

**COMMISSION DU DANUBE**

**- Secrétariat -**

**INFORMATION DU SECRETARIAT**

**sur le thème: « Observation du marché de la navigation danubienne :  
résultats du premier trimestre de 2022 »**

**1. Situation initiale du marché au cours du premier trimestre de 2022**

- 1.1 Au début de 2022, la situation initiale des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne était établie par le dynamisme des troisième (Q<sub>3</sub>) - quatrième (Q<sub>4</sub>) trimestres de 2021 et par l'ensemble des résultats de 2021, ainsi que par des prévisions concernant la croissance de 4% du produit intérieur brut des Etats de l'Union européenne et de la zone euro par rapport à 2021.
- 1.2 Au cours des troisième-quatrième trimestres de 2021 le marché des transports de marchandises se trouvait encore sous l'impact des restrictions liées à la pandémie ainsi que sous l'impact significatif de la phase prolongée de basses-eaux commencée fin août et continuant jusqu'à la fin de l'année ; ceci étant l'ensemble des résultats des transports en 2021 par diverses directions s'est formé de manière pluridirectionnelle.

Par conséquent, les volumes des transports de marchandises en 2021 ont représenté<sup>1</sup>:

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT): 2.221 milliers de tonnes, soit 95,3 % du volume de 2020 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK): 4.944 milliers de tonnes soit 98,7 % du volume de 2020 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS): 5.805 milliers de tonnes soit 95 % du volume de 2020 ;
- le volume du trafic sur le canal Danube – mer Noire a représenté 17.289 milliers de tonnes, soit 104,7 % par rapport au volume de 2020, le volume des transports internationaux représentant 9.108 milliers de tonnes soit 85,9 % par rapport à l'indicateur de 2020 (en 2020 : 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 5.070 milliers de tonnes, soit 111,5 % par rapport au volume de 2020.

Il convient de relever que la base de marchandises de 2020 avec laquelle se produit la comparaison en matière de volumes des marchandises transportées, s'était trouvée sous l'impact d'une baisse essentielle de la production industrielle entraînée par la pandémie. 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).

---

<sup>1</sup> Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne: résultats de 2021 » (DT V.4.1 (2022 -1))

Ceci étant, les taux de fret pour le transport de marchandises au cours de 2021 ont changé de manière insignifiante (la croissance par trimestres (Q<sub>1</sub> – Q<sub>2</sub> – Q<sub>3</sub> – Q<sub>4</sub>: 8,2% - 0,1% - 4,6% - 0,5%) tandis que le coût moyen du combustible d’avitaillement a augmenté par conséquence, représentant au cours du quatrième trimestre 141,3% par rapport au coût de la période analogue de 2020.

- 1.3 Lors de l’affaiblissement des restrictions locales liées à la pandémie, en juin 2021 ont débuté des voyages épisodiques de bateaux à passagers à cabines sur les principales lignes de croisière ainsi que sur des lignes de transports locaux. Au total, sur les lignes de croisière du Haut-Danube ont été transportés 149,1 milliers de passagers (20,7% du nombre de 2019) et 34,1 milliers vers le delta du Danube (25,3% du nombre des passagers de 2019).
- 1.4 Le trafic-marchandises des ports danubiens en 2021 a représenté un total de 74.042 milliers de tonnes (114,1 % par rapport au volume de 2020), ceci étant, aussi bien par trimestres qu’en ce qui concerne les résultats de 2021 il a changé multi directionnellement par rapport à 2019 et à 2020 (Tableau 1.1).

Tableau 1.1

**Trafic-marchandises des ports des pays danubiens en 2019-2021**

Ports (milliers de t)	2019	2020	2021
Allemagne	3.274	3.511	2.999
Autriche	6.452	6.050	6.356
Slovaquie	1.664	1.553	1.846
Hongrie	6.064	6.742	5.715
Croatie	814	948	697
Serbie	9.735	8.164	13.610
Bulgarie	5.385	5.431	7.111
Roumanie	28.474	27.307	28.457
Rép. de Moldova	1.299	1.185	1.819
Ukraine	5.629	4.055	5.505

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).

