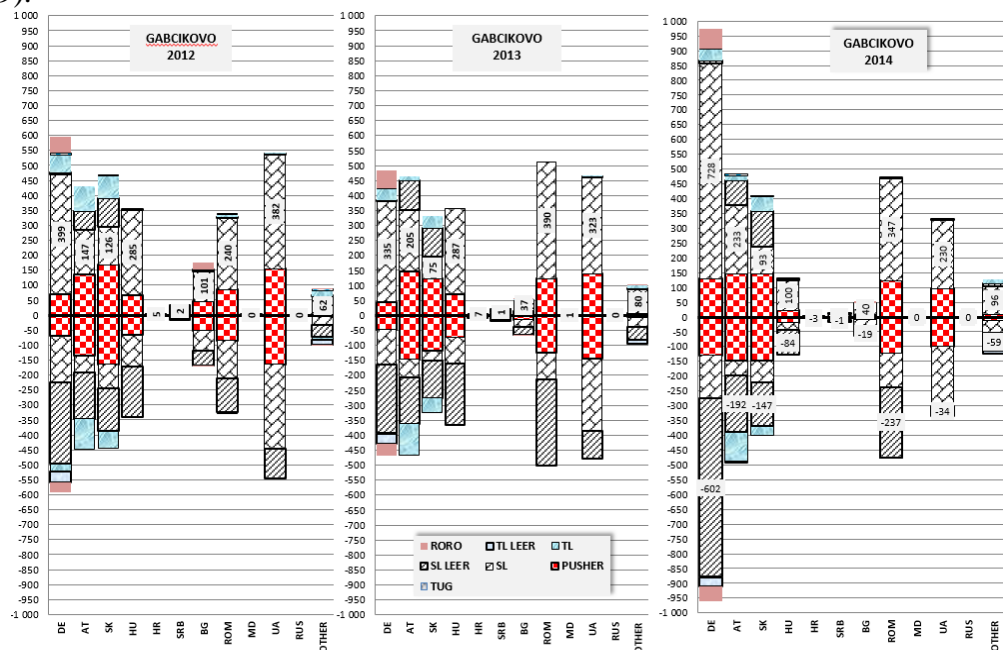


Fig. 9 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS PAR PAYS D'ENREGISTREMENT DES BATEAUX

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 2,56 millions de tonnes ont été transportées en 2014 à bord de bateaux automoteurs, soit 47,7 % (47 % en 2012, 50,5 % en 2013) du volume total, dont :

- vers l'amont – 1,8 millions de tonnes
- vers l'aval – 0,76 millions de tonnes,

soit dans un rapport de 2,4 : 1 (en 2013 ce rapport était de 2,2 : 1).

En moyenne, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés par mois 220 à 230 bateaux automoteurs à marchandises sèches (fig. 10), dont :

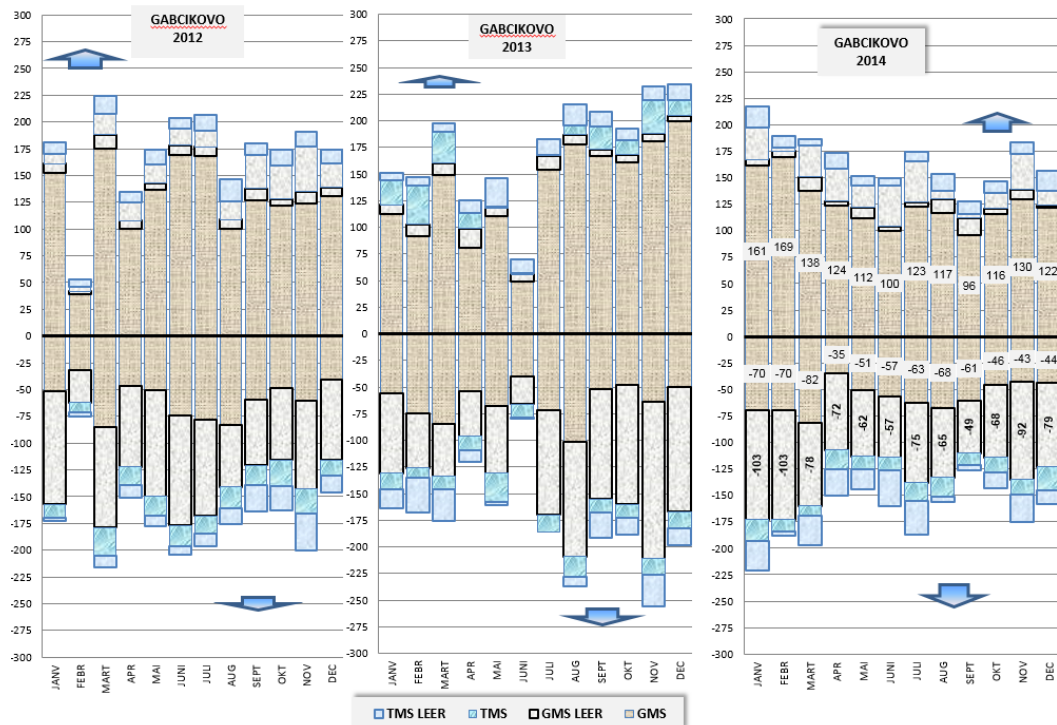


Fig. 10 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABČIKOVO PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES par mois

- d'une longueur de 110 m – 22 à 25 unités,
- d'une longueur de 135 m – (« grand bateau européen ») 8 à 12 unités,
- bateaux spécialisés (« ro-ro », etc.) 10 à 12 unités.

a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 2,05 millions de tonnes (fig. 11), dont :

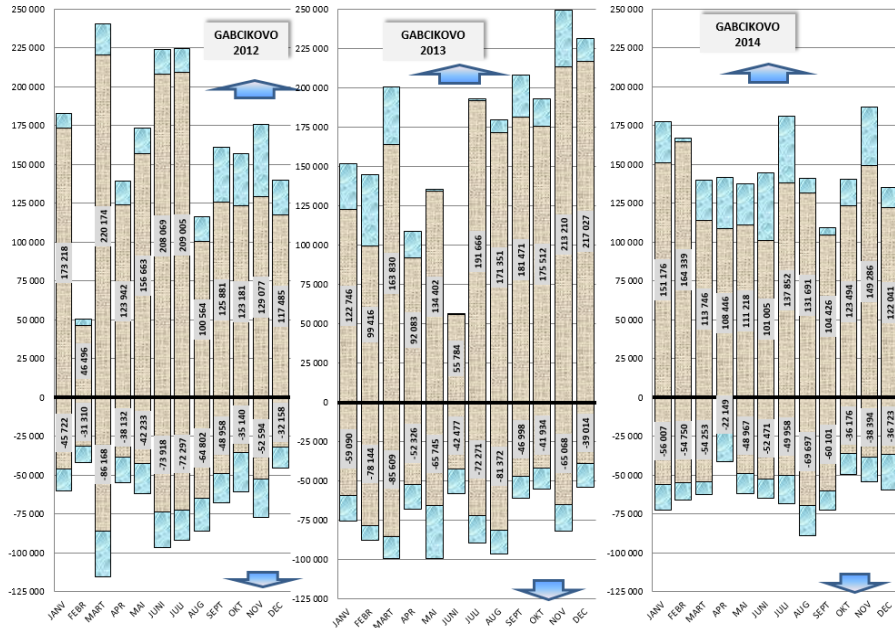


Fig. 11 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISES PAR GABCIKOVO en tonnes, par mois

- vers l'amont – 1,52 millions de tonnes, ce qui représente 37,6 % du volume total de marchandises (y compris les marchandises liquides) et 41,8 % du volume des marchandises sèches transportés vers l'amont ; 45 % (41 % en 2013) du trafic de marchandises sèches est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne ; 6 à 7 % respectivement par des bateaux battant pavillons de la Bulgarie et de la Roumanie, 4,5 % de la Hongrie, 3,4 % de la Slovaquie ; 30 % (43 % en 2013) des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 12).

