

COMMISSION DU DANUBE
Groupe de travail
pour les questions techniques
(9-10 octobre 2024)

GT TECH/octobre 2024

DT V.3.1 (2024-2)/Rev.1

INFORMATION DU SECRETARIAT

**sur le thème : « Observation du marché de la navigation danubienne :
résultats du premier semestre de 2024 »**

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne au premier semestre de 2024

1.1 Situation initiale du marché en 2024

- 1.1.1 L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au début de 2024 a été défini par les résultats de 2023, le dynamisme du premier trimestre (Q₁) de 2024 ainsi que par des prévisions de croissance relative du produit intérieur brut des Etats de l'Union européenne et de la zone euro par rapport à 2023.
- 1.1.2 Un facteur déterminant pour l'état initial du marché des transports en 2024 a été représenté par l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de la Russie en Ukraine lancée en février 2022, ce qui a conditionné l'émergence de risques supplémentaires et des perturbations de certains secteurs des transports sur le marché de la navigation danubienne, la faible croissance de la consommation d'acier, la hausse des prix des ressources énergétiques et des matières premières, tout cela ayant entraîné une réorientation partielle du marché.
- 1.1.3 Vu le blocus par la Russie des ports maritimes de l'Ukraine, pour assurer la sécurité alimentaire mondiale, un Corridor céréalier ukrainien constitué sur la base des ports d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchornomorsk a été mis en place et soutenu par les forces armées de l'Ukraine. Jusqu'au 15 juillet 2024, plus de 57,6 millions de tonnes de marchandises d'exportation ont été transbordées par ces ports, dont 39 millions de tonnes - des produits du secteur agricole de l'économie ukrainienne.

Dans le même temps, le problème de l'assurance de la sécurité alimentaire mondiale dépend encore en grande partie de la mise en place et du soutien d'un nouveau régime de logistique pour les exportations ukrainiennes de produits agricoles sur la base du cluster des ports danubiens de l'Ukraine.

- 1.1.4 Dans la nuit du 24 juillet 2023 et au cours des mois suivants, y compris la période actuelle de 2024, la Russie a mené une série d'attaques contre les infrastructures portuaires de l'Ukraine sur le Danube.

A la suite de ces attaques, en particulier le 23 juillet 2024, des hangars à grains, des réservoirs, des bâtiments administratifs ainsi que des bâtiments civils ont été détruits dans les ports de l'Ukraine sur le Danube. Il y a aussi des blessés parmi la population civile.

- 1.1.5 En fait, les actions agressives de la Russie sur le Danube ont créé des conditions de menaces directes à la sécurité non seulement pour l'infrastructure portuaire de l'Ukraine sur le Danube, mais aussi pour l'ensemble du système de circulation des bateaux sur le Bas-Danube, y compris la sécurité des équipages et du personnel des bateaux.
- 1.1.6 Dans ces circonstances, la Commission du Danube en 2024 a poursuivi son travail actif pour soutenir au maximum les exportations des produits agroalimentaires de l'économie, ainsi que les importations de marchandises nécessaires à l'Ukraine dans le

cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai 2022 afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine, notamment par la mise en place d'un système logistique spécial de transport sur la base des ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des canaux de communications Danube-mer Noire. Dans le cadre de cette initiative, il convient de noter les mesures suivantes :

- réunions systématiques de coordination des administrations maritimes de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie organisées par le Secrétariat de la CD avec la participation des représentants de la DG MOVE de la Commission européenne et de la CD ;
- visites ciblées dans les ports et les administrations des canaux de communications Danube-mer Noire pour discuter de l'élimination des barrières administratives inutiles dans les systèmes de contrôle de circulation des bateaux et de la mise en œuvre de projets réels promouvant le suivi des conditions de navigation ;
- présentation de la situation actuelle dans le cadre de divers forums internationaux afin de soutenir l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*. Parmi les nombreux forums, il convient de noter le discours et la présentation du Directeur général du Secrétariat lors du 13^e Forum sur la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (13^e Forum annuel de l'EUSDR), qui s'est tenu le 20 juin 2024 à Vienne.

1.1.7 Malgré les réelles menaces à la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube, le volume global du trafic-marchandises des ports danubiens en 2023 s'est élevé à 95,1 millions de tonnes, soit 124,3% de plus par rapport au volume en 2022. La plus forte croissance a été principalement enregistrée dans les ports du Bas-Danube : Roumanie – 118,5% ; République de Moldova – 124% ; Ukraine – 194%.

1.1.8 La plus forte augmentation du trafic-marchandises dans les ports danubiens de l'Ukraine - un total de 32,021 millions de tonnes à la fin de 2023 - est principalement due à la hausse du volume des exportations du secteur agricole de l'économie. La majeure partie était constituée de céréales - 15,2 millions de tonnes, soit 47,4% du volume total, ainsi que d'huile végétale - 2,9 millions de tonnes. Les autres marchandises sèches s'élevaient à 4,9 millions de tonnes).

1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier trimestre de 2024

1.2.1 Hydraullicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

Les accumulations de neige au début de 2024 dans les régions alpines du bassin danubien étaient estimées inférieures aux valeurs moyennes pluriannuelles. L'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glaces ont assuré au cours du premier trimestre de 2024 une navigation ininterrompue.

Une hydraullicité stable pour une navigation efficace tout au long du premier trimestre a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5-2,7 m.

1.2.2 Dynamisme du marché au cours du premier trimestre de 2024

Le marché des transports sur le Danube au cours du premier trimestre (Q₁) de 2024 s'est formé sous l'influence des principaux facteurs énumérés au Chapitre 1 et de l'impact négatif persistant de l'agression russe en Ukraine sur les principaux secteurs de l'industrie et du secteur agricole de l'économie dans le bassin du Danube et dans ceux limitrophes.