**Trafic-marchandises de certains ports des pays danubiens en 2019-2021**

Ports (milliers de t)	2019	2020	2021
Constanța *	14.555	14.505	15.851
Regensburg	1.387	1.553	1.303
Linz	3.280	3.411	3.482
Bratislava	1.663	1.553	1.773
Budapest-Csepel	1.130	1.192	1.199
Smederevo	4.040	2.612	3.168
Pančevo	1.517	2.051	1.920
Novi Sad	1.413	1.632	1.435
Prahovo	1.109	1.198	1.044
Tulcea**	1.675	1.225	1.332
Galați**	5.138	5.256	5.846
Giurgiuleşti**	1.299	1.185	1.819
Ismail**	4.283	3.245	4.071

\* Trafic-marchandises d'après des transports fluviaux

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

1.5 Depuis fin mars 2022, le marché des transports danubiens a commencé à ressentir des changements sérieux liés à l'agression de la Russie en Ukraine et à la révision des prévisions de la croissance du produit interne brut de l'Union européenne et de la zone euro pour 2022 allant jusqu'à 2,7% (prévision de mai 2022). De même, selon les prévisions de l'Association métallurgique européenne *Eurofer*, une baisse de 1,9% de la consommation d'acier est bien envisageable en 2022 (données de mai 2022), entre autres suite à l'aggravation de la crise énergétique et au déficit de matières premières, ainsi qu'en raison de problèmes avec la logistique dans ce secteur de l'économie.

Ces circonstances ont introduit des corrections significatives sur le marché de la navigation danubienne dans le domaine des transports, à savoir :

- suite à la violation de la logistique lors des livraisons de minerai de fer dans les ports danubiens ukrainiens, certaines entreprises métallurgiques du bassin du Danube sont contraintes de travailler sur des lignes alternatives de transport de matières premières ;
- une restriction de l'exportation de céréales et d'autres denrées alimentaires semble possible ;

- en avril, le coût du combustible d'avitaillement pour les bateaux avait augmenté de 40-45% par rapport à mars 2022 ;
- l'organisation des transports sur le Bas-Danube a acquis une importance particulière suite au blocus des ports maritimes de l'Ukraine de même que le besoin de mettre en place un régime spécial de la logistique sur la base des ports de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des communications Danube-mer Noire par voie de canaux.

## 2. Conditions nautiques au cours du premier trimestre de 2022

Les accumulations de neige au début de 2022 sur les territoires de plaine ainsi que sur les contreforts des montagnes du bassin du Danube ont pratiquement fait défaut. Dans les régions alpines les accumulations de neige étaient inférieures aux valeurs moyennes pluriannuelles. Dans ces conditions, le processus de la formation d'une vague bien exprimée des crues de printemps caractéristique pour le Danube n'aurait pu être obtenu que dans le cas de la tombée d'une quantité de précipitations suffisante (norme et plus) au cours des premiers mois printaniers. Toutefois, au cours de cette période, les précipitations tombées ont représenté moins de la moitié des valeurs moyennes statistiques.

- 2.1 Au cours de la première décade de **janvier** 2022, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube (fig. 1) ont été supérieurs aux valeurs du NM (*MW*) ; dès la moitié de la deuxième décade a commencé une baisse des niveaux et jusqu'à la fin du mois ils ont été inférieurs de manière stable au NM (*MW*). Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux de l'eau au début de la première décade ont été supérieurs aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement d'amplitude de 2,0 m ; dès la fin de la décade a débuté une baisse consécutive des niveaux et jusqu'à la fin du mois ils ont été inférieurs de manière stable au NM (*MW*). 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.
- 2.2 Dès la moitié de la deuxième décade de **février**, une hausse consécutive des niveaux a commencé sur le Haut-Danube allant jusqu'au NM (*MW*), laquelle s'est maintenue par la suite au-dessus du NM (*MW*) jusqu'à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient inférieurs au NM (*MW*) de manière stable, avec un dépassement épisodique de 35-45 cm au début de la troisième décade. Sur le Bas-Danube, durant l'ensemble du mois, les niveaux étaient inférieurs au NM (*MW*) de 1,4-1,8 m.
- 2.3 En **mars**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont varié dans une gamme inférieure de 40 à 70 cm à la valeur 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-dessous du NM (*MW*) durant l'ensemble du mois de 1,4-2,0 m.
- 2.4 En **avril**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont oscillé dans une gamme inférieure de 40 à 70 cm aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique à la fin de la première décade. 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, avec un dépassement

épisode au début de la seconde décennie. Sur le Bas-Danube, les niveaux ont été inférieurs au NM (*MW*) de 0,8-1,8 m, à longueur du mois.

