

COMMISSION DU DANUBE
- Secrétariat -

INFORMATION DU SECRETARIAT

sur le thème: « Observation du marché de la navigation danubienne : résultats du premier trimestre de 2021 »

1. Situation initiale du marché au cours du premier trimestre de 2021

- 1.1 Au début de 2021, la situation initiale des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne était établie par le dynamisme des troisième-quatrième trimestres de 2020 et par l'ensemble des résultats de 2020 ainsi que par des prévisions concernant la croissance de 4% du produit intérieur brut des Etats de la zone euro par rapport à 2020 (prévision de mars 2021).
- 1.2 Au cours des troisième-quatrième trimestres de 2020 la reprise attendue du marché des transports de marchandises par rapport au deuxième trimestre de la même année n'a pas eu lieu, ceci étant l'ensemble des résultats des transports en 2020 par diverses directions s'est formé de manière pluridirectionnelle.

Par conséquent, les volumes des transports de marchandises en 2020 ont représenté¹:

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT): 2.332 milliers de tonnes, soit 70,2% du volume de 2019;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK): 5.011 milliers de tonnes soit 85,9% du volume de 2019;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS): 6.113 milliers de tonnes soit 109,5% par rapport au volume de 2019, ceci étant la croissance de base a été assurée par une augmentation sensible (3 fois) des transports de céréales vers les ports du delta (Constanța);
- le volume du trafic sur le canal Danube – mer Noire a représenté 16.507 milliers de tonnes, soit 98,6% du volume de 2019, le volume des transports internationaux représentant 10.599 milliers de tonnes soit 119% par rapport à l'indicateur de 2019;
- le volume du trafic sur le canal de Sulina a représenté 4.549 milliers de tonnes, soit 82,9% du volume de 2019.

Il convient de relever que la base de marchandises de 2019 avec laquelle se produit la comparaison en matière de volumes des marchandises s'est formée sur des fondements assez faibles survenues fin 2018, étant caractérisée par une chute importante (quelque 13,3%) des volumes des marchandises transportées, entraînée par des basses-eaux critiques en 2018.

Un certain équilibre des transports de marchandises sur le Danube en 2020 a été assuré par une croissance des volumes de céréales, avant toute chose des ports du Danube Moyen vers les ports du delta (Constanța), le trafic-marchandises des ports de Roumanie en matière de céréales a représenté 9.712 milliers de tonnes soit 103,4% par rapport au volume de 2019.

¹ Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne: résultats de 2020 » (DT V.4.1 (2021-1))

Au cours des troisième-quatrième trimestres, les transports de minerais de fer ont augmenté de manière peu importante ; les transports de marchandises chimiques (engrais) et de produits pétroliers ont été stables.

Ceci étant, les taux de fret pour le transport de marchandises au cours de 2020 se sont maintenus à un niveau stable, le coût moyen du combustible d'avitaillement étant inférieure par rapport à 2019.

- 1.3 Les transports de passagers à bord de bateaux à cabines, lesquels avaient démontré en 2019 des indicateurs record pour l'ensemble de la période de l'observation du marché (un total de 190 bateaux avaient travaillé en 2019 sur le Danube) ont été arrêté en mars 2020 et seulement en juin ont été lancés des voyages ponctuels de bateaux de croisière en respectant les restrictions annoncées, relatives au nombre de passagers. En novembre, la circulation des bateaux à passagers a été interrompue jusqu'à la fin de l'année.
- 1.4 Le trafic-marchandises des ports danubiens en 2020 a représenté un total de 64,9 mio t. (93,3 % du volume de 2019), ceci étant, aussi bien par trimestres qu'en ce qui concerne les résultats de 2020 il a changé multi directionnellement par rapport à 2019. (Tableau 1.1)

Tableau 1.1.