En tenant compte de la stabilité relative des conditions de navigation et de la réorientation partielle du marché, les volumes des transports de marchandises au cours du (Q₁) de 2024 ont représenté :

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Jochenstein de marchandises enregistrées (communication transfrontière Allemagne/Autriche au cours du Q₁ de 2024 a représenté 887,6 milliers de tonnes, soit 190,1% par rapport au volume Q₁ de 2023 ;
- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie) au cours du Q₁ de 2024 a représenté 1.288 milliers de tonnes (ce qui représente 130,7% par rapport au volume Q₁ de 2023) ;
- le volume des transports de marchandises enregistrées par Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) au cours du Q₁ de 2024 a représenté 1.051 milliers de tonnes, soit 119% du volume de marchandises transportées au cours du Q₁ de 2023 ;
- Le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au cours du Q₁ de 2024 a atteint 5.422 milliers de tonnes (106% de l'indicateur analogue du Q₁ de 2023), dont :
 - transports internationaux : 4.418 milliers de tonnes, ce qui représente 98,7% par rapport au Q₁ de 2023 ;
 - transports internes : 1.024 milliers de tonnes, ce qui représente 155,6% par rapport au Q₁ de 2023.

1.2.3 Le trafic-marchandises des ports au premier trimestre (Q₁) de 2024 a changé dans des directions différentes (tableau 1.1).

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier (Q₁) trimestre de 2022-2024 (milliers de tonnes)

Ports (milliers de t)	2022 Q ₁	2023 Q ₁	2024 Q ₁
Allemagne	615	453	1.276*
Autriche	1.669	1.232	1.391
Slovaquie	502	370,8	470,7
Hongrie	1.222	840	1.122

Croatie	180	79,6	89,9
Serbie	3.055	3.426	3.295
Bulgarie	1.724	2.001	1.606
Roumanie	6.096	6.012	7.002
Rép. de Moldova	486,2	610	699
Ukraine	1.431	6.805,6	5.653

* Le trafic-marchandises des ports de Bavière, y compris le secteur du Danube (au cours du Q₁ de 2023 - 978 milliers de tonnes) (www.destatis.de)

- Le trafic-marchandises du port de Constanța à bord de bateaux fluviaux a représenté 5.380 milliers de tonnes, soit 117,8% par rapport au trafic-marchandises du Q₁ de 2023. Ceci étant, 280 milliers de tonnes ont été chargées dans les ports de la Roumanie à destination des ports danubiens de l'Ukraine et ont été déchargées 1.951 milliers de tonnes de marchandises en provenance des ports de l'Ukraine.
- Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine est présenté dans les tableaux 1.2-1.3.

Tableau 1.2

**Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation
au cours du premier (Q₁) trimestre de 2024 (milliers t)***

Groupe de marchandises	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	1.798,41	561,90	105,80
Autres marchandises sèches	311,52	272,56	39,50
Huile (marchandises liquides)	287,02	244,78	6,60

Tableau 1.3

Principales composantes du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine

Période / %	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2022 (milliers t)	6.622,30	3.742,04	1.154,08
2023 (milliers t)	15.192,11	4.882,64	2.919,67
%	229,4	130,5	253
Q ₁ 2023 (milliers t)	3.339,67	908,26	587,52
Q ₁ 2024 (milliers t)	2.497,07	667,26	556,03
%	74,77	73,47	94,64

* Données reçues de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

- Selon des données opérationnelles, un total de 4.385 bateaux ont traversé le canal de Sulina en 2023, dont 2.660 dans le sens Danube-mer Noire et 1.625 dans le sens mer Noire-Danube.
- Au total, 3.568 bateaux ont traversé les canaux de Kilia et de Bystroe, dont 2.257 de la mer vers le Danube et 1.311 du Danube vers la mer.

1.2.4 Transports de passagers

Sur le Haut-Danube (statistiques de l'écluse de Gabčíkovo), les transports de passagers à bord de bateaux de croisière avec cabines au début de 2024 ont montré le dynamisme suivant (tableau 1.4).

Tableau 1.4

Mois (2024)	Nombre de passages de bateaux (vers l'amont/vers l'aval)	Nombre de passagers (milliers)
mars	109 (97*)	13,4 (9,5*)
avril	366 (395*)	56,8 (54,6*)

* Sont indiqués pour la comparaison les indicateurs du mois respectif de 2023

En direction du delta du Danube (statistiques du port de Mohács), il n'y a pas eu de circulation de bateaux à passagers en janvier-mars 2024, à l'exception de passages uniques sans passagers.

C h a p i t r e 2

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

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2024

2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2024

Au cours du premier trimestre (point 1.2.1), des conditions de navigation suffisamment stables ont été assurées sur l'ensemble du Danube.

Au cours du deuxième trimestre de 2024, les niveaux d'eau sur l'ensemble du Danube ont été maintenus en permanence au-dessus du niveau des valeurs de l'ENR (*RNW*).

En avril, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimums observés au début et à la fin du mois étaient identiques aux valeurs du mois d'avril de 2023. Les niveaux d'eau moyens et maximums étaient respectivement de 30 cm et 60 cm en-dessous des mêmes valeurs d'avril 2023. Les niveaux maximums ont été observés au milieu du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), des niveaux d'eau minimums ont été observés au début et à la fin du mois, et étaient de 40 cm plus élevés qu'en avril 2023. Le niveau moyen de l'eau était inférieur de 30 cm et le niveau maximum était inférieur de 130 cm aux valeurs correspondantes du mois d'avril de 2023. Les niveaux maximums ont été observés à la fin de la deuxième et dans la première moitié de la troisième décennie.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimums étaient de 50 à 80 cm en-dessous des valeurs correspondantes d'avril 2023, alors que les niveaux moyens et maximums étaient respectivement de 130 à 140 en-dessous. Les niveaux maximums ont été observés à la fin de la première et au début de la deuxième décennie du mois, et les niveaux minimums ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décennie.

En mai, sur le Haut Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimums étaient identiques aux valeurs du mois de mai de 2023. Le niveau moyen était de 40 cm et le niveau maximum de 90 cm en-dessous des valeurs similaires de mai 2023. Les valeurs maximales ont été observées dans la troisième décennie du mois et les valeurs minimales dans la première et la deuxième décennie.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimums étaient de 80 cm en-dessous des valeurs similaires de mai 2023, alors que le niveau moyen était de 110 cm et le niveau maximum de 200 cm en-dessous. Les valeurs maximales ont été observées dans la seconde moitié de la troisième décennie. Les valeurs minimales ont été observées au milieu de la deuxième décennie du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimums étaient inférieurs de 50 à 100 cm aux valeurs similaires de mai 2023, alors que le niveau moyen était inférieur de 210 à 230 cm et le niveau maximum de 300 à 320 cm, respectivement. Les niveaux maximums ont été observés au début du mois. Les niveaux minimums ont été observés au début de la deuxième décennie du mois.