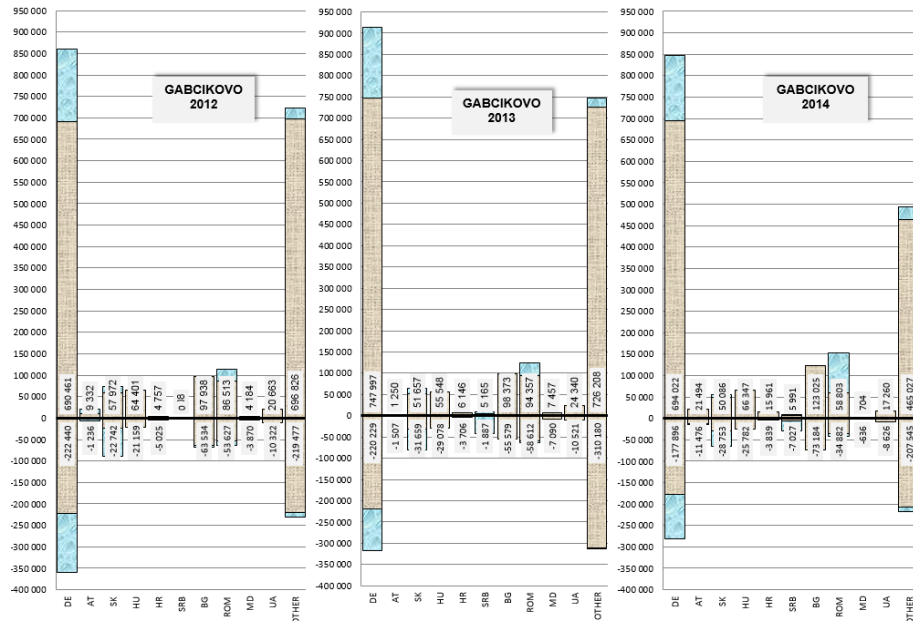


Fig. 12 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISES PAR GABCIKOVO en tonnes, par pays d'enregistrement des bateaux

- vers l'aval – 0,53 milliers de tonnes, ce qui représente 43,4 % du volume total de marchandises transportées vers l'aval et 57,4 % du volume des marchandises sèches transportés vers l'aval. 34 % (36 % en 2013) du trafic est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne ; 12 % respectivement par des bateaux battant pavillons de la Bulgarie et de la Roumanie, 46 % (43 % en 2013) des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 12).

Le rapport des bateaux automoteurs à marchandises sèches chargés lors de la circulation

- vers l'amont/vers l'aval est de 2 : 1.

Le rapport des bateaux automoteurs à marchandises sèches chargés et en ballast lors de la circulation

- vers l'amont – 18 : 1 ;
- vers l'aval – 1 : 1,3.

b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées en 2014, 465 milliers de tonnes de marchandises liquides, soit 63,7 % du total de marchandises liquides, ce qui dépasse de 9 % l'indicateur de 2013 étant de 4,4 % inférieur à celui de 2012, dont :

- vers l'amont – 283 milliers de tonnes soit 70 % du volume total de marchandises liquides transportées vers l'amont ; 54 % (75 % en 2013) du trafic est assuré par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne (fig. 10); 33 % par des bateaux battant pavillon de la Roumanie (fig. 12).
- vers l'aval – 182 milliers de tonnes, ce qui représente 55,9 % du total des marchandises liquides transportées vers l'aval ; 57 % (30 % en 2013) du trafic est assuré par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne ; 19 % (26 % en 2013) par des bateaux battant pavillon de la Slovaquie, 12 % par des bateaux battant pavillon de la Serbie (fig. 12).

Par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés en moyenne 60 à 70 bateaux-citernes par mois (fig. 10).

Rapport des bateaux-citernes en charge lors de la circulation (fig. 10)

- vers l'amont/vers l'aval – 2 : 1.

Rapport des bateaux-citernes chargés / en ballast lors de la circulation

- vers l'amont – 2,3 : 1 ;
- vers l'aval – 1 : 2,7.

Les transport à bord de bateaux automoteurs (au total 3.870 passages de bateaux) (fig. 13) ont été réalisés par des bateaux battant pavillons d'Allemagne – 48 % des passages de bateaux à marchandises sèches et 58 % des bateaux-citernes, de Bulgarie – 8,7% des passages de bateaux à marchandises sèches, de Roumanie – 25 % des bateaux-citernes.

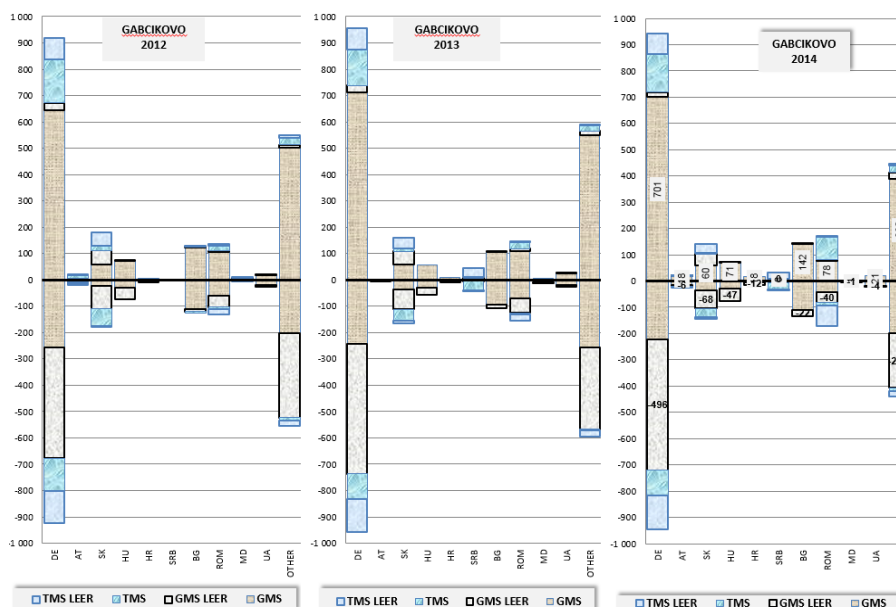


Fig. 13 PASSAGES DE BATEAUX PAR GABCIKOVO PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES ET PAYS D'ENREGISTREMENT DES BATEAUX