### 3. Caractéristique du marché des transports de marchandises et de passagers au cours du premier trimestre de 2022

#### 3.1 Hydraulicité et assurance des 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 2022 une navigation ininterrompue. Vu l'absence de la vague traditionnelle de la première crue printanière, une hydraulicité stable pour une navigation efficace n'a pas été assurée, ce qui n'a pas permis d'effectuer le chargement des bateaux à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5-2,7 m, habituelle pour cette période (Tableau 3.1).

Tableau 3.1

#### Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2022

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
janvier	230	200-210
février	230	200/210
mars	230/250	210/220
avril	250	220/230
mai	250	230

#### 3.2 Volumes, nomenclature des transports de marchandises et trafic-marchandises des ports au cours du premier trimestre de 2022

Il est accepté que l'état du marché des transports sur le Danube au cours du premier trimestre (Q<sub>1</sub>) de 2022 s'est formé sur la base des prévisions généralement positives en ce qui concerne les principaux secteurs de l'industrie et du secteur agricole de l'économie dans le bassin du Danube et dans ceux limitrophes.

3.2.1 Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) (statistiques de la centrale hydraulique de Jochenstein) le volume des marchandises transportées a représenté 735,7 milliers de tonnes (dans le Q<sub>1</sub> 2021 : 359 milliers de tonnes).

3.2.2 Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK – centrale hydraulique de Gabčíkovo) :

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) au cours du Q<sub>1</sub> de 2022 a représenté 1.306 milliers de tonnes ce qui représente 107 % par rapport au volume du Q<sub>1</sub> de 2021 ;
- les volumes d'après la nomenclature des marchandises transportées au cours du Q<sub>1</sub> 2022 par rapport au Q<sub>1</sub> 2021 figurent sur la figure 3 et dans les Tableaux 3.2 et 3.3.

Tableau 3.2

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

Années, milliers de t	2018	2019	2020	2021	2021 Q <sub>1</sub>	2022 Q <sub>1</sub>
<b>Groupe de marchandises</b>						
Denrées alimentaires et fourrages	1.022 35,1% <sup>2</sup>	1.774 48% <sup>2</sup>	1.321	879	216	259,8
Minerais de fer	669 23%	841 22%	948	969	244,5	225,1
Céréales	252 8,6%	271 7,3%	352	394	74	82
Produits métalliques	418 14,3%	340 9,2%	117	71	17,6	35,7
Produits pétroliers	317 10,9%	241 6,5%	212	86,7	20	30,1
Engrais naturels et artificiels	86,2 3%	91,5 2,5%	75,2	132,8	35,2	24,8

Tableau 3.3

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

Années, milliers de t	2018	2019	2020	2021	2021 Q <sub>1</sub>	2022 Q <sub>1</sub>
<b>Groupe de marchandises</b>						
Engrais naturels et artificiels	317 20,1%	535 25%	505	464,5	122,4	153,2
Produits pétroliers	585 37,1%	671,3 31,4%	578	870	197,5	199,3
Produits métalliques	435 27,6%	380,4 17,8%	96,5	140	37,1	43,7

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 Q<sub>1</sub> 2022 a représenté 1.223 milliers de tonnes, soit 72,8% du volume de marchandises transportés au cours du Q<sub>1</sub> 2021. La principale baisse des volumes

<sup>2</sup> Du volume total des marchandises transportées vers l'amont/vers l'aval.

au cours du Q<sub>1</sub> 2022 par rapport au volume des transports sur ce secteur de Danube en 2021 revient aux transports de céréales vers l'aval ;

- les volumes d'après la nomenclature des marchandises transportées au cours du Q<sub>1</sub> 2022 par rapport au Q<sub>1</sub> 2021 figurent sur la fig. 4 et dans les Tableaux 3.4 et 3.5.