En juin sur le Haut-Danube (fig.1), les niveaux d'eau minimums étaient de 90 cm plus élevés que les mêmes valeurs du mois de juin de 2023, le niveau moyen était de 270 cm plus élevé et le niveau maximum était de 480 cm plus élevé. Les niveaux maximums ont été observés dans la première moitié du mois. Il convient de noter qu'au cours de la première décennie, les niveaux d'eau ont dépassé de 10 à 180 cm les valeurs du HNN (*HSW*), ce qui a entraîné l'arrêt de la navigation sur certains secteurs. Les niveaux minimums ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décennie du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimums étaient plus élevés que les valeurs similaires de juin 2023, le niveau moyen était plus élevé de 240 cm et le niveau maximum de 340 cm plus élevé. Les niveaux maximums ont été observés à la fin de la première et au début de la deuxième décennie du mois, et ils ont dépassé les valeurs du HNN (*HSW*) de 10-45 cm. Les niveaux minimums ont été observés au début et à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimums étaient inférieurs de 50 à 170 cm aux valeurs similaires de juin 2023, les niveaux moyens de 120 à 270 cm et les niveaux maximums de 220 à 300 cm. Les niveaux maximums ont été observés dans la seconde moitié du mois. Les niveaux minimums ont été observés au début de la première décennie du mois.

2.1.2 Hydraulique 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 2024 une navigation ininterrompue. Une hydraulique stable nécessaire pour une navigation efficace tout au long du semestre a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux lors de la circulation vers l'amont à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5-2,7 m (tableau 2.1).

Tableau 2.1

Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2024

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
janvier	250 (250*)	220/230 (220/230*)
février	270 (270)	230 (230)
mars	270 (270)	230/240 (230/240)
avril	270 (270)	230/240 (230/240)
mai	270 (270)	230/240 (230/240)
juin	270 (270)	230/240 (230/240)

* Sont indiqués pour la comparaison les indicateurs de la période analogue de 2023

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**

Des transports relativement stables de passagers à bord de bateaux à passagers à cabines de croisière ont commencé en avril.

Tableau 2.2

**Dynamisme du trafic de passagers¹
(en milliers)**

Lignes	Année						
	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Haut-Danube	720,8	56,1	149,1	469,3	561,5	209,9	208,7
Vers le delta du Danube	135,04	5,15	34,1	74	28,5	17,03	4,51

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, les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main, de même que vers le delta du Danube (tableau 2.2).

¹ Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčíkovo et de Mohács.

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été dénombrés 1.139 passages de bateaux ; cela représente 85,5% par rapport au 1^{er} semestre de 2023.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)), conventionnellement appelé « Haut-Danube » ont été dénombrés 1.530 passages de bateaux (en 2023 – 1.548), dont 34,2% en mai et 32,8% en juin. Au total, 208,7 milliers de passagers ont été transportés au cours du premier semestre (vers l'amont/vers l'aval), ce qui correspond au niveau de trafic de passagers en 2023.

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

2.2.1.3 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). Au premier trimestre, il n'y a pratiquement eu aucun voyage de bateaux à passagers, à l'exception de passages isolés sans passagers. Au total, 3 passages de bateaux vers l'amont et 32 passages vers l'aval ont été réalisés au premier semestre. Respectivement, ont voyagé vers l'aval au deuxième trimestre – 4.508 passagers (tableau 2.2).

2.2.2 **Trafic-marchandises**

2.2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

- a) Le volume des transports de marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) au 1^{er} semestre de 2024 a représenté 1.485 milliers de tonnes, ce qui représente 136,1% par rapport au volume de 2023.
- b) Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) a constitué au cours du 1^{er} semestre de 2024 2.429 milliers de tonnes, ce qui représente 115,3% par rapport au volume de 2023. Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 1.461 milliers de tonnes, soit 60,7% du volume total (fig.5).

Ont été transportées 2.061 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*), dont :

- vers l'amont – 1.394 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 667 milliers de tonnes.

Ont été transportées 363,6 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 67,5 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 296,1 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

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

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2024 ont été transportés à bord de convois poussés 1.011 milliers de tonnes soit quelque 92,2% par rapport au volume de 2023 et 42% 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 892 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 504,5 milliers de tonnes, soit 36,2% du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
 - vers l'aval – 387,4 milliers de tonnes, soit 58,1% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.
- b) Les volumes des marchandises liquides transportées par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois représentaient 119 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 12,8 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 106,2 milliers de tonnes.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 1.414 milliers de tonnes ont été transportées au cours du 1^{er} semestre de 2024 à bord de bateaux automoteurs, dont :

- vers l'amont – 944,7 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 469,3 milliers de tonnes.
- a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 1.169 milliers de tonnes, ce qui représente 152,5% par rapport au volume de 2023, dont :
 - vers l'amont – 890 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 279,3 milliers de tonnes.
 - b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 244,7 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :
 - vers l'amont – 54,7 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 190 milliers de tonnes.

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

Les particularités du marché du 1^{er} semestre de 2024 (fig. 6) sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de transport de minerai de fer vers l'amont (80% du volume de 2023 et 69,4% du volume du premier semestre de 2022) ainsi que des produits métalliques et des produits pétroliers vers l'amont/vers l'aval ;
- b) hausse des volumes de transport d'engrais vers l'amont/vers l'aval.

Le rapport absolu des principaux volumes de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, HU/SK) est présenté dans les tableaux 2.3 et 2.4.