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens en 2019-2020

Ports (milliers de t)	2019	2020	en % 2020 / 2019
Allemagne	3.274	3.511	107,2
Autriche	6.452	6.645	103
Slovaquie	1.664	1.553	93,3
Hongrie	6.742	6.064	111
Croatie	814	948	116,4
Serbie	9.735	8.164	83,9
Bulgarie	5.385	5.431	100,9
Roumanie	28.474	27.307	95,9
Rép. de Moldova	1.299	1.185	91,2
Ukraine	5.629	4.055	72

Au cours des 10 dernières années, 14 à 16 ports du Danube, y compris celui de Constanța, forment un trafic-marchandises dépassant 1,0 mio t. Le trafic marchandises le plus important est constaté dans des ports travaillant au transbordement de matières-premières (minerais, pellets, charbon), de produits finis de la sidérurgie et de céréales (Tableau 1.2).

Tableau 1.2

Trafic-marchandises de certains ports des pays danubiens en 2019-2020			
Ports (milliers de t)	2019	2020	en % 2020 / 2019
Constanța *	14.555	14.505	99,7
Regensburg	1.387	1.553	112
Linz	3.280	3.411	104
Bratislava	1.663	1.553	93,3
Budapest-Csepel	1.130	1.192	105,5
Smederevo	4.040	2.612	64,7
Pančevo	1.517	2.051	135,2
Novi Sad	1.413	1.632	115,5
Prahovo	1.109	1.198	108
Tulcea**	1.675	1.225	73,1
Galați**	5.138	5.256	102,3
Giurgiuleşti**	1.299	1.185	91,2
Ismail**	4.283	3.245	75,8

* Trafic-marchandises d'après des transports fluviaux

** Trafic-marchandises d'après des bateaux fluviaux et les navires de mer

- 1.5 Les mesures spéciales de soutien de la flotte pendant la période d'application de diverses restrictions dans divers pays entreprises par la Commission du Danube au cours de 2020 ont contribué dans une certaine mesure à son fonctionnement ainsi qu'à la stabilisation du travail des ports et de la desserte technique des bateaux, à assurer un fonctionnement durable des systèmes de communication et SIF/RIS.

2. Conditions nautiques au cours du premier trimestre de 2021

Les accumulations de neige au début de 2021 dans les régions alpines et de plaine dans le bassin du Danube ainsi que dans les bassins des rivières se déversant dans le Haut-Danube de même que dans le Danube Moyen et le Bas-Danube (bassins de la Drava, de la Save et de la Tisza) ont été caractérisées comme étant peu importantes, notamment inférieures aux valeurs moyennes pluriannuelles.

- 2.1 Au cours de la première et de la deuxième décade de **janvier** 2021, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube (fig.1) ont été inférieurs à l'ENR (*RNW*) durant 15 à 18 jours et ce n'est qu'à partir de la moitié de la troisième décade qu'a commencé une brusque hausse allant jusqu'au niveau du NM(*MW*) avec une amplitude dépassant cette valeur de 2,5 à 3 m. Sur le Danube Moyen (fig.2), les niveaux de l'eau au cours de la première et de la seconde décade ont baissé du niveau NM (*MW*) au début du mois jusqu'à la valeur de

l'ENR (*RNW*) et en-dessous ; ce n'est qu'à partir de la moitié de la troisième décade qu'a commencé une hausse allant jusqu'au niveau du NM (*MW*) et plus (de 1,2 à 1,3 m) à la fin du mois. Sur le Bas-Danube, au cours de la première décade, les niveaux ont dépassé en principe le NM (*MW*), pour varier aux environs de la valeur du NM (*MW*) au cours de la deuxième et de la troisième décade, avec des baisses périodiques peu importantes par rapport à cette valeur et une hausse brusque à la fin du mois (première vague de la crue hivernale).