Tableau 3.4

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2018	2019	2020	2021	2021 Q <sub>1</sub>	2022 Q <sub>1</sub>
Minerais de fer	1.061 40,8%	1.247 37,6%	954	991	273,4	267,4
Charbon (coke)	369 14,2%	479 14,4%	323	281	63,9	81,5
Engrais	362 13,9%	392 11,8%	436	385	105,7	70,2
Produits pétroliers	106 4,1%	109 3,2%	106	117	21,5	24,8
Produits métalliques	297 11,4%	270 8,1%	243	249	60,3	55,6

Tableau 3.5

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2018	2019	2020	2021	2021 Q <sub>1</sub>	2022 Q <sub>1</sub>
Céréales	414 21,5%	479 21,1%	1.471	1.002	409,3	81,4
Produits pétroliers	509 26,4%	428 18,9%	528	591	169,8	124,7
Produits métalliques	444 23,6%	316 13,9%	295	254	94,8	58,9
Denrées alimentaires et fourrages	179 3,3%	203 9%	520	218,5	74,5	5,7
Engrais	126 6,3%	272 12%	364	310	70,8	112,9

### 3.2.4 Transports sur le canal Danube-mer Noire

Le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au cours du Q<sub>1</sub> 2022 a représenté 3.876 milliers de tonnes ce qui représente 88,6% de l'indicateur analogue du Q<sub>1</sub> 2021 dont :

- transports internationaux: 2.132 milliers de tonnes, ce qui représente 72,4 % par rapport au Q<sub>1</sub> 2021 ;
- transports internes: 1.744 milliers de tonnes, ce qui représente 121,7% par rapport au Q<sub>1</sub> 2021.

3.2.5 Le trafic-marchandises des ports au cours du premier trimestre (Q<sub>1</sub>) 2022 a changé dans diverses directions par comparaison avec les périodes analogues Q<sub>1</sub> 2019 – Q<sub>1</sub> 2021 (Tableau 3.6).

Tableau 3.6

#### Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier (Q<sub>1</sub>) trimestre de 2019-2022

Ports (milliers de t)	2019 Q <sub>1</sub>	2020 Q <sub>1</sub>	2021 Q <sub>1</sub>	2022 Q <sub>1</sub>
Allemagne	899	765,4	821	615
Autriche	2.016	1.709	2.050	1.669
Slovaquie	533,1	390	443	502
Hongrie	1.526	1.597	1.540	1.222
Croatie	137,2	210,5	175	180
Serbie	2.655	1.843	3.703	3.055
Bulgarie	1.192	1.212	1.374	1.724
Roumanie	6.212	6.668	6.553	6.096
Rép. de Moldova	284	296,4	239	486,2
Ukraine	1.569	1.281	1.047	1.431

Le trafic-marchandises du port de Constanța d'après les bateaux fluviaux a représenté 3.547 milliers de tonnes soit 86,3 % par rapport au trafic marchandises du Q<sub>1</sub> 2021.

### 3.3 Transports de passagers

3.3.1 Sur le Haut-Danube (statistiques de l'écluse de Gabčíkovo), les transports de passagers à bord de bateaux de croisière avec cabines ont montré le dynamisme suivant (Tableau 4.1).



Tableau 4.1

Mois	Nombre de passages de bateaux (vers l'amont/vers l'aval)	Nombre de passagers (milliers)
mars	90	6,82 (11,7)*
avril	377	39,2 (66)
mai	513	57,25 (95,5)

\* Nombre de passagers transportés au cours du mois respectif de 2019

3.3.2 En direction du delta du Danube (statistiques du port de Mohács) la circulation des bateaux à passagers a commencé en avril, 63 passages de bateaux (amont/aval) ayant été effectués et 6 milliers de passagers ayant été transportés ; en mai : 132 passages de bateaux et 13,4 milliers de passagers.

3.3.3 Le chargement moyen des bateaux de croisière s'est chiffré à 105-110 passagers/bateau.

#### 4. Conclusions et prévisions relatives au marché des transports en 2022

4.1 Pour la navigation danubienne, 2022 se préfigurait comme une période de reprise de l'activité après une baisse sérieuse du marché des transports et de passagers en 2020-2021 liée à la pandémie.

