

COMMISSION DU DANUBE

GT TECH/octobre 2020

**Groupe de travail pour les questions techniques,
y compris la réunion d'experts en matière
de statistiques de la navigation danubienne
(7-9 octobre 2020)**

DT V.4.1.3 (2020)

INFORMATION DU SECRETARIAT

**sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne :
premier semestre de 2020 »**

Sommaire

Chapitre 1	Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne	5
	1.1 Etat initial du marché des transports sur le Danube en 2020	5
	1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier semestre de 2020	6
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 2020	9
	2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2020	9
	2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux	10
	2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises	11
	2.2.1 Transports de passagers	11
	2.2.2 Trafic-marchandises	12
	2.2.3 Trafic interbassins	20
Chapitre 3	Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens	21
	3.1 Ports danubiens de l'Allemagne	21
	3.2 Ports de l'Autriche	21
	3.3 Ports de la Slovaquie	23
	3.4 Ports de la Hongrie	23
	3.5 Ports de la Croatie	24
	3.6 Ports de la Serbie	25
	3.7 Ports de la Roumanie	26
	3.8 Ports de la Bulgarie	28
	3.9 Ports de la République de Moldova	29
	3.10 Ports de l'Ukraine	29
Chapitre 4	Conclusions	31
Annexe	Figures	34

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne

1.1 Etat initial du marché des transports sur le Danube en 2020

L'état initial du marché des transports sur le Danube en 2020 s'est formé sur la base des résultats assez stables de 2019 par rapport à 2018 et des prévisions positives en ce qui concerne les secteurs de base de l'industrie, du secteur agricole de l'économie ainsi que du marché des transports de passagers¹ dans le bassin danubien.

1.1.1 Les volumes des transports de marchandises sur le Danube en 2019 ont dépassé significativement les indicateurs de 2018 :

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) le volume des transports a représenté 137% par rapport au volume de 2018 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) le volume des transports a représenté 130% par rapport au volume de 2018 ;
- le volume des transports sur le Danube Moyen en communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) a représenté 123,4% par rapport au volume de 2018 ;
- le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire a représenté 118,6% par rapport à l'indicateur de 2018, ceci étant le volume des transports internationaux a représenté 138,5% par rapport à l'indicateur de 2018.

1.1.2 Le flux de passagers sur le marché des transports de passagers à bord de bateaux de croisière avec cabines en 2019 a représenté :

- sur les lignes du Haut-Danube (Passau-Vienne-Budapest-Bratislava) 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 sont des indicateurs record pour l'ensemble de la période de l'observation du marché à la Commission du Danube.

1.1.3 Le trafic marchandises des ports danubiens a dépassé 69 Mio tonnes, ce qui représente 113,3% par rapport à l'indicateur de 2018.

¹ Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2019 » (DT V.4.1 (2020-1)), diffusée par la lettre N° CD 93/V-2020.

1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier semestre de 2020

1.2.1 Caractéristique générale du marché au cours du premier trimestre de 2020.

En janvier-février 2020, le marché des transports de matières premières pour l'industrie métallurgique (minerai de fer, pellets, charbon cokéfiabie, déchets métalliques) et de produits finis a été assez stable.

Les indicateurs favorables des prévisions relatives à la récolte de 2020 ont stimulé au cours du premier trimestre une croissance des volumes des transports de céréales et d'autres produits du secteur agricole.

La stabilisation des transports de produits pétroliers entamée en 2017 après la chute de 2015 et 2016 s'est poursuivie au cours du premier trimestre de 2020.

Les volumes des transports de produits de l'industrie chimique (engrais) ont été stables.

A partir de la mi-mars 2020 a commencé une chute de la demande de produits métallurgiques. Dans le même temps, l'on n'a pas observé de chutes brusques des volumes dans les autres secteurs du marché.

Par conséquent, les volumes des transports au cours du premier trimestre (Q₁) de 2020 ont représenté :

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT): 803 milliers de tonnes soit 79,9% du volume du premier trimestre (Q₁) de 2019;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK): 1.389 milliers de tonnes soit 85,8% du volume du Q₁ de 2019;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS): 1.476 milliers de tonnes soit 93,8% du volume du Q₁ de 2019;
- le volume des transports sur le canal Danube – mer Noire s'est chiffré à 3.877 milliers de tonnes soit 101% par rapport au volume du Q₁ de 2019.

Le trafic-marchandises des ports au cours du premier trimestre (Q₁) de 2020 par rapport à la période analogue (Q₁) de 2019 a varié dans diverses directions (Tableau 1).

Tableau 1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier trimestre (Q₁) de 2020

Ports (milliers de tonnes)	2019 Q ₁	2020 Q ₁
Allemagne	899	765,4
Autriche	2.016	1.709
Slovaquie	523,3**	390
Hongrie	1.526	1.597

Croatie	137,2	190,3
Serbie	2.662	1.845
Bulgarie	667*	
Roumanie	6.212	6.668
République de Moldova	284	296,4
Ukraine	1.569	1.278

* période : janvier + février

** ports de Bratislava et de Komarno

Ceci étant, le trafic-marchandises des ports n'étant pas liés au transbordement de céréales, en mars 2020 a représenté 65-67% du volume de mars 2019.

1.2.2 Dynamisme du marché au cours du second trimestre de 2020

Si au cours du premier trimestre le produit interne brut (PIB) des pays d'Europe a baissé de 3,1 à 3,6%, au cours du second cette chute s'est chiffrée à 11,7%.

Le marché des transports sur le Danube a réagi à cette chute diversement :

- Les transports de matières premières et de produits de l'industrie métallurgique se sont avérés les plus vulnérables suite à la baisse brusque de la demande d'acier (dans les prévisions annuelles du *World Steel Association* pour les pays de l'UE de 15%)².

Fin avril (selon les données d'*Eurofer* et de *World Steel Association*), sur le compte de l'introduction de mesures visant l'arrêt de la production, le chargement des capacités dans plusieurs entreprises d'Europe a chuté de 20% à 50%. Par conséquent, il a eu lieu une réduction massive du personnel ou une transition à une réduction des heures de travail. La demande de laminés a baissé au degré le plus grand, ce qui est déterminé conditionnellement par la situation dans l'industrie automobile sur le compte d'une baisse de la demande définie par le niveau des revenus de la population. De même, une baisse significative a été constatée dans le secteur des constructions (programmes publics y compris) et dans la production d'équipements industriels.

En juillet dans l'UE ont été réduits les quotas d'importation de 26 types de produits métallurgiques, mais la situation relative à la production et aux ventes, vers la fin du second trimestre, n'a pas changé. En outre, vu les hauts prix des matières premières, les producteurs ont maintenu les paramètres de prix de base des produits finis au niveau précédent la crise.

² Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne : janvier-mai 2020 », diffusée par la lettre N° CD 137/VII-2020.

Cette dernière circonstance a influé sur le fait que les tarifs des frets pour les transports au cours du second trimestre se sont maintenus au niveau du quatrième trimestre (Q₄) de 2019³.

- Au cours du deuxième trimestre, selon les données de *Strategie Grains, USDA*, les prévisions portant sur un marché stable des céréales (blé, orge, maïs) ont changé en indiquant une tendance à la baisse des volumes sur le marché des transports au cours de la saison 2020/2021 suite à des conséquences sérieuses de la sécheresse printanière-estivale dans les pays danubiens de la région Sud-Est.
- Les marchés des transports de produits pétroliers et de produits de l'industrie chimique (engrais) au cours du deuxième trimestre ont conservé une stabilité suffisante.

Il convient de noter que la Commission du Danube a accordé une attention sérieuse à l'assurance d'un régime ininterrompu de travail de la flotte, en proposant une solution aux problèmes fondamentaux⁴, tels que :

- la prolongation de la validité des documents de service de l'équipage et des personnels;
- la prolongation du délai de validité des attestations de bord;
- l'assurance du remplacement des équipages;
- la possibilité du cumul de fonctions dans la composition des équipages dans les limites du nombre minimal prescrit;
- la prolongation de la validité des attestations concernant l'ADN;
- l'exécution des opérations concernant la cargaison dans les ports;
- le complètement des réserves de combustibles, d'eau et d'aliments;
- les réparations et le service technique urgents des bateaux.

Au cours du premier semestre, les actions des Etats membres de la CD ont assuré l'état fonctionnel des principaux éléments de l'infrastructure de la navigation, tels que:

- le fonctionnement ininterrompu des écluses;
- le fonctionnement des ressources informationnelles relatives à l'état des niveaux de l'eau et à la situation météorologique sur les secteurs relevant de leur responsabilité de même que des systèmes SIF/RIS;
- le travail des autorités de la surveillance fluviale et la mise en œuvre des procédures de formalisation des arrivées/départs de bateaux.

A la fin du deuxième trimestre il existait des informations relatives à une reprise partielle de l'activité de plusieurs entreprises métallurgiques du bassin danubien (mise en fonction des capacités arrêtées).

³ ibidem

⁴ <https://www.danubecommission.org/dc/en/2020/07/23/information-regarding-the-status-of-all-national-covid-19-restrictions-for-danube/>

Chapitre 2

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

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2020

2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2020

En **décembre 2019** sur l'ensemble du Danube se sont maintenus des bas niveaux de l'eau. Sur le Haut-Danube les niveaux ont varié aux environs des valeurs de l'ENR (*RNW*) durant l'ensemble du mois. Ce n'est qu'au cours de la troisième décennie qu'a eu leur hausse suite à des précipitations de brève durée jusqu'au niveau du NM (*MW*) avec une baisse ultérieure. Sur le Danube Moyen et le Bas-Danube une hausse analogue des niveaux s'est produite à la fin de la troisième décennie allant jusqu'au NM (*MW*) avec une baisse ultérieure.

Pendant la première décennie de **janvier 2020**, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube ont poursuivi leur chute de la valeur du NM (*MW*), jusqu'à une valeur proche de l'ENR (*RNW*) et l'ont maintenu stablement durant tout le mois. Sur le Haut-Danube (fig. 1) les niveaux minimum de l'eau en janvier ont été inférieurs aux niveaux analogues de janvier passé de 70 à 80 cm, et les niveaux moyens de 30 à 40 cm, ceci étant, au cours de la troisième décennie a eu lieu une chute des niveaux en-dessous de l'ENR (*RNW*) durant 6 à 8 jours. Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux minimum des eaux en janvier étaient inférieurs à ceux analogues du même mois de 2019 de 60 à 70 cm et les moyens de 90 à 100 cm. Sur le Bas-Danube, la baisse des niveaux en-dessous de l'ENR (*RNW*) au cours de la deuxième décennie auprès de certaines stations a représenté 6 à 7 jours.

Au cours de la première décennie de **février**, sur le Haut Danube et le Danube Moyen a débuté une hausse du niveau de l'eau avec une amplitude de 3,5 - 4,5 m et un temps de hausse de 6 à 8 jours. Cette hausse a assuré sur l'ensemble du Danube des niveaux stables aux environs des valeurs du NM (*MW*) avec des dépassements épisodiques de ces valeurs. Il convient de noter que les dépôts de neige début 2020 n'avaient eu lieu que dans les régions alpestres du Haut-Danube, ce qui s'est avéré insuffisant pour former une crue printanière active. Une couche de neige a fait défaut sur la majeure partie du bassin du Danube.

En **mars**, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube ont varié aux environs des valeurs du NM (*MW*), des dépassements épisodiques de 70 à 90 cm ayant eu lieu. Sur le Haut-Danube, les niveaux moyens mensuels étaient de 30 à 40 cm supérieurs au NM (*MW*), sur le Danube Moyen de 10 à 20 cm par rapport aux valeurs correspondantes de mars 2019. Sur le Bas-Danube, les niveaux étaient inférieurs au NM (*MW*).

En **avril**, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube étaient inférieurs aux valeurs moyennes pluriannuelles. Sur le Haut-Danube, depuis le début du mois et jusqu'à la fin de la deuxième décennie, s'est produit une baisse stable allant jusqu'au niveau de l'ENR (*RNW*), suite à quoi s'est produit une hausse peu importante, mais jusqu'à la fin du mois les niveaux n'ont pas atteint les valeurs du NM (*MW*). Sur le Danube Moyen, la baisse des niveaux s'est poursuivie durant toute la première décennie, suite à quoi ils se sont stabilisés dans des limites inférieures de 60 à 100 cm aux

valeurs du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, les niveaux étaient inférieurs de 140 à 180 cm aux valeurs du NM (*MW*), une baisse allant jusqu'à l'ENR (*RNW*) ayant été observée auprès de plusieurs stations.