- 2.2 Dès les premiers jours de **février**, une baisse conséquente des niveaux en-dessous de la valeur de l'amplitude a commencé sur le Haut-Danube ; à la fin du mois, cette baisse avait atteint la valeur du NM (*MW*). Sur le Danube Moyen, le début du mois a été caractérisé par une hausse brusque avec une amplitude de quelque 3 m au-dessus de la valeur du NM (*MW*) ; dès le début de la deuxième décade et jusqu'à la fin du mois a été observée une baisse conséquente laquelle toutefois n'a pas été inférieure au NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, le début du mois a été caractérisé par des niveaux dépassant de 1,5 à 2,4 m le NM (*MW*) ; au cours de la deuxième décade est passée la deuxième vague de la crue hivernale avec des amplitudes de 1,9-3,1 m, par conséquent, au cours de l'ensemble de la période suivante, les niveaux ont dépassé le NM (*MW*).
- 2.3 En **mars**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont varié dans une gamme inférieure de 50 à 40 cm aux valeurs du NM (*MW*). Sur le Danube Moyen, une baisse lente des niveaux et leur stabilisation aux environs de la valeur du NM (*MW*) a commencé dès la moitié de la première décade, avec des variations dans des limites peu importantes (5 à 10 cm par jour). Sur le Bas-Danube, les niveaux ont été en principe supérieurs au NM (*MW*) avec des baisses épisodiques (à la fin de la deuxième décade) en- dessous du NM (*MW*).
- 2.4 En **avril**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont varié dans une gamme inférieure de 40 à 20 cm aux valeurs du NM (*MW*) ; à la fin de la troisième décade, les niveaux ont approché les valeurs de l'ENR (*RNW*). Sur le Danube Moyen, au cours du mois, les niveaux se sont maintenus de manière stable en-dessous du NM (*MW*) de 30 à 50 cm. Sur le Bas-Danube, les niveaux ont varié par rapport à la valeur du NM (*MW*) dans des gammes dépassant ou baissant de 20 à 30 cm.

3. Caractéristique du marché des transports de marchandises au cours du premier trimestre de 2021

3.1 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 2021 une navigation ininterrompue. Une hydraulicité suffisamment stable 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.

3.2 Volumes des transports de marchandises et trafic-marchandises des ports au cours du premier trimestre de 2021

L'état du marché des transports sur le Danube au cours du premier trimestre (Q₁) de 2021 s'est formé sur la base des résultats de 2020 et des prévisions positives en ce qui concerne les principaux secteurs de l'industrie et du secteur agricole de l'économie dans le bassin

du Danube, le dynamisme par trimestres de 2020 se présentant dans des directions diverses.

3.2.1 Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) (Tableau 3.1):

Tableau 3.1

Trimestre 2020/2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Volume de marchandises, milliers de tonnes	801,8	822,4	342	365,5	

3.2.2 Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK):

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) au cours du Q₁ de 2021 a représenté 1.220 milliers de tonnes ce qui représente 87,8% du volume du Q₁ de 2020 (Tableau 3.2).

Tableau 3.2

Trimestre 2020/2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Volume de marchandises, milliers de tonnes	1.389	1.342	1.197	1.083	1.220

- les volumes d'après la nomenclature des marchandises transportées au cours du Q₁ 2021 figurent sur la fig.3, les principales composantes par rapport au Q₁ 2020 figurant dans les Tableaux 3.3 et 3.4

Tableau 3.3

Volumes des marchandises (selon la nomenclature), transportées dans la communication transfrontière HU/SK: vers l'amont

Années, milliers de t	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q ₁	2021 Q ₁	en % 2021 / 2020
Groupe de marchandises								
Denrées alimentaires et fourrages	1.316 37,8%	1.389 38,7%	1.022 35,1%	1.774 48% ²	1.321	405,2	216	53,3
Minerais de fer	862 24,8%	803 22,3%	669 23%	841 22%	948	254,8	244,5	96
Céréales	298 8,6%	308 8,5%	252 8,6%	271 7,3%	352	73,3	74	101

² Du volume des marchandises transportées vers l'amont.

Produits métalliques	417 12%	473 13,1%	418 14,3%	340 9,2%	117	41,1	17,6	42,8
Produits pétroliers	233 6,7%	286 7,9%	317 10,9%	241 6,5%	212	40	20	50
Engrais naturels et artificiels	167 4,8%	165 4,6%	86,2 3%	91,5 2,5%	75,2	14	35,2	251

Tableau 3.4

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q ₁	2021 Q ₁	en % 2021 / 2020
Engrais naturels et artificiels	563 30,5%	513 26,6%	317 20,1%	535 25%	505	172,9	122,4	70,8
Produits pétroliers	530 28,7%	631 32,7%	585 37,1%	671,3 31,4%	578	142,6	197,5	138,5
Produits métalliques	493 26,7%	432 22,4%	435 27,6%	380,4 17,8%	96,5	39,9	37,1	93

3.2.3 Dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS):

- le volume des transports de marchandises enregistrées par Mohács, (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) au cours du Q₁ 2021 a représenté 1.680 milliers de tonnes (Tableau 3.5), soit 111,3% par rapport au volume de marchandises transportés au cours du Q₁ 2020, dont transit vers l'amont – 648,7 milliers de tonnes, soit 38,5%.