Les mesures spéciales visant le soutien de la flotte entreprises par la Commission du Danube au cours de la période de diverses restrictions ont, dans une certaine mesure, contribué à son fonctionnement de même qu'à celui des ports, à l'assurance de la desserte technique des bateaux et du travail permanent des systèmes de communication.

4.2 L'agression de la Russie en Ukraine commencée en février dernier, a conditionné des risques complémentaires sur le marché de la navigation danubienne ; entre autres, les entreprises métallurgiques du bassin danubien sont contraintes de travailler sur des lignes de transport de matières premières alternatives aux ports danubiens ukrainiens.

4.3 En 2020-2021, un certain équilibre des transports de marchandises sur le Danube a été assuré par les transports de céréales, en premier lieu des ports du Danube Moyen dans les ports du delta (Constanța). Au cours de l'année, en dépit de prévisions optimistes relatives à la récolte de céréales dans l'UE (prévisions de *Coceral*, mai 2022) des restrictions de l'exportation de céréales sont envisageables.

4.4 Dans les conditions du blocus des ports maritimes ukrainiens de la mer Noire et de la mer d'Azov, a lieu un problème d'importance mondiale en ce qui concerne l'exportation des produits agricoles ukrainiens, le rôle des ports danubiens ukrainiens augmentant de ce fait de manière significative, avec l'implication d'autres ports du Bas-Danube et des communications par canaux Danube-mer.

- 4.5 Le 12 mai 2022, en soutenant les mesures de solidarité de l'Union européenne avec l'Ukraine, la Commission européenne a adopté et publié un Plan de mesures (*"Action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with EU"*), appelées à prêter concours à l'Ukraine dans l'exportation des produits agricoles de même que dans l'importation des denrées indispensables dans les conditions de l'agression de la Russie et du blocus des ports maritimes ukrainiens.

Selon ce Plan, la Commission européenne de conserve avec les Etats membres et les parties intéressées travaillera sur une série d'actions prioritaires à court terme, à savoir : mise à la disposition des participants au marché par l'UE de véhicules additionnels, augmentation de la capacité des réseaux de transport et des terminaux de transbordement, facilitation maximale des opérations et des contrôles douaniers ainsi que des questions relatives au stockage des marchandises sur le territoire de l'UE.

- 4.6 La Commission du Danube contribue activement à la solution audit problème, notamment au déroulement de manifestations auxiliaires de coordination pour prêter concours à une utilisation plus active du potentiel de transport de la voie navigable du Danube dans les transports à partir des ports de l'Ukraine.