Tableau 2.3

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q1+Q2	2024 Q1+Q2
Denrées alimentaires et fourrages	1.774 48% ²	1.321	879	783	592	270,9	560,4
Minerais de fer	841 22%	948	969	735	726	435,5	346,2
Céréales	271 7,3%	352	394	416	427	173,8	312,7
Produits métalliques	340 9,2%	117	71	101	55,6	30	23,3
Produits pétroliers	241 6,5%	212	86,7	92,1	40,5	18,4	25,3
Engrais naturels et artificiels	91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5	54,9	24,9	80,1

Tableau 2.4

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q1+Q2	2024 Q1+Q2
Engrais naturels et artificiels	535 25%	505	464,5	444,9	417,5	200,8	219,5
Produits pétroliers	671,3 31,4%	578	870	642	653	322,7	299,8
Produits métalliques	380,4 17,8%	96,5	140	173	155	89,7	73,6

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

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées ayant franchi Mohács au cours du 1^{er} semestre de 2024 a représenté 2.109 milliers de tonnes (fig. 7), soit 130,3% par rapport au volume des marchandises transportées en 2023, dont le transit vers l'amont avait représenté 947 milliers de tonnes, soit 44,9% (en 2023 - 42%).

² Du volume des marchandises transportées vers l'amont.

Ont été transportées 1.779 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 828,5 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 950,8 milliers de tonnes.

Ont été transportées 329,6 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 118,2 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 211,4 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2024 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés 1.425 milliers de tonnes, ce qui représente 67,5% (en 2023 – 70%) du volume total de marchandises, y compris les marchandises liquides.

- a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 1.354 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 642 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 712 milliers de tonnes.
- b) Les volumes de marchandises liquides transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans la composition de convois se chiffraient à 71,5 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 13,5 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 58 milliers de tonnes.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2024, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 683,4 milliers de tonnes, soit 32,5% du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács en 2023, dont :

- a) 425,3 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :
 - vers l'amont – 186,5 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 238,8 milliers de tonnes.
- b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 258,1 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :
 - vers l'amont – 104,7 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 153,4 milliers de tonnes.

Nomenclature des marchandises (statistiques du point de contrôle de Mohács)

Les particularités du marché au 1^{er} semestre de 2024 (fig. 8) sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de minerai de fer (95,7% du volume (Q₁+Q₂) en 2023 et 69,4% du volume (Q₁+Q₂) en 2022) vers l'amont ;

- b) élimination factuelle de transports de charbon vers l'amont (6,9% du volume (Q₁+Q₂) en 2022 ;
- c) augmentation significative des volumes de céréales vers l'aval ;
- d) augmentation des volumes de produits métalliques et de produits pétroliers vers l'aval, ainsi que des engrais vers l'amont et vers l'aval.

Le rapport absolu des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont ainsi que des volumes d'engrais vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) figure dans les tableaux 2.5 et 2.6.

Tableau 2.5

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t		2019	2020	2021	2022	2023	2023	2024
							Q ₁ +Q ₂	Q ₁ +Q ₂	
Minerais de fer	1.247	37,6%		954	991	741	692	380,6	364,2
Charbon (coke)	479	14,4%		323	281	200	2,2	0	11,7
Engrais	392	11,8%		436	385	255,6	121	46,9	74,2
Produits pétroliers	109	3,2%		106	117	252	153,7	57,2	126,3
Produits métalliques	270	8,1%		243	249	205	111,1	56,3	136,3

Tableau 2.6

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t		2019	2020	2021	2022	2023	2023	2024
							Q ₁ +Q ₂	Q ₁ +Q ₂	
Céréales	479	21,1%		1.471	1.002	238,9	317,4	70,1	283,5
Produits pétroliers	428	18,9%		528	591	322,3	405,4	222,6	214,5
Produits métalliques	316	13,9%		295	254	310	381	208,3	189,1
Denrées alimentaires et fourrages	203	9%		520	218,5	65	216,4	86,7	12,8
Engrais	272	12%		364	316	315,5	185,7	116,1	189,6

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Au cours du 1^{er} semestre de 2024, le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 10.174 milliers de tonnes³, ce qui représente 96,6% par rapport à l'indicateur analogue de 2023, dont :

- transports internationaux : 7.988 milliers de tonnes (90,5% par rapport à l'indicateur de 2023) ;
- transports internes : 2.186 milliers de tonnes (203% par rapport à l'indicateur de 2023).

Les volumes du trafic par mois sont présentés sur la figure 9.

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

Le trafic-marchandises des ports danubiens au cours du premier semestre (Q₁+Q₂) de 2024 par rapport au Q₁+Q₂ de 2023 a changé dans des directions différentes (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens en 2020-2024

Ports (milliers de t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Allemagne	3.511	2.999	2.410	2.228	1.047	1.244*
Autriche	6.050	6.356	5.363	4.460	2.506	2.642
Slovaquie	1.553	1.846	1.934	1.509	810*	721**
Hongrie	6.742	5.715	4.063	3.604	1.746	2.163
Croatie	948	697	582	365,5	186,4	163,8
Serbie	8.164	13.610	12.023	12.031	6.628	6.463
Bulgarie	5.431	7.111	7.104	7.026	4.004	3.623***
Roumanie	27.307	28.457	24.355	28.857	13.053	13.103
Rép. de Moldova	1.185	1.819	2.144	2.144	1.238	1.254***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	15.146	10.273***

* Janvier-mai, trafic-marchandises global des ports sur le secteur de la voie navigable de Bavière

** Ports de Bratislava et de Komarno

*** Données reçues des Administrations des ports maritimes de la Bulgarie, de la République de Moldova et de l'Ukraine

³ www.acn.ro

Il convient de noter tout particulièrement l'activité des ports danubiens de l'Ukraine, notamment le dynamisme du trafic-marchandises qui est la conséquence logique des mesures décisives et des actions importantes prises par le gouvernement ukrainien, avec le soutien de l'Union européenne et de la Commission du Danube, pour organiser les exportations, via les ports de Reni, Izmaïl et Oust'-Dounaïsk, des produits du secteur agricole de l'économie du pays (tableaux 3.2 - 3.3).