Tableau 3.5

Trimestre 2020/2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Volume de marchandises, milliers de tonnes	1.509	1.575	1.564	1.465	1.680

La principale croissance au cours du Q₁ 2021 par rapport au volume des transports sur ledit secteur du Danube en 2020 a été assuré par les transports de céréales vers l'aval (augmentation de 46,4%) et de minerais de fer vers l'amont (augmentation de 5,8%).

- les volumes d'après la nomenclature des marchandises transportées au cours du Q₁ 2021 figurent sur la fig.4, les principales composantes par rapport au Q₁ 2020 figurant dans les Tableaux 3.6 et 3.7

Tableau 3.6

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q ₁	2021 Q ₁	en % 2021 / 2020
Minerais de fer	985 36,6%	1.023 37%	1.061 40,8%	1.247 37,6%	954	258,5	273,4	105,8
Charbon (coke)	433 16,1%	435 15,7%	369 14,2%	479 14,4%	323	93,9	63,9	68
Engrais	359 13,3%	354 9,2%	362 13,9%	392 11,8%	436	123	105,7	85,9
Produits pétroliers	200 7,4%	168 6,1%	106 4,1%	109 3,2%	106	23,8	21,5	90,3
Produits métalliques	264 9,8%	269 9,7%	297 11,4%	270 8,1%	243	70,4	60,3	85,6

Tableau 3.7

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q ₁	2021 Q ₁	en % 2021 / 2020
Céréales	1.249 39,8%	1.028 34,5%	414 21,5%	479 21,1%	1.471	279,5	409,3	146,4
Produits pétroliers	465 14,8%	558 18,7%	509 26,4%	428 18,9%	528	121,5	169,8	139,8
Produits métalliques	543 17,3%	454 15,2%	444 23,6%	316 13,9%	295	92,4	94,8	102,6
Denrées alimentaires et fourrages	257 8,2%	382 12,8%	179 3,3%	203 9%	520	71,2	74,5	105,8
Engrais	261 8,3%	255 8,5%	126 6,3%	272 12%	364	122	70,8	58

3.2.4 Transports sur le canal Danube-mer Noire

Le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au cours du Q₁ 2021 a représenté 4.377 milliers de tonnes ce qui représente 112,3% par rapport à l'indicateur analogue du Q₁ 2020 (Tableau 3.8), dont:

- transports internationaux: 2.943 milliers de tonnes, ce qui représente 200% par rapport au Q₁ 2020;
- transports internes: 1.433 milliers de tonnes

Tableau 3.8

Trimestre 2020/2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Volume de marchandises, milliers de tonnes	3.897	4.132	4.086	4.392	4.377

3.2.5 Le trafic-marchandises des ports au cours du premier trimestre (Q₁) 2021 a changé dans diverses directions (Tableau 3.9).

Tableau 3.9

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier (Q₁) trimestre de 2019-2021

Ports (milliers de t)	2019 Q ₁	2020 Q ₁	2021 Q ₁
Allemagne	899	765,4	821
Autriche	2.016	1.709	2.050
Slovaquie	533,1	390	443
Hongrie	1.526	1.597	1.540
Croatie	137,2	210,5	175
Serbie	2.655	1.843	3.703
Bulgarie	1.192	1.212	1.374
Roumanie	6.212	6.668	6.553
Rép. de Moldova	284	296,4	239
Ukraine	1.569	1.281	1.047

Le trafic-marchandises du port de Constanța d'après les bateaux fluviaux a représenté 4.108 milliers de tonnes soit 115,3% par rapport au trafic marchandises du Q₁ 2020.