En **mai**, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube étaient inférieurs aux valeurs moyennes pluriannuelles et une hausse traditionnelle de l'eau (deuxième vague de la crue printanière) ne s'est pas produite. Sur le Haut-Danube, à la fin du mois, les niveaux étaient inférieurs à l'ENR (*RNW*) durant plus de 10 jours. Sur le Danube Moyen, les niveaux durant l'ensemble du mois ont été inférieurs au NM (*MW*) de 60 à 80 cm. Sur le Bas-Danube, les niveaux étaient inférieurs aux valeurs du NM (*MW*) de 160 à 180 cm ; auprès de plusieurs stations, au cours de la première décennie, les niveaux étaient inférieurs à l'ENR (*RNW*) durant 5 à 7 jours.

Durant la première décennie de **juin**, les niveaux de l'eau sur l'ensemble du Danube étaient inférieurs aux valeurs moyennes pluriannuelles. Dès le début de la seconde décennie, suite à des précipitations sur le Haut-Danube et le Danube Moyen a commencé une hausse allant jusqu'aux niveaux NM (*MW*) et plus avec des valeurs de pointe de 100 cm (Haut-Danube) et 200 cm (Danube Moyen). A la fin du mois, les niveaux se trouvaient dans la zone NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, les niveaux se sont maintenus en-dessous du NM (*MW*) de 50 à 80 cm et à la fin de la deuxième décennie ont dépassé épisodiquement les niveaux NM (*MW*) ; à la fin du mois a eu lieu une brusque hausse dépassant le NM (*MW*) avec des valeurs de pointe de 150-180 cm.

2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

L'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glaces ont assuré au cours du premier trimestre de 2020 une navigation ininterrompue. Une hydraulicité suffisante n'a été assurée qu'en mars, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux marchands à un tirant d'eau de 2,5 m et épisodiquement à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,7 m (Tableau 2).

Tableau 2

Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2020 (janvier-juillet)

Mois	Chargement circulation vers l'amont (cm)	Chargement circulation vers l'aval (cm)
Janvier	230	210
Février	250/260	210/220
Mars	250/270	220/230
Avril	230/240	200/210
Mai	210/220	190/200
Juin	230	210/220
Juillet	230/240	220

Suite à une hausse de l'eau en juin, les tirants d'eau fonctionnels des bateaux ont approché les valeurs de 2019 et les ont même un peu dépassés (fig.3).

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 de croisière à cabines commencent traditionnellement fin mars.

Tableau 2.1

Dynamisme du trafic de passagers⁵ (en milliers)

Lignes	Année							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Haut-Danube	486	534	564,7	595,5	548,8	720,8	270,6	4,1
Vers le delta du Danube	89	83	86,9	97,7	103,6	135,04	55	0,54

La base du trafic de passagers à bord de bateaux à cabines est représentée par les voyages « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest d'une durée de 5-7-8 jours ainsi que par les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main (Tableau 2.1).

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été dénombrés 68 (au cours du premier semestre de 2019 : 1.347) dont 56 (82%) reviennent au mois de janvier.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) (fig. 4) ont été dénombrés 57 (en 2019 : 1.936) passages de bateaux dont 67% reviennent au mois de janvier et 19% au mois de juin.
- La répartition des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube par pays du pavillon en 2019 figure au tableau 2.2.

⁵ Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčíkovo et de Mohács

Tableau 2.2

**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%
Roumanie	6,2%	5,3%	3%	1,9%	1,3%	-	-	-
Pays non membres de la CD	60%	64%	72%	74%	70,5%	68,5%	68,6%	68,9%

Une circulation peu importante des bateaux à passagers a été reprise en juillet (fig. 4).

Au total, en juillet 2020 ont été observés 131 (en 2019 : 696) passages de bateaux à passagers par la centrale hydraulique de Gabčíkovo, ceci étant il a été enregistré ce qui suit :

- bateaux d’une longueur de 110 m : 97 (en 2019: 200) ;
- bateaux d’une longueur de 135 m : 32 (en 2019 : 276) passages de bateaux, dont 30 bateaux battant pavillon de pays n’étant pas membres de la CD .

La charge moyenne en juillet était de 103 passagers pour les bateaux d’une longueur de 110 m (en 2019 : 130) et de 103 à 123 passagers pour ceux d’une longueur de 135 m (en 2019 : 158).

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 revêtu un caractère épisodique (2 à 4 passages de bateaux par mois). Ont été effectués 15 (en 2019 : 414) passages de bateaux. (fig. 5)

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)) au cours du premier semestre de 2020 s’est chiffré à 1.624 milliers de tonnes, soit 14,4% de moins qu’en 2019.

Ceci étant, par rapport à 2019, a eu lieu une réduction de 24% du volume du trafic vers l'aval (*Talverkehr*) et de 8,2% vers l'amont (*Bergverkehr*) (fig. 6).

Le nombre de passages de bateaux en 2020 a représenté 99,4% de la valeur de 2019, par conséquent le taux de chargement moyen du groupe conventionnel a représenté 1.178 t (en 2019 : 1.388 t).

- b) Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) au cours du premier semestre de 2020 s'est chiffré à 2.732 milliers de tonnes, ce qui représente 82,3% par rapport au volume de 2019 (fig. 7). Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 1785 milliers de tonnes, soit 63% 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%, en 2019 – 63,3%).

Ont été transportées 2.402 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*) dont :

- vers l'amont (*zu Berg*) – 1.726 milliers de tonnes ;
- vers l'aval (*zu Tal*) – 676 milliers de tonnes, dans un rapport de 2,55 : 1 (en 2018 - 2,6 : 1, en 2019 2,35 :1).

Ont été transportées 329,6 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 58,7 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 270,9 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 0,22 : 1 (en 2018 – 0,53 : 1, en 2019 – 0,33 :1).

Circulation de la flotte

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

Au total, au cours du premier semestre de 2020 ont été transportés à bord de convois poussés 1.344 milliers de tonnes (fig. 8), soit quelque 68,2% par rapport au volume de 2019 et 49,2% (en 2014 et 2015 – 52%, en 2016 – 56%, en 2017 – 58,7%, en 2018 – 58,2%, en 2019 – 59,4%) du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

- a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 1.124 milliers de tonnes, dont (fig. 9):
- vers l'amont – 733,3 milliers de tonnes, soit 42,5% du volume de marchandises sèches (58% en 2014, 55% en 2015, 58% en 2016, 59,7% en 2017, 58,8% en 2018, 56,4% en 2019) transportées vers l'amont ;
 - vers l'aval – 391 milliers de tonnes, soit 57,9% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, dans des convois poussés sont passés vers l'amont 684 (en 2019 1108) barges non motorisées, dont uniquement 8,3% en ballast (en 2014 - 10%, en 2015 - 14%, en 2016 - 17,6%, en 2017 - 17%, en 2018 - 18,9%, en 2019 - 14,6%). Dans le même temps, sur les 670 barges à marchandises sèches se dirigeant dans des convois vers l'aval, 29,5% étaient en ballast (en 2013 - 63%, en 2014 - 66%, en 2015 - 56%, en 2016 - 45%, en 2017 - 51%, en 2018 - 45%, en 2019 - 33%) 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 219,4 milliers de tonnes, dont :
- vers l'amont – 30,6 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 188,8 milliers de tonnes.

Au total, vers l'amont sont passés dans des convois poussés 34 barges-citernes non motorisées chargées et 197 en ballast ; vers l'aval – 194 barges-citernes chargées et 32 en ballast.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 1.388 milliers de tonnes ont été transportées au cours du premier semestre de 2020 à bord de bateaux automoteurs (fig.10), soit 50,8% (47% en 2012, 51% en 2013, 48% en 2014 et 2015, 44% en 2016, 41,3% en 2017, 41,8% en 2018, 40,6% en 2019) du volume total de marchandises, dont :

- vers l'amont – 1021 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 367 milliers de tonnes,

- a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 1.277 milliers de tonnes, dont :
- vers l'amont – 993 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 284 milliers de tonnes.

Au total, au cours du premier semestre de 2020 sont passés vers l'amont 987 bateaux automoteurs à marchandises sèches et vers l'aval 986 bateaux, dont 85% en charge. Ce qui témoigne d'une composition stable des bateaux automoteurs à marchandises sèches sur le Danube.

Les indicateurs de la circulation (rapport) des bateaux automoteurs à marchandises sèches correspondent aux données du tableau 2.3.

Tableau 2.3

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

Rapport	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2:1	2,1:1	2,4:1	2,16:1	2,45:1	2,7:1	2,5:1	2,79:1
Chargé/en ballast vers l'amont	18:1	8,8:1	13,7:1	16,3:1	10,9:1	13,8:1	15,5:1	25:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,76:1	0,76:1	0,64:1	0,76:1	0,6:1	0,57:1	0,59:1	0,53:1

Ont franchi la centrale hydraulique de Gabčíkovo 1.973 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :

- d'une longueur de 110 m : 138 unités chargées (en 2019 246) et 42 unités en ballast (fig. 12) ayant transporté un total de 155 milliers de tonnes ;
 - d'une longueur de 135 m (« grand bateau européen ») : 40 unités chargées et 30 unités en ballast ayant transporté un total de 64,7 milliers de tonnes ;
 - bateaux spécialisés (« Ro-Ro », porte-conteneurs et autres) : 46 bateaux au total.
- b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 110,2 milliers de tonnes de marchandises liquides, soit 58,3% par rapport au volume de la période analogue de 2019, dont :
- vers l'amont – 28,1 milliers de tonnes;
 - vers l'aval – 82,1 milliers de tonnes.

Par la centrale hydraulique de Gabčíkovo sont passés en moyenne en avril-juin 35 à 49 bateaux-citernes par mois.

Au total sont passés au cours du premier semestre de 2020 100 bateaux-citernes automoteurs vers l'amont dont 28% en charge et 107 vers l'aval, dont 77,6% en charge.

Les indicateurs du rapport de la circulation des bateaux-citernes correspondent aux données du tableau 2.4.

Tableau 2.4

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

Rapport	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2:1	0,13:1	0,48:1	0,41:1	0,51:1	0,41:1	0,64:1	0,34:1
Chargé/en ballast vers l'amont	2,3:1	0,1:1	0,48:1	0,44:1	0,56:1	0,48:1	0,79:1	0,28:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,37:1	8,5:1	2,1:1	2,7:1	2,4:1	3,6:1	2,3:1	3,46:1

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, marchandises liquides et céréales, produits de l'industrie chimique et produits métalliques (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 2.5 et 2.6.

Tableau 2.5

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Denrées alimentaires et fourrages	1.440 35%	1.283 42%	1,316 37,8%	1.389 38,7%	1.022 35,1%	1.774 48% ⁶	1.071	800
Minerais de fer	1.080 26%	749 24,6%	862 24,8%	803 22,3%	669 23%	841 22%	472	495
Céréales	206 5%	200 6,5%	298 8,6%	308 8,5%	252 8,6%	271 7,3%	146	152,5
Produits métalliques	376 9%	358 11,7%	417 12%	473 13,1%	418 14,3%	340 9,2%	215	72,5
Produits pétroliers	406 10%	84 2,7%	233 6,7%	286 7,9%	317 10,9%	241 6,5%	136	68,8
Engrais naturels et artificiels	238 5,8%	171 5,6%	167 4,8%	165 4,6%	86,2 3%	91,5 2,5%	51	40

⁶ Du volume des marchandises transportées vers l'amont.

Tableau 2.6

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Engrais naturels et artificiels	434 33%	414 26,8%	563 30,5%	513 26,6%	317 20,1%	535 25%	300	309,3
Produits pétroliers	323 24%	480 31%	530 28,7%	631 32,7%	585 37,1%	671,3 31,4%	329	271,9
Produits métalliques	290 22%	399 25,8%	493 26,7%	432 22,4%	435 27,6%	380,4 17,8%	182,2	50,9

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 marchandises enregistrées ayant franchi Mohács au cours du premier semestre de 2020 a dépassé 3.084 milliers de tonnes (fig. 12), soit 98,4% par rapport au volume des marchandises transportées en 2019, dont le transit vers l'amont avait représenté 1.319 milliers de tonnes, soit 42,8% (en 2012 – 51%, en 2013 – 58%, en 2014 – 51%, en 2015 – 39%, en 2016 – 46%, en 2017 – 47,8%, en 2018 – 57,4%, en 2019 – 59,4%).

Ont été transportées 2.774 milliers de tonnes de marchandises sèches dont :

- vers l'amont – 1.276 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.498 milliers de tonnes.