2.2.1.3 Nomenclature des marchandises (fig. 14) :

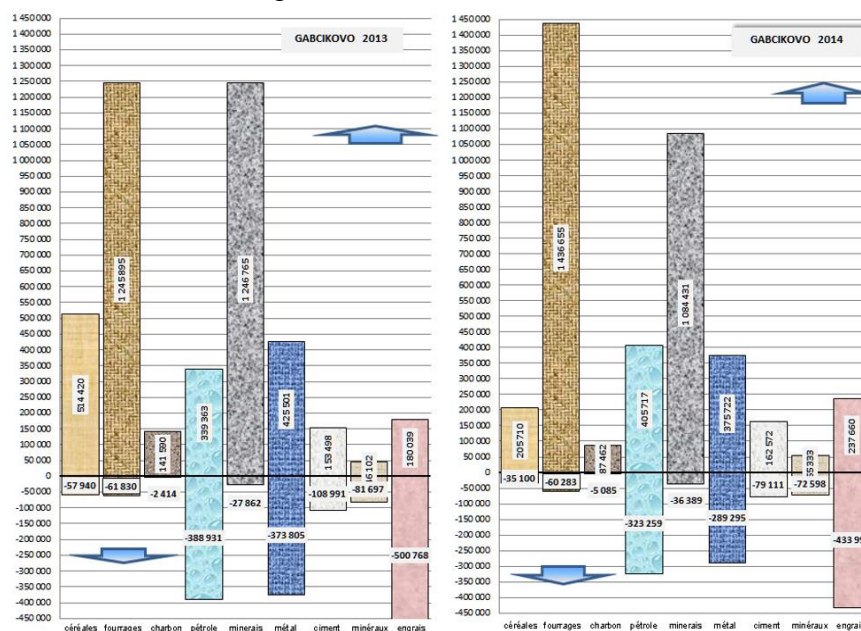


Fig. 14 STRUCTURE DES MARCHANDISES DU TRAFIC-MARCHANDISES SUR LE DANUBE PAR GABCIKOVO en tonnes

Les volumes les plus importants des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo étaient les suivants :

- vers l'amont

- *Denrées alimentaires et fourrages* – total 1,44 millions de tonnes, soit 35 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 38 %, en 2013 – 21 %).

52 % de ces marchandises (en 2013 – 45 %) ont été transportées par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 5 % de la Hongrie, 4 % respectivement de Slovaquie et d'Autriche, 39 % par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Le trafic de ces marchandises n'était pas équilibré par mois, le volume le plus important ayant été transporté en février – 172 milliers de tonnes, et le moins important en avril – 81 milliers de tonnes.

- *Minerais de fer* – total 1,08 millions de tonnes, constituant 26 % du volume de toutes les marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 26 %, en 2013 – 21 %) ;

59 % de ces marchandises (19 % en 2013) ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 23 % (en 2013 – 19 %) de l'Autriche, 6 % (30 % en 2013) de la Hongrie, 9 % (en 2013 – 28,5 %) de l'Ukraine. Le trafic de ces marchandises était équilibré par mois.

- *Céréales* – total 206 milliers de tonnes, soit 40 % moins qu'en 2013 (514 milliers de tonnes) et constituant 5 % du volume de toutes les marchandises transportées vers l'amont (12 % en 2013) ;

41 % de ces marchandises (42 % en 2013) ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne et 35 % (45 % en 2013) par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Le trafic de ces marchandises n'était pas équilibré par mois, le volume le plus important ayant été transporté en juillet – 35 milliers de tonnes, et le moins important en avril – 2,2 milliers de tonnes.

- *Produits métalliques* – total 376 milliers de tonnes, soit 9 % du volume total des marchandises transportées vers l’amont (9 % en 2013)

23 % de ces marchandises (24 % en 2013) ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l’Allemagne, 17 % (en 2013 – 29 %) – de la Roumanie, 15 % – de la Bulgarie, 18 % (en 2013 – 20 %) par des bateaux battant pavillons de pays n’étant pas membres de la CD.

Les transports de ces marchandises étaient constants par mois.

- *Produits pétroliers* – total 406 milliers de tonnes, soit 10 % du volume total des marchandises transportées vers l’amont (8 % en 2013). 48 % (57,8 % en 2013) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l’Allemagne, 14 % – de Slovaquie, 23 % (en 2013 - 6,7 %) – de Roumanie.

Le trafic de ces produits n’était pas constant par mois, le volume le plus important ayant été transporté en juillet – 56 milliers de tonnes et le moins important en mai – 6,1 milliers de tonnes.

- *Engrais naturels et artificiels* – total 238 milliers de tonnes, soit 5,8 % du volume total des marchandises transportées vers l’amont : 50 % de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de Roumanie, 10 % respectivement – de Slovaquie et d’Ukraine.

- vers l’aval

- *Engrais naturels et artificiels* – total 434 milliers de tonnes, soit 33 % du volume total des marchandises transportées vers l’aval (en 2012 – 33 %, en 2013 – 31 %).

26 % (en 2013 – 29 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l’Allemagne, 24 % (en 2013 – 18 %) – de l’Ukraine, 20 % (en 2013 – 24 %) - par des bateaux battant pavillons de pays n’étant pas membres de la CD.

Le trafic de ces produits n’était pas constant par mois, le volume le plus important ayant été transporté en février – 57 milliers de tonnes et le moins important en mai – 7 milliers de tonnes.

- *Produits pétroliers* – total 323 milliers de tonnes constituant 24 % du volume total des marchandises transportées vers l’aval (en 2012 – 27 %, en 2013 – 24 %).

32 % de ces marchandises (32 % en 2013) ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Autriche, 33 % (en 2013 - 28 %) - de la Slovaquie, 32 % - de l'Allemagne, 7 % (en 2013 - 11 %) - de la Serbie.

Les transports de ces marchandises étaient constants par mois.

- *Produits métalliques* – total 290 milliers de tonnes, constituant 22 % du volume total des marchandises transporté vers l'aval (en 2012 – 17 %, en 2013 – 23 %).

19 % de ces marchandises (en 2013 – 14 %) ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 19 % (en 2013 – 11 %) de la Bulgarie, 8 % (en 2013 - 12 %) - de l'Ukraine, 10 % (en 2013 - 8 %) - de la Roumanie, 30 % (en 2013 - 39 %) - par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Le trafic de ces produits n'était pas constant par mois, le volume le plus important ayant été transporté en mai – 36 milliers de tonnes et le moins important en avril – 10 milliers de tonnes.

2.2.2 Transports sur le Danube Moyen (par le point de contrôle de Mohács)

2.2.2.1 Volume du trafic

Le volume du trafic ayant franchi Mohács en 2014 s'est chiffré à quelque 5,0 millions de tonnes, soit 89,4 % du volume de marchandises transportées en 2013 (la baisse des volumes ayant eu lieu suite à la réduction du trafic de minerai et de charbon vers l'amont), dont le transit vers l'amont avait représenté 2,69 millions de tonnes, soit 54 % (en 2012 – 50,6 % et en 2013 – 59,1 %).

Au cours de la première moitié de l'année, les volumes du trafic ont baissé par rapport aux volumes atteints au cours de la première moitié de 2013 :

- vers l'amont - de 21 %
- vers l'aval - de 27 %.