4. Prévisions relatives au marché des transports en 2021

- Selon les prévisions d'*Eurofer* (données de mai 2021) la consommation d'acier dans les Etats de l'UE en 2021 augmentera de 11,7% par rapport à fin 2020, ce qui toutefois ne compense pas sa baisse de 11% fin 2020 par comparaison avec les

indicateurs assez bas de 2019. L'augmentation de la consommation d'acier est supposée sur le compte de la production dans l'industrie (la construction de voitures croîtra de 15,9%, celle des machines de 8,5%) et de la reprise des volumes des constructions (+ 5%). Ceci étant, il convient de noter que les prix mondiaux pour le minerai de fer sur le marché mondial au cours du premier trimestre ont atteint leur maximum des six dernières années.

- Le maintien de quotas d'importation d'acier dans les pays de l'UE peut influencer par la suite le marché des transports de marchandises en 2021, de même que l'introduction supposée d'une taxe carbone sur l'importation dans l'UE de produits de l'industrie métallurgique, chimique, pétrolière et de produits pétroliers (la taxe carbone est établie par une « trace carbone », par laquelle l'on entend la quantité de gaz de serre convertie en dioxyde de carbone (CO₂), survenant lors de la production des produits).
- Comme en 2020, un certain équilibre des transports de marchandises sur le Danube en 2021 peut être assuré par les transports de céréales, avant toute chose des ports du Danube Moyen vers les ports du delta (Constanța). Selon les prévisions de *Strategie Grains, USDA* (données de février-mai 2021), dans les pays de la zone euro de même que dans d'autres pays danubiens, les provisions initiales de céréales de la saison 2021/2022 peuvent assurer cet équilibre.
- L'on s'attend que les transports de marchandises alimentaires et chimiques (engrais) de même que de produits pétroliers soient stables.
- Les prévisions sur le secteur des transports de passagers sur le Danube font état d'une éventuelle reprise de sa principale activité en 2022; ceci dépendra en premier lieu de la situation avec la pandémie. Trois variantes sont possibles ici : les quarantaines dans tous les pays danubiens seront totalement levées ; les mesures quaranténaires peuvent être assouplies ou ne seront maintenues que dans certains pays ; les restrictions faisant obstacle aux transports de passagers seront maintenues. Dans le même temps, lors de l'assouplissement des restrictions locales, une reprise en juin 2021 de certains itinéraires aussi bien sur les lignes de croisière que sur celles des transports locaux est possible.