Tableau 3.2

Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine (milliers t)*

Port / période	Izmaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
2023 (milliers t)	20.263	10.071	1.688
% par rapport à 2022	227,9	147,5	214,8
(Q1+Q2) 2024	7.462	2.489	322, 1

Tableau 3.3

Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation au cours du premier (Q1) trimestre de 2024 (milliers t)

Groupe de marchandises	Izmaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	3.775,5	1.253	210
Huile (marchandises liquides)	455,8	363,1	11,2

* Données reçues de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

Chapitre 4

Conclusions

- 4.1 Au cours du premier semestre de 2024, l'impact de l'agression russe à grande échelle en Ukraine a continué de créer de réelles menaces pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube. Les attaques continues contre les infrastructures des ports danubiens de l'Ukraine ont exacerbé les risques économiques sur le marché de la navigation danubienne, ce qui a affecté presque tous les principaux secteurs du marché et son dynamisme au premier semestre de 2024.
- 4.2 Compte tenu des facteurs mentionnés au Chapitre 1, malgré les conditions de navigation plutôt favorables dans le premier semestre de 2024, il y a eu des évolutions significatives sur le marché du trafic de passagers à bord des bateaux à cabines, ainsi que certains changements des valeurs absolues et des rapports relatifs dans la nomenclature du trafic-marchandises sur le Haut-Danube et le Danube Moyen.
- 4.3 La Commission du Danube continue à travailler sur des activités spéciales de coordination dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, adoptée en mai 2022. L'objectif de ces activités est d'utiliser plus activement le potentiel du transport de la navigation danubienne afin de stabiliser le trafic à destination et en provenance des ports danubiens de l'Ukraine, ainsi que de consolider le fonctionnement des canaux de communications Danube-mer Noire ; en outre, les activités visent à assurer toutes les mesures de sécurité de la navigation.

- 4.4 Les actions prioritaires entreprises par la Commission du Danube à court terme pour stabiliser le marché et assurer la sécurité de la navigation sont coordonnées avec les administrations de l'Ukraine, de la Roumanie et de la République de Moldova et aussi avec la Commission européenne.

A N N E X E

(figures)