2.2.2.2 Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2014 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés quelque 3,7 millions de tonnes, ce qui représente 74,7 % du volume total de marchandises, y compris les marchandises liquides (en 2013 – 74,3 %), dont 2,2 millions de tonnes vers l'amont, ce qui représente 83,5 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2013 – 79,8 %).

En 2014, sont passés en moyenne par le point de contrôle de Mohács vers l'amont et vers l'aval 45 à 50 convois par mois (fig. 15).

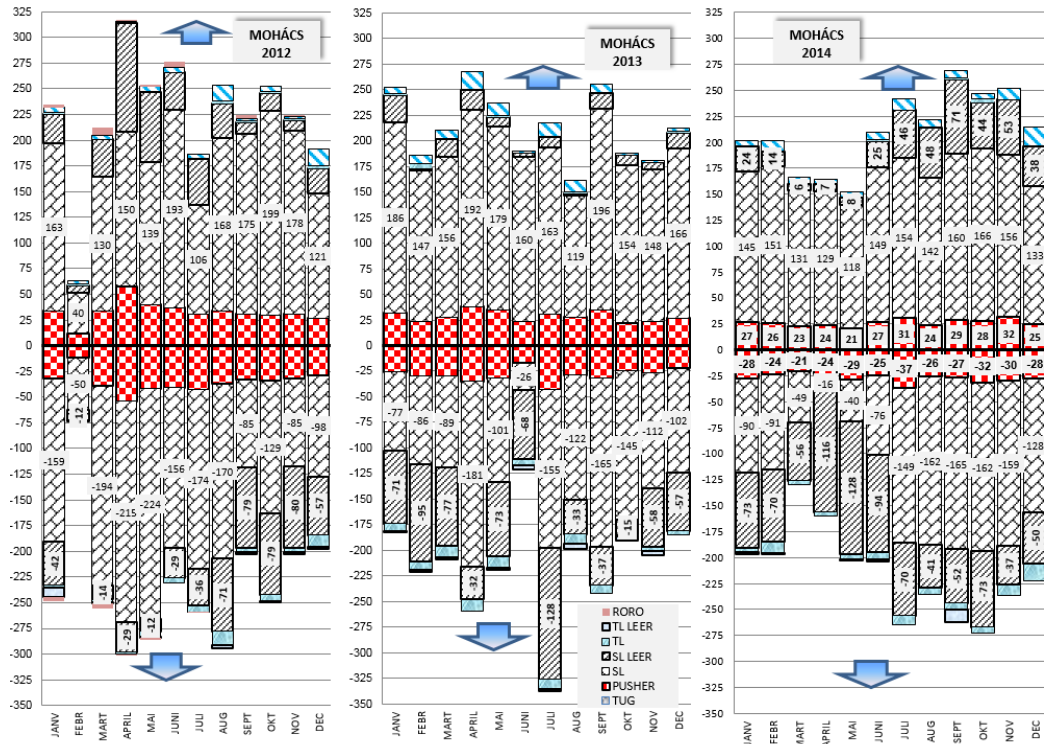


Fig. 15 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS par mois

a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés (fig. 16) :

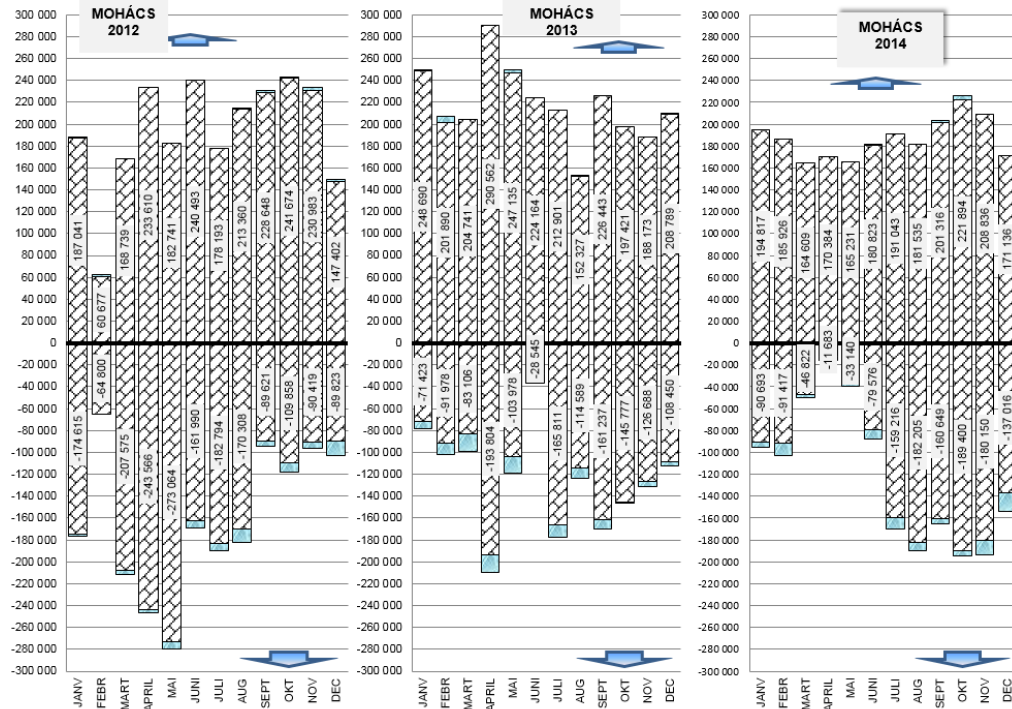


Fig. 16 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BARGES POUR MARCHANDISES SECHES NON-MOTORISEES PAR MOHÁCS en tonnes, par mois

- vers l'amont – 2,24 millions de tonnes, soit 83,2 % du volume total de marchandises, y compris liquides, et 85,9 % du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ; 42 % des marchandises sèches ont été transportés à bord de bateaux et convois battant pavillon d'Allemagne, 38 % - de Roumanie, 10 % - d'Ukraine (fig. 17)

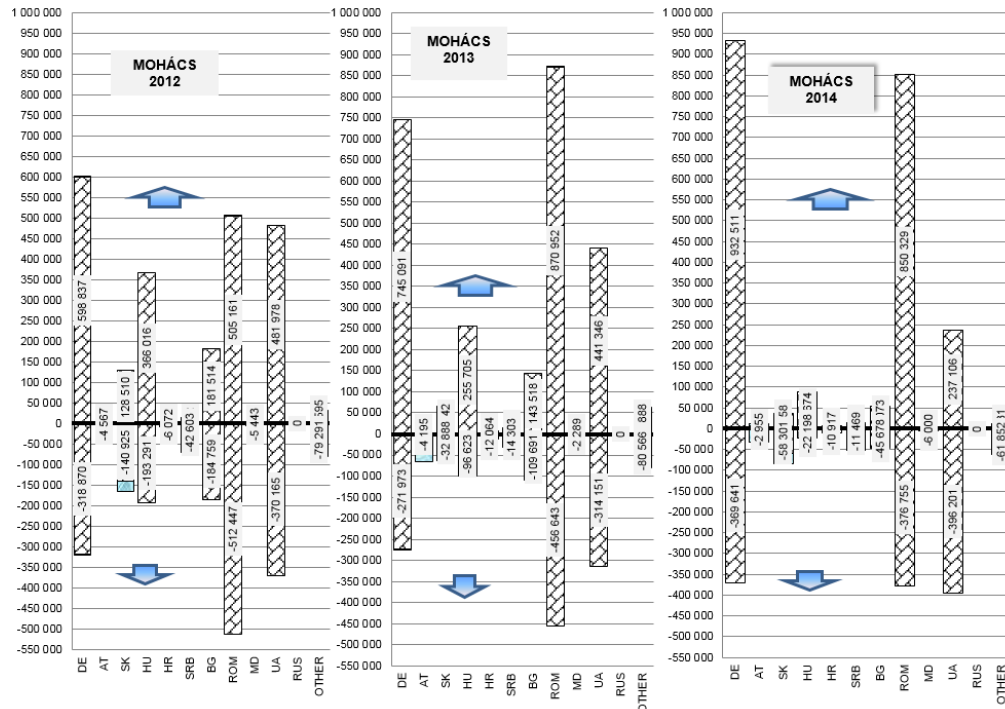


Fig. 17 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET BARGES POUR MARCHANDISES SECHES NON-MOTORISEES PAR MOHÁCS en tonnes, par pays d'enregistrement du bateau