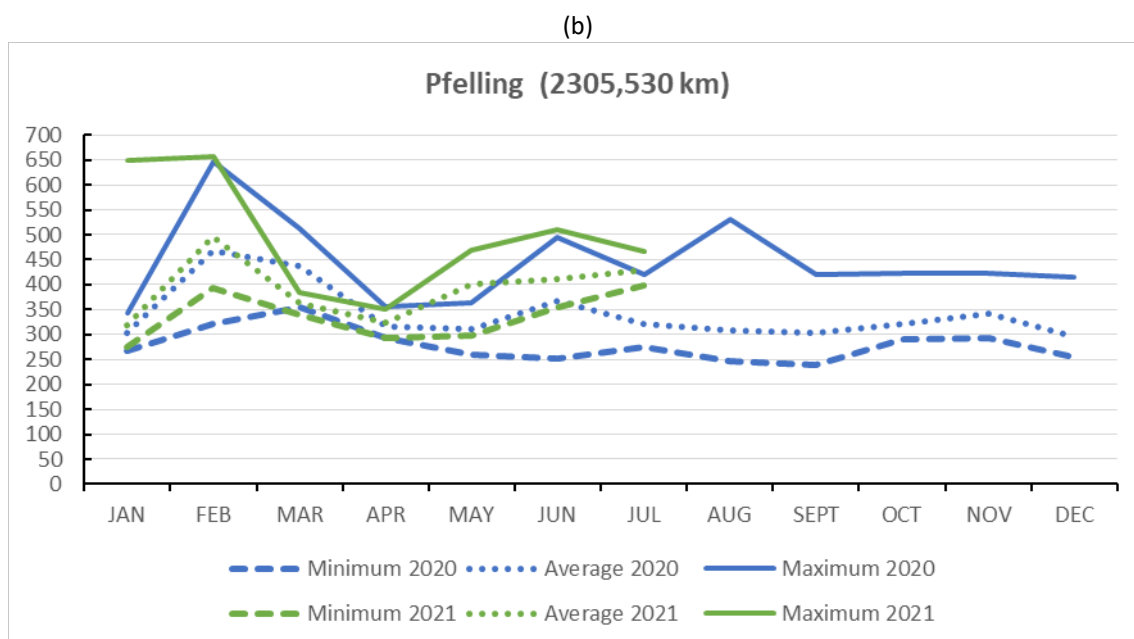
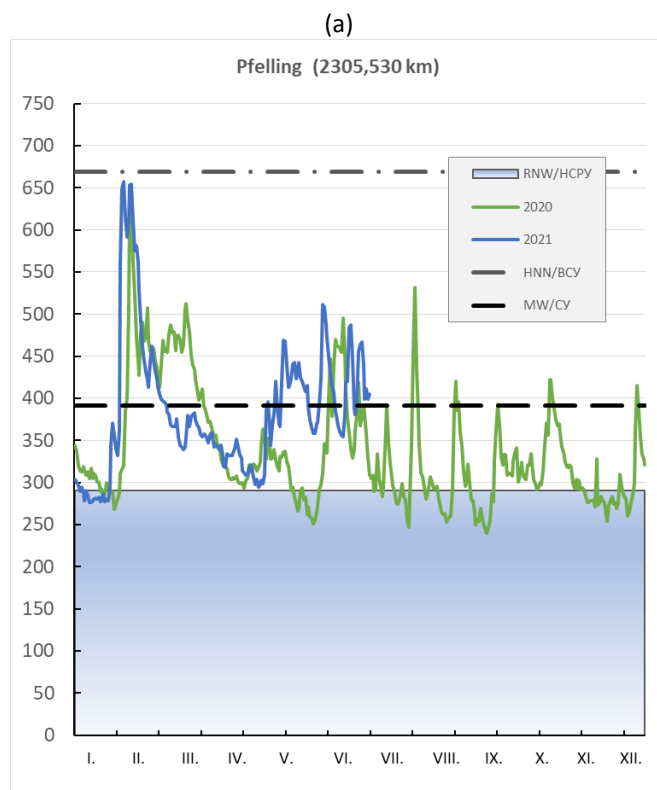
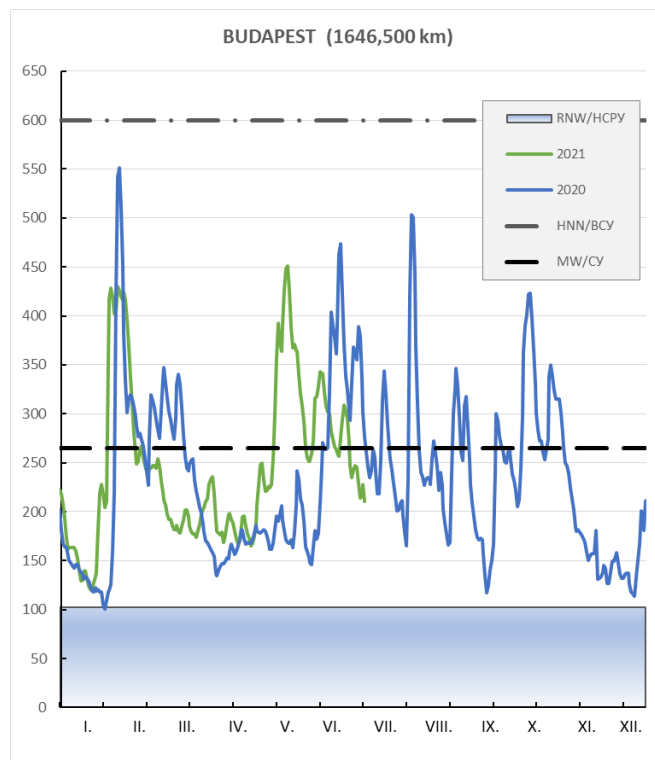