Ont été transportées 309,8 milliers de tonnes de marchandises liquides dont :

- vers l'amont – 43,3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 266,5 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, au cours du premier semestre de 2020 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés plus de 2.402 milliers de tonnes (fig. 13), ce qui représente 77,8% 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%, en 2019 – 79,5%).

a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 2.236 milliers de tonnes (fig. 14), dont :

- vers l'amont – 1.096 milliers de tonnes, soit 86,9% (en 2014 – 86%, en 2015 – 91,4%, 2016 – 86,5%, 2018 – 87,7%, en 2019 79,5%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 1.240 milliers de tonnes, soit 82,8% (en 2014 - 76%, en 2015 – 85%, en 2016 – 84,4%, en 2018 – 84,8%, en 2019 - 82,3%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, au cours du premier semestre de 2020, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 1.233 barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 28,7% (en 2014 – 18%, en 2015 – 42,7%, en 2016 – 31%, en 2017 – 27,8%, en 2018 – 15%, en 2019 – 11%) en ballast. Dans le même temps, sur les 1.232 barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 11,3% des 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 65,9 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 3,2 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 62,7 milliers de tonnes.

Un total de 62 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés vers l'amont dans des convois poussés, dont 8,8% en charge ; vers l'aval – 61 bateaux-citernes, dont 92% chargés.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total au cours du premier semestre de 2020, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 682 milliers de tonnes (fig. 15), soit 22,2% (en 2013 – 25%, en 2014 – 24%, en 2015 – 18,3%, en 2016 – 21%, en 2017 – 22%, en 2018 – 21,3%, en 2019 – 20,5%) du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

- vers l'amont – 220 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 462 milliers de tonnes.

a) Il a été transporté à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches 438,2 (fig.16) milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 180 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 258 milliers de tonnes.

b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 244 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 17), dont :

- vers l'amont – 40,1 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 203,8 milliers de tonnes.

En moyenne, par le point de contrôle de Mohács sont passés par mois 30 à 35 bateaux-citernes chargés.

Nomenclature des marchandises

Les volumes les plus importants des transports par le point de contrôle de Mohács revenaient aux céréales, minerais de fer, 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 2.7 et 2.8.

Tableau 2.7

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Minerais de fer	1.010 41%	933 38%	985 36,6%	1.023 37%	1.061 40,8%	1.247 37,6%	744	479,4
Charbon (coke)	600 23%	605 24%	433 16,1%	435 15,7%	369 14,2%	479 14,4%	251	203,5
Engrais	344 13%	395 16%	359 13,3%	354 9,2%	362 13,9%	392 11,8%	208	213,6
Produits pétroliers	<5%	<5%	200 7,4%	168 6,1%	106 4,1%	109 3,2%	48	44,2
Produits métalliques	176 6,9%	175 7,1%	264 9,8%	269 9,7%	297 11,4%	270 8,1%	173	128,3

La particularité du marché de 2020 réside en une croissance des volumes du trafic vers l'amont de denrées alimentaires : 113,1 milliers t (en 2019 : 106 milliers t).

Tableau 2.8

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Céréales	674 29%	1.700 44,5%	1.249 39,8%	1.028 34,5%	414 21,5%	479 21,1%	212	775,5
Produits pétroliers	520 22,5%	613 16%	465 14,8%	558 18,7%	509 26,4%	428 18,9%	250,4	256,9

Produits métalliques	276 12%	389 10%	543 17,3%	454 15,2%	444 23,6%	316 13,9%	154	172
Denrées alimentaires et fourrages	430 18,6%	687 17,2%	257 8,2%	382 12,8%	179 3,3%	203 9%	106	113,1
Engrais	182 7,9%	234 6,1%	261 8,3%	255 8,5%	126 6,3%	272 12%	146	221,5

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Au cours du premier semestre de 2020, le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 8029⁷ milliers de tonnes, ce qui représente 101,9% par rapport à l'indicateur analogue de 2019 dont :

- transports internationaux : 5.280 milliers de tonnes (114% par rapport à l'indicateur de 2019) ;
- transports internes : 2.749 milliers de tonnes (86% par rapport à l'indicateur de 2019).

Le dynamisme du trafic par mois est présenté sur la figure 19, le dynamisme du trafic par années figurant dans le tableau 2.10.

Tableau 2.10

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

⁷ www.acn.ro

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

3.1 PORTS DANUBIENS DE L'ALLEMAGNE

3.1.1 Au cours du premier semestre de 2020, le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Allemagne⁸ a atteint 1.712 milliers de tonnes, soit 116,6% par rapport au trafic-marchandises de la période analogue de 2019 (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q1+Q2	2020 Q1+Q2
Trafic- marchandises	4.031	3.257	2.958	3.314	2.585	3.274	1.468	1.712

3.1.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Allemagne par année 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	258,0	1.169	430	169	369	58
2019	369	1.387	660	216	359	282
2019 (Q1+Q2)	206	507,6	357	111	122	163
2020 (Q1+Q2)	211,4	729	337,6	73,4	200,7	159,7

3.2 PORTS DE L'AUTRICHE

3.2.1 Le trafic-marchandises total des ports de l'Autriche pour cinq mois (I-V) de 2020⁹ a atteint un total de 2.706 milliers de tonnes, soit 85,4% du trafic-marchandises de la période analogue de 2019 (tableau 3.3).

Tableau 3.3

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (I-V)	2020 (I-V)
Chargé	2.830	2.444	2.584	2.770	2.053	2.259	1.077	916

⁸ www.destatis.de

⁹ www.statistik.at

Déchargé	5.781	5.005	4.909	5.211	4.070	4.193	2.091	1.790
Trafic-marchandises	8.611	7.449	7.493	7.981	6.123	6.452	3.168	2.726

Le volume total des marchandises transportées à l'intérieure du pays a atteint 143 milliers de tonnes, il forme 10,6% du trafic-marchandises total des ports du pays.

3.2.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de l'Autriche au cours du premier semestre (I-V) de 2020 est reflété dans le tableau 3.4.

Tableau 3.4

Ports (milliers t)	Vienne	Linz	Krems	Enns
Chargé	236,2	549,6	27	65,6
Déchargé	80,4	961	87,4	245
Trafic-marchandises 2019 (I-V)	448	1.443	168	405
Trafic-marchandises 2020 (I-V)	316,6	1.511	114,4	310,6

3.2.3 Expédié dans des ports d'autres pays (tableau 3.5) :

Tableau 3.5

Pays (milliers t)	Allemagne	Hongrie	Roumanie	Pays-Bas	Belgique	Serbie
2017	451	560	487	273	297	182
2018	253	647	371	107	200	91
2019 (I-V)	153	339	200	56	87	76
2020 (I-V)	129	301	208	64	71	76

3.2.4 Reçu des ports d'autres pays (tableau 3.6) :

Tableau 3.6

Pays (milliers t)	Slovaquie	Pays-Bas	Ukraine	Hongrie	Allemagne	Roumanie
2017	1.653	763	974	675	331	201
2018	1.236	349	811	735	253	165
2019 (I-V)	505	262	328	289	123	147
2020 (I-V)	497	236	413	358	98	59

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 3.7) lequel s'est chiffré au cours du premier semestre de 2020 à 797 milliers de tonnes soit 89,7% du trafic-marchandises en 2019.

Tableau 3.7

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (Q ₁ +Q ₂)	2020 (Q ₁ +Q ₂)
Chargé	1.652	1.922	1.879	1.952	1.464	1.515	784	744
Déchargé	63,4	87,2	89,2	175	78	149	105	52,5
Trafic- marchandises	1.715	2.009	1.969	2.127	1.542	1.664	889	797

Le trafic-marchandises des ports au cours du deuxième trimestre (Q₂) de 2020 a dépassé le trafic-marchandises de Q₁ 2020 de 4,4% sur le compte des marchandises expédiées (chargées).

3.4 PORTS DE LA HONGRIE

3.4.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Hongrie au cours du premier semestre de 2020 ¹⁰ s'est chiffré à 3.347 milliers de tonnes, soit 101,9% par rapport au volume de 2019 (tableau 3.8).

Tableau 3.8

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (Q ₁ +Q ₂)	2020 (Q ₁ +Q ₂)
Chargé	3.917	4.190	3.602	3.692	2.785	3.204	1.798	2.223
Déchargé	1.756	1.788	1.836	2.107	2.415	2.860	1.489	1.124
Trafic- marchandises	5.673	5.978	5.439	5.799	5.200	6.064	3.286	3.347

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 216 milliers de tonnes, il forme 6,4% du trafic-marchandises total des ports du pays.

3.4.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de la Hongrie est reflété dans le tableau 3.9.

¹⁰ www.ksh.hu

Tableau 3.9

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
2019 (Q1+Q2)	241	623	119	2.302
2020 (Q1+Q2)	314	710	125	2.198

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

- produits agricoles – 68,4% du volume total des marchandises chargées ; (au total 1.522 milliers de tonnes ce qui représente 152% par rapport au volume de 2019) ;
- produits de l'industrie pétrolière – 14,3% du volume total des marchandises chargées ;
- denrées alimentaires – 6% du volume des marchandises chargées.

43,6% des marchandises ont été chargées pour être expédiées dans les ports de la Roumanie ; 20,5% dans les ports de l'Allemagne et 18,4% dans les ports de l'Autriche.

3.4.4 Nomenclature de base des marchandises déchargées en importation :

- charbon – 19,5% du volume total de marchandises déchargées ;
- produits de l'industrie pétrolière – 28,5% du volume total des marchandises déchargées ;
- minerais métalliques – 15,1% du volume de marchandises déchargées.

Au cours du premier semestre les volumes les plus importants de marchandises d'importation ont été reçus des ports de la Roumanie (36,7%) et de l'Autriche (31,6%).

3.5 PORTS DE LA CROATIE

3.5.1 Au cours du premier semestre de 2020, le trafic-marchandises total des ports fluviaux de Croatie a atteint ¹¹ 401 milliers de tonnes, soit 108,4% par rapport au volume de 2019 (tableau 3.10).

¹¹ www.dzs.hr

Tableau 3.10

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Chargé : - exportation	205,0	346,4	380,5	336	279,3	277	217,3	170,6
Déchargé : - importation	236,0	168,4	200,5	181	239,9	472	109	208,8
Trafic- marchandises, compte tenu des transports dans les limites du pays	491,0	566,0	677,0	631,6	591,7	814	370	401

3.6 PORTS DE LA SERBIE

3.6.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Serbie au cours du premier semestre de 2020¹² s'est chiffré à 4.143 milliers de tonnes, soit 78,7% de l'indicateur analogue de 2019 (tableau 3.11).

Tableau 3.11

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Chargé en vue d'exportation	2.288	1.937	2.451	1.917	2.321	3.593	1.864	1.787
Déchargé en importation	2.373	3.195	3.675	3.754	4.020	5.061	2.858	1.827
Entré/sorti dans les limites du pays	1.301	677	1.143	718	1.088	1.081	543	529
Trafic- marchandises	7.263	6.486	8.412	6.390	7.429	9.735	5.265	4.143

3.6.2 Le trafic-marchandises des ports au cours du deuxième trimestre (Q₂) de 2020 a dépassé le trafic-marchandises du Q₁ de 2020 de 24,1% sur le compte d'une croissance de l'exportation de 66,7% (pour être expédiées dans les ports de la

¹² webrzs.stat.gov.rs
www.rzs.rs.ba

Roumanie ont été déchargés 1.452 milliers t de produits agricoles), ceci étant, l'importation a baissé de 21,9%.

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 3.12.

Tableau 3.12

Ports (milliers de tonnes)	Brăila	Tulcea	Galați
Trafic-marchandises : - d'après les bateaux fluviaux			
2015	1.723 (328) ¹³	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
2019 (Q ₁ +Q ₂)	157	907	1.527
2020 (Q ₁ +Q ₂)	160	649	1.484
– d'après les navires de mer			
2015	494	9	1.357
2016	490	9	1.248
2017	410	90	1.177
2018	481	56	1.320
2019	835	15	2.061
2019 (Q ₁ +Q ₂)	275	8	953
2020 (Q ₁ +Q ₂)	223	8	965

¹³ www.insse.ro

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) au cours du premier semestre de 2019 ont assuré un trafic-marchandises de quelque 3,0 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 (7.117 milliers de tonnes), a représenté 13.459 milliers de tonnes soit 102,9% par rapport au volume du premier semestre de 2019 ; il est présenté dans le tableau 3.13.