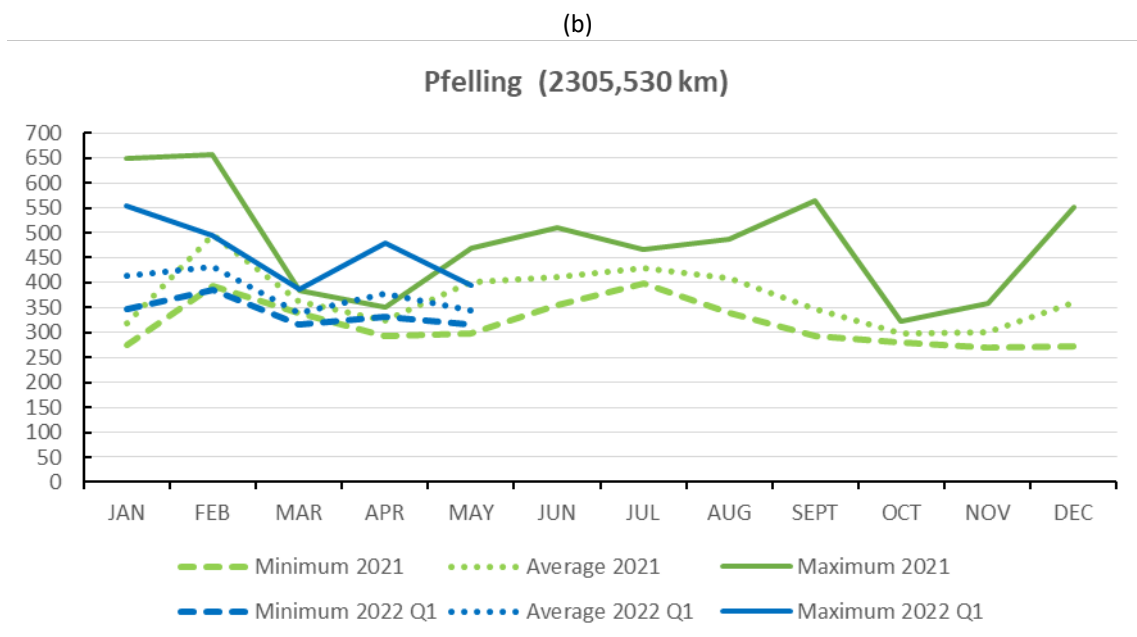
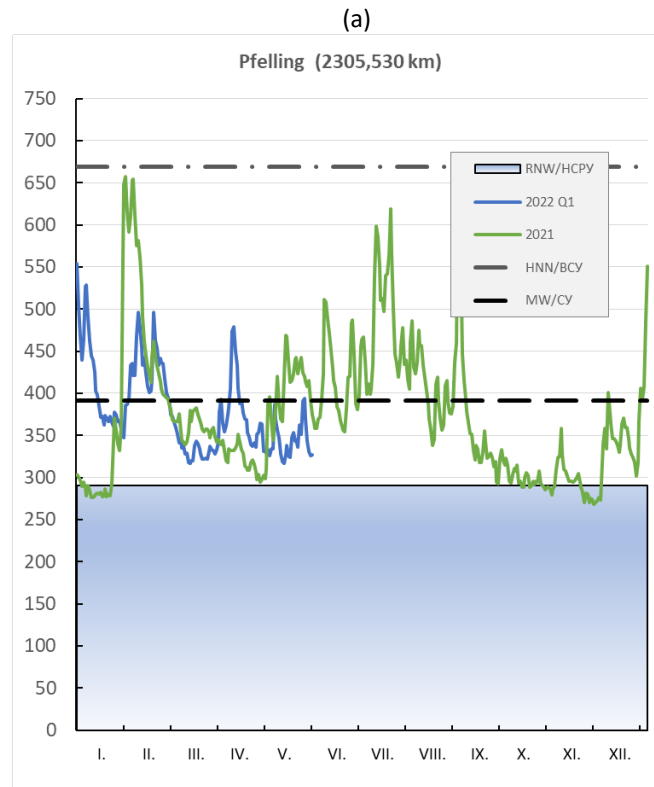
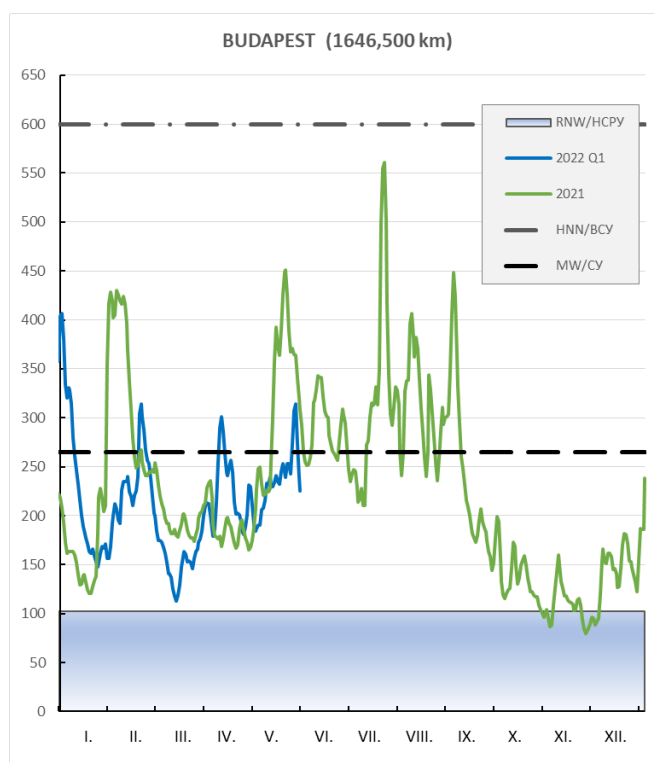