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

(a)



(b)

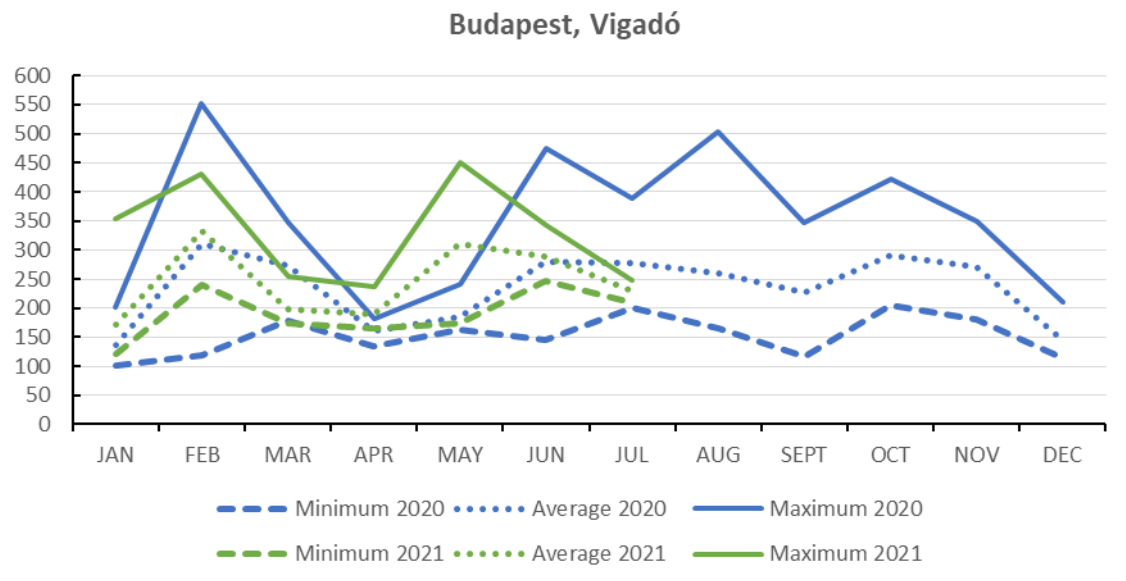


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

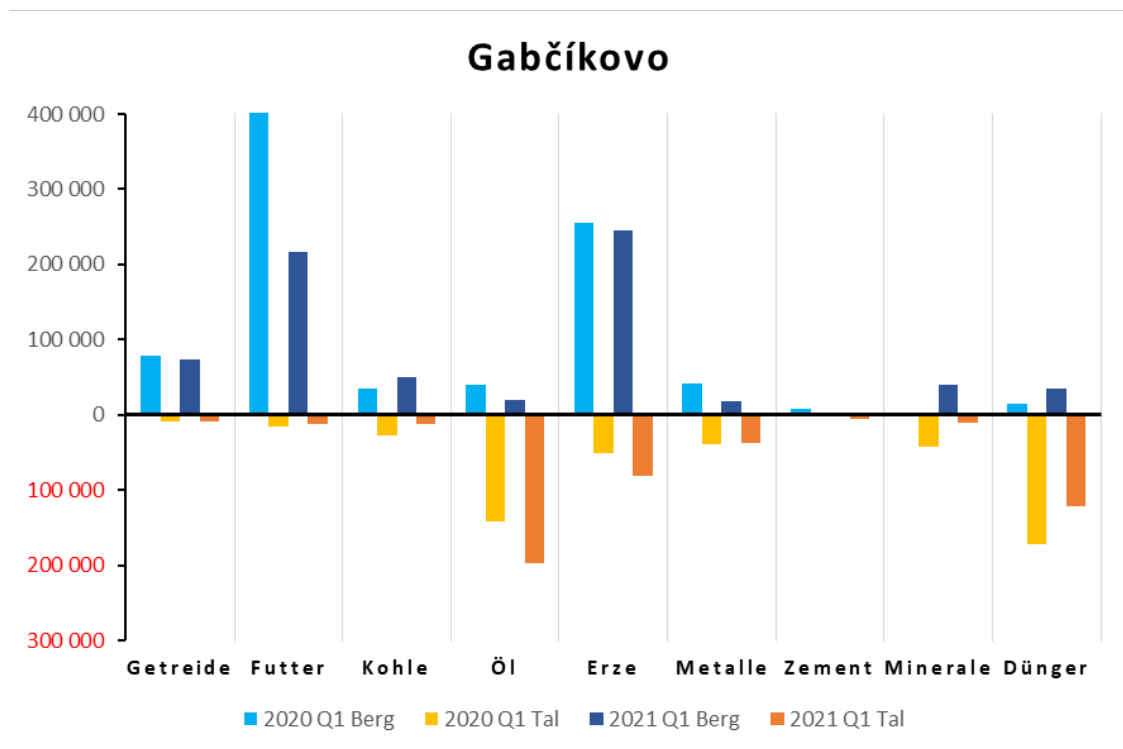


Abb. 3: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2020-2021 in Tonnen

Fig. 3 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2020-2021, en tonnes