Tableau 3.13

Année (milliers t)	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (Q ₁ +Q ₂)	2020 (Q ₁ +Q ₂)
Chargé :							
– trafic international	3.861	3.469,3	3.872	4.008	5.609	2.938	2.586
– trafic interne	6.575	6.879	6.835	7.549	8.190	3.543	3.244
Déchargé :							
– trafic international	7.355	6.930	5.281	4.532	5.674	2.681	3.995
– trafic interne	6.671	7.818	7.797	8.591	9.001	3.913	3.634
Trafic-marchandises	24.462	25.096	23.785	24.680	28.474	13.075	13.459

3.7.4 Les plus grands volumes de marchandises par groupes :

- Minerais métalliques (groupe 03) – 40,7% du trafic-marchandises, dont 85,4% reviennent aux transports internes ;
- Produits de l'agriculture (groupe 01) – 33,3% du trafic-marchandises, dont 63,7% - transports internationaux ;
- Matières chimiques (groupe 08) – 9,2% du trafic-marchandises, dont 91,5% - transports internationaux ;
- Coke et produits pétroliers (groupe 07) – 5,3% du trafic-marchandises, dont 68,8% - transports internationaux ;
- Produits finis métalliques (groupe 10) – 3,6%, dont 83,4% - transports internationaux ;
- Houille et lignite (groupe 02) – 3,76%, dont 83,4% - transports internationaux.

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

- groupe 08 – 38% du volume des marchandises chargées, dont 74,4% vers la Serbie;
- groupe 07 – 13,8% du volume des marchandises chargées, dont 26,6% vers la Bulgarie et 39,8% vers la Serbie;
- groupe 02 – 13,4% du volume des marchandises chargées, dont 59,2% vers la Hongrie;
- groupe 03 – 20,5% du volume des marchandises chargées, dont 59,7% vers la Serbie et 29,2% vers la République de Moldova.

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

- groupe 01 – 70,5% du volume des marchandises déchargées, dont 51,5% de Serbie, 29,3% de Hongrie, 16,6% de Bulgarie;
- groupe 03 – 11,6% du volume des marchandises déchargées, dont 55,3% d'Ukraine, 43,2% de Bulgarie;
- groupe 10 – 4,3% du volume des marchandises déchargées, dont 52,6% d'Autriche;
- groupe 08 – 3,7% du volume des marchandises déchargées, dont 50% d'Autriche.

3.8 PORTS DE LA BULGARIE

3.8.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Bulgarie, compte tenu de tous les terminaux, au cours du premier semestre (Q1+Q2) de 2020 est de 2.350 milliers de t ce qui représente 96% du volume de la période analogue de 2019 (tableau 3.14).

Tableau 3.14

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Chargé – exportation	1.409	1.159	2.319	2.166	2.142	2.485	1.270	1.181
Déchargé - importation	1.689	1.692	3.462	2.312	1.933	1.830	795	805
Entré/sorti – Trafic interne	1.412	1.695	1.222	1.092	848	1.070	395	364
Trafic- marchandises	4.510	4.547 (6.114)	7.013*	5.570	4.923	5.385	2.460	2.350

* compte tenu des transports par bac

Tableau 3.15

Année	2019 Q ₁ +Q ₂	2020 Q ₁ +Q ₂
Composition de l'exportation:	%	
- marchandises granulées	48,80	54,35
- générales	5,41	6,37
- liquides	2,66	2,02
- transports « ro-ro »	43,13	37,26
Composition de l'importation:	%	
- marchandises granulées	31,29	24,91
- générales	29,07	29,16
- liquides	18,82	19,22
- transports « ro-ro »	20,82	26,71

3.9 PORTS DE LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

3.9.1 Le trafic-marchandises total du port de Giurgiulești au cours du premier semestre de 2020 a atteint 1.617¹⁴ milliers de tonnes, soit 99,2% par rapport au volume de 2019 (tableau 3.16).

Tableau 3.16

Années (milliers t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020 Q ₁ +Q ₂
Trafic- marchandises	867,8	886,4	1.591	1.889 ¹⁵	1.299	617

L'exportation s'est chiffrée à 311 milliers de tonnes, l'importation à 305,8 milliers de tonnes.

3.10 PORTS DE L'UKRAINE

3.10.1 Le trafic-marchandises total des ports de l'Ukraine, compte tenu du trafic-marchandises d'après les bateaux de mer s'est chiffré au cours du premier semestre de 2020¹⁶ à 2.240 milliers de tonnes, soit 74% du volume de 2019 (tableau 3.17), dont :

¹⁴ Présenté par l'Agence du transport nautique de la République de Moldova

¹⁵ Présenté par l'Association des employeurs de l'industrie manufacturière de la République de Moldova ("*Association of employers from the manufacturing industry of the Republic of Moldova*")

¹⁶ www.uspa.gov.ua

- exportation : 63,1%
- transit : 31,8%.

Tableau 3.17

Année (milliers t)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 (Q ₁ +Q ₂)	2020 (Q ₁ +Q ₂)
Trafic- marchandises	4.619,3	5.754	6.680	6.277	6.067	5.629	3.028	2.240

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

- marchandises granulées : 86,6%;
- liquides : 5,5%.

3.10.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine est présenté dans le tableau 3.18.

Tableau 3.18

Ports (milliers t)	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
2019 (Q ₁ +Q ₂)	2.340	670
2020 (Q ₁ +Q ₂)	1.700	535,5

Composantes du trafic-marchandises:

- port d'Izmail – marchandises granulées (minerais, pellets, charbon énergétique) – 84,2%;
- port de Reni – marchandises granulées – 95%.

Dans le volume total des marchandises expédiées du port d'Izmail, la majeure partie (73,4%) est représentée par des matières premières ferreuses (minerai, pellets) à l'exportation, expédié en Autriche (Linz), Serbie (Smederevo) et Roumanie (Galați).

Chapitre 4

Conclusions

- 4.1 L'absence de la prise du fleuve, de phénomènes de glace pendant la période hivernale ainsi que des précipitations en juin ont assuré au cours du premier semestre de 2020 une navigation ininterrompue. Une hydraulicité suffisante a permis au cours du premier semestre de procéder à un chargement des bateaux à marchandises jusqu'à un tirant d'eau de 2,5 m et en mars à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,7 m.

Les précipitations tombées en juin ont permis de faire avancer la date de l'entrée de la navigation dans la phase des basses-eaux estivales par rapport à la situation de 2019 et de maintenir les tirants d'eau fonctionnels à un niveau suffisamment haut pour cette période de navigation de 2,3/2,4 m.

- 4.2 Le marché des transports de marchandises en janvier-février 2020 a été stable grâce aux positions assez stables formées au début de l'année dans l'industrie métallurgique, chimique et le secteur agricole de l'économie dans le bassin danubien et sur les directions interbassins des flux de marchandises.

- 4.3 Dès la mi-mars 2020, le marché du trafic danubien a commencé à ressentir l'impact des limitations de la demande et de l'offre dans des segments de base :

- une chute de la demande de matières premières métallurgiques a commencé et par conséquent des produits métallurgiques dans l'industrie automobile, dans les constructions et dans la production d'équipements industriels, ce qui a mené à un arrêt partiel des productions formant ledit secteur des transports danubiens. Selon les prévisions de la *World Steel Association* au début de juin 2020 la demande de produits métallurgiques en 2020 chutera de 15,8%. Suite à la situation survenue de même que suite à la réduction des quotas d'importation de métal en UE et à la redistribution des livraisons de flux en raison de l'introduction de nouvelles taxes dans le commerce international, il convient de s'attendre à une stabilisation des indicateurs de ce secteur du marché des transports danubiens au plus tôt vers la fin de 2020.
- En tout et pour tout, les indicateurs favorables relatifs à la récolte de 2020 avaient stimulé au cours du premier et en partie du second trimestre une croissance des volumes des transports de céréales et d'autres produits du secteur agricole des ports du Danube Moyen vers les ports du delta (Constanța), ce qui a permis au cours du premier semestre de 2020 de supporter dans une certaine mesure l'équilibre des transports de marchandises sur le Danube. Dans le même temps, à l'avenir, sur les volumes des livraisons de céréales des pays danubiens vers les marchés traditionnels de la demande (pays du Proche-Orient et de l'Afrique du nord) influera la position des pays de la région de la mer Noire en ce qui concerne l'exportation de céréales, par exemple l'introduction d'un embargo provisoire sur l'exportation en raison de la sécheresse dans les pays danubiens de la région du Sud-est.

- Dans les conditions économiques courantes il est possible de reconnaître en tant que marché relativement stables les marchés des transports danubiens de produits pétroliers et de produits de l'industrie chimique.
- 4.4 Par conséquent, les volumes des transports de marchandises au cours du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2020 ont représenté :
- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT): 1.624 milliers de tonnes soit 85,6% du volume en ($Q_1+ Q_2$) de 2019;
 - dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK): 2.732 milliers de tonnes, soit 82,3% du volume en ($Q_1+ Q_2$) de 2019;
 - dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS): 3.084 milliers de tonnes, soit 98,4% du volume en ($Q_1+ Q_2$) de 2019;
 - le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire s'est chiffré à 8.029 milliers de tonnes soit 101,9% par rapport au volume en ($Q_1+ Q_2$) de 2019.
- 4.5 Parmi les particularités des transports de marchandises au cours du premier semestre de 2020 survenues suite à l'état de l'économie et à l'action des restrictions introduites dans la navigation sur les voies navigables d'Europe, il convient de noter ce qui suit :
- le volume du trafic à bord de bateaux automoteurs sur le Haut-Danube dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) représente 50,8% de marchandises pour la première fois au cours de l'ensemble de la période de l'observation du marché à la Commission du Danube ;
 - le volume du trafic à bord de bateaux automoteurs sur le Danube-Moyen a dépassé le volume des marchandises transportées à leur bord au cours de premier semestre de 2019 ;
 - suite à la réduction des volumes mis à disposition en mai-juin, l'on a observé une baisse des parties nautiques : par exemple le taux de chargement moyen des bateaux motorisés (bateaux d'une longueur de 110 m) dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) était inférieure de 15% que pendant la période analogue de 2019. Une telle situation a également eu lieu en mai-juin dans les transports à bord de convois poussés sur d'autres secteurs de Danube ;
 - les taux de fret pour le transport de marchandises au cours du premier semestre se sont maintenus à un niveau stable indépendamment d'une baisse du coût du combustible d'avitaillement par rapport au Q_4 de 2019.
- 4.6 Le trafic-marchandises des ports au cours du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2020 par rapport à la période analogue de 2019 s'est modifié dans diverses directions (cf. Chapitre 3).
- 4.7 Les transports de passagers à bord de bateaux à cabines ayant démontré en 2019 des indicateurs record de l'ensemble de la période de l'observation du marché à la Commission du Danube ont été arrêtés en mars et seulement en juin ont été lancés des voyages ponctuels de bateaux de croisière en observant les restrictions dictées relatives au nombre de passagers. Les transports de ligne de

passagers et le fonctionnement des bateaux pour des excursions d'un jour dans les principaux centres du tourisme nautique ont revêtu un caractère épisodique.

- 4.8 Les mesures spéciales prises par la Commission du Danube en matière de soutien du fonctionnement de la flotte pendant la période d'application de diverses restrictions dans divers pays ont contribué à son fonctionnement ainsi qu'à la stabilisation du fonctionnement des ports et du service technique des bateaux, à l'assurance d'un fonctionnement stable des systèmes de communication et des SIF/RIS.