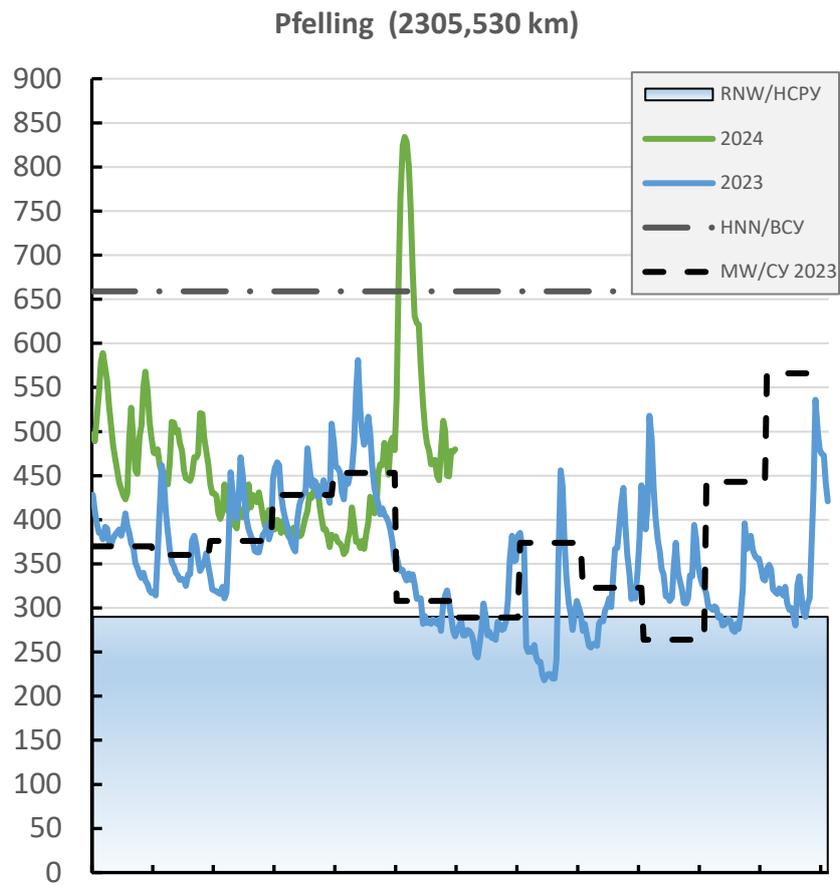


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

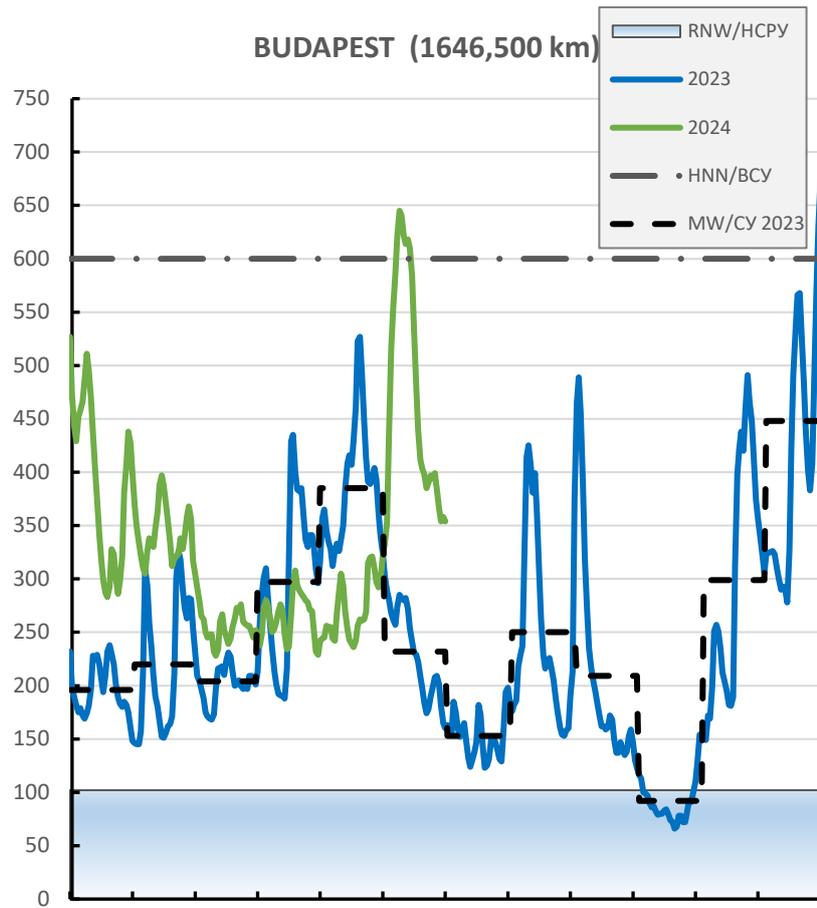


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

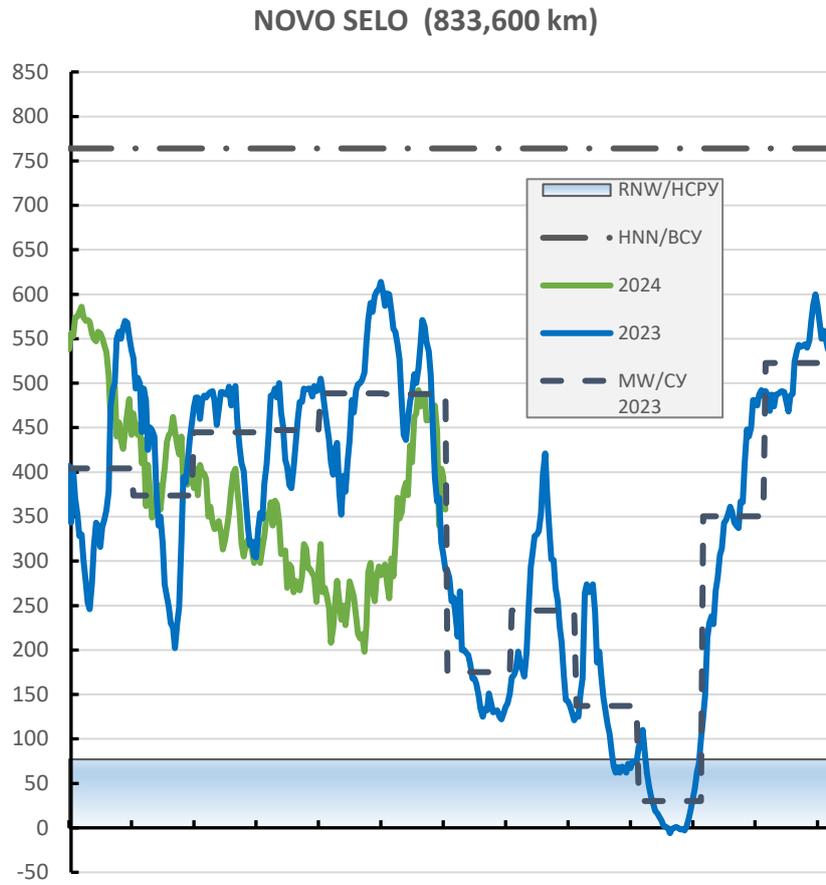


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm
 Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm
 Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село в см