- vers l'aval – 1,36 millions de tonnes, soit 60 % du volume total de marchandises, y compris liquides, et 77,4 % du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval ; 29 % des marchandises sèches ont été transportés par des bateaux et convois battant pavillon d'Ukraine, 27 % - de Roumanie et d'Allemagne, respectivement (fig. 17).

Le rapport des volumes du trafic de marchandises sèches « vers l'amont » / « vers l'aval » était de 1,6 : 1 (en 2013 – 1,9 : 1).

Au total, en 2014, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 2.118 barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 18 % en ballast. Dans le même temps, sur les 2.084 barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 41 % unités descendaient en ballast.

- b) Des marchandises liquides ont été transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans le cadre de convois (total transporté) :

- vers l'amont – 1,7 milliers de tonnes ;

- vers l'aval – 96,0 milliers de tonnes, soit 4,3 % du volume total de marchandises et 19,1 % du volume de marchandises liquides transportées vers l'aval ; 42 % de marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de Serbie, 33 % - d'Autriche, 26 % - de Slovaquie (fig. 17).

Un total de 104 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés en 2014 vers l'amont dans des convois, chargés à 7 % ; vers l'aval – 103 bateaux-citernes, chargés à 82,5 %.

Les transports par des convois poussés (un total de 648 de passages de bateaux) ont été réalisés en principe (fig. 18) par des bateaux battant pavillons de la Roumanie – 38 % des passages de convois, de l'Allemagne – 24 %, de l'Ukraine – 15,8 %, de la Slovaquie – 7 %, de l'Autriche – 4,6 %, de la Hongrie – 3,5 %.

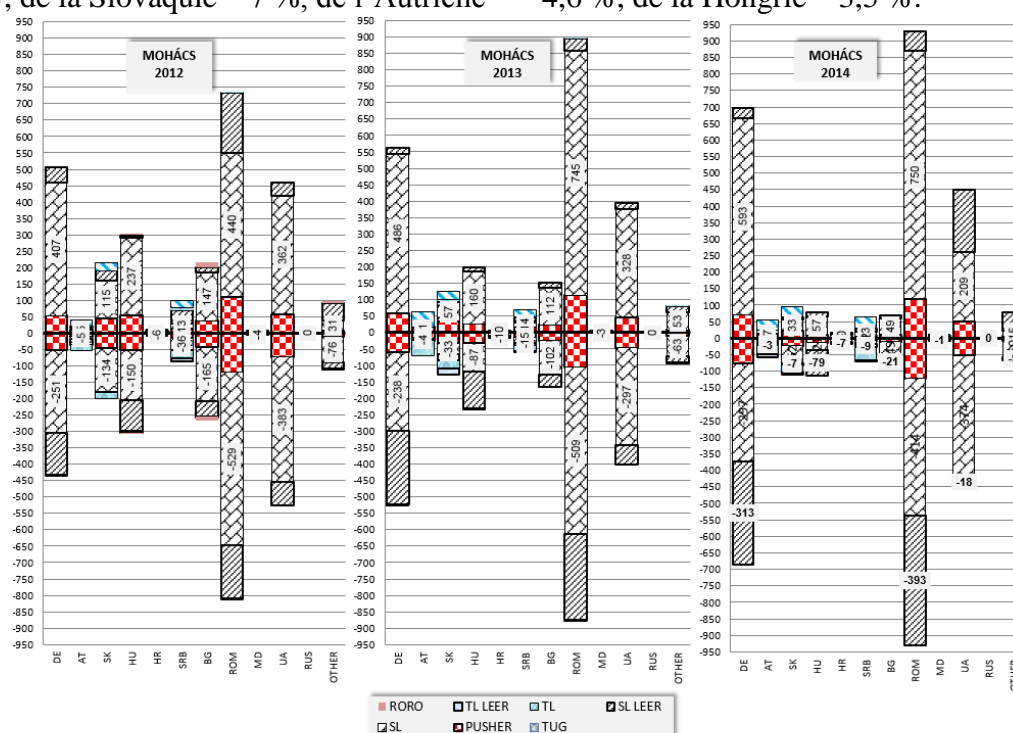


Fig. 18 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS par types d'unités de convois, par pays d'enregistrement des bateaux

Transports à bord de bateaux automoteurs

Ces transports ont représenté 1,25 millions de tonnes – 25,3 % (en 2013 – 25,7 %) du volume total des marchandises ayant franchi le point de contrôle de Mohács, le volume du trafic étant

- vers l'amont – 440 milliers de tonnes,
- vers l'aval – 810 milliers de tonnes,

i.e. dans un rapport de 0,5 : 1.

Sont passés en moyenne en 2014 par le point de contrôle de Mohács 120 à 160 bateaux automoteurs par mois (fig. 19).

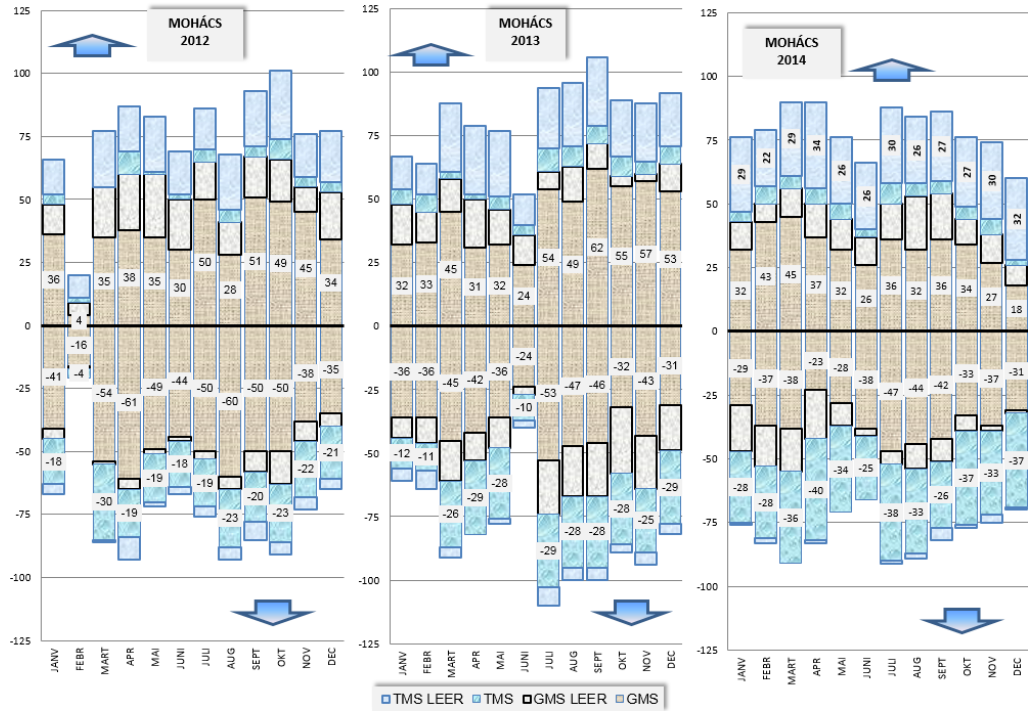


Fig. 19 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES D'UNITES DE CONVOIS par mois