ANNEXE

(figures)

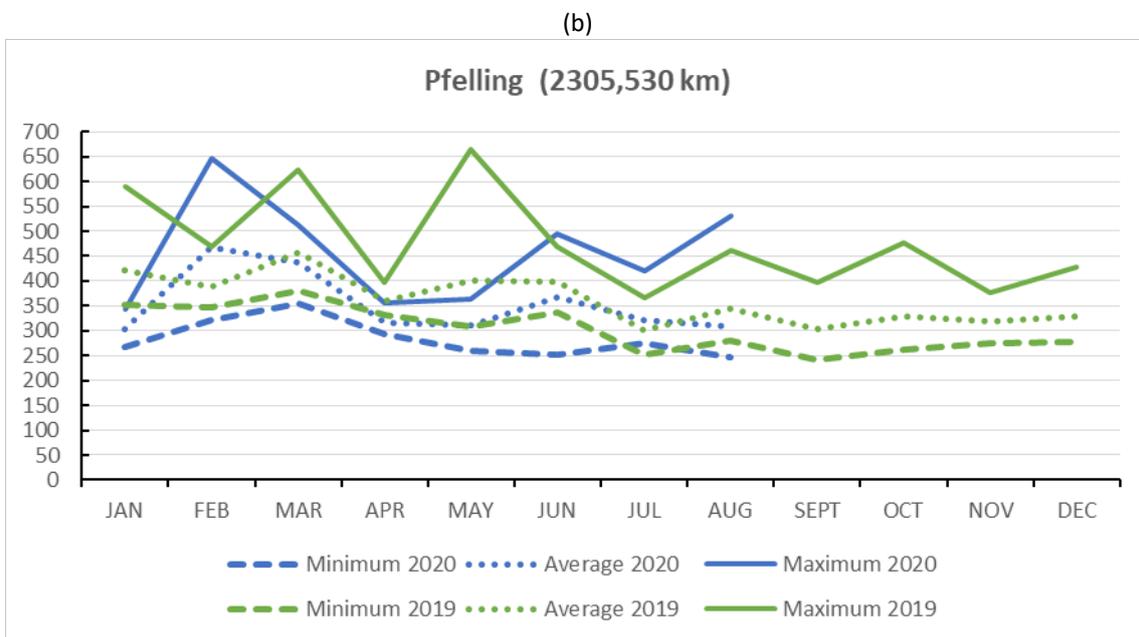
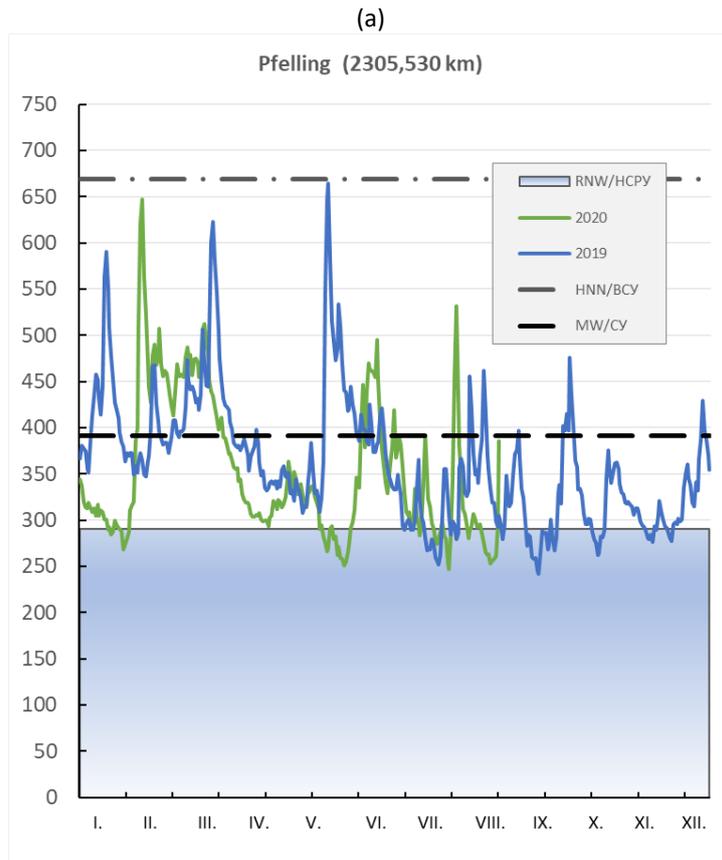


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

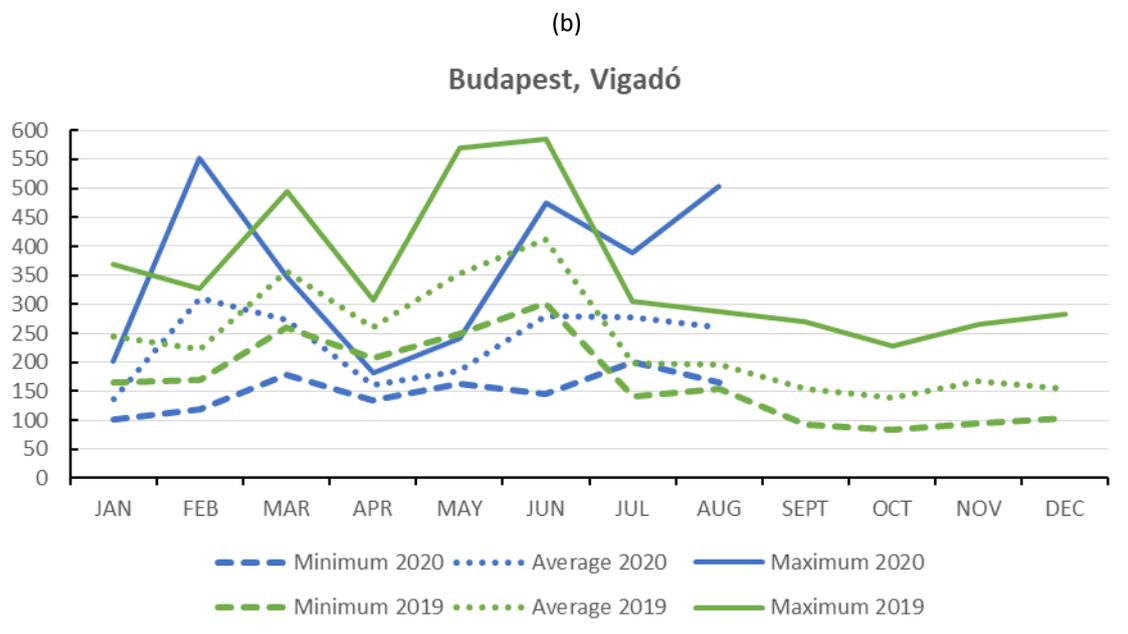
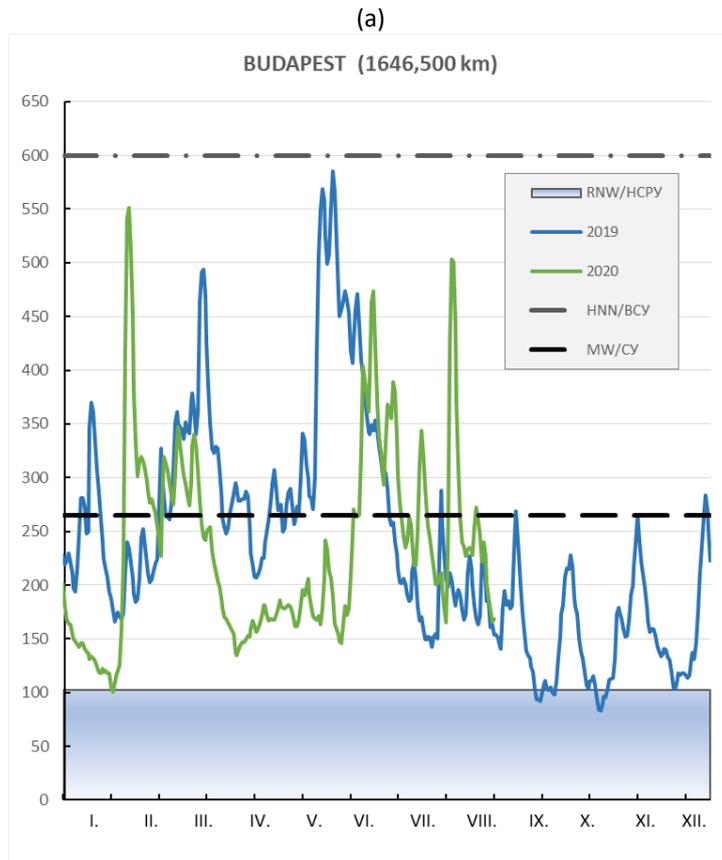


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

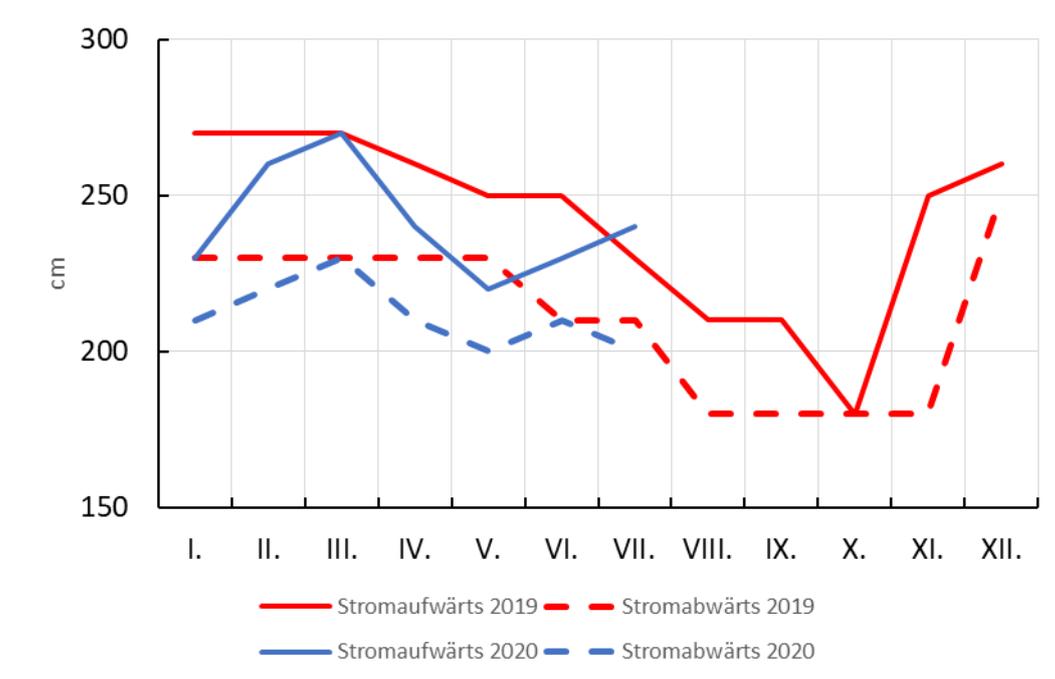


Abb. 3: Änderungen der maximalen Abladetiefe von Güterschiffen auf der Donau im Jahr 2020
 Fig. 3. Modification des tirants d'eau opérationnels maximum des bateaux à marchandises sur le Danube en 2020
 Рис. 3. Изменение максимальных эксплуатационных осадок грузовых судов на Дунае в 2020 г.

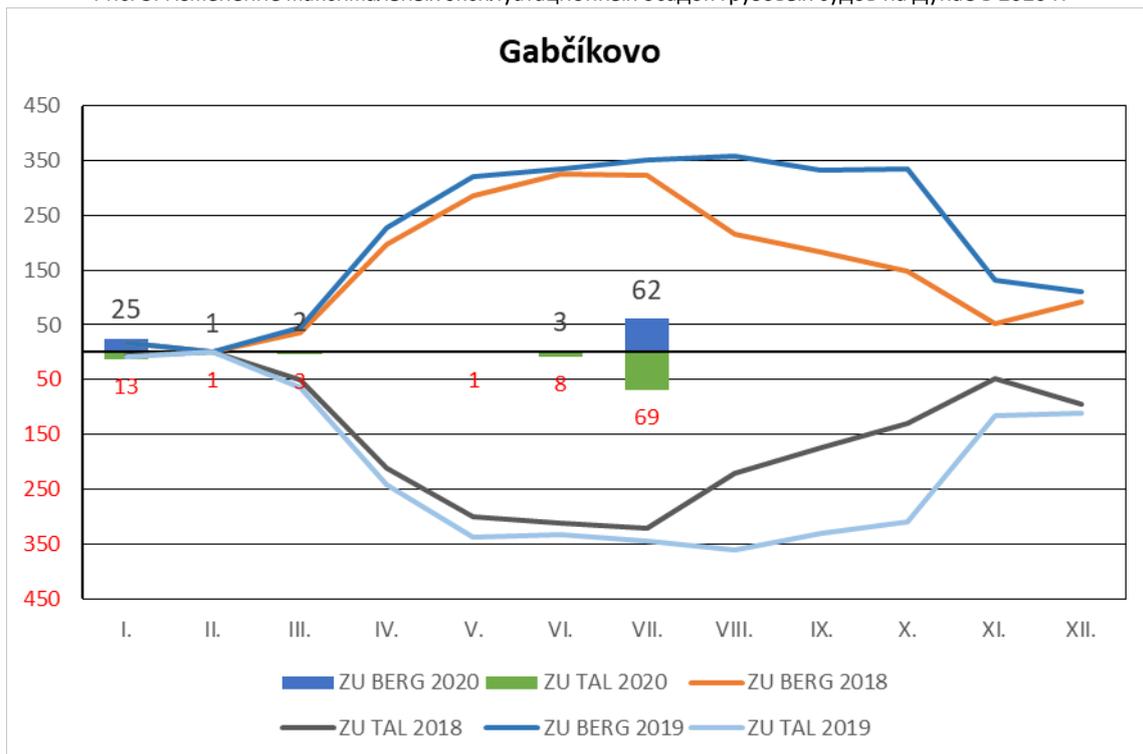


Abb. 4: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2020 pro Monat
 Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2018-2020, par mois
 Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2020 гг. по месяцам