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm  
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm  
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды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

(a)



(b)

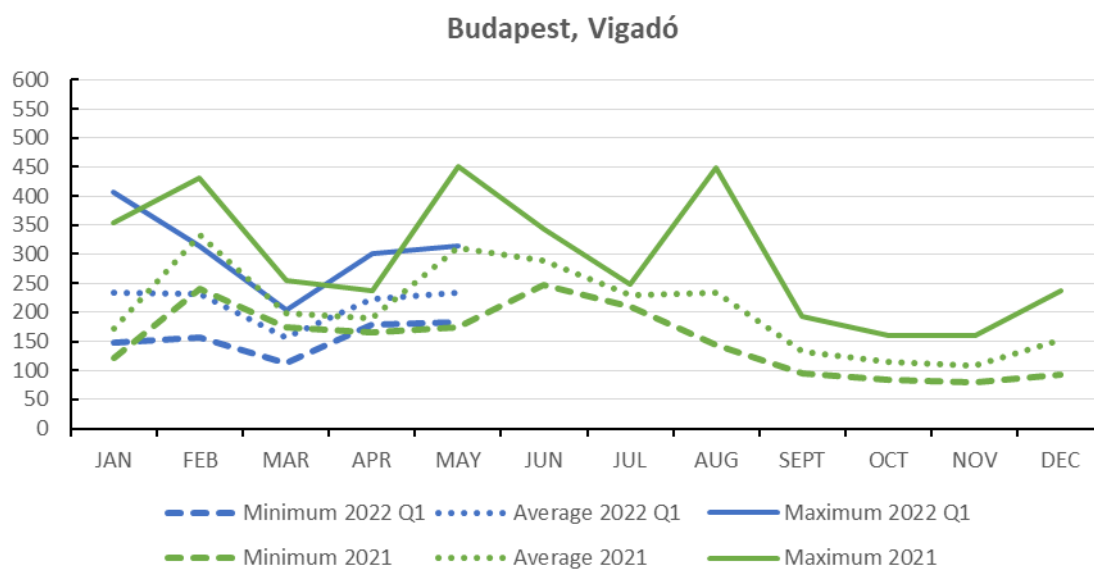


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm  
Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