a) Il a été transporté à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches 0,77 millions de tonnes (fig. 20), dont :

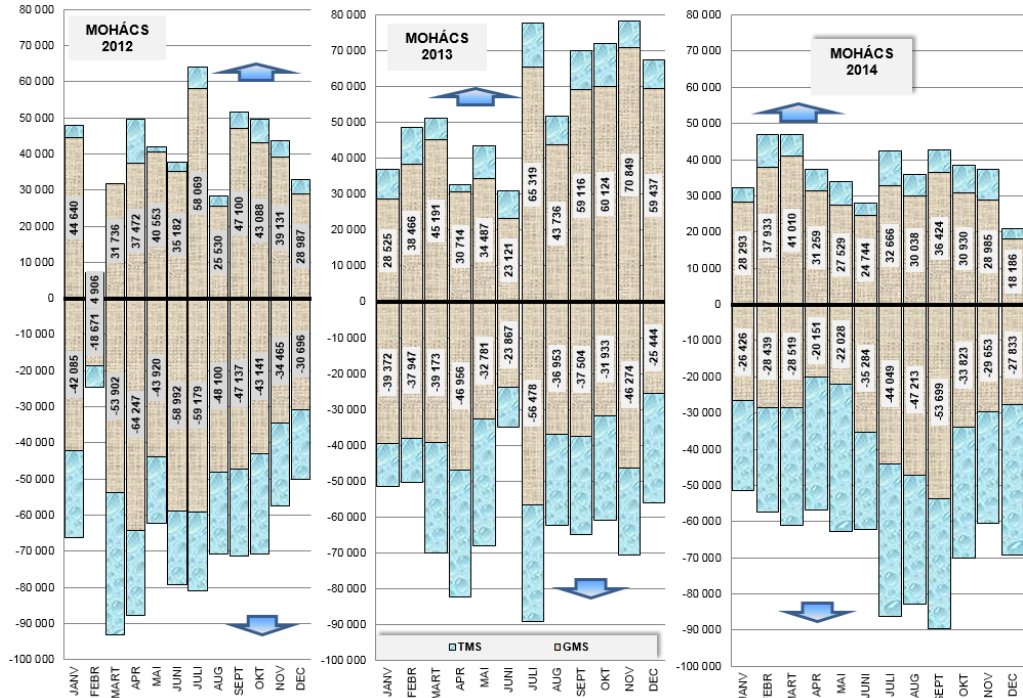


Fig. 20 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISEES PAR MOHÁCS en tonnes, par mois

- Vers l'amont – 368 milliers de tonnes, soit 84 % (en 2013 – 85 %) du volume total de marchandises transportées à bord de bateaux automoteurs vers l'amont.

23 % (en 2013 – 22 %) du trafic de marchandises sèches est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne, 30 % (en 2013 - 19 %) - de la Bulgarie, 6,5 % - de la Slovaquie, 20 % (en 2013 – 28 %) des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 21).

- Vers l'aval – 397 milliers de tonnes, soit 46 % (en 2013 - 60 %) du volume total des marchandises transportées à bord de bateaux automoteurs vers l'aval.

25 % du trafic (en 2013 – 23 %) est assuré par des bateaux battant pavillons de l'Allemagne, 18 % (en 2013 - 14 %) - de la Bulgarie, 7 % - de la Slovaquie, 28 % (en 2013 - 30 %) des marchandises ayant été transportés par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 21).

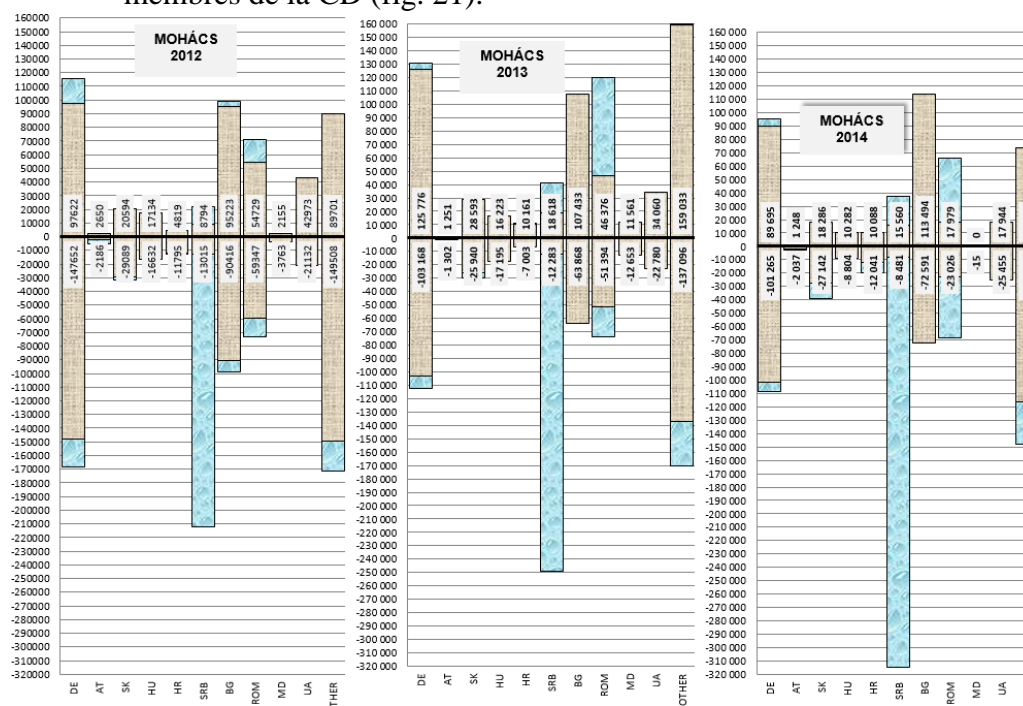


Fig. 21 STRUCTURE DU TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DE BATEAUX-CITERNES ET DE BATEAUX POUR MARCHANDISES SECHES MOTORISEES PAR MOHÁCS en tonnes, par pays d'enregistrement des bateaux

Le rapport montants/avalants des bateaux en charge était de 1,2 : 1.

Le rapport bateaux en charge/bateaux en ballast était le suivant :

- Vers l'amont – 3,5 : 1 ;
- Vers l'aval – 2 : 1.

b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 487 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont:

- Vers l'amont – 75 milliers de tonnes.