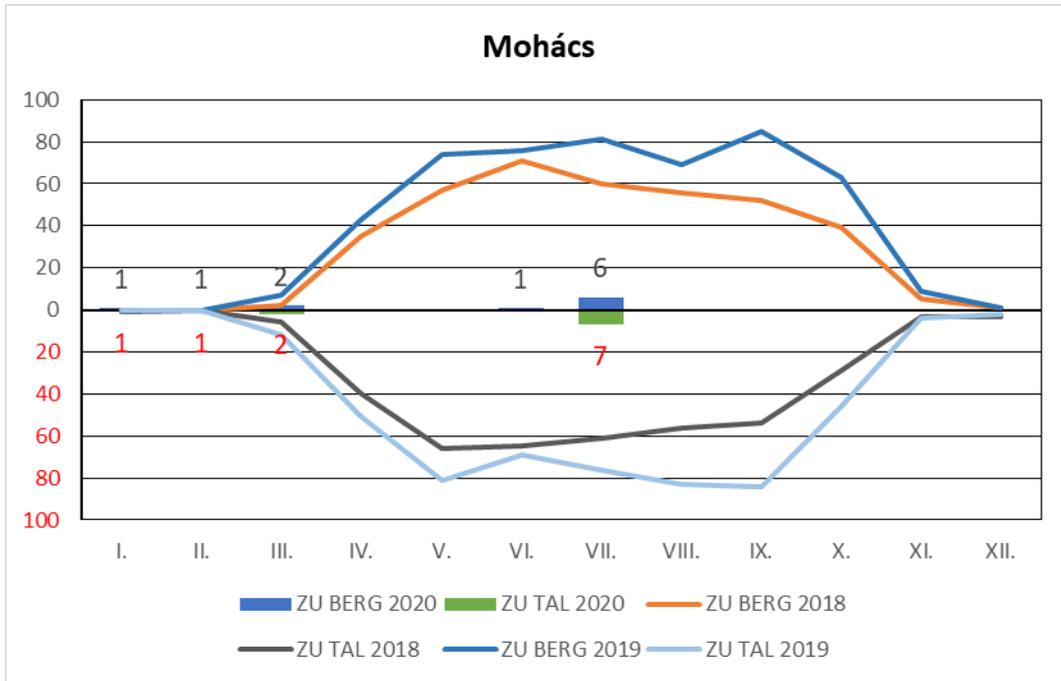


Abb. 5: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2020 pro Monat

Fig. 5. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2018-2020, par mois

Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2018-2020 г. по месяцам

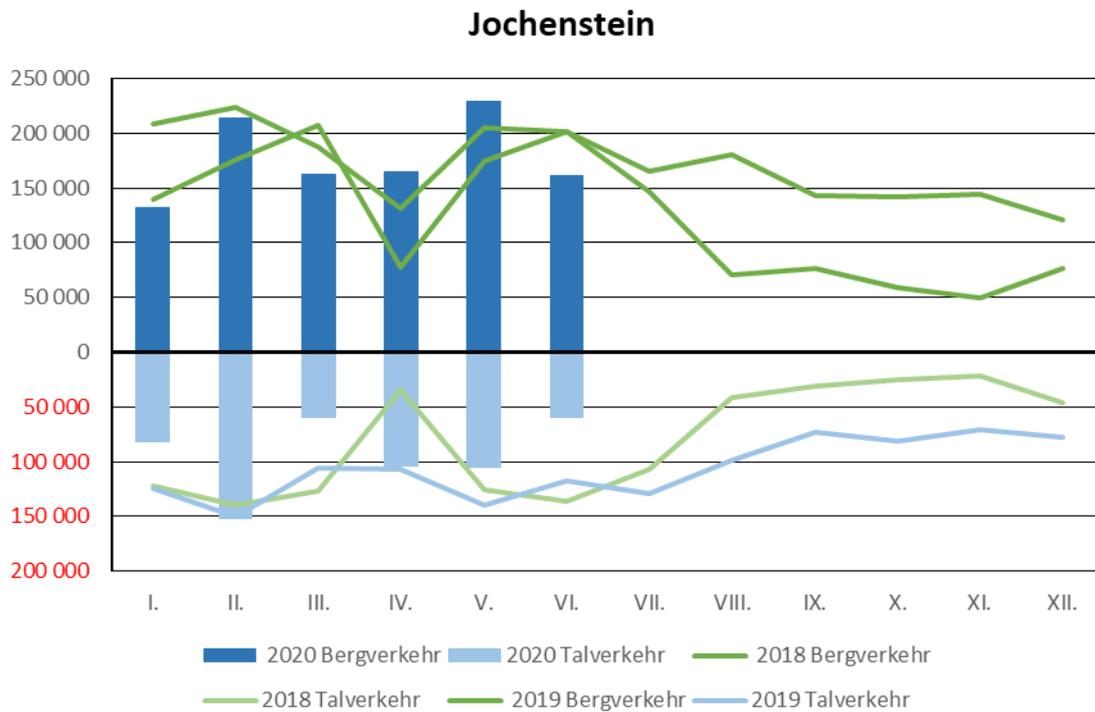


Abb. 6: Transportaufkommen an der Schleuse JOCHENSTEIN im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 6. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de JOCHENSTEIN en 2018-2020, par mois, en tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в 2018-2020 г. по месяцам, в тоннах

Gabčíkovo

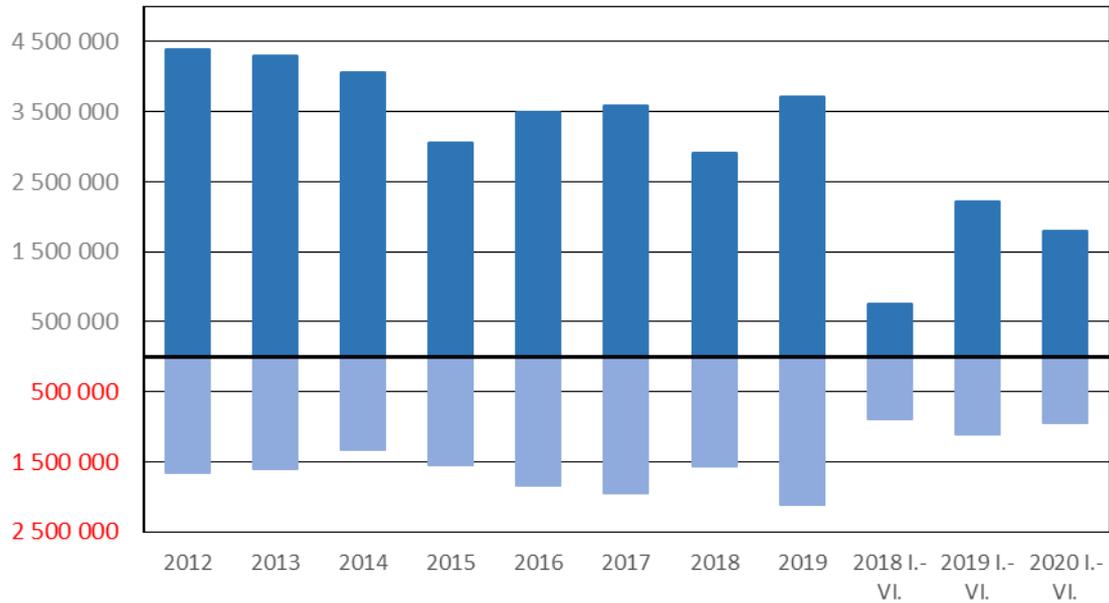


Abb. 7: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

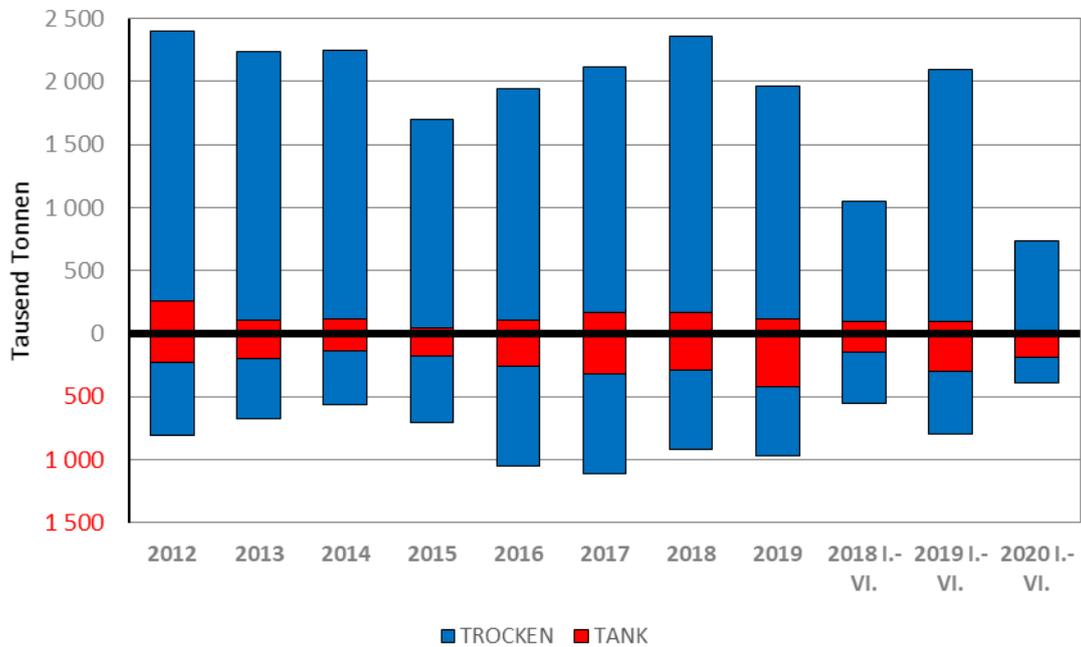


Abb. 8: Transportaufkommen mit Schubverbänden an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

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

Gabčíkovo

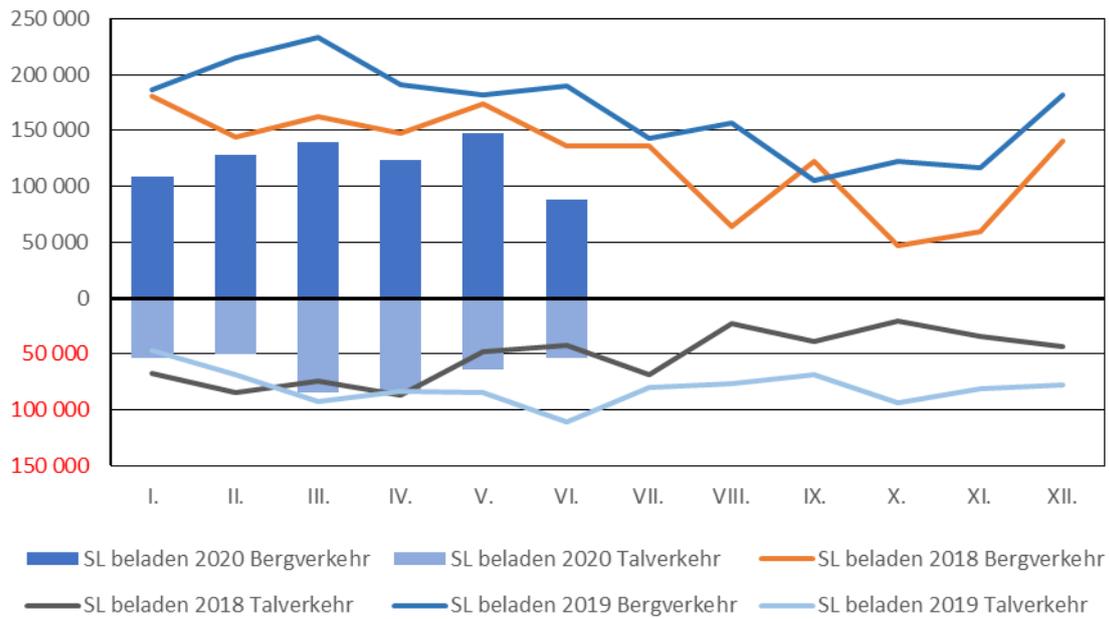


Abb. 9: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2020 pro Monat in Tonnen

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 2018-2020, par mois, en tonnes

Рис. 9. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2020 гг. по месяцам, в тоннах