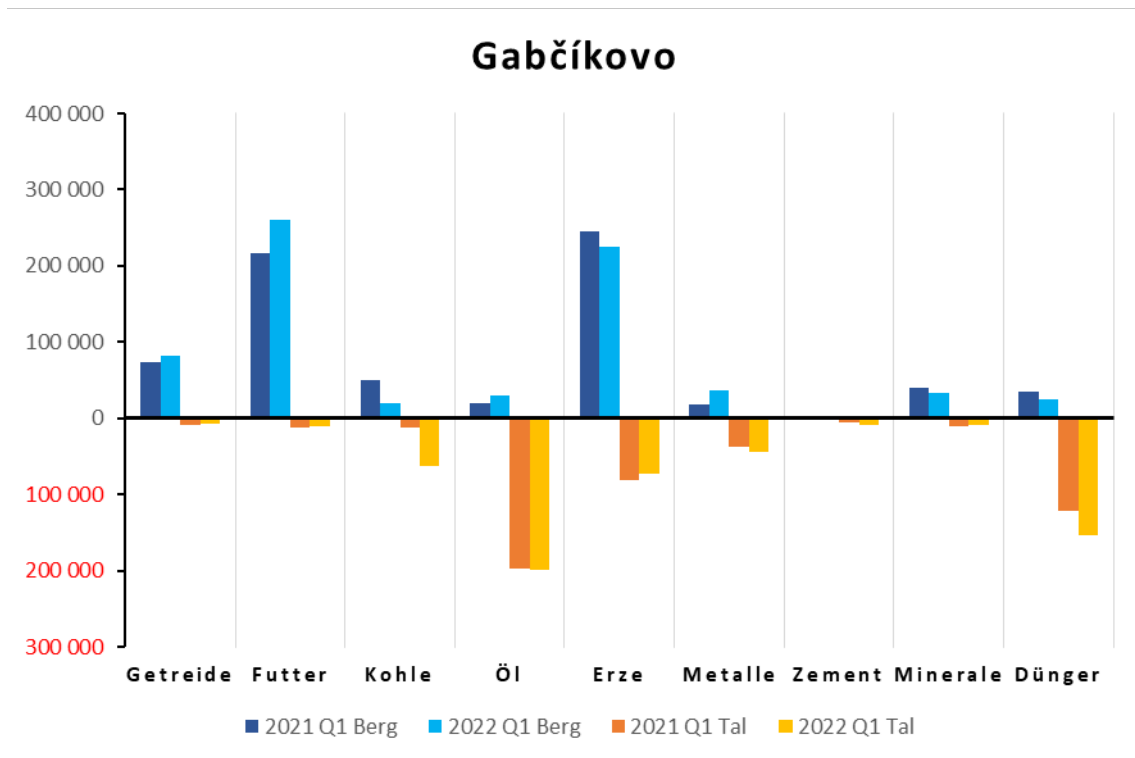


Abb. 3: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2021-2022 in Tonnen

Fig. 3. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2021-2022, en tonnes

Рис. 3. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 -2022 гг., в тоннах

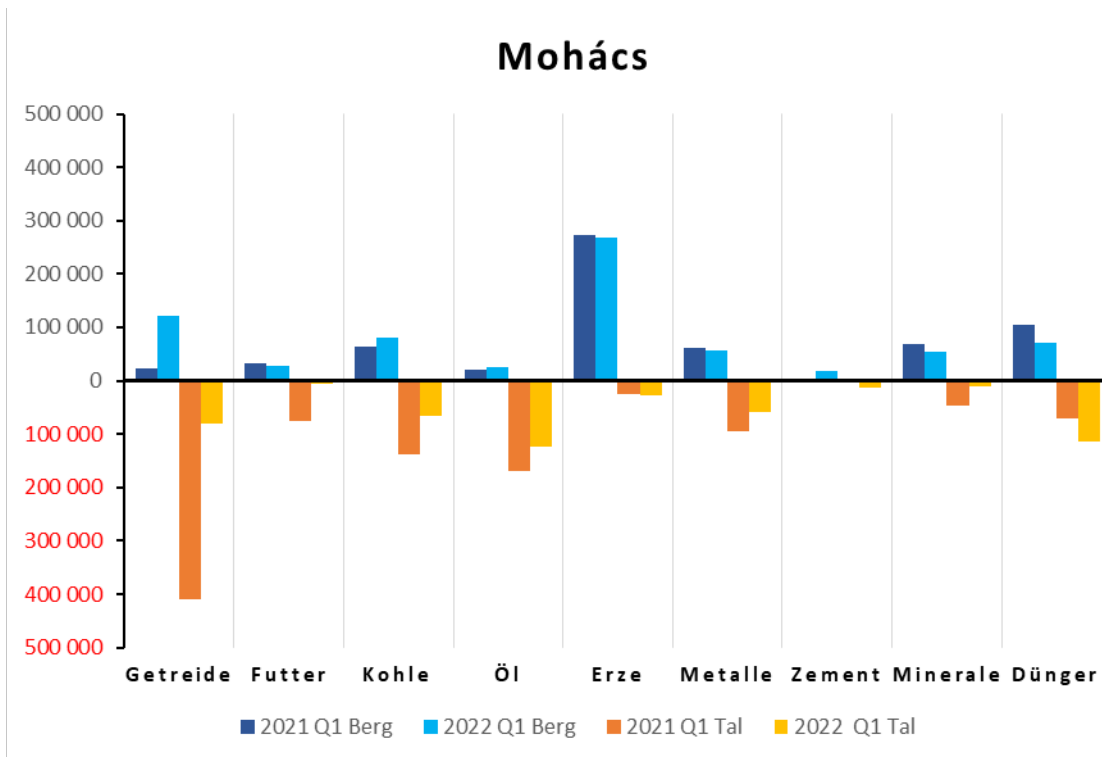


Abb. 4: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr in MOHÁCS 2021-2022 in Tonnen

Fig. 4. Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par MOHÁCS en 2021-2022, en tonnes

Рис. 4. Объёмы международных и национальных перевозок грузов через МОХАЧ в 2021-2022 гг., в тоннах