50 % des transports de marchandises liquides sont assurés par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 40 % - de la Serbie (fig. 21).

- Vers l'aval – 412 milliers de tonnes, ce qui représente 59,9 % du volume total des marchandises transportées à bord de bateaux automoteurs vers l'aval.

76 % (en 2013 - 77 %) du trafic est assuré par des bateaux battant pavillons de la Serbie, 10 % (en 2013 - 7 %) – de la Roumanie, 7,5 % (en 2013 - 10 %) des marchandises liquides ayant été transportées par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 21).

La partie revenant aux bateaux-citernes en charge était la suivante :

- montants – 16 % (le reste de 84 % à lège, devant être chargés sur le Haut-Danube) ;
- avalants – 98 %.

Les transports à bord de bateaux automoteurs (un total de 1.900 passages de bateaux) ont été réalisés sous les pavillons de la Serbie – 44 % des passages (96 % - bateaux-citernes), 15 % de l'Allemagne (95 % - bateaux à marchandises sèches), 13 % - Bulgarie (100 % bateaux à marchandises sèches), 16 % passages de bateaux sous les pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (fig. 22).

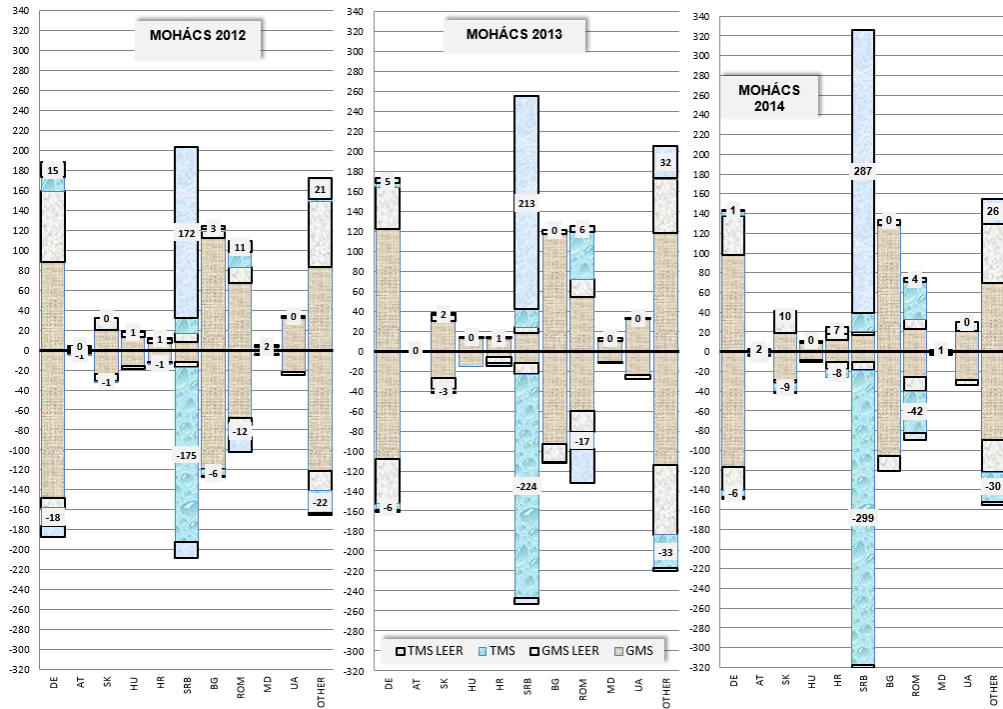


Fig. 22 PASSAGES DE BATEAUX PAR MOHÁCS PAR TYPES DE BATEAUX MOTORISES et par pays d'enregistrement

2.2.2.3 Nomenclature des marchandises (fig. 23) :

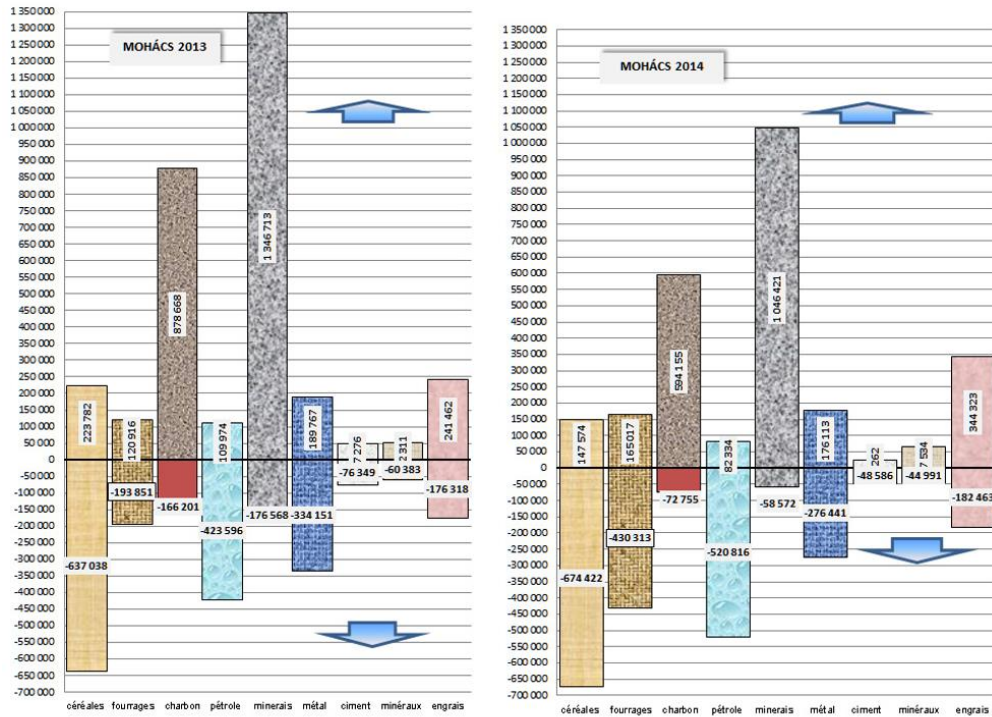


Fig. 23 Structure des marchandises du trafic-marchandises sur le Danube par Mohács en tonnes

- Vers l'amont

- *Minerai de fer* – total 1,00 millions de tonnes, ce qui représente 41 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 45 %, en 2013 – 42 %) et 78 % du volume transporté en 2013.

88 % (en 2013 - 51 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 5,6 % (en 2013 - 25 %) - de l'Ukraine, 8,7 % (en 2013 - 18 %) - de la Hongrie. Les transports par mois de ces marchandises étaient uniformes.

- *Combustibles minéraux solides* – total 0,60 millions de tonnes ce qui représente 23 % du volume total des marchandises transportées vers l'amont (en 2012 – 23 %, en 2013 - 27 %) et 67,5 % du volume transporté en 2013.

93 % (en 2013 - 75 %) de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie. Les transports par mois de ces marchandises n'étaient pas uniformes, le volume le plus important ayant été transporté en septembre – 82 milliers de tonnes et le moins important en juin – 19 milliers de tonnes.

- *Engrais* – 344 milliers de tonnes ce qui représente 13 % (en 2013 - 7,5 %) du volume total des marchandises transportées vers l'amont et 143 % par rapport au volume de 2013.