Рис. 3. Товарная структура перевозок грузов вверх / вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2020 -2021 гг., в тоннах

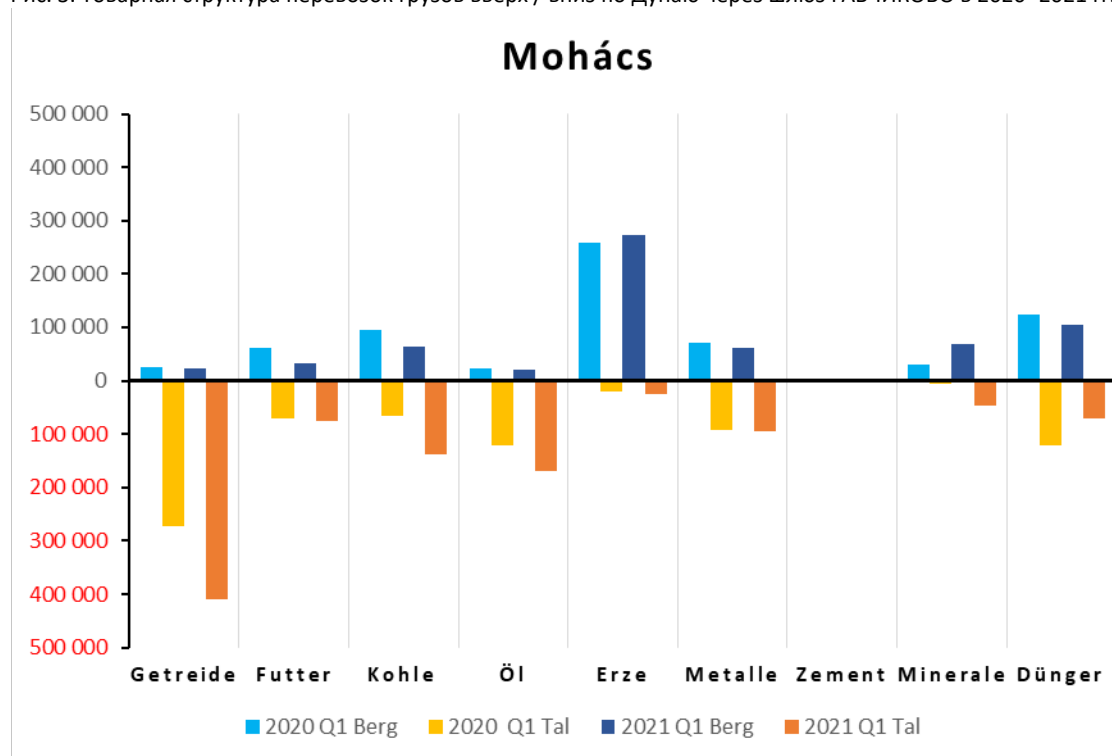


Abb. 4: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr in MOHÁCS 2020-2021 in Tonnen

Fig. 4 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par MOHÁCS en 2020-2021, en tonnes

Рис. 4. Объёмы международных и национальных перевозок грузов через МОХАЧ в 2020-2021 гг., в тоннах