Gabčíkovo

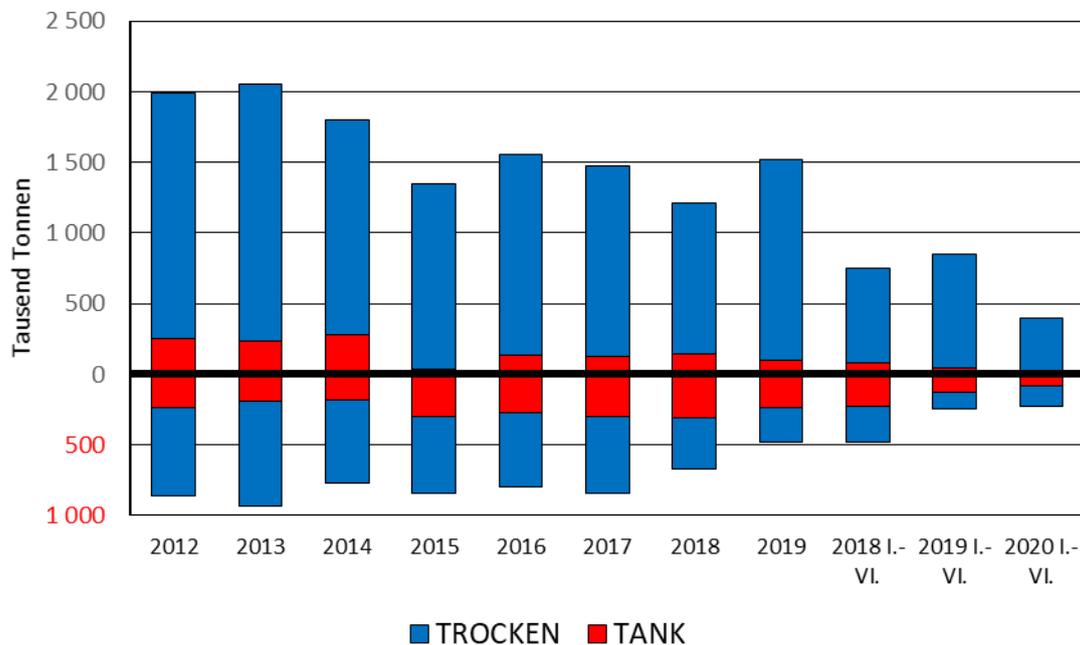


Abb. 10: Transportaufkommen mit Motorschiffen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 10. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés 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

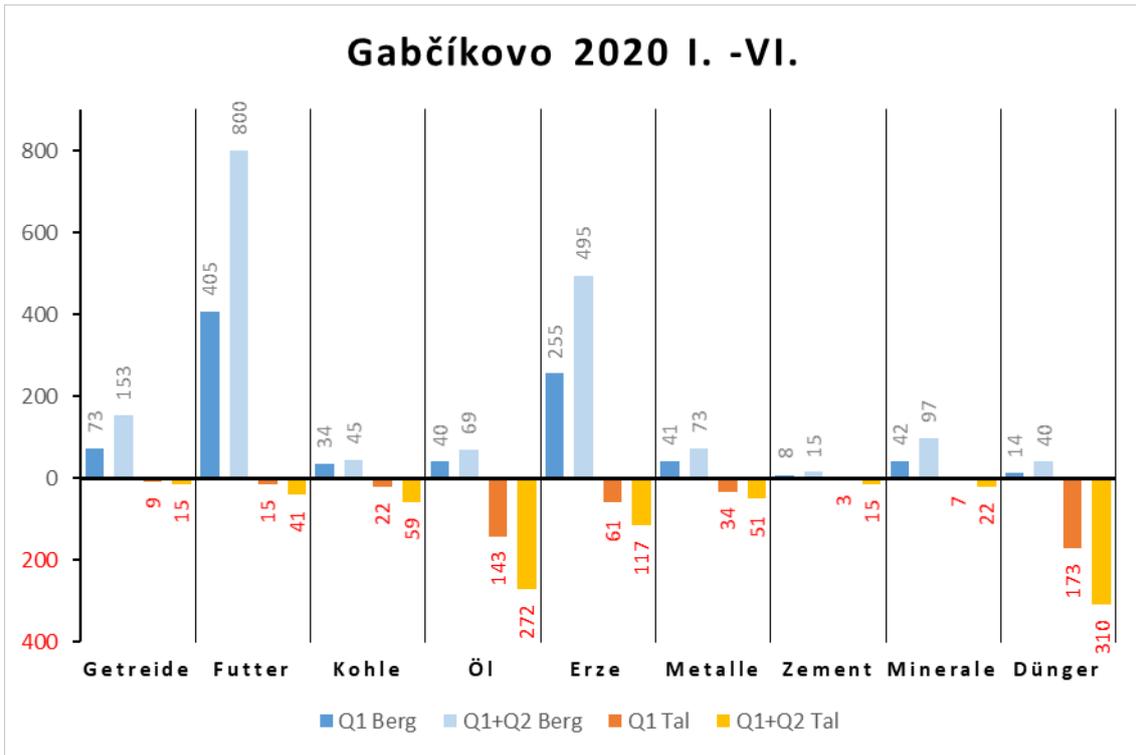


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2020 in Tonnen

Fig. 11. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par GABČIKOVO en 2020, en tonnes

Рис. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через ГАБЧИКОВО в 2020 гг., в тоннах

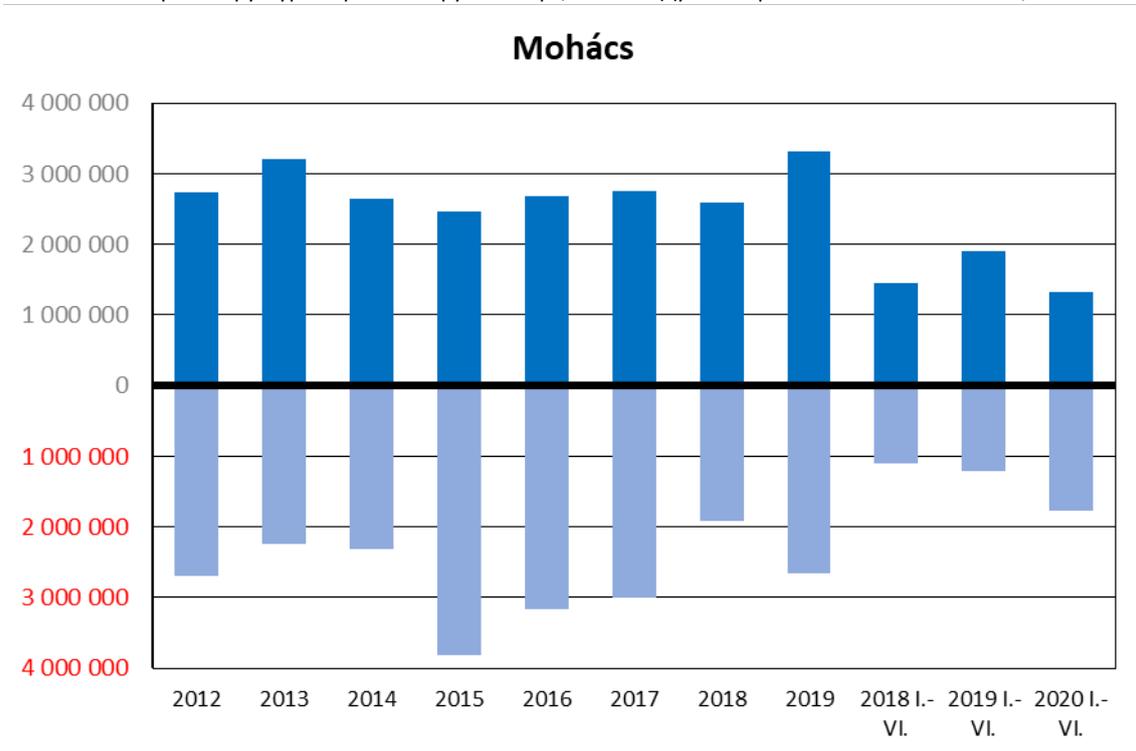


Abb. 12: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 12 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

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

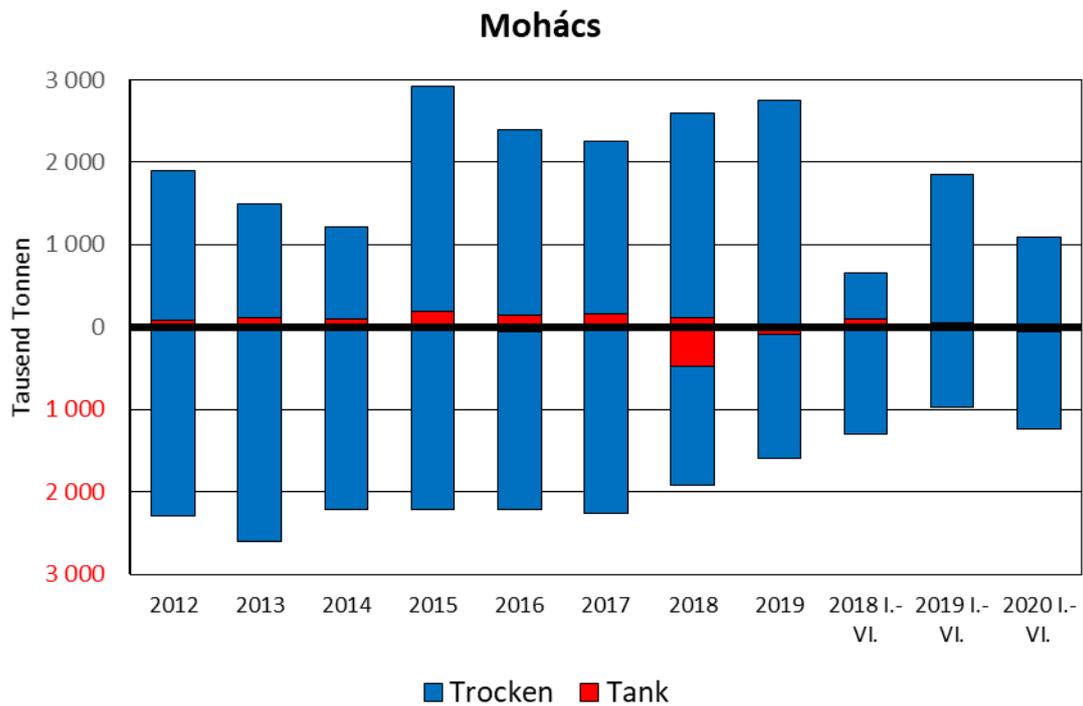


Abb. 13: Transportaufkommen mit Schubverbänden in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

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

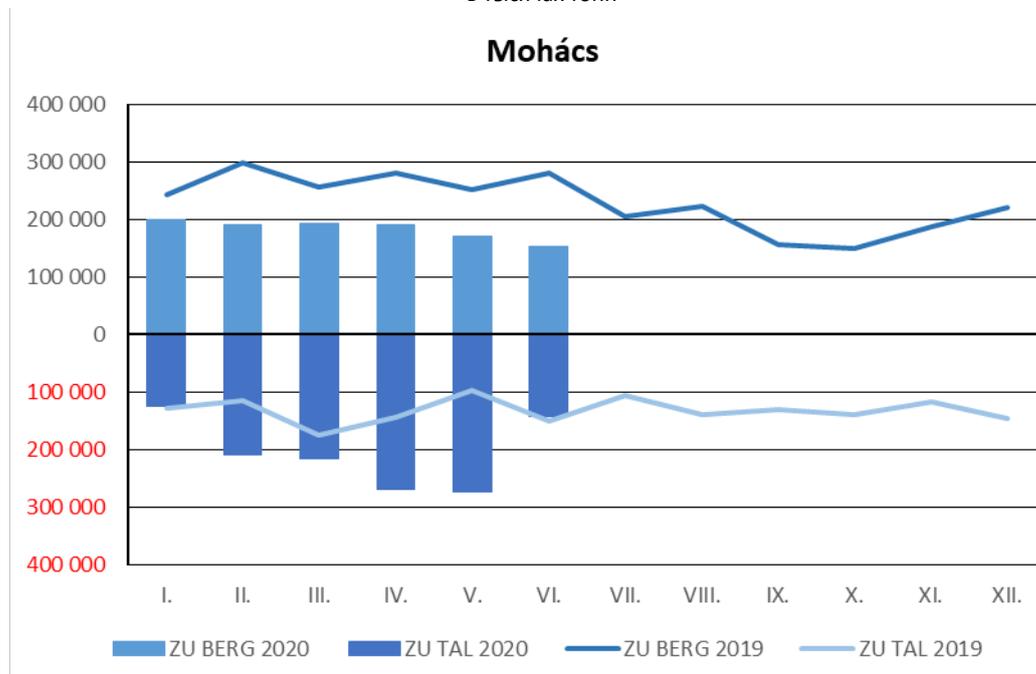


Abb. 14: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen

Fig. 14. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en milliers de tonnes