60 % (en 2013 - 45 %) de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 16 % (en 2013 - 10 %) - de l'Ukraine, 6 % de la Bulgarie.

Les transports par mois de ces marchandises n'étaient pas uniformes, le volume le plus important ayant été transporté en juin – 53 milliers de tonnes et le moins important en avril – 3 milliers de tonnes.

- *Céréales* – 147 milliers de tonnes, ce qui représente 5,7 % (en 2013 - 7 %) du volume total des marchandises transportées vers l'amont et 66 % par rapport au volume de 2013.

13 % (en 2013 - 21 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 9 % (en 2013 - 14 %) - de la Bulgarie, 12 % - de la Roumanie, 25 % (en 2013 - 34 %) par des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD.

Par mois, les transports de ces marchandises n'étaient pas uniformes, le volume le plus important ayant été enregistré en mai – 35 milliers de tonnes et le moins important en novembre – 0 t.

- *Produits métalliques* – 176 milliers de tonnes, ce qui représente 6,9 % (en 2013 - 6 %) du volume total des marchandises transportées vers l'amont et 93 % du volume de 2013.

38 % (en 2013 - 46 %) de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Bulgarie, 22 % (en 2013 - 14 %) - de l'Ukraine, 18 % - de l'Allemagne.

- Vers l'aval

- *Céréales* – 674 milliers de tonnes, représentant 29 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 41 %, en 2013 – 28 %) et 106 % du volume de 2013.

29 % (en 2013 - 27 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 27 % (en 2013 – 15 %) de l'Ukraine, 16 % (en 2013 - 15 %) de la Roumanie, 4 % de la Bulgarie.

Par mois, les transports de ces marchandises n'étaient pas uniformes, le volume le plus important ayant été enregistré en septembre – 119 milliers de tonnes et le moins important en avril – 5,5 milliers de tonnes.

77 % des céréales ont été transportés au cours de la deuxième moitié de 2014.

- *Produits pétroliers* – 0,52 millions de tonnes, représentant 22,5 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 12 %, en 2013 – 19 %) et 123 % du volume de 2013.

69 % (en 2013 - 67 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux-citernes battant pavillon de la Serbie (régulièrement par mois), 9 % - de la Roumanie, 6 % - de la Slovaquie, 5 % - de l'Autriche.

- *Produits métalliques* – 276 milliers de tonnes, représentant 12 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 11 %, en 2013 – 15 %) et 83 % du volume de 2013.

36 % (en 2013 - 32 %) de ces marchandises ont été transportées par des bateaux battant pavillon de la Roumanie, 24 % (en 2013 - 19 %) - de la Bulgarie, 16 % (en 2013 - 14 %) - de l'Ukraine, 10 % - de l'Allemagne.

- *Denrées alimentaires et fourrages* – total 430 milliers de tonnes, représentant 18,6 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2012 – 14 %, en 2013 – 8,5 %) et dépassant de 2,2 fois le volume de 2013.

38 % (en 2013 – 22 %) de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Allemagne, 24 % - de l'Ukraine, 9 % - de la Roumanie.

88 % des denrées alimentaires ont été transportés au cours de la deuxième moitié de 2014, le volume le plus important ayant été transporté en octobre – 91 milliers de tonnes, et le moins important en janvier, mars – 0 t.

- *Engrais* – total 182 milliers de tonnes, représentant 7,9 % du volume total des marchandises transportées vers l'aval (en 2013 – 7,5 %) et 103 % du volume de 2013.

26 % de ces marchandises ont été transportés par des bateaux battant pavillon de l'Ukraine, 23 % - de la Roumanie, 12 % - de l'Allemagne et 10 % – de la Bulgarie.

2.3 Trafic interbassins

2.3.1 Trafic par le canal Rhin-Main-Danube

En 2014, par l'écluse de Kelheim sont passés vers l'amont 2.163 bateaux à marchandises dont quelque 89 % en charge, et vers l'aval toujours 2.163 bateaux dont 94 % en charge. Au total, ont été transportés 4,74 millions de tonnes soit 4,8 % de moins qu'en 2013, dont vers le Danube (aval) – 2,32 millions de tonnes, du Danube (vers les ports du Main et du Rhin) – 2,42 millions de tonnes, ce qui témoigne d'un équilibre du trafic.

Le reste du volume de marchandises faisant route vers l'aval à destinations de ports du Danube est reparti par port de chargement comme suit :

70 % - ports des Pays-Bas ;

28 % - ports d'Allemagne ;

7 % - ports de Belgique.

Le volume le plus important de marchandises a été transporté à bord de bateaux automoteurs, dont des bateaux d'une longueur de 135 m (135x11,4) pour la plupart battant pavillons des Pays-Bas.

2.3.2 Transports sur le trajet « Danube-mer Noire-Danube »

Le volume du trafic sur le canal de Sulina se chiffre à 3,67 millions de tonnes, dépassant de 16 % les volumes de 2013 (3,17 millions de tonnes) ;

Le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire en 2014 est estimé à quelque 14,4 millions de tonnes.

Chapitre 3

Conclusions aux chapitres 1 et 2

3.1 On n'a pas constaté en 2014 d'arrêts importants de la navigation en raison de phénomènes hydrologiques extrêmes, c'est pourquoi il convient de reconnaître les conditions nautiques de 2014 comme ayant été satisfaisantes pour le trafic suite à des précipitations importantes en juin, septembre et octobre.

3.2 Le trafic de passagers à bord de bateaux à cabines constitue la partie de la navigation danubienne se développant le plus dynamiquement. A bord des bateaux fonctionnant sur le Haut-Danube (sur des lignes « à courte distance ») ont été transportés plus de 20 % et à bord de bateaux fonctionnant en direction du delta du Danube plus de 6 % qu'en 2013.

L'augmentation du flux de passagers a eu lieu suite à l'arrivée sur le Danube de nouveaux bateaux à passagers.

3.3 Le volume des transports de marchandises sur le Haut-Danube au cours de la première moitié de l'année dépassait de 8,5 % celui de la période analogue de 2013. Toutefois, d'après les résultats de 2014, le volume des transports de marchandises a baissé de 9 % par rapport à 2013 suite à une réduction de 10 % du volume des transports de marchandises sèches, notamment de la chute de 13 % des transports vers l'amont de minerai de fer et de 40 % de céréales. Ceci étant, l'augmentation du volume des transports de denrées alimentaires vers l'amont de 15 % n'a pas pu compenser la baisse du volume total des transports.

Il convient de noter que, si en 2013 le rapport des volumes des transports de minerai de fer et de denrées alimentaires était de quelque 1 : 1, en 2014 ce rapport était de 0,75 : 1.

Si les volumes des transports à bord de convois poussés étaient restés au niveau de 2013, ceux des transports à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches ont baissé de 20 %.

3.4 Le volume des transports de marchandises sur le Danube Moyen en 2014 a baissé de 9 % par rapport à 2013 suite à une réduction de 22 % des transports vers l'amont de minerai et de 37 % de charbon, une augmentation peu importante des volumes des transports d'engrais vers l'amont et de produits pétroliers vers l'aval n'ayant pas été à même de compenser ces pertes.