

OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION DANUBIENNE: RESULTATS DE 2019



COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST – 2020



OBSERVATION DU MARCHÉ
DE LA NAVIGATION DANUBIENNE :
RESULTATS DE 2019

Budapest, 2020

HU ISSN 2786-071X

Cette activité a été financée sur le compte de CEF de l'Union européenne selon l'Accord relatif à l'attribution de subventions N° MOVE/D3/SUB/2019-305/SI2.822021.

La présente publication reflète exclusivement l'opinion de son auteur et l'Union européenne et ses autorités n'assument aucune responsabilité pour l'utilisation des informations y étant contenues.

Commission du Danube, Budapest 1068, rue Benczúr 25
Piotr Sémionovitch Souvorov – responsable de la publication
Elena Echim – responsable de l'édition



Sommaire

Chapitre 1	Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne	3
1.1	Situation économique dans les pays de la région danubienne. Caractéristique générale de la demande de transports sur le Danube en 2019	3
1.1.1	Transports de marchandises	3
1.1.2	Transports de passagers	4
1.2	Caractéristique de l'offre de transports sur le Danube en 2019	4
1.2.1	Ports	4
1.2.2	Flotte pour le transport de marchandises	6
1.2.3	Flotte pour le transport de passagers	8
Chapitre 2	Observation du marché de la navigation danubienne : circulation de la flotte et des marchandises	9
2.1	Conditions nautiques sur le Danube en 2019	9
2.1.1	Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2019	9
2.1.2	Conditions nautiques au cours du second semestre de 2019	12
2.1.3	Hydraulicité	14
2.1.4	Dynamisme du marché des transports en 2019 compte tenu de la phase des basses-eaux	16
2.1.5	Conclusions	19
2.2	Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises	19
2.2.1	Transports de passagers	19
2.2.2	Trafic-marchandises	21
2.2.3	Trafic interbassins	36
2.3	Modification des taux de fret	39
Chapitre 3	Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens	41
3.1	Ports danubiens de l'Allemagne	41
3.2	Ports de l'Autriche	42
3.3	Ports de la Slovaquie	43
3.4	Ports de la Hongrie	44
3.5	Ports de la Croatie	46
3.6	Ports de la Serbie	46
3.7	Ports de la Roumanie	47
3.8	Ports de la Bulgarie	49
3.9	Ports de la République de Moldova	50
3.10	Ports de l'Ukraine	50
Chapitre 4	Conclusions	52

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne

1.1 Situation économique dans les pays de la région danubienne. Caractéristique générale de la demande de transports sur le Danube en 2019

Il est accepté à titre conventionnel que le dynamisme du marché des transports de marchandises correspond à la modification de la valeur du produit interne brut (PIB) des pays et au niveau des liaisons logistiques entre les centres d'accumulation et de distribution des flux de marchandises dans les régions côtières. D'après les prévisions, la croissance du PIB des pays de la zone euro en 2019 atteindra quelque 1,2 %.

1.1.1 Transports de marchandises

Le marché des transports de marchandises au cours du premier semestre de 2019 a été relativement stable par rapport à la période analogue de 2018¹. Le facteur principal ayant influé par la suite sur cette stabilité est constitué par la durée et l'intensité de la phase des basses-eaux estivales-automnales survenue fin juin.

En 2019, l'industrie métallurgique d'Europe a dû travailler dans des conditions de hauts prix instables des matières premières et énergétiques, le paiement pour les émissions dans l'atmosphère ayant augmenté. Selon une évaluation d'*Eurofer*, fin 2019 sur le marché de la sidérurgie d'Europe, l'on a commencé à ressentir une transition de la tendance à la baisse de la production suite à la réduction de la demande dans un segment-clef : la construction automobile (au cours de 9 mois de 2019 la baisse totale de la demande était de 3,1%) vers une relative stabilisation. Une augmentation des flux de marchandises brusque, y compris en raison de l'introduction dans le commerce international de nouvelles taxes sur la production de l'industrie métallurgique n'a pas eu lieu ; par conséquent a eu lieu une croissance peu importante des volumes du trafic de matières premières pour l'industrie métallurgique (minerai de fer, pellets, charbon cokéifiable) et des volumes du trafic de produits métallurgiques stables au cours du premier semestre.

Les prévisions optimistes de l'Association des marchands européens de céréales (*Coceral*) de l'agence *Strategie Grain* et autres concernant l'année agricole 2019 dans la région danubienne se sont avérées justifiées dans leur ensemble, et dès le début de la saison 2019/2020 les pays de l'UE ont augmenté significativement l'exportation (notamment de blé et d'orge) et l'importation (notamment de maïs) par rapport à la saison 2018/2019.

Néanmoins, une augmentation significative des volumes du trafic de produits du secteur agricole (avant toute chose de blé et de maïs) en provenance des ports du Danube Moyen vers les ports d'embouchure n'a pas eu lieu. Dans le même temps, il a été noté une croissance du trafic d'autres denrées alimentaires et substances chimiques (engrais).

Les transports de produits pétroliers au cours du premier semestre 2019 étaient également stables.

¹ Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne : premier semestre 2019 » (DT V.5 (2019-2)).

1.1.2 Transports de passagers

Sur le Danube ont lieu les suivants modes de transports de passagers :

- lignes internationales de croisière à bord de bateaux à cabines (*river cruises*), dont la base est constituée par les lignes « Passau-Vienne-Bratislava-Budapest » et « Passau – ports intermédiaires – delta du Danube »;
- lignes nationales et internationales à courte distance à bord de bateaux sans cabines (*liner services*), dont la base est constituée par des lignes provenant de centres de concentration (Vienne, Budapest, Bratislava);
- transports à bord de bateaux fonctionnant sans horaire (*nonscheduled services*) dans les principaux centres de tourisme.

Le marché des transports de passagers à bord de bateaux à cabines a conservé un dynamisme positif ayant eu lieu durant les dernières années ; au cours du premier semestre de 2019, la croissance du flux de passagers s’est chiffré à 10,2% sur les lignes du Haut-Danube et à 16,5% sur les lignes en direction du delta par rapport à la période analogue de 2018. Ceci étant, l’arrivée de nouveaux bateaux à passagers sur le Danube a été notée.

Les prévisions pour 2020 dans ce secteur des transports sont également positives, comprenant également l’arrivée de nouveaux bateaux de croisière, toutefois il convient d’avoir en vue l’impact négatif de facteurs spécifiques liés au coronavirus.

1.2 Caractéristique de l’offre de transports sur le Danube en 2019

1.2.1 Ports

Selon l’Accord européen sur les grandes voies navigables d’importance internationale (*AGN*), la Liste des ports de navigation intérieure d’importance internationale (ports de la catégorie “E”) comprend 46 ports (classe P80-xx), situés sur le Danube, y compris le bras de Kilia et le canal Danube – mer Noire. Ceci étant, il est supposé que le trafic-marchandises total de chacun de ces ports doit atteindre au moins 0,5 Mio t par an.

En tout et pour tout, sur le Danube fonctionnent quelque 75 ports, y compris des ports avec un trafic-marchandises important (trafic-marchandises dépassant 1 Mio t) de même que 198 terminaux dans la structure des principaux ports et des terminaux privés distincts (céréaliers, pétroliers) formés en raison de la demande survenue sur le Danube depuis fin ‘90.

Le trafic-marchandises le plus important est assuré par les ports formant le marché de l’industrie métallurgique : Linz (trafic-marchandises de quelque 4 Mio t), Smederevo (plus de 3 Mio t), Galați (plus de 4 Mio t), Izmaïl (plus de 4,5 Mio t).

Des conditions nautiques stables et la base de marchandises du premier semestre de 2019 ont assuré une croissance significative du trafic-marchandises dans les ports danubiens (tableau 1.1).

Tableau 1.1

**Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier (Q₁+ Q₂)
semestre de 2019**

Ports (milliers t)	2019 Q ₁	2019 Q ₁ + Q ₂	en % par rapport à (Q ₁ +Q ₂) 2018
Allemagne	899	1.468	121,5
Autriche	2.015	3.806	100,8
Slovaquie	533,3**	889	86,2
Hongrie	1.526	3.268	115,9
Croatie	154	370	121,9
Serbie	2.591	5.265	150,3
Bulgarie	667*	--	--
Roumanie	6.212	13.075	123,8
République de Moldova	300	622	122
Ukraine	1.569	3.028	90,5

-- Pas de données

* Période : janvier + février

** Ports de Bratislava et de Komarno

Le trafic-marchandises des ports danubiens en 2017-2018 dépasse en moyenne 60 Mio t par an, ceci étant, selon la nomenclature des marchandises manutentionnées dans les ports danubiens, les volumes les plus importants (plus de 10%) sont assurés notamment par des marchandises de masse (tableau 1.2)

Tableau 1.2

**Distribution des marchandises manutentionnées dans les ports danubiens selon la
nomenclature (en %)**

Groupes selon NST-2007	Nom	2017
3	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	43,0
1	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	24,2
7	Coke et produits pétroliers raffinés	7,8
8	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	6,9
2	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel	6,9
10	Métaux de base, produits métalliques	6,1
12	Matériel de transport	0,1

1.2.2 Flotte pour le transport de marchandises

Selon les statistiques de la Commission du Danube (avec la précision des données reçues suite au questionnement des compagnies de navigation des pays danubiens membres de la CD) sur le Danube il existe (données du 31 décembre 2017) quelque 3,5 milliers d'unités dont :

- bateaux automoteurs pour le transport de marchandises sèches – 409 unités, d'une portée en lourd de quelque 0,4 Mio t;
- bateaux non motorisés (barges) pour le transport de marchandises sèches – quelque 2.100 unités, dont plus de 1.500 unités : barges de poussage d'une portée en lourd totale de quelque 2,6 Mio t ;
- bateaux automoteurs pour le transport de marchandises liquides 74 unités ; bateaux-citernes non motorisés – 128 unités d'une portée en lourd totale de quelque 0,22 Mio t ;
- pousseurs – 400 unités, remorqueurs – 242 unités, d'une puissance sommaire de quelque 500 milliers kW.

Ces statistiques ne prennent pas en compte la flotte battant pavillon d'Autriche, et la flotte de l'Allemagne a été considérée selon le port danubien d'inscription.

Il convient de noter que la flotte battant pavillon d'Autriche en 2018 a transporté :

- sur le Haut-Danube – 21% marchandises sèches et 28% liquides;
- sur le Bas-Danube – 5% marchandises sèches.

Respectivement, la flotte battant pavillon d'Allemagne en 2018 a transporté :

- à bord de convois poussés – 24,4% et 32,7% marchandises sèches respectivement sur le Haut-Danube et le Danube Moyen ;
- à bord de bateaux automoteurs – 44,4% marchandises sèches et 26,8% liquides sur le Haut-Danube.

Ceci étant, il est nécessaire de préciser que les statistiques présentées considèrent les bateaux d'une portée en lourd (ex. 400 t) et puissance (ex. 190 kW pour les bateaux motorisés) peu importantes, utilisés pour des travaux portuaires ou en cabotage à courte distance comme des dépôts ou comme bateaux en attente.

Il est également nécessaire d'avoir en vue que l'âge de la flotte sur le Danube se trouve à un niveau critique (données estimatives du 31 décembre 2017) :

72% pousseurs – plus de 40 ans ;

16% barges – plus de 40 ans ;

59% barges – plus de 35 ans,

par rapport au délai normatif de 40 ans accepté par les principales sociétés de classification ou après des réparations capitales – « d'après l'état ».

Lors d'une évaluation de l'offre disponible relative à la flotte, il convient d'utiliser la notion de flotte « active » ou « apte à l'exploitation », i.e. le nombre de bateaux utilisés pour le transport de marchandises possédant les certificats nécessaires selon les Règles internationales de classification et surveillance. Si l'on considère que sur le Danube travaille un nombre important de bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD (flotte battant pavillons des Pays-Bas, Belgique ainsi que de Malte et de Panama), il n'est possible d'établir le nombre de la flotte « active » que par la méthode de l'enregistrement des bateaux selon la fréquence des entrées dans les ports ou des franchissements des écluses.

La Commission du Danube, dans ses travaux sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne » utilise des données statistiques des écluses de Kelheim, Jochenstein, Gabčíkovo et du port de Mohács, le nombre de la flotte marchande « active » se trouvant au niveau de 1.300-1.400 unités.

Quelque 70% du volume total de marchandises sont transportés à bord de convois poussés, la structuration suivante des convois ayant lieu en fonction de la classe du parcours navigable et des conditions nautiques :

- pousseur (P) + 7-9 barges (B) – 40-42% ;
- P (aussi bateau automoteur - pousseur) +6B – 20-23% ;
- P + 4B – 12-14%.

L'âge canonique de la flotte destinée au transport de marchandises et l'absence d'un complètement par des bateaux nouveaux est défini dans un degré important par un ensemble de facteurs d'exploitation établi depuis la fin des années '90 (tableau 1.3).

En outre, une sensibilité particulièrement haute de la flotte pour le transport de marchandises au changement des conditions nautiques sur le Danube a lieu.

Tableau 1.3

**Facteurs influant sur l'exploitation des bateaux marchands
(pousseurs et barges y compris)**

N°	Facteurs	Existence de la possibilité
1.	Bateaux de la flotte « active »	limitée
2.	Base stable de marchandises assurant une exploitation rentable de la flotte	limitée
3.	Possibilité d'une exploitation de longue durée assurant une accumulation d'investissements	limitée
4.	Equipe qualifié	limitée
5.	Adaptation à des basses-eaux importantes	limitée
6.	Système moderne de communication (SIF/RIS)	existe

1.2.3 Flotte pour le transport de passagers

Les transports de passagers à bord de bateaux à cabines (*river cruises*) constituent la partie de la navigation danubienne se développant le plus dynamiquement.

Ceci s'est reflété avant toute chose sur le nombre de passagers des bateaux de croisière travaillant sur des lignes danubiennes stables : de 2010 à 2019 le nombre de bateaux a augmenté de 80 unités en se chiffrant en 2019 à 190 unités.

Sur le marché des transports de passagers se dresse un certain bilan positif dans le système « marché – conditions nautiques – construction du bateau », la tendance vers le développement du marché se poursuit. Sur le Danube sortent de nouveaux bateaux d'une capacité de 190 passagers, d'une longueur de 135 m et d'une largeur de 11,4 m et avec un tirant d'eau ne dépassant pas 1,8 m, ce qui leur permet de travailler de manière stable même pendant des périodes de basses-eaux critiques. Dans la navigation de 2019 sur le Danube est sorti le bateau de ligne de croisière « *AmaMagna* » d'une longueur de 135 m et d'une largeur de 22 m.

Pour les bateaux construits entre 2010 et 2019, il est possible d'établir une série de facteurs de base influant sur leur exploitation (tableau 1.4).

Tableau 1.4

Facteurs influant sur l'exploitation des bateaux à passagers de croisière

N°	Facteurs	Existence de la possibilité
1.	Bateaux	existe
2.	Base stable d'usagers assurant une exploitation rentable de la flotte	existe
3.	Possibilité d'une exploitation de longue durée assurant une accumulation d'investissements	existe
4.	Equipage qualifié	existe
5.	Adaptation à des basses-eaux importantes	existe
6.	Système moderne de communication (SIF/RIS)	existe

Chapitre 2

Observation du marché de la navigation danubienne : circulation de la flotte et des marchandises

Du point de vue de l'intensité (densité) du trafic aussi bien de passagers que de marchandises, il est possible de présenter conventionnellement le système de transport du Danube de la manière suivante :

- Haut-Danube (secteurs de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Slovaquie et partiellement de la Hongrie) ;
- Danube Moyen (secteurs de la Hongrie, de la Croatie et de la Serbie) ;
- Bas-Danube (secteurs de la Serbie, de la Roumanie, de la Bulgarie, de la République de Moldova et de l'Ukraine).

Par conséquent, l'analyse opérative (mensuelle) du marché du trafic est effectuée par secteurs et dans une section interfrontière (pays/pays) par une méthode spéciale lors de laquelle, en dehors des statistiques officielles des pays danubiens membres de la CD, sont également évaluées les données de contrôle des points principaux :

- Haut-Danube: centrales hydrauliques de Kelheim, Jochenstein et Gabčíkovo ;
- Danube Moyen: point de contrôle de Mohács.