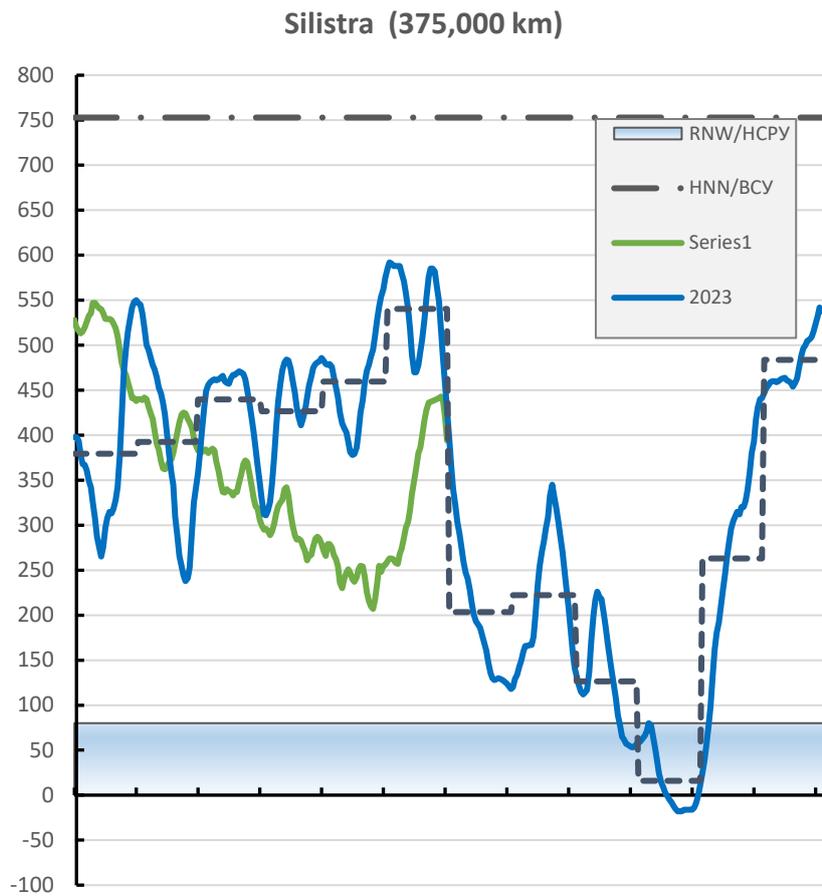


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

Gabčíkovo

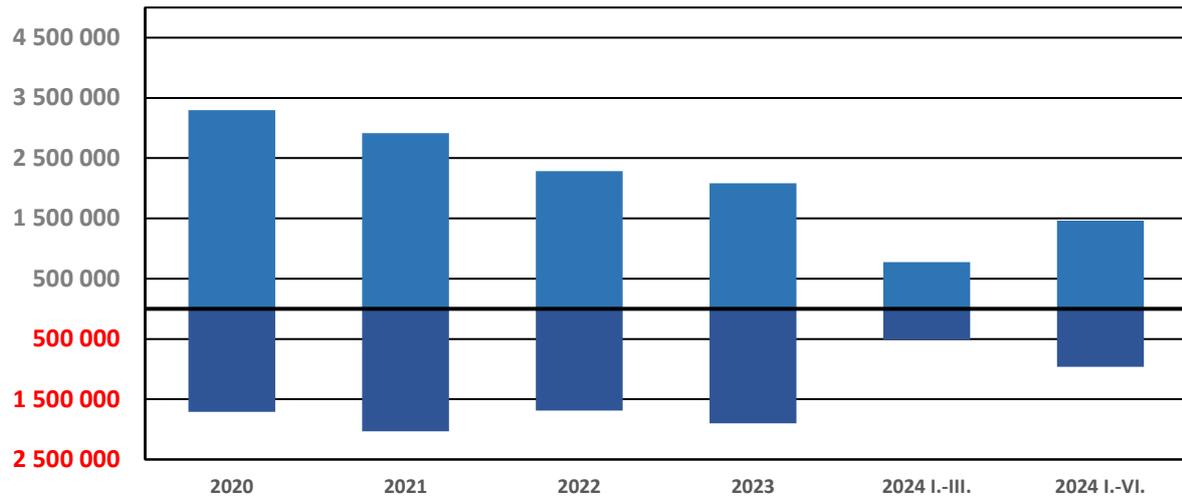


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 5 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 5. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Gabčíkovo

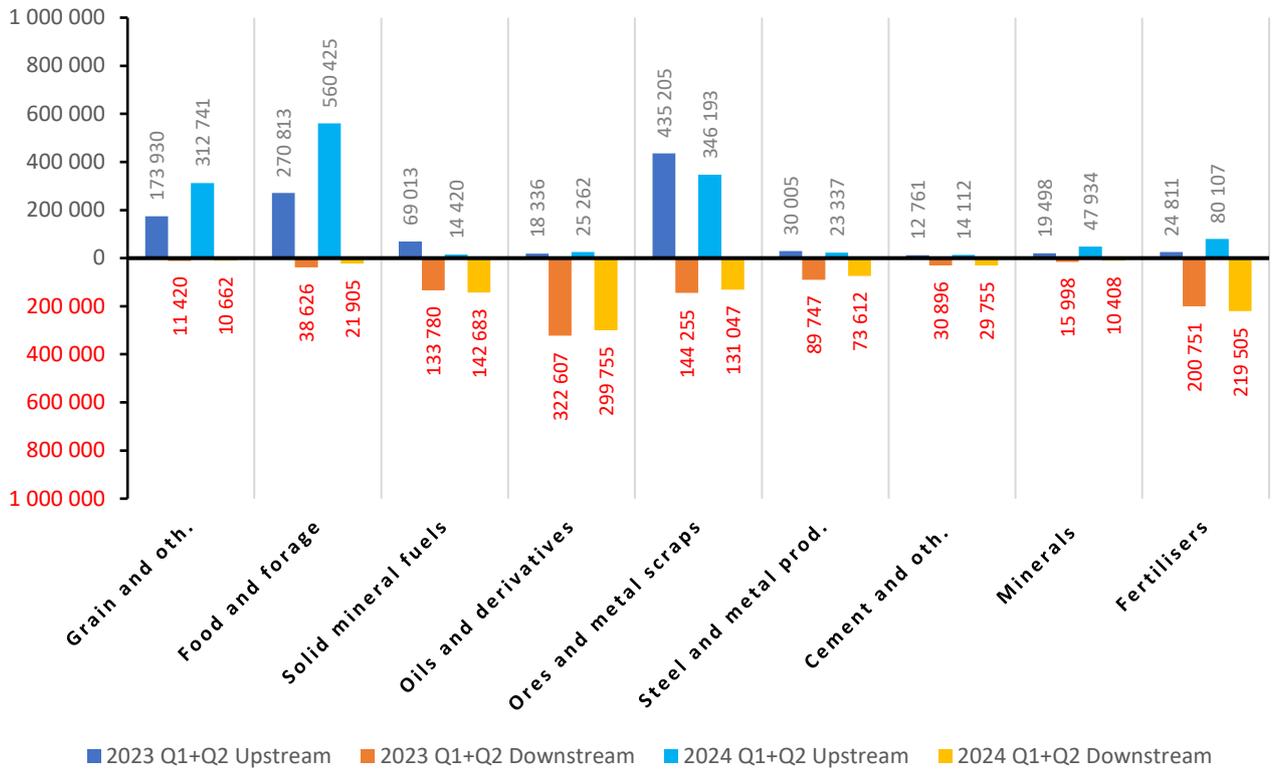


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 6 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en tonnes