Рис. 14. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

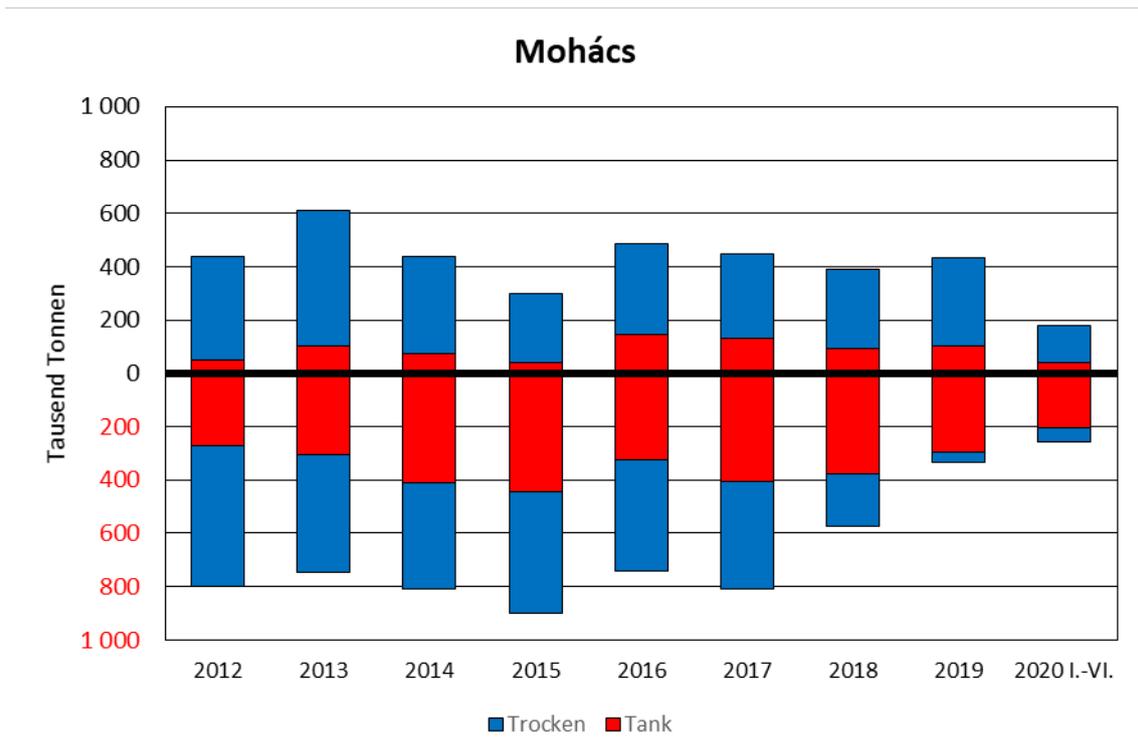


Abb. 15: Transportaufkommen mit Motorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

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

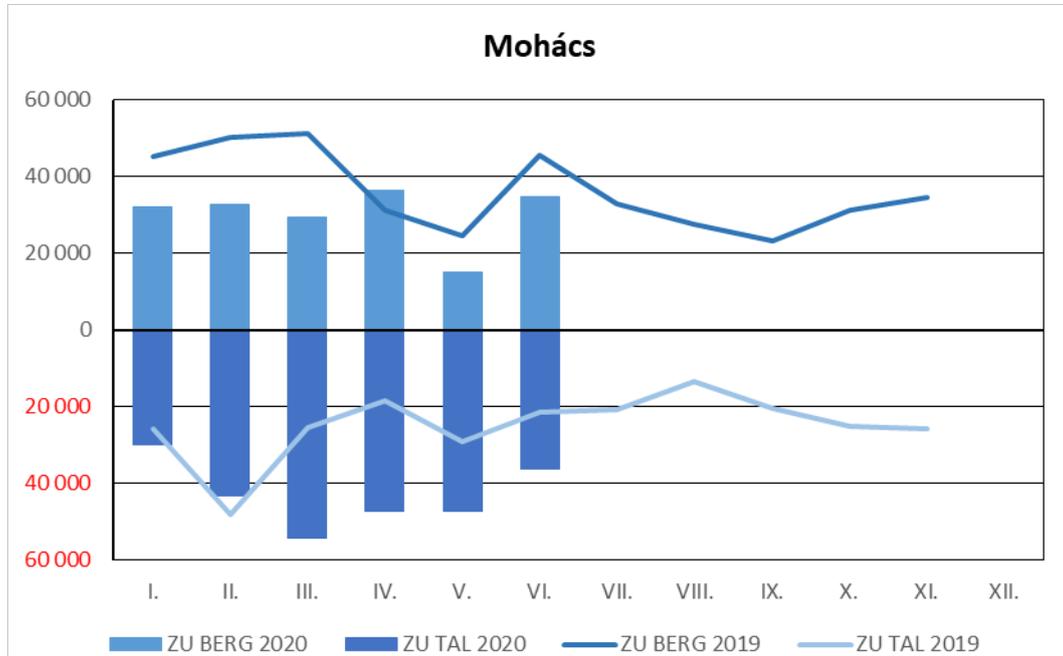


Abb. 16: Transportaufkommen mit Gütermotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 16. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés pour marchandises sèches par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 16. Объёмы перевозок сухих грузов самоходными сухогрузными судами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг. в тоннах, по месяцам

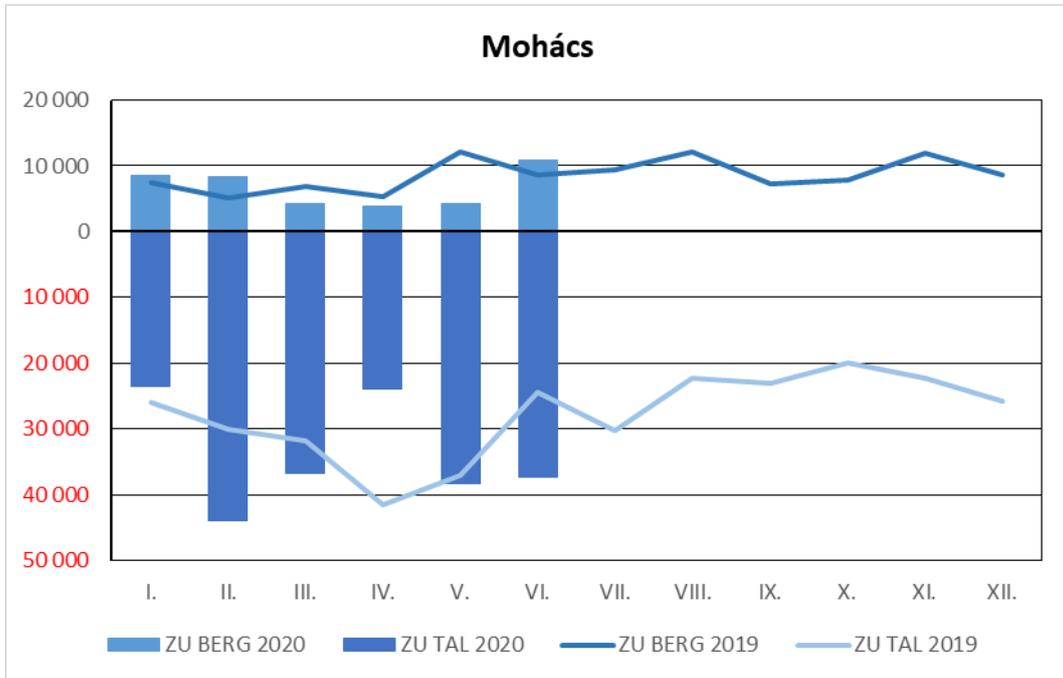


Abb. 17: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 17. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 17. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 - 2020 гг. по месяцам, в тоннах

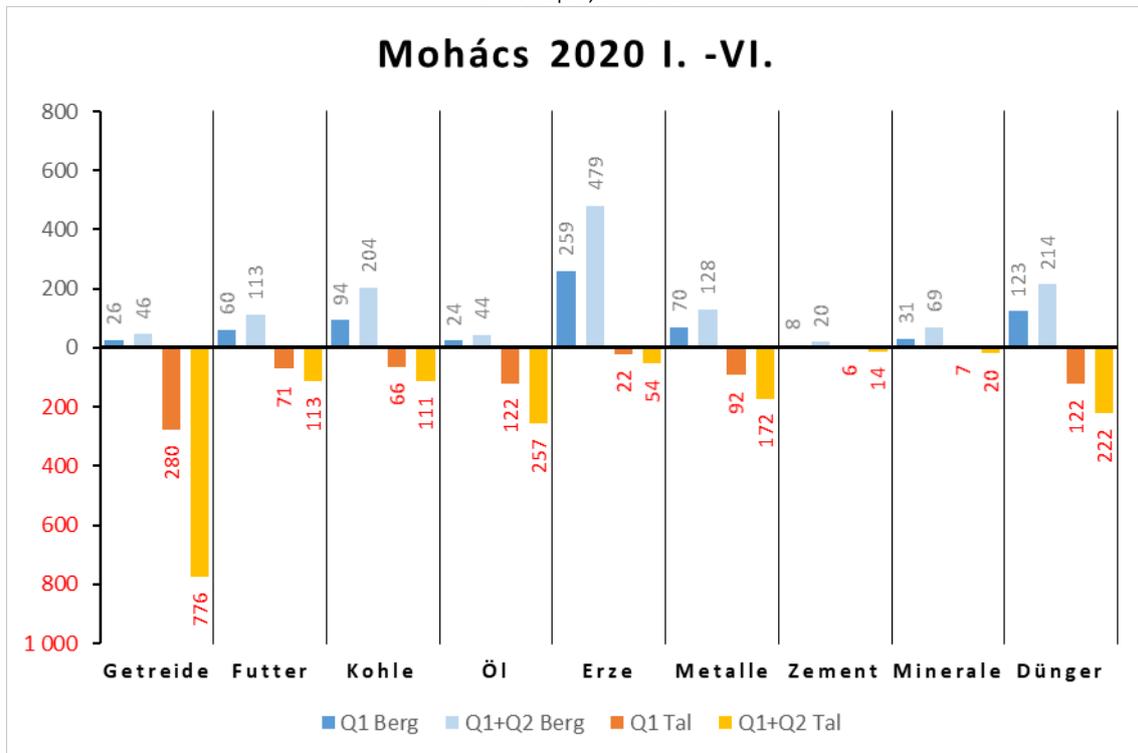


Abb. 18: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2020 in Tonnen

Fig. 18. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2020, en tonnes

Рис. 18. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2020 гг., в тоннах

Cernavoda Constanza

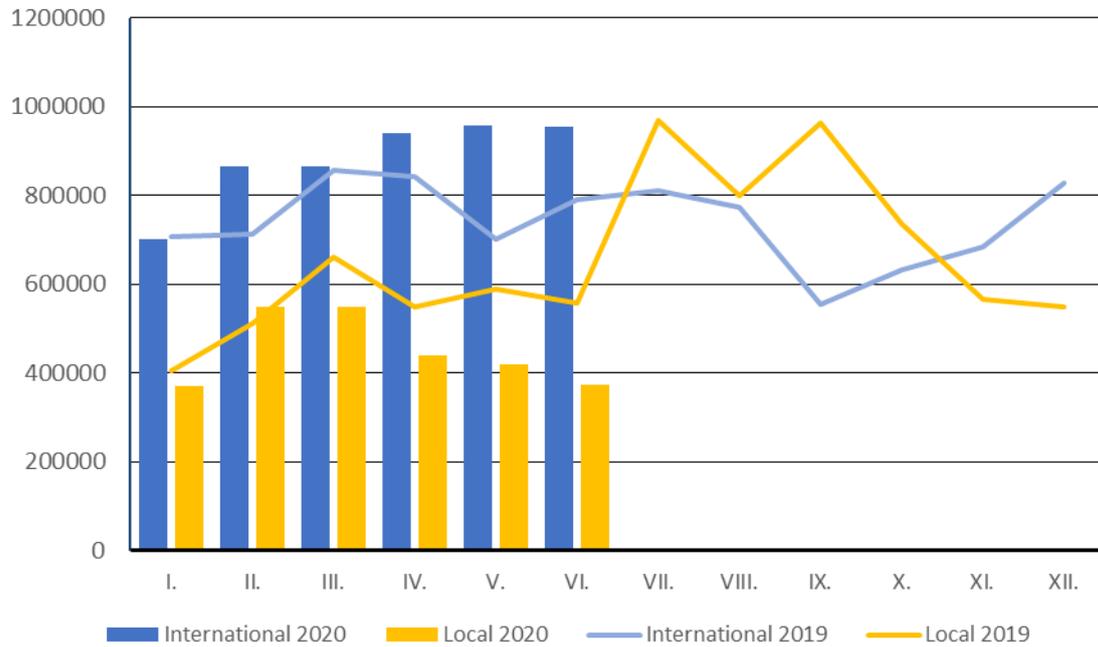


Abb. 19: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 19 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 19. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2019-2020 гг. по месяцам, в тоннах