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2019

2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2019

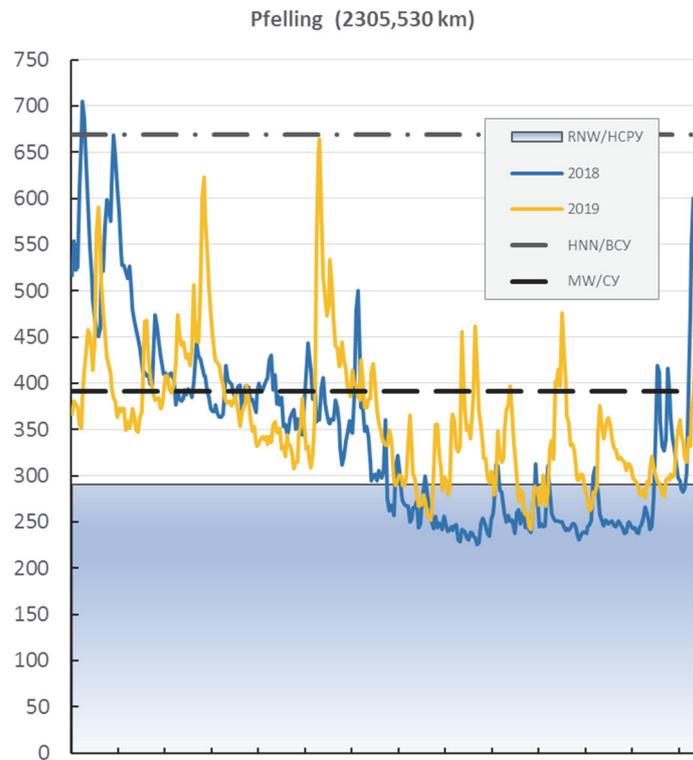
Au cours de l'automne de 2018 les précipitations tombées dans le bassin du Danube n'ont pas dépassé 20 à 30% de la norme saisonnière, les niveaux de l'eau sur l'ensemble de la voie navigable du Danube étaient inférieures à l'ENR (*RNW*), et sur certains secteurs du Danube Moyen, les niveaux étaient plus bas que les minimums absolus des périodes d'observations multiannuelles. Les précipitations tombées au cours de la seconde moitié de décembre ont mené à une hausse relative des niveaux, en assurant une hydraulité suffisante pour satisfaire la navigation.

Au cours de la première décade de **janvier** 2019, la neige est tombée dans le bassin du Danube en assurant des accumulations suffisantes sur le Haut-Danube. Le réchauffement ayant suivi et la fonte des neiges sur les secteurs de plaine du bassin du fleuve ont mené à la formation d'une crue hivernale peu importante. Par conséquent, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube et le Danube Moyen (fig. 1, fig. 2) ont varié aux environs des valeurs du NM (*MW*) avec une hausse épisodique par rapport à cette valeur de 50 à 140 cm. Sur le Bas-Danube, les niveaux n'ont approché la valeur du NM (*MW*) que vers la fin du mois de janvier.

En février 2019, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube ont varié aux environs des valeurs du NM (*MW*) avec des dépassements épisodiques peu importants. Au cours de la seconde moitié de février, suite à des basses températures de l'air et à un déficit de précipitations, une hausse stable des niveaux supérieur au NM (*MW*) n'a pas eu

lieu. L'absence d'une prise du fleuve et de phénomènes de glace ont assuré au cours du premier trimestre de 2019 une navigation ininterrompue.

(a)



(b)

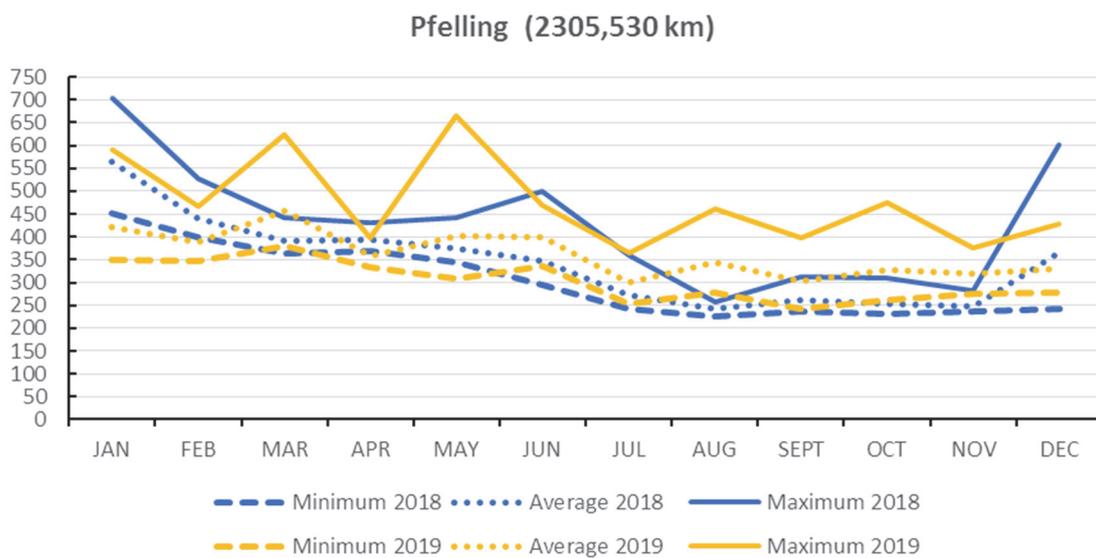


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

(a)

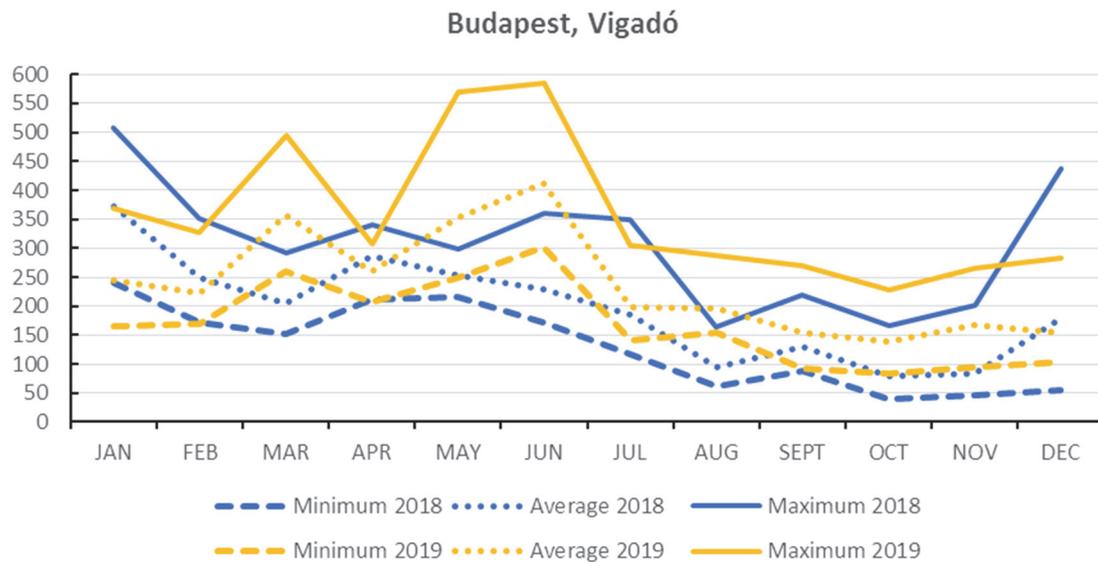
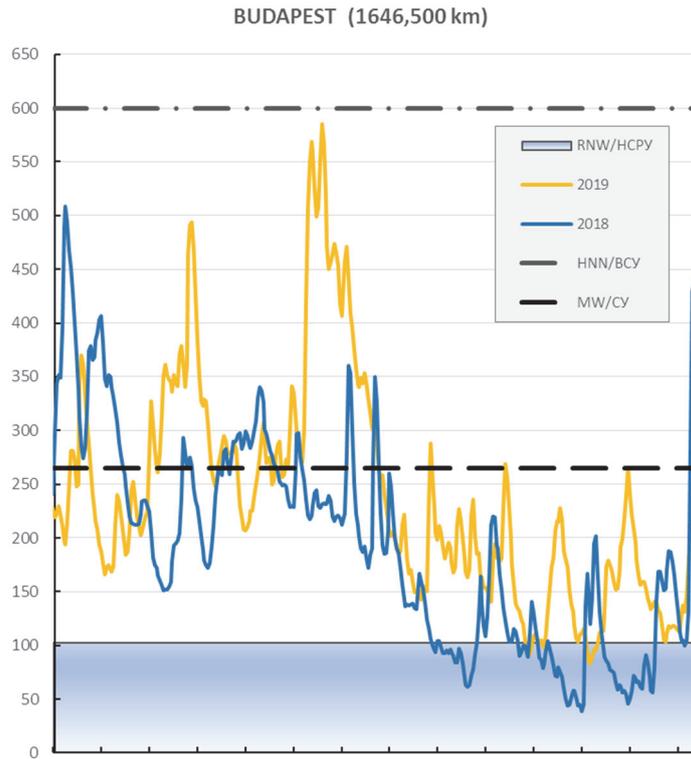


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm

Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

Début **mars** 2019, les accumulations de neige dans les régions montagneuses du bassin du Danube étaient évaluées comme étant importantes pendant la période d'observations multiannuelles, toutefois, vu les basses températures de l'air et faute de précipitations, une vague haute de la crue printanière n'a pas été observée. Les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube ont varié aux environs des valeurs du NM (*MW*).

En avril, les conditions météorologiques dans le bassin du Danube ont été caractérisées par la prédominance d'un temps frais et sec. La fonte des neiges dans les régions montagneuses a été ralentie, les précipitations revêtant un caractère local. Les niveaux mensuels moyens, maximum et minimum ont été en principe inférieurs à ceux de mars. Les niveaux de l'eau ont varié en principe aux environs des valeurs du NM (*MW*).

En mai, les températures mensuelles moyennes de l'air dans le bassin du Danube ont été en principe au-dessus de la norme. Des pluies intenses au cours de la seconde moitié de mai sur le Haut-Danube et dans les bassins de la Save, de la Drave et de la Tisza ont mené à la formation d'une vague importante de la crue printanière avec une amplitude de 2 à 2,5 m. Ceci étant, les niveaux de l'eau ont dépassé sensiblement les valeurs du NM (*MW*) en s'approchant sur certains secteurs de la valeur du HNN (*HNW*).

En juin, dès la fin de la première décade a commencé une baisse graduelle des niveaux de l'eau, toutefois, jusqu'à la fin du mois, les niveaux se sont maintenus proches des valeurs du NM (*MW*).

2.1.2 Conditions nautiques au cours du second semestre de 2019

Au cours de la seconde décade de juin, la tendance prédominante sur l'ensemble du Danube est devenue la réduction de l'écoulement de l'eau et la baisse des niveaux de l'eau.

Le dynamisme de la phase des basses-eaux estivale-automnale arrivée en juillet 2019 est présenté par rapport à la période analogue des basses-eaux critiques ayant eu lieu en 2018. La phase des basses-eaux estivale-automnale sur le Danube en 2018 peut être évaluée en tant que phénomène hydrologique extrême d'une fréquence très rare : selon une estimation provisoire des experts, un tel phénomène se rencontre une fois tout au plus en 70 et même 100 ans.

En juillet sur le Haut-Danube (fig. 1) les niveaux de l'eau ont varié dans la zone inférieure par rapport aux valeurs moyennes multianuelles du NM (*MW*) avec des chutes épisodiques en-dessous de l'ENR (*RNW*).

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux de l'eau ont varié dans la zone inférieure par rapport aux valeurs moyennes multianuelles du NM (*MW*) avec des brèves (quelque 24 heures) hausses peu importantes. Les valeurs moyennes des niveaux dépassaient un tant soit peu les niveaux observés en juillet 2018.

Sur le Bas-Danube, au cours du mois, les niveaux de l'eau se sont trouvés en-dessous des valeurs moyennes multiannuelles du NM (*MW*) avec une tendance vers une chute stable jusqu'aux valeurs de l'ENR (*RNW*). Après de certaines stations a été observée une chute des niveaux en-dessous des valeurs de l'ENR (*RNW*).

En août, la phase des basses-eaux estivale s'est activée vu les hautes températures de l'air et faute de précipitations suffisantes.

Sur le Haut-Danube, des précipitations périodiques peu importantes ont assuré des variations des niveaux de l'eau à proximité des valeurs du NM (*MW*), leur valeurs moyennes ayant été supérieures à celles d'août 2018.

Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau ont varié dans la zone en-dessous du NM (*MW*) suite à des précipitations de courte durée, c'est pourquoi une chute des niveaux en-dessous de l'ENR (*RNW*) n'a pas été relevée.

Sur le Bas-Danube, la tendance à la baisse des niveaux de l'eau s'est maintenue durant tout le mois et auprès de diverses stations, les niveaux ont approché l'ENR (*RNW*) et se sont maintenus en-dessous de l'ENR (*RNW*) pendant 6 à 20 jours.

En septembre, sur l'ensemble du bassin du Danube le temps était anormalement chaud et sec. La quantité totale de précipitations au cours de ce mois n'a pas dépassé 20 à 30 % par rapport aux valeurs multiannuelles.

Une brève hausse épisodique des niveaux a été observée, remplacée rapidement par une chute brusque, et, au cours de la seconde moitié de septembre, une baisse des niveaux en-dessous de l'ENR (*RNW*).

Sur le Danube Moyen, l'on a observé épisodiquement une brève hausse des niveaux laquelle par la suite a été rapidement remplacée par une brusque baisse approchant l'ENR (*RNW*).

Sur le Bas-Danube, la tendance à la baisse des niveaux s'est maintenue durant l'ensemble du mois, les niveaux étant inférieurs à l'ENR (*RNW*) durant 15-28 jours.

En octobre, sur l'ensemble du Danube s'est maintenu l'état de basses-eaux critiques. Sur certains secteurs, les niveaux dans le bassin ont approché les niveaux critiques (« orange »), au vu des restrictions locales.

Sur le Haut-Danube, au début du mois, les niveaux se trouvaient en-dessous des valeurs de l'ENR (*RNW*) avec une hausse épisodique ultérieure en raison de précipitations au début de la seconde décennie de 1,3 à 1,8 m, suivie d'une baisse des niveaux jusqu'aux valeurs de l'ENR (*RNW*) et en-dessous.

Sur le Danube Moyen, au cours de la première décennie, les niveaux ont varié auprès des valeurs de l'ENR (*RNW*) avec une hausse épisodique ultérieure en raison de précipitations au début de la seconde décennie de 1 à 1,3 m, suivie par une baisse allant jusqu'aux valeurs de l'ENR (*RNW*).

Sur le Bas-Danube se sont maintenus des niveaux inférieurs aux valeurs de l'ENR (*RNW*), avec des dépassements épisodiques peu importants.

Au cours de la première moitié de **novembre**, sur le Haut-Danube et dans les bassins de ses affluents : Sava et Drava, ont eu lieu des précipitations significatives ayant entraîné une hausse des niveaux sur le Haut-Danube et le Danube Moyen, ce qui a mené effectivement à la fin de la phase des basses-eaux critiques durant depuis le mois de juillet. En novembre, le nombre de jours lorsque les niveaux étaient en-dessous des

valeurs de l'ENR (*RNW*) était, respectivement, sur le Haut-Danube : 0 à 6 jours, sur le Danube Moyen : 2 à 7 et sur le Bas-Danube : 11 à 15 jours.

En décembre, sur l'ensemble du Danube se sont maintenus des bas niveaux de l'eau. Sur le Haut-Danube, les niveaux ont varié auprès des valeurs de l'ENR (*RNW*) pendant l'ensemble du mois. Ce n'est qu'au cours de la troisième décennie qu'a eu lieu une hausse causée par des brèves précipitations jusqu'au niveau NM (*MW*) avec une baisse ultérieure. Sur le Danube Moyen et le Bas-Danube, une hausse analogue des niveaux a eu lieu vers la fin de la troisième décennie allant jusqu'au NM (*MW*) avec une baisse ultérieure.

2.1.3 Hydraulicité

L'arrivée de la phase des basses-eaux estivales en juillet 2019 et l'absence par la suite de précipitations suffisantes a mené, notamment en octobre, à une situation critique avec l'hydraulicité et à des restrictions significatives de la navigation en raison des conditions nautiques (tableau 2.1).

Tableau 2.1

Changement des tirants d'eau fonctionnels des bateaux marchands dans la navigation de 2019

Mois	Chargement Circulation vers l'amont (cm)	Chargement Circulation vers l'aval (cm)	Observation
Janvier	270/250 (260) ²	230 (230)	
Février	270/250 (260)	230 (230)	
Mars	270/250 (270)	230 (230)	
Avril	270/250 (270)	230 (230)	
Mai	270/250 (270)	230 (230)	
Juin	270/250 (270/250)	230 (230)	Au début du mois 270 cm, ensuite 250 cm
Juillet	250/230 (230/250)	210 (210)	Première décennie 250 cm, ensuite 230 cm
Août	210/230 (230/210)	200/180 (200/180)	Première décennie 210 cm, ensuite 230 cm
Septembre	210 (210)	180 (180)	
Octobre	210/180 (210/180)	180 (170)	Première décennie 210 cm, ensuite 180 cm
Novembre	210/250/270 (180/200)	170/180/220 (180)	Interruption épisodique de la navigation au cours de la première moitié du mois
Décembre	250 /260 (220/230)	210/220 (190)	

² Entre parenthèses sont présentées les données pour 2018.

Ceci s'est reflété, avant toute chose, sur la navigation sur le Bas-Danube où le tirant d'eau de passage maximum s'est avéré inférieur à 2,0 m (fig. 3) et sur certains secteurs ont survenu des problèmes même avec un tirant d'eau inférieur à 1,8 m. Suite à ce fait, les armateurs ont été forcés de réduire le tirant d'eau des bateaux, avant toute chose pour les convois poussés et dans certains cas, sur les seuils, de procéder à des transbordements, à la restructuration des caravanes et au pilotage des barges et à annoncer également l'arrêt de la circulation.

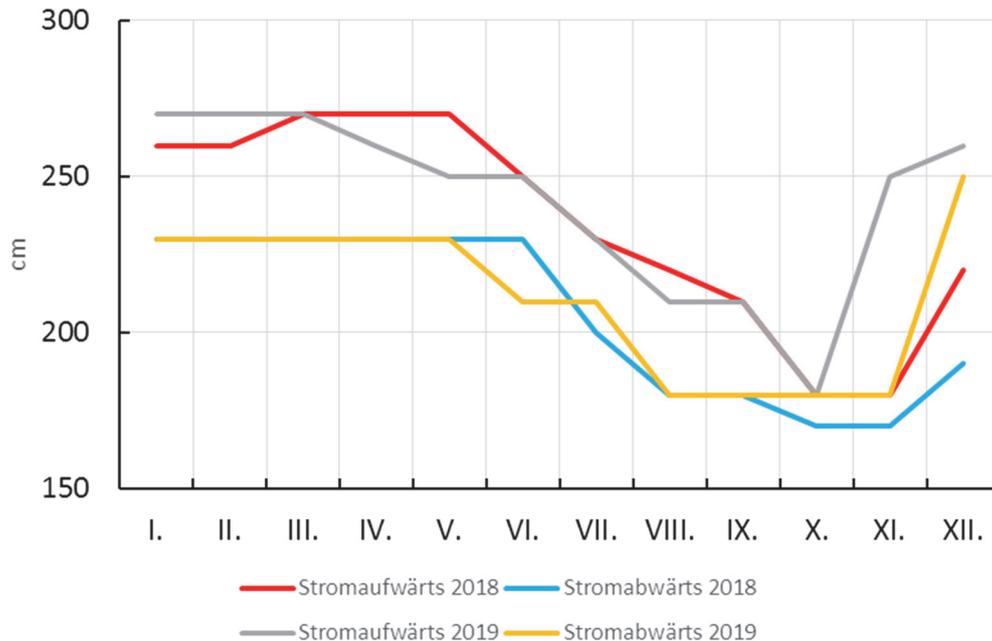


Abb. 3: Änderungen der maximalen Abladetiefe von Güterschiffen auf der Donau im Jahr 2019

Fig. 3. Modification des tirants d'eau opérationnels maximum des bateaux à marchandises sur le Danube en 2019

Рис. 3. Изменение максимальных эксплуатационных осадок грузовых судов на Дунае в 2019 г.

Il convient de noter que, pendant la période d'observation au cours des cinq dernières années en 2015, 2018 et 2019, ont été constatées trois basses-eaux extrêmes. Ceci étant, la phase des basses-eaux estivales-automnales sur le Danube en 2018 peut être considérée en tant que phénomène hydrologique extrême d'une très basse fréquence, un tel phénomène se rencontrant tout au plus une fois tous les 70 et même les 100 ans.

La durée sommaire de l'étal des niveaux de l'eau en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*) auprès des stations hydrométriques du Haut-Danube et du Danube Moyen en juillet-décembre 2019 était inférieure de 65 à 80 jours qu'au cours de la période analogue de 2018 (fig. 1, fig. 2) (pour diverses stations) ainsi que de la période analogue des années 2003, 2011 et 2015 critiques en ce qui concerne les basses-eaux (tableau 2.2). Sur le Bas-Danube, le nombre de jours en-dessous des niveaux de l'ENR (*RNW*) s'est trouvé au niveau des valeurs relevées en 2003, 2011, 2015, 2018.

Tableau 2.2

Nombre de jours lorsque les niveaux auprès des principales stations hydrométriques étaient inférieurs aux marques de l'ENR

Station hydrométrique, km	2019	2018	2015	2011	2003
Pfelling/2305,53	56	149	107	51	94
Devin/1879,80	10	83	66	37	104
Budapest/1646,50	17	91	60	29	76
Bezdan/1425,59	31	102	53	37	88
Calafat/795,00	100	114	118	89	119
Călărași/370	89	82	75	42	102

2.1.4 Dynamisme du marché des transports en 2019 compte tenu de la phase de basses-eaux

Transports de passagers

En 2018, les bateaux à passagers avec un tirant d'eau dépassant 1,8 m déjà en août ont été contraints d'interrompre partiellement la circulation sur les lignes du Haut-Danube et d'effectuer des transports de passagers avec des autobus de Vienne à Bratislava et Budapest. Le nombre de bateaux arrêtés en raison de basses-eaux a dépassé 20 unités.

Dans la navigation de 2019, des arrêts significatifs des bateaux à passagers n'ont pas été observés, en résultat de quoi le nombre de passagers transportés à bord de bateaux avec cabines au cours de 9 mois de 2019 d'après les points de contrôle agréés dans le système d'observation du marché a dépassé le nombre total de passagers transportés au cours de l'ensemble de 2018 (tableau 2.3) :

Tableau 2.3

**Dynamisme des transports de passagers en 2019³
(milliers)**

Lignes	Année						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 Q1+Q2+Q3
Vers le Haut-Danube	493	486	534	564,7	595,5	548,8	567,8
Vers le delta du Danube	84	89	83	86,9	97,7	103,6	119,54

³ Conformément aux calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube.

Le nombre de passages de bateaux par les points de contrôle a représenté :

- par Gabčíkovo – 103,4% par rapport au nombre de l'ensemble de 2018 (fig. 4);
- par le port de contrôle de Mohács – 115,4 % par rapport au nombre de l'ensemble de 2018 (fig. 5).

De ces données il ressort la conclusion selon laquelle le marché des transports de passagers au cours de 9 mois de 2019 non seulement n'a pas subi de perte par rapport à 2018 mais a augmenté sensiblement son potentiel.

Transports de marchandises

La situation survenue avec l'hydraulicité (notamment en octobre) a mené à des restrictions essentielles des transports de marchandises suite aux conditions nautiques. Suite à ce fait, les armateurs ont été contraints à ce qui suit :

- annoncer un arrêt temporaire de la circulation pour les convois poussés ;
- organiser le transbordement partiel pour assurer le tirant d'eau de passage de 1,8 m ;
- vu le rétrécissement du chenal, faire passer les barges une à une sur des distances significatives.

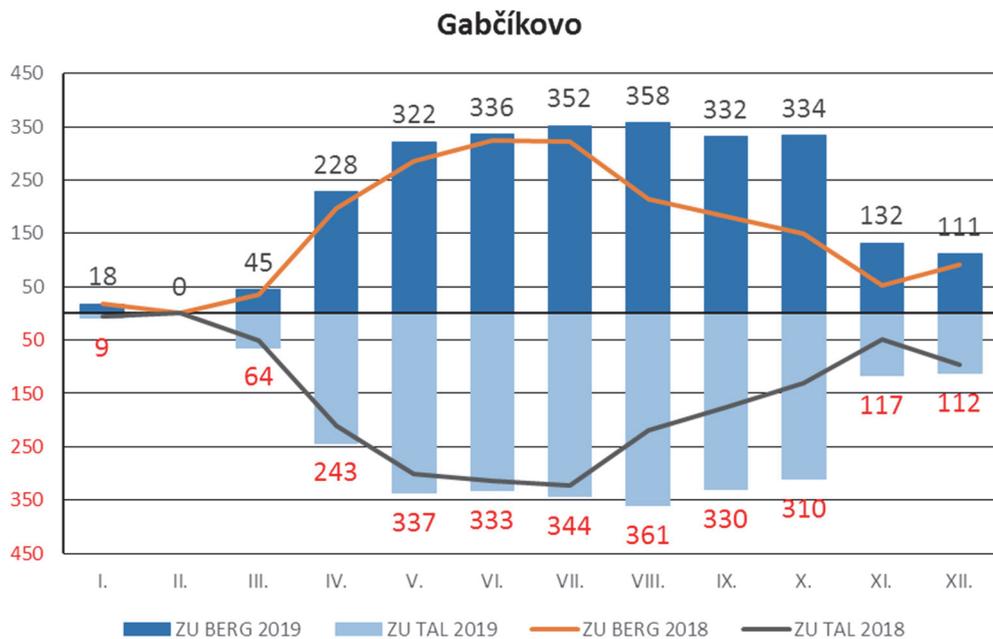


Abb. 4: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2019 pro Monat

Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019, par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019 гг. по месяцам

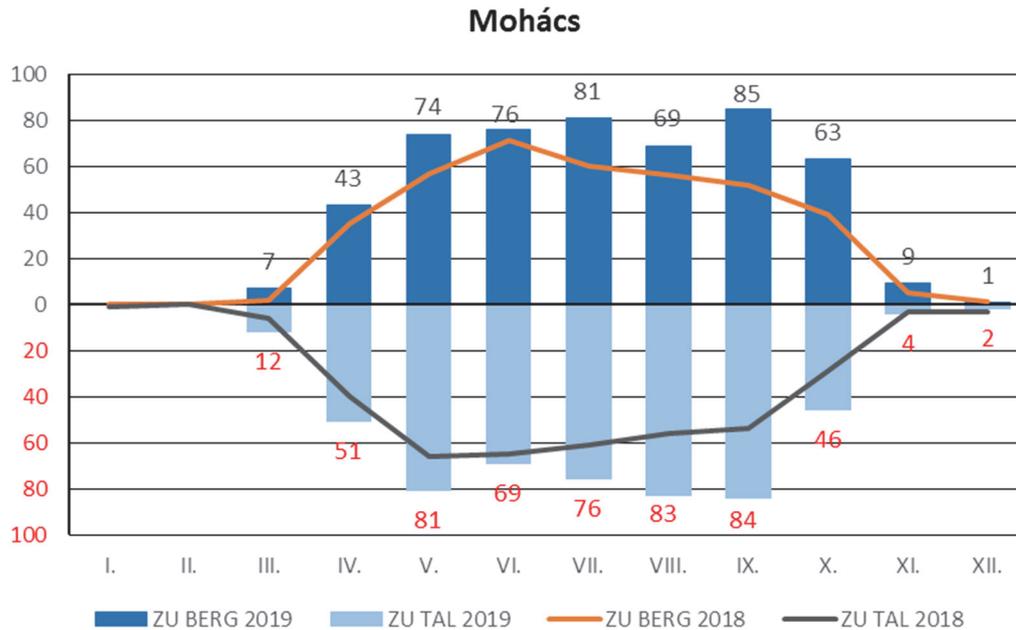


Abb. 5: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2019 pro Monat

Fig. 5. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019, par mois

Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 г. по месяцам

Dans le même temps, le marché des transports de marchandises au cours du troisième trimestre (Q₃) de 2019 a supporté des pertes dans une moindre mesure en raison des basses-eaux par rapport au Q₃ de 2018, et les volumes totaux des transports pendant 9 mois de 2019 notés selon les points de contrôle ont constitué :

- par la centrale hydraulique de Gabčíkovo : 4.627 milliers de tonnes soit 122,7% par rapport à la période analogue de 2018, la hausse principale étant assurée par les transports vers l'amont des denrées alimentaires (169% par rapport au volume de la période analogue de 2018), de minerais de fer (121,8%) et par les transports vers l'aval de produits pétroliers (174%) et d'engrais (158%);
- par le port de contrôle de Mohács: 4.343 milliers de tonnes, ce qui représente 116% par rapport au volume de la période analogue de 2018, la hausse principale étant assurée par les transports vers l'amont de minerais de fer (118% par rapport au volume de la période analogue de 2018), ainsi que par les transports vers l'aval de charbon (116%) et de céréales (106,1%);
- par le canal Danube-mer Noire: 12.750 milliers de tonnes ce qui représente 120,5% par rapport au volume de la période analogue de 2018, le volume des transports internationaux ayant représenté 138,5%, et celui des transports internes 105% par rapport aux volumes respectifs de 9 mois de 2018 (fig. 7).

Trafic-marchandises des ports

Une circulation plus intense de la flotte au cours du troisième trimestre (Q₃) de 2019 par rapport au Q₃ de 2018 a défini une augmentation du trafic-marchandises des ports danubiens dans leur ensemble pour 9 mois (Q₁+Q₂+Q₃) de 2019 par rapport à la période analogue de 2018:

- ports danubiens d’Allemagne – 2.791 milliers de tonnes ce qui représente 109,5% par rapport au volume de la période analogue de 2018;
- ports d’Autriche – 5.497 milliers de tonnes (130,6%);
- ports de Slovaquie – 1.295 milliers de tonnes (106,2%);
- ports de Hongrie – 4.785 milliers de tonnes (110,7%);
- ports de Croatie – 627 milliers de tonnes (128%);
- ports de Serbie – 7.221 milliers de tonnes (128,8%);
- ports de Roumanie – 21.724 milliers de tonnes (117,8%);
- ports de la République de Moldova – 948 milliers de tonnes;
- ports d’Ukraine – 4.332 milliers de tonnes (91%).

2.1.5 Conclusions

L’absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glace importants pendant la période hivernale ont assuré au cours du premier semestre de 2019 une navigation ininterrompue. Une hydraulité suffisante en mars-mai et partiellement en juin a permis d’assurer des tirants d’eau maximum des bateaux de 2,5 m et plus.

Au cours de la seconde décade de juin, la tendance prédominante sur l’ensemble du Danube est devenue la réduction de l’apport en eau et la baisse des niveaux de l’eau. La situation survenue avec l’hydraulité (notamment en octobre et novembre) a mené à des restrictions sensibles des transports de marchandises selon les conditions nautiques.

Le marché des transports de passagers au cours de 9 mois de 2019 non seulement n’a pas subi de pertes par rapport à 2018 mais a augmenté sensiblement les volumes de transports de passagers à bord de bateaux de croisière.

Le marché des transports de marchandises au cours du troisième trimestre (Q₃) de 2019 a subi dans une moindre mesure des pertes en raison des basses-eaux par rapport au Q₃ de 2018, et les volumes totaux des transports au cours de 9 mois de 2019 de même que le trafic-marchandises dans les ports étaient plus hauts que pendant 9 mois de 2018.

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

2.2.1 Transports de passagers

2.2.1.1 Transports sur le Haut-Danube

Les transports stables de passagers à bord de bateaux à passagers de croisière avec cabines ont débuté fin mars.

Tableau 2.4

Dynamisme des transports de passagers⁴
(en milliers)

Lignes	Année						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vers le Haut-Danube	493	486	534	564,7	595,5	548,8	720,8
Vers le delta du Danube	84	89	83	86,9	97,7	103,6	135,04

La base des transports de passagers à bord de bateaux à cabines a été constituée par les « brefs » voyages d'une durée de 5–7–8 jours Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau, Vienne-Bratislava-Budapest ainsi que les voyage vers/des ports du Rhin et du Main.

- Par l'écluse de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été fixés 3.668 passages de bateau, soit 1,2% de plus qu'en 2018 ; ont été transportés 512,5 milliers de passagers, soit 0,94% de plus qu'en 2018.
- A bord des bateaux ayant franchi la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) (fig. 4) ont été fixés 5.141 passages de bateaux, ce qui a représenté 130% par rapport à l'indicateur de 2018 ; ont été transportés 720,8 milliers de passagers, ce qui représente 131,2% par rapport à la valeur de 2018 et constitue le maximum absolu de la période de l'observation du marché (tableau 2.4).
- La répartition des volumes des transports de passagers sur le Haut-Danube par pays du pavillon correspond en principe à 2018 (figure dans le tableau 2.5)

Tableau 2.5

Répartition des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube à bord de bateaux par pays du pavillon

Pays du pavillon	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	17%	20%	16,5%	17,4%	15%	18,9%	19,8%	18,1%
Bulgarie	6%	5%	6%	4,3%	6,9%	5,1%	5,3%	5,2%
Ukraine	4,7%	2,5%	2%	1,8%	3,9%	5,0%	4,5%	5,0%
Pays n'étant pas membre de la CD	60%	64%	72%	74%	70,5%	68,5%	68,6%	68,9%

⁴ Calculs du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base des données de Gabčíkovo et de Mohács.

La plus grande intensité de la circulation des bateaux a été observée en juillet-août-septembre quand fût atteint un maximum absolu de passages de bateaux (fig. 4) pendant la période de l'observation du marché dans le cadre de la Commission du Danube.

Au total, en 2019, en ce qui concerne les passages de bateaux à passagers par la centrale hydraulique de Gabčíkovo, il a été fixé ce qui suit :

- bateaux d'une longueur de 110 m : 1.655 passages, ce qui a représenté 136,7% par rapport à l'indicateur analogue en 2018 ;
- bateaux d'une longueur de 135 m : 2.567 passages de bateaux, ce qui a représenté 156% par rapport à l'indicateur analogue en 2018, dont 7% battant pavillon d'Allemagne, 2,7% de Bulgarie, le reste battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD ; au total, des bateaux d'une longueur d'environ 135 m ont transporté 54,4% du flux de passagers.

La charge moyenne en juin était de 130 passagers pour les bateaux d'une longueur de 110 m et de 158 passagers pour ceux d'une longueur de 135 m.

2.2.1.2 Transports sur le Danube Moyen : communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) (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 allant de Passau et de Vienne à destination du delta du Danube d'une durée de 14-15-16 jours) a commencé fin mars (fig. 5). Ont été effectués 1.017 de passages de bateaux (soit une proportion amont/aval 1 : 1), ce qui représente 134,9 % par rapport à l'indicateur de 2018.

Le nombre total de passagers transportés à bord de bateaux à cabines a atteint quelque 135,04 milliers, ce qui représente 130,3 % par rapport à l'indicateur analogue de 2018 (tableau 2.4).

2.2.2 Trafic-marchandises

2.2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

- a) Le volume du trafic-marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT)) en 2019 s'est chiffré à 3.322 milliers de tonnes, soit 37 % de plus qu'en 2018.

Ceci étant, par rapport à 2018, a eu lieu une augmentation de 32,3 % du volume du trafic vers l'aval (*Talverkehr*) et de 41 % des volumes du trafic vers l'amont (*Bergverkehr*) (fig. 6).

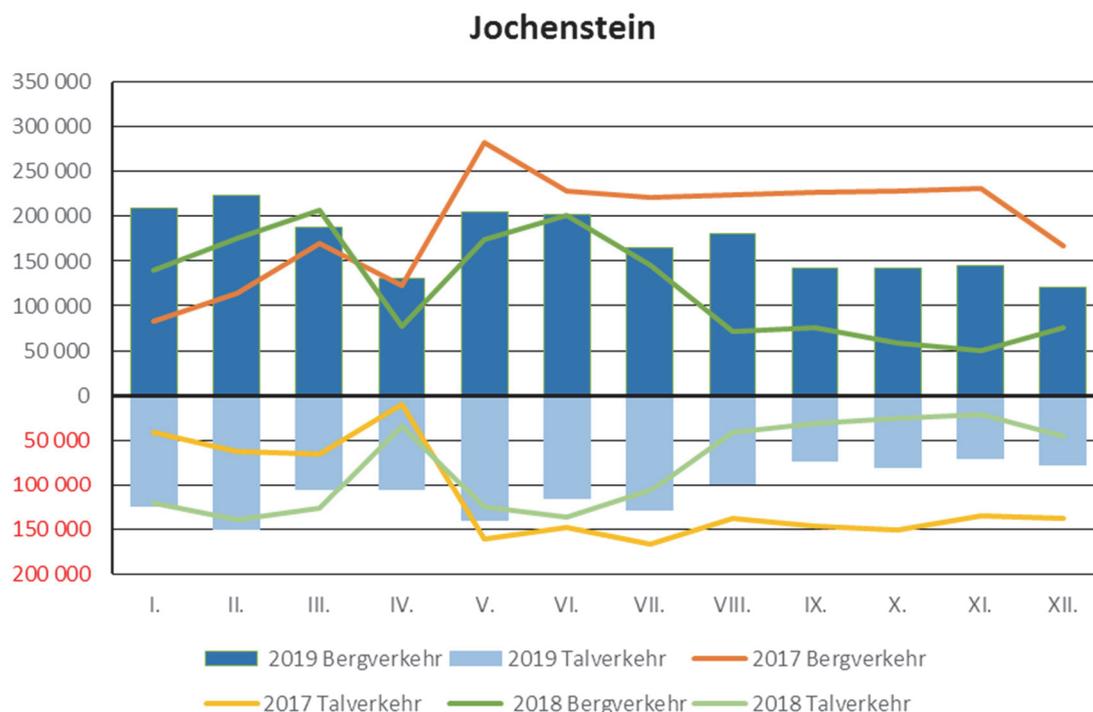


Abb: 6: Transportaufkommen an der Schleuse JOCHENSTEIN im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019 pro Monat in Tonnen

Fig. 6. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de JOCHENSTEIN en 2019, par mois, en tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в 2019 г. по месяцам, в тоннах

Lors d'une analyse de la circulation de la flotte par les centrales hydrauliques de Jochenstein et de Kelheim est accepté le groupe conventionnel des « *fleet families* » - « bateau à marchandises » (la base de la flotte est constituée par les bateaux motorisés isolés et le convoi : bateau motorisé + barge « Europe II »).

- b) Le volume du trafic-marchandises par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) en 2019 s'est chiffré à 5.836 milliers de tonnes, ce qui représente 130 % par rapport au volume de 2018 (fig. 7). Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 3.697 milliers de tonnes, soit 63,3 % du volume total (en 2012 et en 2013 – 73%, en 2014 – 75%, en 2015 – 66%, en 2016 – 65%, en 2017 – 64,8%, en 2018 – 65%).

Gabčíkovo

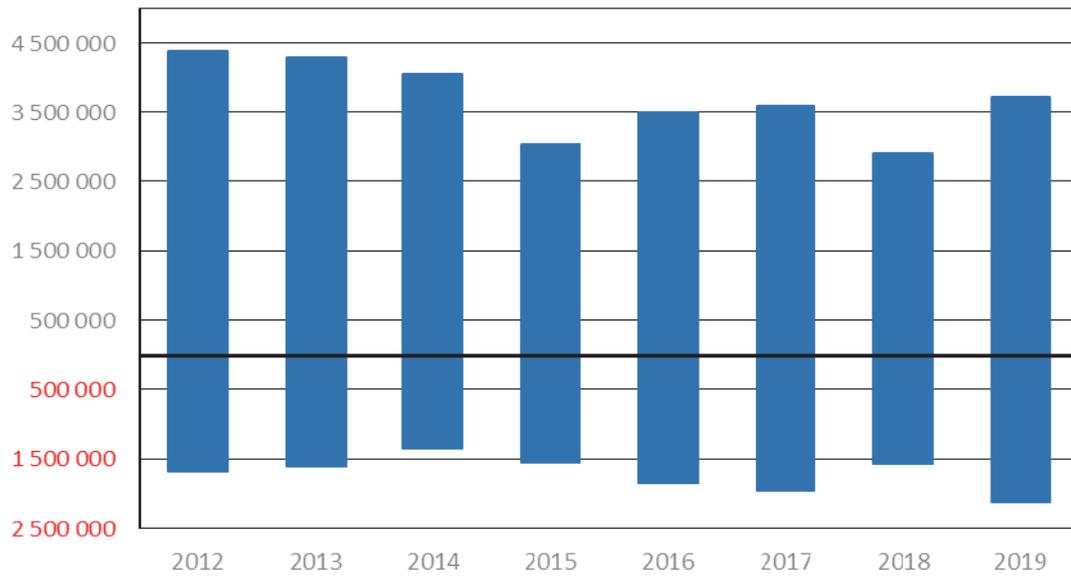


Abb. 7: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 7. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 7. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Gabčíkovo



Abb. 8: Transportaufkommen mit Schubverbänden an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 8. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 8. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

Ont été transportées 4.957 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*) dont :

- vers l'amont (*zu Berg*) – 3.478 milliers de tonnes ;
- vers l'aval (*zu Tal*) – 1.479 milliers de tonnes, dans un rapport de 2,35 : 1 (en 2018 2,6 : 1).

Ont été transportées 878,6 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 219 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 659,6 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 0,33 : 1 (en 2018 – 0,53 : 1).

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés (statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo)

Au total, en 2019 ont été transportés à bord de convois poussés 3.469 milliers de tonnes (fig. 8), soit quelque 132,8 % par rapport au volume de 2018 et 59,4 % (en 2014 et 2015 – 52 %, en 2016 – 56 %, en 2017 – 58,7 %, en 2018 – 58,2 %) du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

Pendant les périodes à conditions nautiques stables, par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés en moyenne 140 à 145 convois par mois.

Le trafic à bord de convois poussés a été effectué, en principe, à bord de bateaux battant pavillon de l'Allemagne – 28,4 % marchandises sèches, de l'Autriche – 23 % marchandises sèches et 43,6 % marchandises liquides, de l'Ukraine – 11 % marchandises sèches, de la Roumanie – 13 % marchandises sèches et de la Slovaquie 33 % marchandises liquides et 13 % marchandises sèches.

a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés (fig. 9) 2.930 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 1.963 milliers de tonnes, soit 56,4 % du volume de marchandises sèches (58 % en 2014, 55 % en 2015, 58 % en 2016, 59,7 % en 2017, 58,8 % en 2018) transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 967,2 milliers de tonnes, soit 65,4 % du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, dans des convois poussés sont passés vers l'amont 2.117 barges non motorisées à marchandises sèches, dont uniquement 22,8 % en ballast (en 2014 - 10%, en 2015 - 14%, en 2016 – 17,6%, en 2017 – 17%, en 2018 – 18,9 %). Dans le même temps, sur les 1.755 barges à marchandises sèches se dirigeant dans des convois vers l'aval, 33 % étaient en ballast (en 2013 - 63 %, en 2014 - 66 %, en 2015 - 56 %, en 2016 – 45 %, en 2017 – 51 %, en 2018 – 45 %) ce qui témoigne d'un maintien du déséquilibre de la base de marchandises pour le trafic à bord de convois poussés sur le Haut-Danube.

- b) Les volumes des marchandises liquides transportées par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois représentaient 538,3 milliers de tonnes, dont:
- vers l'amont – 121 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 417,3 milliers de tonnes.

Le nombre total de barges-citernes non motorisées ayant passé vers l'amont dans le cadre de convois poussés se chiffrait à 118 unités chargées et à 4 unités en ballast ; vers l'aval – 394 bateaux-citernes chargés et 10 en ballast.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 2.367 milliers de tonnes ont été transportées en 2019 à bord de bateaux automoteurs, soit 40,6 % (47 % en 2012, 51 % en 2013, 48 % en 2014 et 2015, 44 % en 2016, 41,3 % en 2017, 41,8 % en 2018) du volume total de marchandises, dont :

- vers l'amont – 1.644 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 723 milliers de tonnes,

soit dans un rapport de 2,27 : 1 (en 2013 ce rapport était de 2,8 : 1, en 2014 de 2,3 : 1, en 2015 de 1,63 : 1, en 2016 1,93 : 1, en 2017 1,76 : 1, en 2018 1,8 : 1).

Les transports à bord de bateaux automoteurs (fig. 10) ont été effectués par des bateaux battant pavillon d'Allemagne – 43,4 % des marchandises sèches et 14,6 % des marchandises liquides, de Bulgarie – 12,8 % des marchandises sèches, de Slovaquie – 14,6 % du total des marchandises sèches et 63,3 % des marchandises liquides, de Hongrie – 6,3 % des marchandises sèches, de Roumanie – 5,8 % des marchandises sèches; des bateaux battant pavillons de pays n'étant pas membres de la CD ont transporté 20,3 % des marchandises sèches et 11 % des marchandises liquides.

- a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 2.027 milliers de tonnes, dont :
- vers l'amont – 1.546 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 481 milliers de tonnes.

Au total, en 2019 sont passés vers l'amont 1.642 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont 93% chargés, et vers l'aval 1.571 bateaux, dont 36% chargés, ce qui témoigne d'une composition stable des bateaux automoteurs à marchandises sèches sur le Danube.

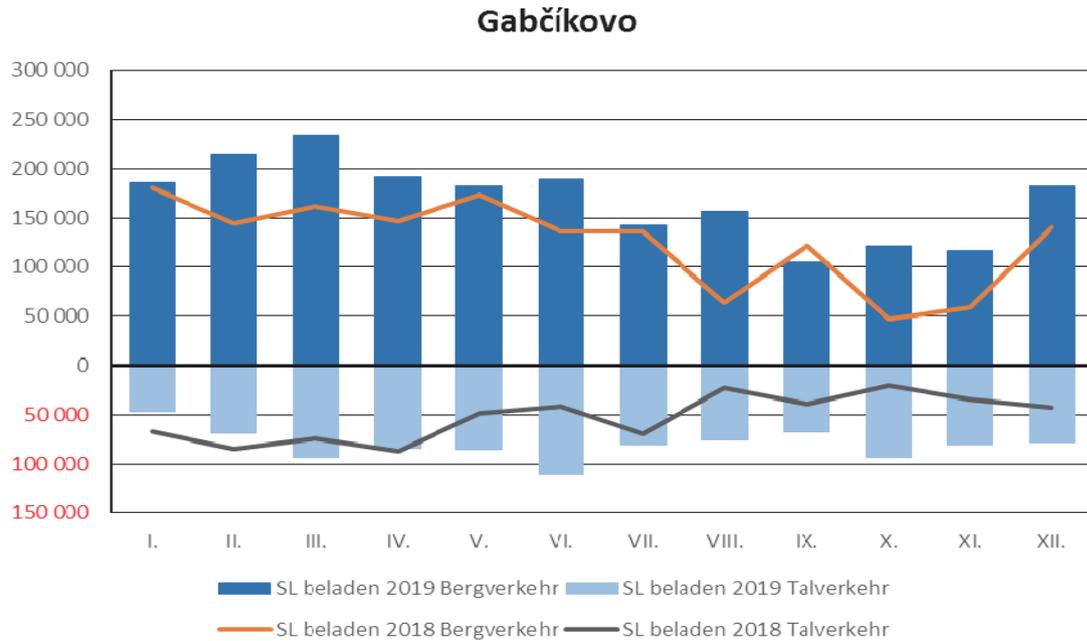


Abb. 9: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2019 pro Monat in Tonnen

Fig. 9. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO en 2018-2019, par mois, en tonnes

Рис. 9. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2019 гг. по месяцам, в тоннах

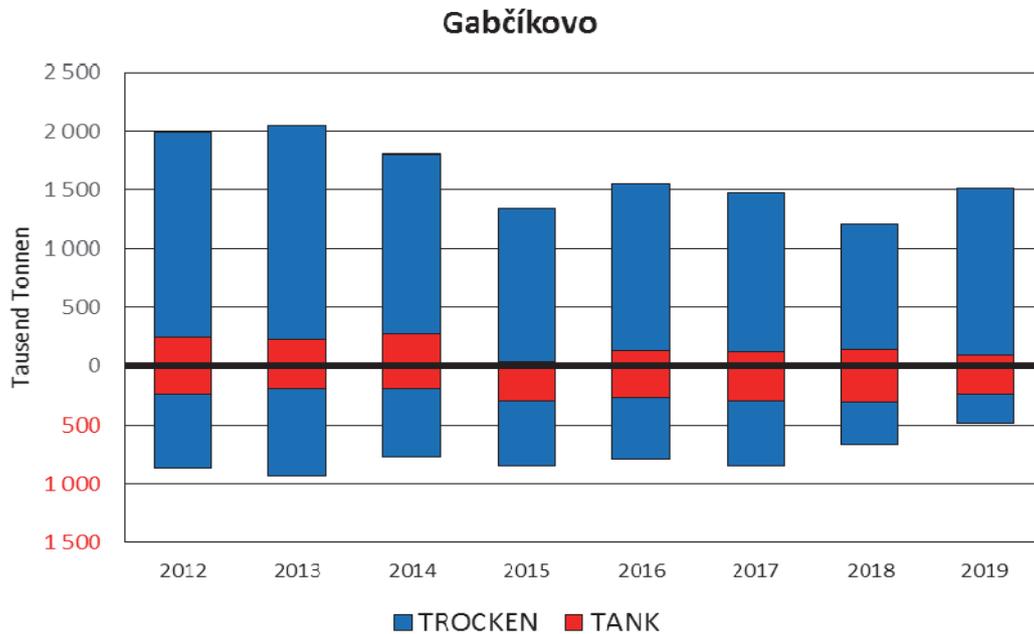


Abb. 10: Transportaufkommen mit Motorschiffen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 10. Volumes des transports de marchandises par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 10. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

Les indicateurs de la circulation (rapport) des bateaux automoteurs à marchandises sèches correspondent aux données du tableau 2.6.

Tableau 2.6

**Indicateurs de la circulation (rapport) des bateaux automoteurs
à marchandises sèches sur le Haut-Danube**

Rapport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2:1	2:1	2,1:1	2,4:1	2,16:1	2,45:1	2,7:1
Chargé/en ballast vers l'amont	18:1	18:1	8,8:1	13,7:1	16,3:1	10,9:1	13,8:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,77:1	0,76:1	0,76:1	0,64:1	0,76:1	0,6:1	0,57:1

En moyenne, ont franchi (en avril-juin) la centrale hydraulique de Gabčíkovo 260-280 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont en 2019 :

- d'une longueur de 110 m : 472 unités chargées (ayant transporté un total de 563 milliers de tonnes) et 257 unités en ballast ;
 - d'une longueur de 135 m (« grand bateau européen ») : 59 unités chargées ayant transporté un total de 59 milliers de tonnes (180 % par rapport à la valeur de 2018) et 32 unités en ballast;
 - bateaux spécialisés (« Ro-Ro », porte-conteneurs et autres) : 65 bateaux au total.
- b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 340 milliers de tonnes de marchandises liquides, soit 75,8 % par rapport au volume de 2018, dont :
- vers l'amont – 98,1 milliers de tonnes, ce qui représente 69,1 % par rapport au volume transporté en 2018;
 - vers l'aval – 241,9 milliers de tonnes, ce qui représente 79 % par rapport au volume transporté en 2018.

Par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés en moyenne en avril-juin 49 à 59 bateaux-citernes.

Au total sont passés en 2019 251 bateaux-citernes automoteurs vers l'amont, dont 48,5 % en charge et 253 vers l'aval, dont 78 % en charge, ce qui témoigne d'une composition stable des bateaux-citernes automoteurs travaillant sur le Danube.

Les indicateurs du rapport de la circulation des bateaux-citernes correspondent aux données du tableau 2.7.

Tableau 2.7

**Indicateurs de la circulation (rapport) des bateaux-citernes automoteurs
sur le Haut-Danube**

Rapport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2:1	2:1	0,13:1	0,48:1	0,41:1	0,51:1	0,41:1
Chargé/en ballast vers l'amont	2,3:1	2,3:1	0,1:1	0,48:1	0,44:1	0,56:1	0,48:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,37:1	0,37:1	8,5:1	2,1:1	2,7:1	2,4:1	3,6:1

Nomenclature des marchandises (statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo) :

Les volumes les plus importants des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo revenaient aux denrées alimentaires, minerais de fer (vers l'amont), marchandises liquides, produits de l'industrie chimique et produits métalliques (vers l'aval) (fig. 11). Le rapport en % des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) figure dans les tableaux 2.8 et 2.9.

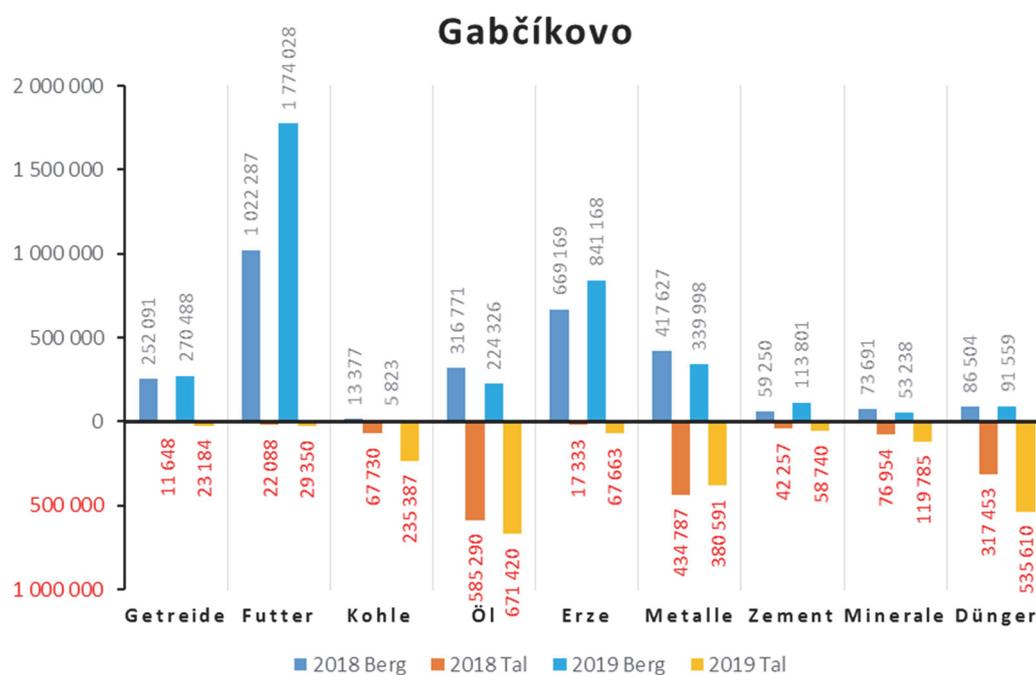


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2019 in Tonnen

Fig. 11. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2018-2019, en tonnes

Рис. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2019 гг., в тоннах

Tableau 2.8

**Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés
dans la communication transfrontière HU/SK: vers l'amont**

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Denrées alimentaires et fourrages	1.250 29%	1.440 35%	1.283 42%	1.316 37,8%	1.389 38,7%	1.022 35,1%	1.774 48% ⁵
Minerais de fer	1.250 29%	1.080 26%	749 24,6%	862 24,8%	803 22,3%	669 23%	841 22%
Céréales	514 12%	206 5%	200 6,5%	298 8,6%	308 8,5%	252 8,6%	271 7,3%
Produits métalliques	425 9%	376 9%	358 11,7%	417 12%	473 13,1%	418 14,3%	340 9,2%
Produits pétroliers	339 7,9%	406 10%	84 2,7%	233 6,7%	286 7,9%	317 10,9%	241 6,5%
Engrais naturels et artificiels	250 5,8%	238 5,8%	171 5,6%	167 4,8%	165 4,6%	86,2 3%	91,5 2,5%

Tableau 2.9

**Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés
dans la communication transfrontière HU/SK: vers l'aval**

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Engrais naturels et artificiels	501 31%	434 33%	414 26,8%	563 30,5%	513 26,6%	317 20,1%	535 25%
Produits pétroliers	389 24%	323 24%	480 31%	530 28,7%	631 32,7%	585 37,1%	671,3 31,4%
Produits métalliques	374 23%	290 22%	399 25,8%	493 26,7%	432 22,4%	435 27,6%	380,4 17,8%

⁵ En % du volume total transporté vers l'amont.

2.2.2.2 Transports sur le Danube Moyen (statistiques du point de contrôle de Mohács, communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS))

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées par Mohács en 2019 a dépassé 5.582 milliers de tonnes (fig. 12), ce qui représente 123,4 % par rapport au volume de marchandises transportées en 2018, dont le transit vers l'amont avait représenté 3.315 milliers de tonnes, soit 59,4 % (en 2012 – 51 %, en 2013 – 58 %, en 2014 – 51%, en 2015 – 39 %, en 2016 – 46 %, en 2017 – 47,8 %, en 2018 – 57,4 %).

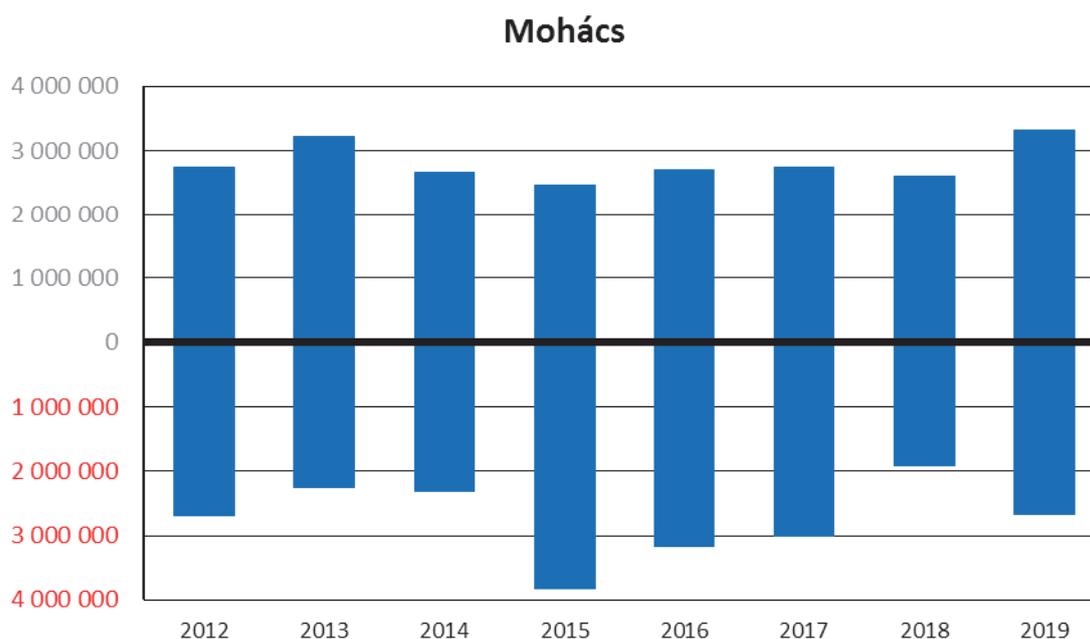


Abb. 12: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 12. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Рис. 12. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тоннах

Ont été transportées 5.047 milliers de tonnes de marchandises sèches dont :

- vers l'amont – 3.181 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.866 milliers de tonnes.

Ont été transportées 535 milliers de tonnes de marchandises liquides dont :

- vers l'amont – 109 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 426 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2019 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés plus de 4.440 milliers de tonnes (fig. 13), ce qui représente 79,5

% du volume total de marchandises, y compris les marchandises liquides (en 2013 – 75 %, en 2014 – 75 %, en 2015 – 81,7 %, en 2016 – 79 %, en 2017 – 78 %, en 2018 - 78,7 %).

Au cours des périodes à conditions nautiques stables, en mars-avril-mai sont passés en moyenne par le point de contrôle de Mohács 60 à 70 convois par mois.

Les transports par des convois poussés ont été effectués en principe par des bateaux battant pavillons de la Roumanie – 25,6 % des marchandises sèches, de l'Allemagne – 25,6 % des marchandises sèches, de l'Ukraine – 12,8 % des marchandises sèches, de la République de Moldova – 5 % des marchandises sèches, de la Serbie – 10,9 % des marchandises liquides, de la Slovaquie – 9,2 % des marchandises sèches et 6,1 % des marchandises liquides, de l'Autriche – 5,2 % des marchandises sèches.

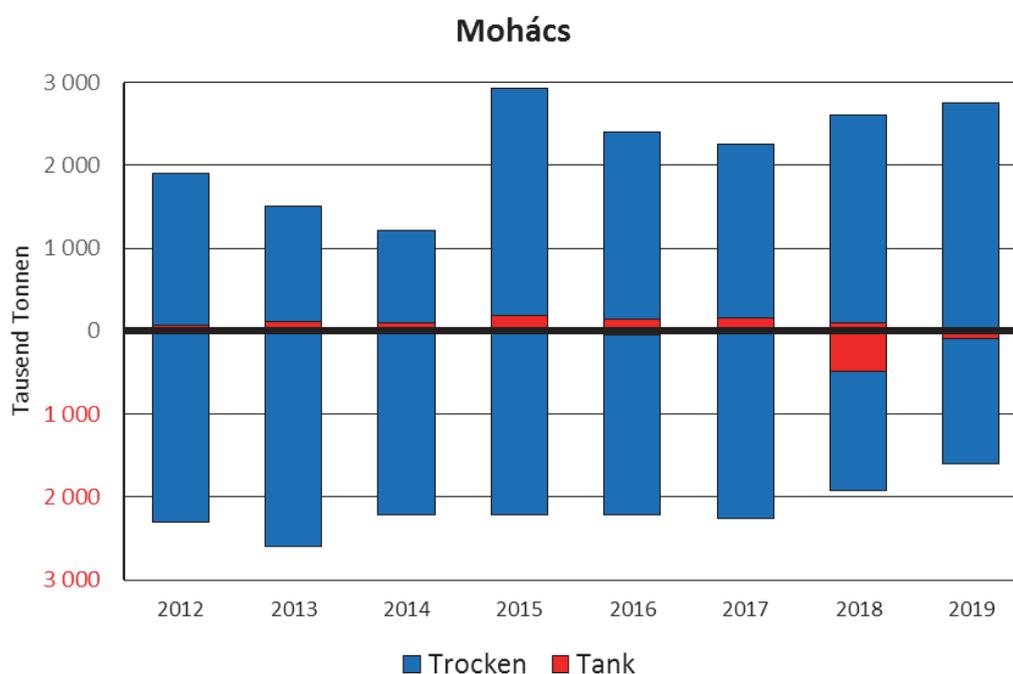


Abb. 13: Transportaufkommen mit Schubverbänden in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 13. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes

Рис. 13. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

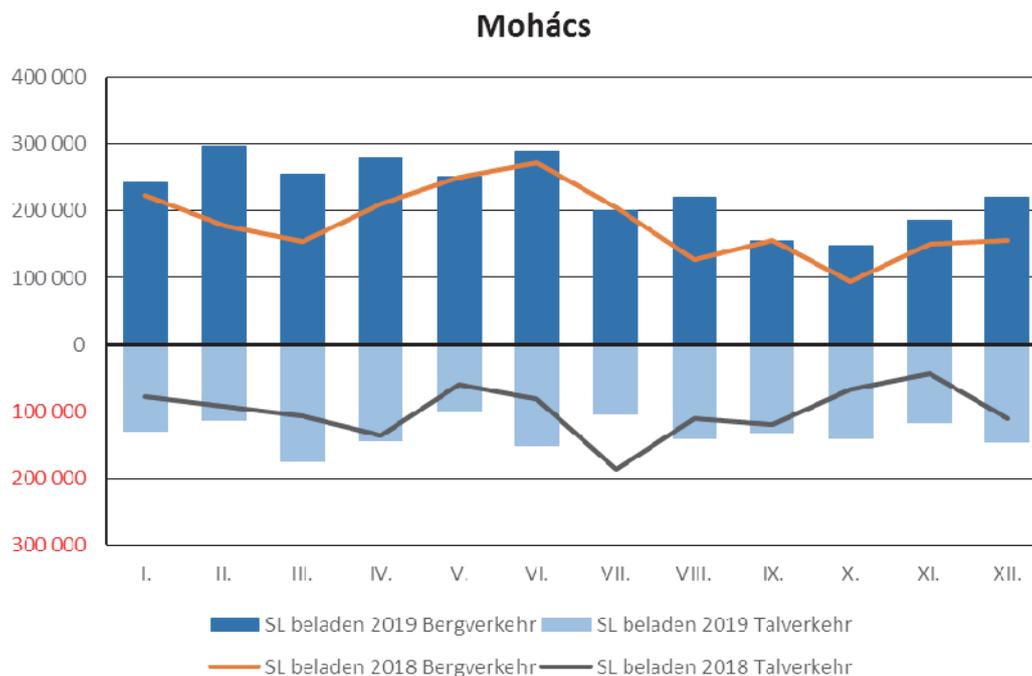


Abb. 14: Transportaufkommen mit Güterleichtern in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2019 pro Monat in Tonnen

Fig. 14. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par MOHÁCS en 2018-2019, par mois, en tonnes

Рис. 14. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2018 - 2019 гг. в тоннах, по месяцам

- a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 4.320 milliers de tonnes (fig. 14), dont :
- vers l'amont – 2.748 milliers de tonnes, soit 86,5 % (en 2014 – 86 %, en 2015 – 91,4 %, 2016 – 86,5 %, 2018 – 87,7 %) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
 - vers l'aval – 1.572 milliers de tonnes, soit 82,3 % (en 2014 - 76 %, en 2015 – 85 %, en 2016 – 84,4 %, en 2018 – 84,8 %) du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, en 2019, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 2.405 barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 11 % (en 2014 – 18 %, en 2015 – 42,7 %, en 2016 – 31 %, en 2017 – 27,8 %, en 2018 – 15 %) en ballast. Dans le même temps, sur les 2.374 barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 36 % unités descendaient en ballast.

- b) Les volumes de marchandises liquides transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans le cadre de convois se chiffraient à 99 milliers de tonnes, dont :
- vers l'amont – 6,2 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 92,7 milliers de tonnes.

Un total de 55 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés vers l'amont dans des convois poussés, dont 7,2 % en charge; vers l'aval – 52 bateaux-citernes, dont 88 % chargés.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total en 2019, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 1.142 milliers de tonnes (fig. 15), soit 20,5 % (en 2013 – 25%, en 2014 – 24 %, en 2015 – 18,3 %, en 2016 – 21 %, en 2017 – 22 %, en 2018 – 21,3 %) du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

- vers l'amont – 535 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 607 milliers de tonnes.

Sont passés en moyenne par le point de contrôle de Mohács 60 à 70 bateaux automoteurs chargés par mois.

Les transports à bord de bateaux automoteurs ont été effectués sous les pavillons de la Serbie – 25,3 % des marchandises liquides, de la Roumanie – 34 % des marchandises liquides, de la Slovaquie – 20 % des marchandises liquides, de l'Allemagne – 3,8 % des marchandises sèches, de la Bulgarie – 4,7 % des marchandises sèches.

a) Il a été transporté à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches 727 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 433 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 294 milliers de tonnes.

b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 436 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 16), dont:

- vers l'amont – 102 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 334 milliers de tonnes.

En moyenne, par le point de contrôle de Mohács sont passés par mois 25 à 30 bateaux-citernes chargés par mois.

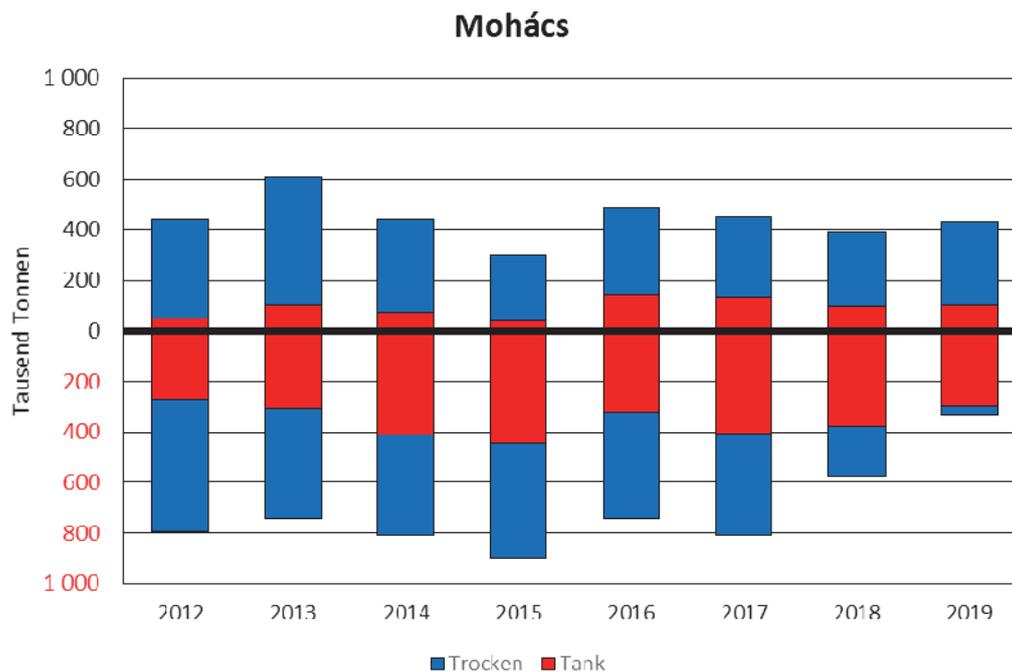


Abb. 15: Transportaufkommen mit Motorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen
 Fig. 15. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes
 Рис. 15. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

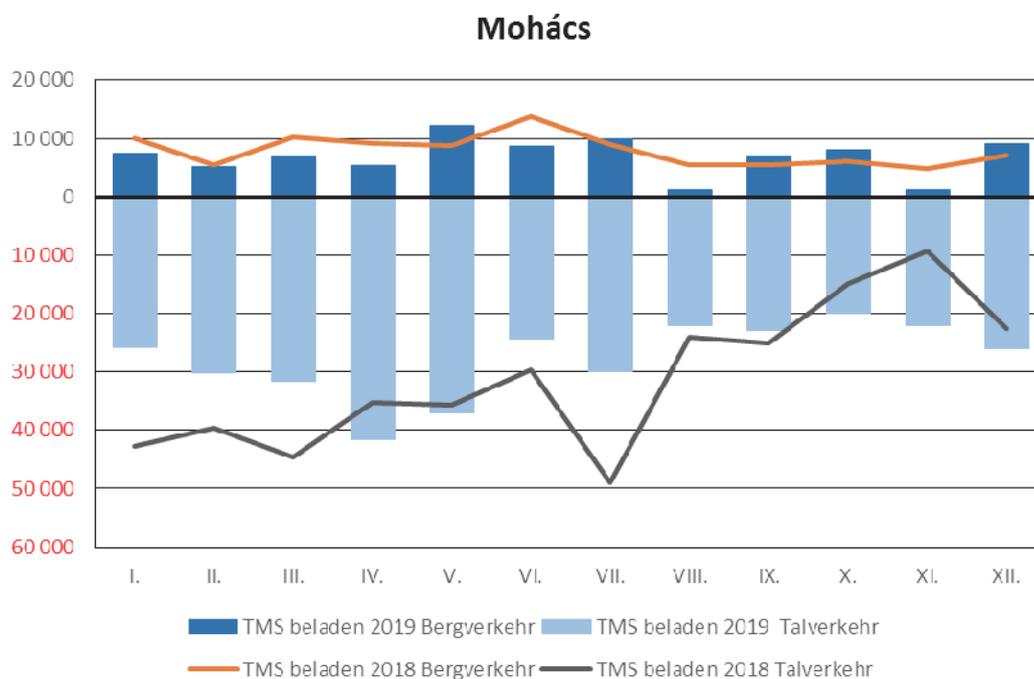


Abb. 16: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2019 pro Monat in Tonnen
 Fig. 16. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS en 2018-2019, par mois, en tonnes
 Рис. 16. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2018-2019 гг. по месяцам, в тоннах

Nomenclature des marchandises

Les volumes les plus importants des transports par le point de contrôle de Mohács revenaient aux minerais de fer, céréales, charbon métallurgique, produits de l'industrie métallurgique et chimique (fig. 17). Le rapport en % des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) figure dans les tableaux 2.10 et 2.11.

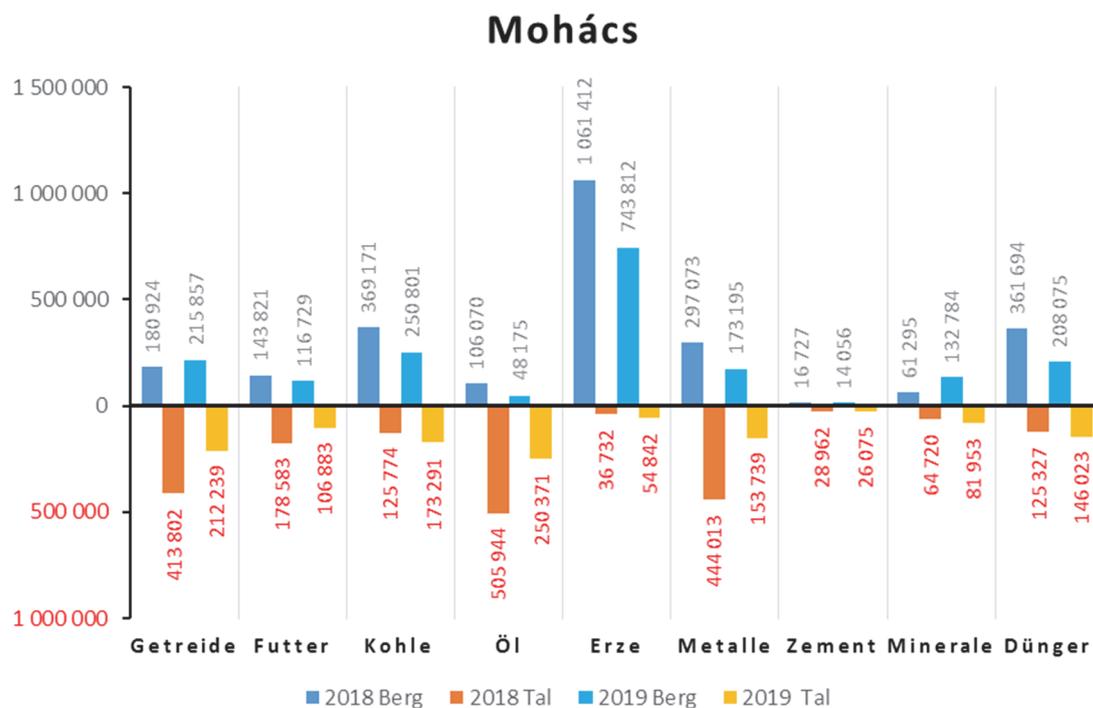


Abb. 17: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2019 in Tonnen

Fig. 17. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2018-2019, en tonnes

Рис. 17. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2018-2019 гг., в тоннах

Tableau 2.10

Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés dans la communication transfrontière HU/HR/RS: vers l'amont

Années, milliers de t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Minerais de fer	1.350 42%	1.010 41%	933 38%	985 36,6%	1.023 37%	1.061 40,8%	1.247 37,6%
Charbon (coke)	879 27%	600 23%	605 24%	433 16,1%	435 15,7%	369 14,2%	479 14,4%
Engrais	241 7,5%	344 13%	395 16%	359 13,3%	354 9,2%	362 13,9%	392 11,8%

Produits pétroliers	<5%	<5%	<5%	200 7,4%	168 6,1%	106 4,1%	109 3,2%
Produits métalliques	190 6%	176 6,9%	175 7,1%	264 9,8%	269 9,7%	297 11,4%	270 8,1%

La particularité du marché de 2019 est constituée par une croissance des volumes des transports vers l'amont :

- céréales – 346 milliers de t (en 2018 – 181 milliers de t) ;
- denrées alimentaires – 250 milliers de t (en 2018 – 149 milliers de t).

Tableau 2.11

Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés dans la communication transfrontière HU/HR/RS: vers l'aval

Années, milliers de t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Groupe de marchandises							
Céréales	637 28%	674 29%	1.700 44,5%	1.249 39,8%	1.028 34,5%	414 21,5%	479 21,1%
Produits pétroliers	424 19%	520 22,5%	613 16%	465 14,8%	558 18,7%	509 26,4%	428 18,9%
Produits métalliques	334 15%	276 12%	389 10%	543 17,3%	454 15,2%	444 23,6%	316 13,9%
Denrées alimentaires et fourrages	194 8,6%	430 18,6%	687 17,2%	257 8,2%	382 12,8%	179 3,3%	203 9%
Engrais	<5%	182 7,9%	234 6,1%	261 8,3%	255 8,5%	126 6,5%	272 12%

Le rapport des principaux volumes transportés vers l'amont aussi bien que vers l'aval diffère des rapports obtenus en 2013-2017. En outre, ce rapport diffère des rapports obtenus en 2018 suite à une réduction relative du volume des transports de céréales, minerais de fer et engrais vers l'amont.

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Trafic par le canal Rhin-Main-Danube

En 2018, par la centrale hydraulique de Kelheim sont passés vers l'amont 1.379 bateaux à marchandises dont quelque 94 % en charge, et vers l'aval 1.394 bateaux dont 85% en charge. Au total, ont été transportés 2.634 milliers de tonnes, ce qui représente 62,9 % du volume de 2017 (tableau 2.12) dont :

- vers le Danube (aval) – 1.150 milliers de tonnes (soit 44,5 % de moins qu'en 2017) ;
- du Danube (vers les ports du Main et du Rhin) – 1.484 milliers de tonnes (soit 29,8 % de moins qu'en 2017).

Tableau 2.12

Volumes du trafic-marchandises par le canal Rhin-Main-Danube par années

Année, mio t	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Trafic- marchandises	4,91	4,98	4,74	4,04	3,87	4,18	2,63
Vers le Danube	2,36	2,26	2,32	1,99	1,93	2,07	1,15
Du Danube	2,55	2,72	2,42	2,045	1,94	2,11	1,48

2.2.3.2 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » en 2019 se chiffrait à 16.744⁶ milliers de tonnes, ce qui représente 118,6 % par rapport à l'indicateur analogue de 2018. Ceci étant, le volume des transports internationaux se chiffrait à 138,5 % par rapport à 2018.

Le dynamisme du trafic par mois est présenté sur la fig. 18, le dynamisme du trafic par années figurant dans le tableau 2.13.

Tableau 2.13

Volumes du trafic-marchandises par le canal Danube-mer Noire par années

Année, mio t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Trafic- marchandises total	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12	16,74
Transports internationaux	8,63	7,90	8,62	8,03	6,91	6,42	8,89
Transports internes	5,33	6,53	5,40	6,52	6,86	7,7	7,85

⁶ www.acn.ro

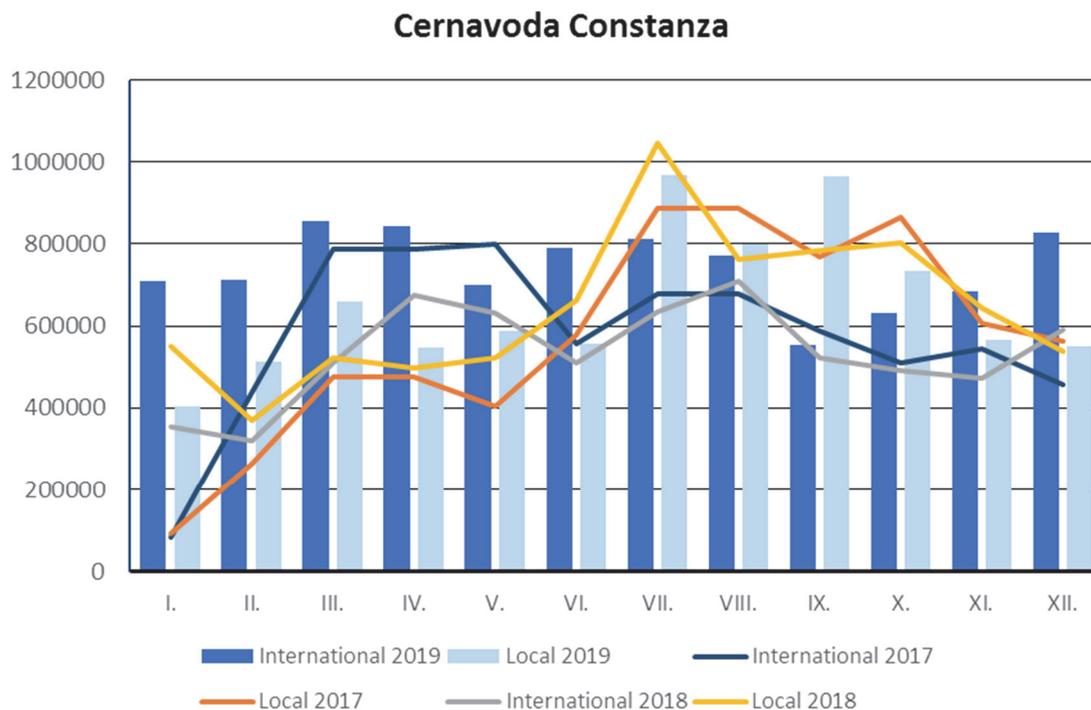


Abb. 18: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2017-2019 pro Monat in Tonnen

Fig. 18 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2017-2019, par mois, en tonnes

Рис. 18. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2017-2019 гг. по месяцам, в тоннах

2.2.3.3 Les transports sur le canal de Sulina ont représenté en 2019 un total de 5.487 milliers de tonnes (123,6% par rapport à l'indicateur analogue de 2018), dont par directions :

- mer-Danube : 1.156 milliers de t ;
- Danube-mer : 4.331 milliers de t.

Ceci étant, le volume des transports de 2019 a été le plus grand des six dernières années (tableau 2.14)

Tableau 2.14

Volume des transports de marchandises par le canal de Sulina par années

Année, milliers de t	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Trafic-marchandises	3.668	3.848	3.764	4.307	4.441	5.487
Danube-mer	3.245	3.263	3.250	3.606	3.670,3	4.331
mer-Danube	423	585	514	701	770,3	1.156

2.3 Modification des taux de fret

Le coût moyen du combustible d'avitaillement dans les ports du Danube a changé selon la valeur *Bunker Platts Rotterdam* atteignant selon *MGO* au cours du premier trimestre (Q₁) – 547,5 USD/t, du second (Q₂) – 588,0 USD/t, du troisième (Q₃) – 566,5 USD/t, du quatrième (Q₄) – 569,5 USD/t.

Le coût moyen du combustible pendant le premier trimestre de 2019 se chiffrait à 720,0 USD/t, au cours du second trimestre 732,5 USD/t, au cours du troisième trimestre 727,5 USD/t, au cours du quatrième trimestre 725 USD/t.

Par conséquent, le coût du combustible d'avitaillement en 2019 a diminué de 4,2 % par rapport au coût moyen de 2018.

En 2019, l'indice des tarifs de fret pour le transport compte tenu des suppléments pour le travail en périodes de basses-eaux par trimestres a changé selon les tableaux 2.15 a) et 2.15 b).

Tableau 2.15 a)

Indices: Q4 2018 = 100%	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄
Bunker	95,1	96,8	96,1	95,8
Tarifs de fret, dont	97,3	96,1	97,4	100,2
Vers l'amont	98,6	97,6	97,7	98,4
Vers l'aval	95,5	93,2	94,5	99,1

Tableau 2.15 b)

Indices: trimestre précédent = 100%	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄
Bunker	95,1	101,8	99,3	99,7
Tarifs de fret, dont	97,3	98,8	101,3	102,9
Vers l'amont	98,6	99,1	100,1	100,7
Vers l'aval	95,5	97,6	101,3	104,9

Le dynamisme du changement des indices d'avitaillement et des tarifs de fret est présenté sur la figure 19.

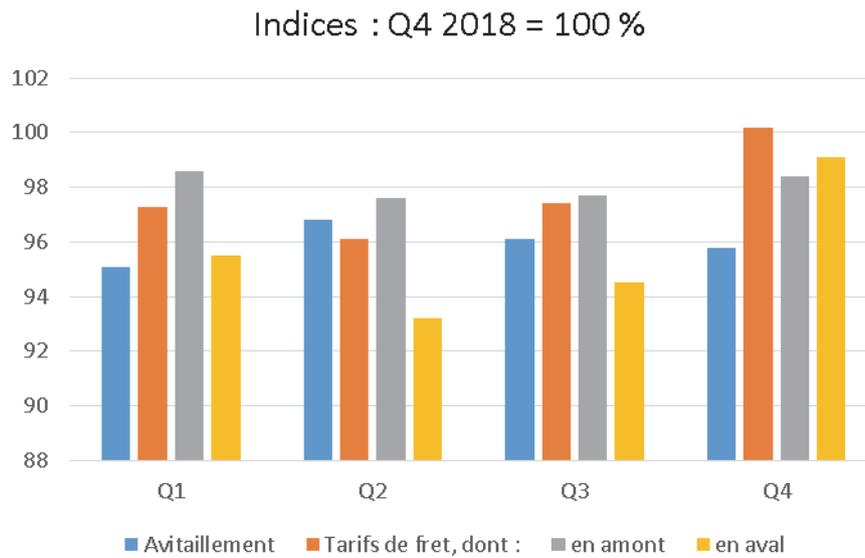


Abb. 19 a: Verlauf der Änderung der Bunkertreibstoffpreise und der Frachtraten
 Fig. 19.a Dynamisme de la variation des indices d'avitaillement et des tarifs de fret
 Рис. 19.a. Динамика изменения индексов бункера и фрахтовых ставок

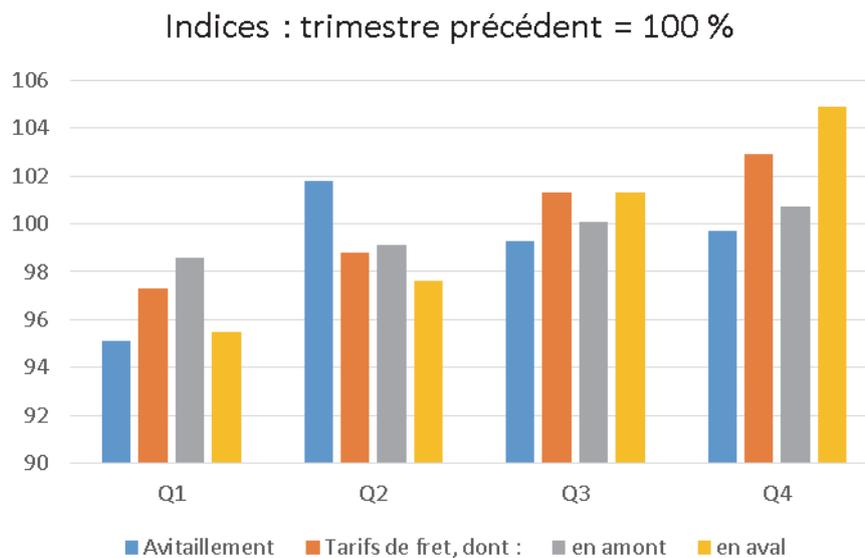


Abb. 19 b: Verlauf der Änderung der Bunkertreibstoffpreise und der Frachtraten
 Fig. 19.b Dynamisme de la variation des indices d'avitaillement et des tarifs de fret
 Рис. 19.b. Динамика изменения индексов бункера и фрахтовых ставок

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

3.1 PORTS DANUBIENS DE L'ALLEMAGNE

3.1.1 Le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Allemagne en 2019⁶ a atteint 3.274 milliers de tonnes, soit 126,6 par rapport au trafic-marchandises de 2018 (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Trafic-marchandises	4.031	3.257	2.958	3.314	2.585	3.274

3.1.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Allemagne est reflété dans le tableau 3.2.

Tableau 3.2

Ports (milliers t)	Kelheim	Regensburg	Straubing-Sand	Deggendorf	Passau	Autres
2016	352,2	1.350	621	217,7	292,4	125,7
2017	347,5	1.502	795	235,5	328	106,7
2018	258	1.169	430	169	369	190
2019	369	1.387	660	216	359	282

95,5% du total du trafic-marchandises en 2019 sont constituées par des marchandises des principaux 5 groupes selon NST-2007, compte tenu des ports de Bamberg et de Nürnberg (tableau 3.3).

Tableau 3.3

Groupes (milliers t)	01	04	08	10	03
Déchargé	675	325	468,4	288,8	170,2
Chargé	529,5	234,5	44,3	92	156,4
2019	1.205	559,5	521	450,7	327

3.1.3 Les plus importants volumes de marchandises par groupes

produits agricoles (groupe 01)

- reçoivent : les ports de Straubing-Sand (56%), Regensburg (18,5%) du volume total des marchandises déchargées du groupe 01 ;

⁶ www.statistik.bayern.de

- déchargent : Regensburg (35%), Straubing-Sand (8,5 %), Passau (13,6 %) du volume total des marchandises chargées du groupe 01 ;

denrées alimentaires (groupe 04)

- reçoivent : les ports de Regensburg (51,5%), Passau (8,3%), Kelheim (13,3%) ;
- déchargent : Straubing-Sand (42%), Regensburg (11,6%), Deggendorf (13,4%) ;

matières et produits chimiques (groupe 08)

- reçoivent : les ports de Regensburg (21,2%), Kelheim (12,5%), Straubing-Sand (11,3%) ;

produits métalliques finis (groupe 10)

- reçoivent : les ports de Regensburg (61,4%), Deggendorf (22,3%) ;
- déchargent : Regensburg (91,5%).

3.2 PORTS DE L'AUTRICHE

3.2.1 Le trafic-marchandises total des ports de l'Autriche en 2019⁷ a atteint un total de 6.452 milliers de tonnes, soit 105,4% par rapport au trafic-marchandises de 2018 (tableau 3.4).

Tableau 3.4

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé	2.830	2.444	2.584	2.770	2.053	2.259
Déchargé	5.781	5.005	4.909	5.211	4.070	4.193
Trafic-marchandises	8.611	7.449	7.493	7.981	6.123	6.452

Le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du pays a atteint 253,7 milliers de tonnes, il forme 7,9% du trafic-marchandises total des ports du pays.

3.2.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de l'Autriche en 2019 est reflété dans le tableau 3.5.

Tableau 3.5

Ports (milliers de tonnes)	Vienne	Linz	Krems	Enns
Chargé	700	1.209	75	176,3
Déchargé	252,3	2.071	230	600
Trafic-marchandises 2019	952	3.280	305	776

⁷ www.statistik.at

3.2.3 Expédié dans des ports d'autres pays (tableau 3.6):

Tableau 3.6

Pays (milliers de t)	Allemagne	Hongrie	Roumanie	Pays-Bas	Belgique	Serbie
2017	451	560	487	273	297	182
2018	253	647	371	107	200	91
2019	361	784	466	155,5	200,5	135

23,6% des marchandises chargées étaient constitués par des produits métalliques (groupe 10), dont 93% ont été chargés dans le port de Linz, 28,2% - produits pétroliers (groupe 07), dont 100% ont été chargés dans le port de Vienne, 25,9% - produits de l'industrie chimique (groupe 08), dont 77,5% ont été chargés dans le port de Linz.

3.2.4 Reçu des ports d'autres pays (tableau 3.7):

Tableau 3.7

Pays (milliers de t)	Slovaquie	Pays-Bas	Ukraine	Hongrie	Allemagne	Roumanie
2017	1.653	763	974	675	331	201
2018	1.233	349	811	735	253	165
2019	1.108	539	832	679	285	215

53,8% des marchandises déchargées des ports de l'Autriche ont été constitués par des matières premières d'importation, minerais de fer (groupe 03) dans un volume de 2.257 milliers de tonnes, dont quelque 86% ont été reçus par le port de Linz.

13,5% ont été constitués par des produits pétroliers (groupe 07), dont 20,3% ont été déchargés dans le port de Linz, 9,3% dans le port de Vienne, 20,7% - produits agricoles (groupe 01), dont 29,5% ont été reçus par le port d'Enns.

3.3 PORTS DE LA SLOVAQUIE

3.3.1 Le trafic-marchandises total des ports d'Etat (*public ports*) de la Slovaquie est défini en principe (quelque 96%) par le trafic-marchandises du port de Bratislava (tableau 3.8) lequel s'est chiffré en 2019 à 1.664 milliers de tonnes soit 107,9% par rapport au trafic-marchandises en 2018.

Tableau 3.8

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé	1.652	1.922	1.879	1.952	1.464	1.515
Déchargé	63,4	87,2	89,2	175	78	149
Trafic-marchandises	1.715	2.009	1.969	2.127	1.542	1.664

3.3.2 Les principaux volumes de marchandises (91%) sont constitués par des marchandises chargées, dont:

- quelque 65% - minerais de fer (minerais, pellets) vers l'Autriche ;
- 8% - produits pétroliers vers l'Autriche et la Hongrie.

3.4 PORTS DE LA HONGRIE

3.4.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Hongrie en 2019⁸ s'est chiffré à 6.064 milliers de tonnes, soit 116,8% par rapport au volume de 2018 (tableau 3.9).

Tableau 3.9

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé	3.917	4.190	3.602	3.692	2.785	3.204
Déchargé	1.756	1.788	1.836	2.107	2.415	2.860
Trafic-marchandises	5.673	5.978	5.439	5.799	5.200	6.064

Le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du pays, i.e. chargées et déchargées dans les ports de la Hongrie a atteint quelque 719,7 milliers de tonnes, il forme 11,9% du trafic-marchandises total des ports du pays.

3.4.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de la Hongrie est présenté dans le tableau 3.10.

Tableau 3.10

Ports milliers t/an	Baja	Csepel	Győr - Gönyű	Autres
2014	655	758,5	221	4.038
2015	722,5	846,9	336	4.072
2016	506,5	1.045	164,3	3.722
2017	644	1.122	167	3.865
2018	347	918	105,6	3.829
2019	505	1.130	225,4	4.204

3.4.3 Nomenclature de base des marchandises chargées à l'exportation :

- produits agricoles – 1.778 milliers de tonnes soit 55,5% du volume total des marchandises chargées et 144% par rapport au volume de 2018 ;
- produits de l'industrie pétrolière – 652 milliers de tonnes soit 20,3% du volume total des marchandises chargées et 86,6% par rapport au volume de 2018 ;

⁸ www.ksh.hu

- matières premières - minerais de fer – 281 milliers de tonnes ce qui représente 8,8% du volume des marchandises chargées.

Ceci étant, il a été expédié à l'exportation dans des ports d'autres pays (tableau 3.11) :

Tableau 3.11

Pays (milliers de tonnes)	Roumanie	Allemagne	Serbie	Autriche	Pays-Bas
2015	2.290	482	423,8	357	173
2016	1.455	654,7	459,7	467	190,4
2017	1.433	731	393	608	79
2018	726	436,6	400	693	79
2019	752	877	356	641	79

Il convient de noter la chute se maintenant en 2019 par analogie avec 2018 du volume des marchandises expédiées vers les ports de la Roumanie (Constanța).

3.4.4 Nomenclature de base des marchandises déchargées en importation :

- charbon – 530 milliers de tonnes, soit 18,5% du volume total des marchandises déchargées et 132% par rapport au volume de 2018 ;
- produits de l'industrie pétrolière – 784 milliers de tonnes, soit 27,4% du volume total des marchandises déchargées et 119,3% par rapport au volume de 2018 ;
- minerais métalliques – 801 milliers de tonnes, soit 28% du volume de marchandises déchargées et 102% par rapport au volume de 2018.

Les volumes les plus importants de marchandises d'importation ont été reçus des ports de l'Autriche et de la Serbie (tableau 3.12).

De l'Ukraine en 2019 ont été reçus 180,7 milliers de tonnes.

Tableau 3.12

Pays (milliers de tonnes)	Roumanie	Autriche	Pays-Bas	Serbie	Slovaquie
2015	843,8	382,7	95,8	24,7	49,3
2016	694	475,8	67,4	160	62,2
2017	276	268	40	204	92
2018	610,6	629,5	75	353	33,8
2019	823	777	93	501,4	28

3.5 PORTS DE LA CROATIE

3.5.1 Le trafic-marchandises total des ports fluviaux de Croatie a atteint en 2019⁹ 814 milliers de tonnes, soit 137,6% par rapport au volume de 2018 (tableau 3.13).

Tableau 3.13

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé : - exportation	205,0	346,4	380,5	336	279,3	277
Déchargé : - importation	236,0	168,4	200,5	181	239,9	472
Trafic-marchandises, compte tenu des transports dans les limites du pays	491,0	566,0	677,0	631,6	591,7	814

3.5.2 15% du trafic-marchandises a été constitué par des produits de l'industrie chimique (groupe 08), 31,5% - minerais de fer (groupe 03), 23,5% – houille et lignite (groupe 02), produits métalliques (groupe 10) – 14,8%.

3.6 PORTS DE LA SERBIE

3.6.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Serbie en 2019¹⁰ s'est chiffré à 9.735 milliers de tonnes, soit 131% par rapport à l'indicateur analogue de 2018 (tableau 3.14).

Tableau 3.14

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé en vue d'exportation	2.288	1.937	2.451	1.917	2.321	3.593
Déchargé en importation	2.373	3.195	3.675	3.754	4.020	5.061
Entré/sorti dans les limites du pays	1.301	677	1.143	718	1.088	1.081
Trafic-marchandises	7.263	6.486	8.412	6.390	7.429	9.735

23,9% des volumes de marchandises représentent des matériaux de construction (gravier et sable).

- 16,5% - minerais de fer ;
- 16% - céréales ;
- 14,08% - pétrole et produits pétroliers.

⁹ www.dzs.hr

¹⁰ webrzs.stat.gov.rs, www.rzs.rs.ba

3.6.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de la Serbie est reflété dans le tableau 3.15.

Tableau 3.15

Ports (milliers de tonnes)	Pancevo	Smederevo	Belgrade	Novi Sad	Prahovo
2015	650	1.813	831	981	450
2016	1.040	2.466	828	1.325	673
2017	1.070	3.163	713	1.180	929
2018 ¹¹	1.390	3.563	160	1.047	1.053
2019	1.517	4.040	196	1.413	1.109

3.7 PORTS DE LA ROUMANIE

3.7.1 Le trafic-marchandises total des ports danubiens de la Roumanie est formé par :

- les ports situés sur le secteur « maritime » du Danube,
- les ports situés sur le secteur fluvial du Danube,
- les ports situés sur le canal Danube-mer Noire et celui de Constanța.

3.7.2 Le trafic-marchandises total des principaux ports de la Roumanie situés sur le secteur « maritime » du Danube est présenté dans le tableau 3.16.

Tableau 3.16

Ports (milliers de tonnes)	Brăila	Tulcea	Galați
Trafic-marchandises : - d'après les bateaux fluviaux			
2015	1.723 (328) ¹²	2.540 (1.503)	2.961
2016	352	1.545	3.287
2017	355	1.331	3.150
2018	476	1.748	3.031
2019	397	1.660	3.077
- d'après les navires de mer			
2015	494	9	1.357
2016	490	9	1.248

¹¹ Données mises à disposition par *Port Governance Agency*, Serbie

¹² www.insse.ro

2017	410	90	1.177
2018	481	56	1.320
2019	835	15	2.061

Le trafic-marchandises d'après les navires de mer forme le volume de base du trafic sur le canal de Sulina. En 2019, le trafic sur le canal de Sulina a atteint 5.487 milliers de tonnes, soit 123,6% par rapport au volume de 2018.

Les ports de la Roumanie situés sur le secteur fluvial du Danube (hormis Galați, Tulcea et Brăila) en 2018 ont assuré un trafic-marchandises de quelque 7,2 millions de tonnes.

3.7.3 Le trafic-marchandises total des ports de la Roumanie, y compris du port de Constanta d'après les bateaux fluviaux, a représenté 115,4% par rapport au volume de 2018 ; il est présenté dans le tableau 3.17.

Tableau 3.17

Année (milliers de tonnes)	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé :					
– trafic international	3.861	3.469,3	3.872	4.008	5.609
– trafic interne	6.575	6.879	6.835	7.549	8.190
Déchargé :					
– trafic international	7.355	6.930	5.281	4.532	5.674
– trafic interne	6.671	7.818	7.797	8.591	9.001
Trafic-marchandises	24.462	25.096	23.785	24.680	28.474

3.7.4 Les plus grands volumes de marchandises par groupes :

- Minerais métalliques (groupe 03) – 43,7% du trafic-marchandises, dont 82,5% reviennent aux transports internes ;
- Produits de l'agriculture (groupe 01) – 33 % du trafic-marchandises, dont 60,7% - transports internationaux ;
- Matières chimiques (groupe 08) – 7,1% du trafic-marchandises, dont 90,2% - transports internationaux ;
- Coke et produits pétroliers (groupe 07) – 5,7% du trafic-marchandises, dont 67% - transports internationaux ;
- Produits finis métalliques (groupe 10) – 3,9%, dont 82,2% - transports internationaux ;
- Houille et lignite (groupe 02) – 4,2%, dont 89,4% - transports internationaux.

3.7.5 Structure du trafic-marchandises des ports en exportation (chargé) :

- groupe 08 – 28,3% du volume des marchandises chargées, dont 70% vers la Serbie ;
- groupe 07 – 16% du volume des marchandises chargées, dont 24,5% vers la Bulgarie et 47,7% vers la Serbie ;
- groupe 02 – 15,1% du volume des marchandises chargées, dont 63,6% vers la Hongrie ;
- groupe 03 – 23,9% du volume des marchandises chargées, dont 62,7% vers la Serbie et 16,8% vers la République de Moldova.

3.7.6 Structure du trafic-marchandises en importation (déchargé) :

- groupe 01 – 62,2% du volume des marchandises déchargées, dont 36% de Serbie, 14,3% de Hongrie, 24,5% de Bulgarie ;
- groupe 03 – 14,7% du volume des marchandises déchargées, dont 54% d'Ukraine, 42,7% de Bulgarie ;
- groupe 10 – 5,8% du volume des marchandises déchargées, dont 45,8% d'Autriche ;
- groupe 02 – 3,9% du volume des marchandises déchargées, dont 44,3% d'Ukraine.

3.8 PORTS DE LA BULGARIE

3.8.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Bulgarie, compte tenu de tous les terminaux, en 2019 s'est chiffré à 5.385 milliers de tonnes, ce qui représente 109,4% par rapport au volume en 2018 (tableau 3.18).

Tableau 3.18

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chargé - exportation	1.409	1.159	2.319	2.166	2.142	2.485
Déchargé - importation	1.689	1.692	3.462	2.312	1.933	1.830
Entré/sorti – Trafic interne	1.412	1.695	1.222	1.092	848	1.070
Trafic-marchandises	4.510	4.547 (6.114)	7.013*	5.570	4.923	5.385

* *compte tenu des transports par bac*

Composition des exportations : marchandises granulées : 52,57%, générales : 4,38% ; liquides : 2,25%, transports RO-RO : 40,8% ; composition des importations : marchandises granulées : 35,9%, générales : 27,6%, liquides : 18,0%, transports RO-RO : 18,5%.

3.9 PORTS DE LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

3.9.1 Le trafic-marchandises total du port de Giurgiulești en 2019 a atteint 1.299¹³ milliers de tonnes, soit 81,7% par rapport au volume de 2017 (tableau 3.19).

Tableau 3.19

Années (milliers de tonnes)	2015	2016	2017	2018	2019
Trafic-marchandises	867,8	886,4	1.591	1.889 ¹⁵	1.299

3.9.2 47,5% du trafic-marchandises du port (617 milliers de t) sont représentés par des marchandises d'exportation (céréales, huiles végétales).

En importation, la base est constituée par des produits pétroliers, du sable, du gravier, du charbon, des conteneurs et des engrais.

3.9.3 D'après la nomenclature des marchandises : céréales – 28,4%, sable et gravier – 28,2%, produits pétroliers – 11,9%, charbon (coke) – 9,5%, conteneurs – 9%, huiles végétales – 7,1%.

3.10 PORTS DE L'UKRAINE

3.10.1 Le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Ukraine, compte tenu du trafic-marchandises d'après les navires de mer s'est chiffré en 2019¹⁶ à 5.629 milliers de tonnes, soit 92,8% par rapport au volume de 2018 (tableau 3.20), dont :

- exportation : 62%
- transit : 33,4%.

Tableau 3.20

Année (milliers de tonnes)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Trafic-marchandises	4.619,3	5.754	6.680	6.277	6.067	5.629

Composantes du trafic-marchandises des ports de l'Ukraine en 2019 :

- marchandises granulées sèches : 89,5%;
- liquides : 4,2%.

3.10.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine est présenté dans le tableau 3.21.

¹³ Présentés par l'Agence des transports nautiques de la République de Moldova.

¹⁵ Présentés par "Association of employers from the manufacturing industry of the Republic of Moldova".

¹⁶ www.uspa.gov.ua

Tableau 3.21

Ports (milliers de tonnes)	Izmail	Reni
Trafic-marchandises		
2014	3.093,0	1.464,8
2015	4.825,0	906,9
2016	5.682	972
2017	5.097	1.125
2018	4.683	1.333
2019	4.283	1.275
en % par rapport à 2018	91,5%	95,7%

Composantes du trafic-marchandises:

- port d’Izmaïl – marchandises granulées (minerais, pellets, charbon énergétique) – 3.747 milliers de tonnes, soit 87,5%;
- port de Reni – marchandises granulées – 1.239 milliers de tonnes, soit 97,2%.

Dans le volume total des marchandises expédiées du port d’Izmail, la majeure partie (3.137 milliers de tonnes) est représentée par des matières premières ferreuses (minerai, pellets) à l’exportation, expédié en Autriche (Linz), Serbie (Smederevo) et Roumanie (Galați) et 219 milliers de tonnes de charbon (charbon énergétique) reviennent aux transports en transit.

Chapitre 4

Conclusions

- 4.1 Le marché des transports au cours de la première moitié de 2019 a été relativement stable par rapport à la période analogue de 2018.

Une redistribution brusque des flux de livraisons en raison de l'introduction dans le commerce international de nouvelles taxes n'a pas eu lieu, par conséquent, il a eu lieu une croissance peu importante des volumes des transports de matières premières pour l'industrie métallurgique (minerais de fer, pellets, charbon cokéifiable) ; les volumes des transports de produits métallurgiques finis ont été stables. Une hausse importante a été démontrée par les transports de denrées alimentaires, dans le même temps, les volumes de transports de céréales (avant toute chose blé et maïs) des ports du Danube Moyen dans les ports d'embouchure se sont trouvés au niveau de 2018. Stables au cours de la première moitié de 2019 ont été les transports de produits pétroliers et de matières chimiques (engrais).

- 4.2 Les transports de passagers à bord de bateaux à cabines ont maintenu un dynamisme positif de croissance ; au cours de la première moitié de 2019 la croissance du flux de passagers a représenté 10,2% sur les lignes du Haut-Danube et 16,5 % sur les lignes en direction du delta, par rapport à la période analogue de 2018. L'arrivée de nouveaux bateaux à passagers a été relevée dans ce contexte.

- 4.3 Le trafic-marchandises des ports danubiens au cours de la première moitié de 2019 a représenté quelque 34 Mio t, à savoir quelque 121% par rapport à l'indicateur analogue au cours de la première moitié de 2018.

- 4.4 L'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glace ont assuré au cours de la première moitié de 2019 une navigation ininterrompue. Une hydraulité suffisante a permis au cours du premier semestre de procéder à un chargement des bateaux marchands auprès d'un tirant d'eau de 2,7- 2,5 m.

En juillet, vu les températures extrêmement hautes de l'air et une chute des profondeurs, les tirants d'eau fonctionnels des bateaux marchands ont baissé jusqu'à la valeur de 2,3-2,1 m.

- 4.5 Au cours de la seconde moitié de 2019, l'arrivée de la phase des basses-eaux estivales en juillet et l'absence de précipitations suffisantes, par la suite, notamment en octobre, a mené à une situation critique avec l'hydraulité et à des limitations importantes dans la navigation d'après les conditions nautiques. Suite à ce fait, les armateurs ont été contraints de réduire les tirants d'eau des convois poussés jusqu'à 2,1 – 1,8 m, de produire la restructuration des caravanes et le passage des barges une par une par les secteurs à basses-eaux, et également d'annoncer l'arrêt de la circulation.

- 4.6 Dans le même temps l'influence de la phase des basses-eaux estivales en 2019 sur le marché des transports n'a pas été aussi intense qu'en 2018 lorsque les résultats

désastreux du troisième trimestre (Q₃) dans leur intégralité ont eu un impact sur les résultats de l'ensemble de 2018.¹⁷

Le marché des transports de marchandises au cours du troisième trimestre (Q₃) de 2019 a subi des pertes à un moindre degré en raison des basses-eaux par rapport au Q₃ de 2018, et les volumes totaux des transports au cours de 9 mois de 2019, de même que le trafic-marchandises dans les ports ont été supérieurs aux volumes de 9 mois de 2018.

Le marché des transports de passagers au cours de 9 mois de 2019 non seulement n'a pas subi de pertes par rapport à 2018 mais a augmenté sensiblement ses volumes.

4.7 En tout et pour tout, le volume des transports de marchandises sur le Danube en 2019 a dépassé sensiblement les indicateurs de 2018.

Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT), le volume des transports a représenté 137% par rapport au volume 2018.

Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) le volume des transports a représenté 130% par rapport au volume de 2018 ; cet indicateur a été atteint suite à la croissance des transports de denrées alimentaires vers l'amont (de 73,6%) et de minerais de fer (de 25,7%) vers l'Autriche, des transports de produits pétroliers et de produits métalliques dans les deux (amont/aval) directions stables (au niveau des 5 dernières années).

A bord de convois poussés sur le Haut-Danube ont été transporté quelque 59,4% du volume total de marchandises, ceci étant, en ballast ont fait route vers l'aval 33% des barges à marchandises sèches, ce qui est mieux que l'indicateur de 2018 (en 2018 : 45%).

Indicateurs du degré de chargement des bateaux automoteurs:

- chargés/en ballast : lors de la circulation vers l'amont - 13,8 : 1, vers l'aval – 0,57 : 1;
- des bateaux-citernes automoteurs, respectivement 0,48 : 1 et 3,6 : 1.

4.8 Le volume des transports sur le Danube Moyen dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) a représenté 123,4% par rapport au volume de 2018 (en 2018 a été transporté un total de 78,7% par rapport aux indicateurs de 2017) suite à une croissance des transports de minerais de fer (de 17,5%). Il convient de relever une baisse brusque, analogue à l'année 2018 (de 46,6% par rapport à 2017) des volumes des transports de céréales vers Constanța. Stables (au niveau des cinq dernières années) sont les transports d'engrais, de produits pétroliers et de produits métalliques.

A bord de convois poussés ont été transportés 79,5% du volume total, ceci étant en ballast vers l'amont pour être chargés font route 11% (en 2018 : 15%) des barges

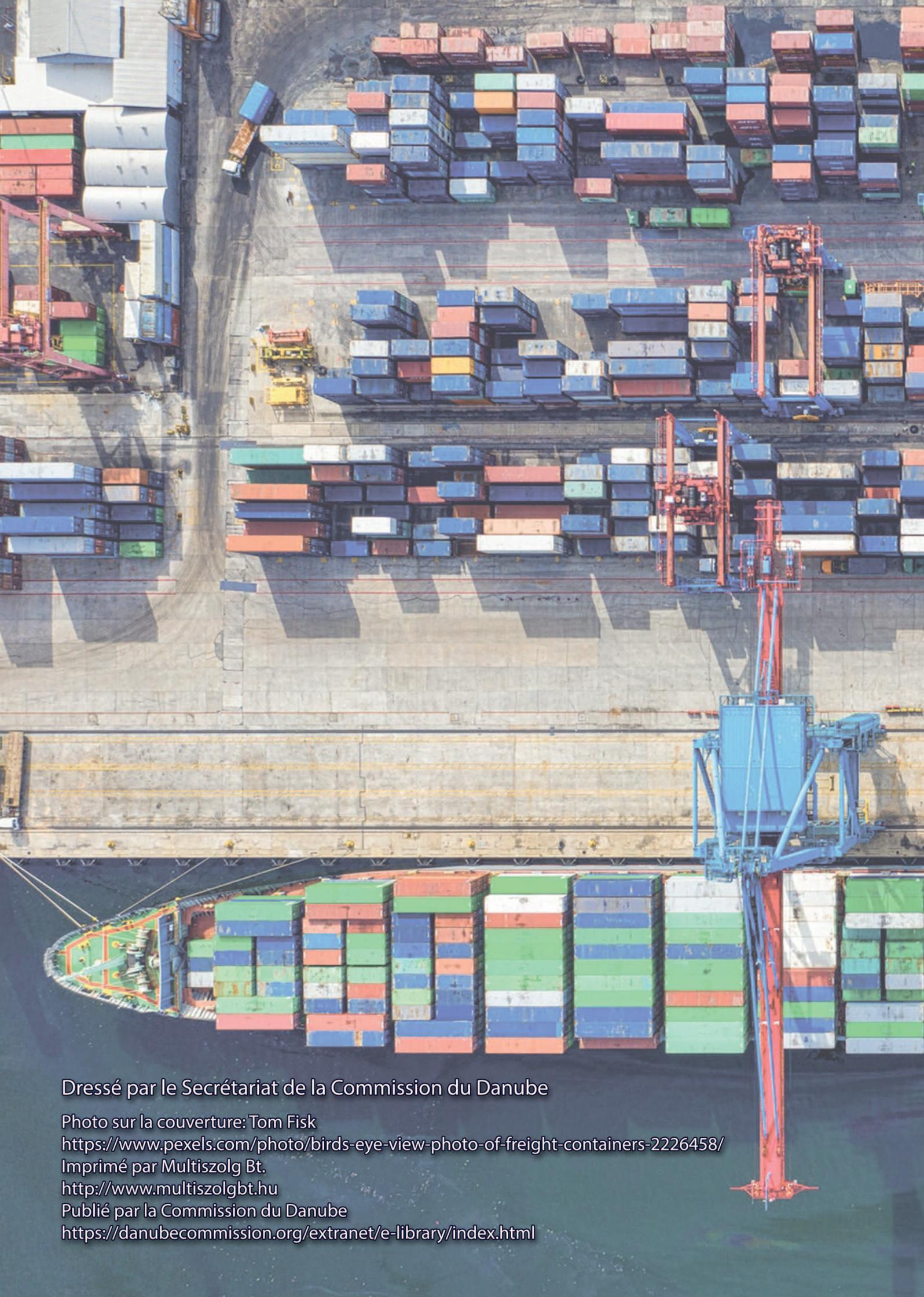
¹⁷ Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 9 mois de 2019.

à marchandises sèches, vers l'aval en ballast font route 36% (en 2018 : 38%) des barges à marchandises sèches.

- 4.9 Le volume des transports sur le canal Danube – mer Noire a représenté 118,6% par rapport au volume de 2018, le volume du trafic international représentant 138,5% par rapport à l'indicateur de 2018.
- 4.10 Le nombre et la composition de la flotte danubienne « active » pour le transport de marchandises n'ont pratiquement pas changé en 2019 par rapport à 2017 et à 2018.
- 4.11 Le flux de passagers sur le marché des transports de passagers à bord de bateau de croisière à cabines en 2019 sur les lignes du Haut-Danube (Passau-Vienne-Budapest-Bratislava) a représenté 131,2% par rapport à l'indicateur de 2018 ; sur les lignes en direction du delta du Danube : 130,3% par rapport à l'indicateur de 2018. Les indicateurs des flux de passagers en 2019 constituent des records de toute la période de l'observation du marché dans la Commission du Danube.

Au total, dans la navigation en 2019 sur le Danube ont travaillé de manière stable plus de 190 bateaux à passagers avec cabines.

- 4.12 Le trafic-marchandises des ports danubiens a représenté plus de 69 Mio t, ce qui représente 113,3% par rapport à l'indicateur de 2018.
- 4.13 Les prévisions relatives au marché des transports sur le Danube en 2020 d'après tous les segments peuvent être dressées correctement après la stabilisation de la situation laquelle est définie par des restrictions de la production et de la navigation propre liées à la dissémination du coronavirus *COVID-19*.



Dressé par le Secrétariat de la Commission du Danube

Photo sur la couverture: Tom Fisk

<https://www.pexels.com/photo/birds-eye-view-photo-of-freight-containers-2226458/>

Imprimé par Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Publié par la Commission du Danube

<https://danubecommission.org/extranet/e-library/index.html>