Рис. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Mohács

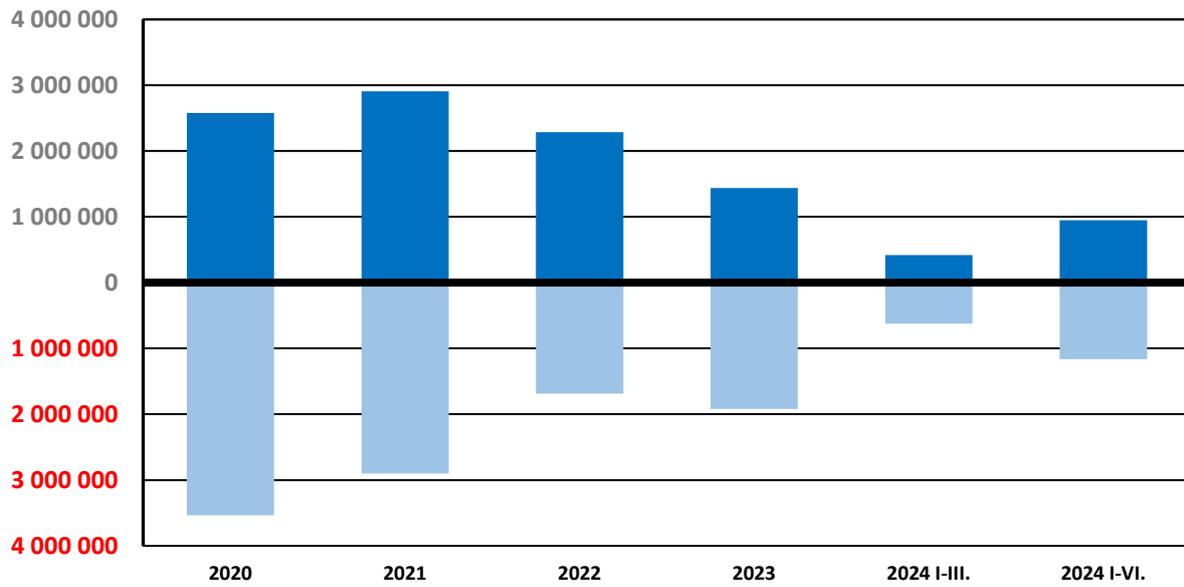


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

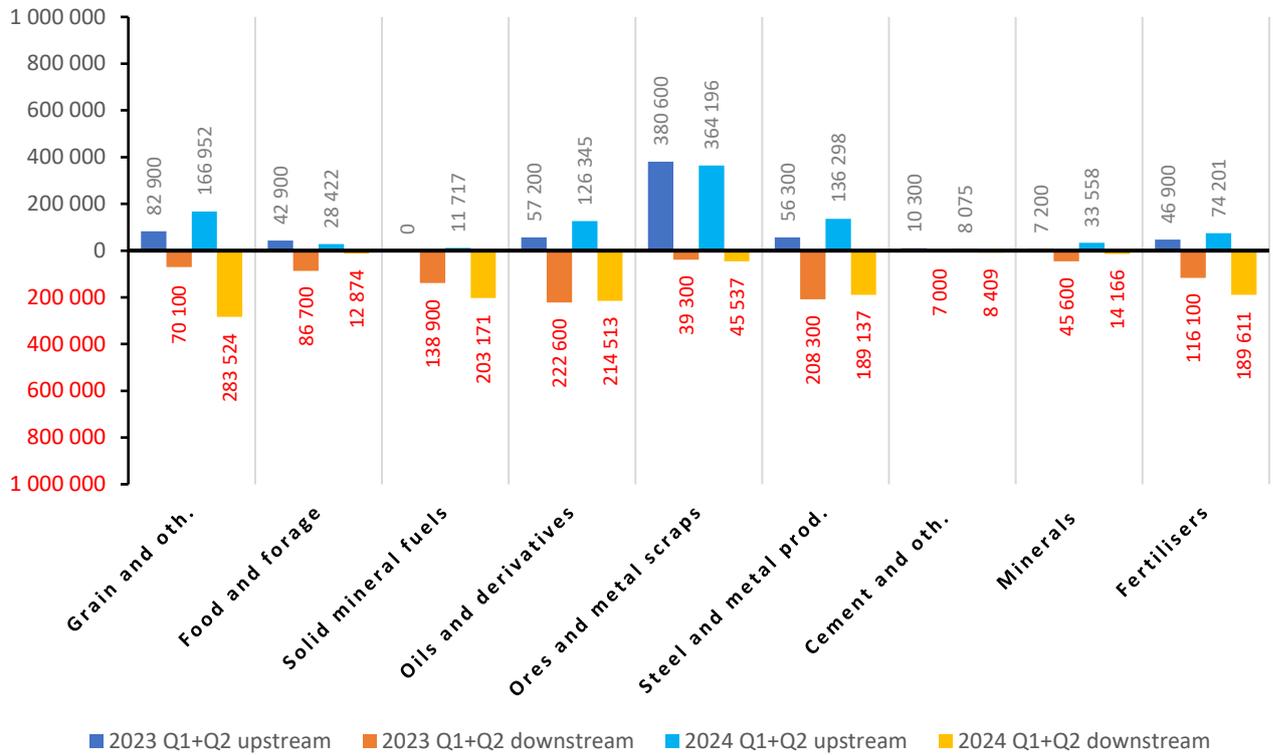


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en tonnes
 Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

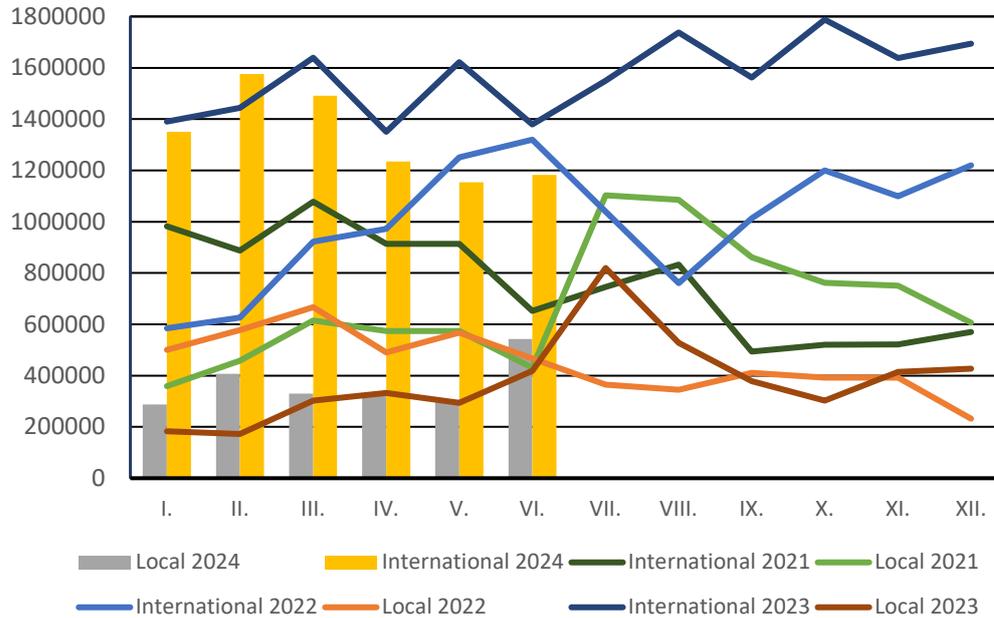


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

Fig. 9 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

Рис.9. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах