OBSERVATION DU MARCHE DE LA NAVIGATION DANUBIENNE: RESULTATS DE 2024

COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST – 2025

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

OBSERVATION DU MARCHE DE LA NAVIGATION DANUBIENNE:

RESULTATS DE 2024

Budapest – 2025

HU ISSN 2786-0701X (pour la version électronique)

Commission du Danube, Budapest 1068, rue Benczúr 25

Piotr Sémionovitch Souvorov – responsable de la publication
Oana Florescu – responsable de l'édition

Cette activité a été financée sur le compte de CEF de l'Union européenne selon l'Accord relatif à l'attribution de subventions No

101127323 – 22 – HU – TG – GRANT 3 – Danube

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

Funded by
the European Union

Sommaire

Chapitre 1 Caractéristique générale et dynamisme du marché des transports sur le Danube 3

1.1 Situation initiale du marché 3

1.2 Dynamisme du marché des transports 5

1.2.1 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux ……. 5

1.2.2 Transports de marchandises (Q_1+ Q_2+ Q_3) de 2024 ……..... 5

1.2.3 Trafic-marchandises des ports (Q1+Q2+Q3) de 2024 ……. 6

1.2.4 Transports de passagers (Q_1+Q_2+Q_3) de 2024 ……. 6

Chapitre 2 Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2024, circulation de la flotte et des marchandises …..……... 7

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2024 …..…….. 7

2.1.1 Conditions nautiques : caractéristique générale …… 7

2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux …….. 15

2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises en 2024 ……..... 16

2.2.1 Transports de passagers……..... 16

2.2.2 Trafic-marchandises ……. 18

2.2.3 Trafic interbassins ……. 31

Chapitre 3 Trafic-marchandises des ports danubiens……. 32

3.1 Ports de l'Allemagne …… 32

3.2 Ports de l'Autriche ……... 34

3.3 Ports de la Slovaquie……..…..... 35

3.4 Ports de la Hongrie……..…..... 36

3.5 Ports de la Croatie ……..…. 36

3.6 Ports de la Serbie …….. 37

3.7 Ports de la Roumanie ……..... 38

3.8 Ports de la Bulgarie ……...…….... 40

3.9 Ports de la République de Moldova …….…….…..... 40

3.10 Ports de l'Ukraine ……. 41

Chapitre 4 Conclusions ……. 42

Chapitre 1

Caractéristique générale et dynamisme du marché des transports sur le Danube

1.1 Situation initiale du marché

1. L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au cours de la période de référence de 2024 a été défini par les résultats globaux de 2023 ainsi que par des prévisions indicatives de croissance relative du produit intérieur brut des Etats membres de l'Union européenne et de la zone euro par rapport à 2023.

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 fluctuation des prix des ressources énergétiques et des matières premières, tout cela ayant entraîné une réorientation partielle du marché.

3. Lors de sa 101e session *(13 juin 2024)*, la Commission a noté avec préoccupation que les conséquences de l'agression militaire de la Fédération de Russie contre l'Ukraine continuent d'avoir un impact destructeur grave sur la navigation danubienne, en violation du principe fondamental consacré à l'article 1 de la Convention de Belgrade relative au régime de la navigation sur le Danube (1948).

4. Vu le blocus par la Russie des ports maritimes de l'Ukraine, pour assurer la sécurité alimentaire mondiale, un corridor céréalier ukrainien impliquant les ports maritimes d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchornomorsk a été mis en place et soutenu par les forces armées de l'Ukraine. Malgré le bombardement systématique de l'infrastructure portuaire par la Russie, y compris les objectifs civils adjacents et le ciblage des bateaux battant pavillon étranger, stationnés ou en route pour effectuer des opérations commerciales dans les ports spécifiés, le trafic-marchandises total des ports ukrainiens y compris des ports du cluster du Danube, au cours de 2024, s'est chiffré à plus de 97,2 millions de tonnes de marchandises dont plus de 60,3 millions de tonnes de céréales.

5. Au cours de 2024, la Russie a également mené une série d'attaques contre les infrastructures portuaires de l'Ukraine sur le Danube, au cours desquelles des explosions ont été enregistrées dans certains cas et des épaves de drones russes ont été découvertes sur les territoires des Etats danubiens voisins.

   Suite à ces attaques, en particulier dans les nuits du 24 au 25 juillet 2024, du 26 au 27 septembre et également du 1er au 2 octobre, des hangars à grains, des entrepôts, des bâtiments administratifs ainsi que des bâtiments civils ont été détruits dans les ports danubiens de l'Ukraine. Suite à l'arrêt, le fonctionnement du poste de contrôle « Orlovka » et du complexe de traversée en bac « Orlovka-Isaccea » a été perturbé. En outre, il y a des victimes parmi la population civile.

   Les attaques aériennes de la Russie contre les infrastructures critiques du cluster ukrainien du Danube se sont également poursuivies au début de 2025. En particulier, les 17 et 29 janvier 2025, des frappes aériennes ont été menées sur le territoire adjacent au port danubien de Kilia, ce qui a entraîné des dommages importants aux installations de production de l'usine de construction et de réparation navale de Kilia.

6. 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.

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

8. L'augmentation significative du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine qui s'élevait à 32,021 millions de tonnes fin 2023, est principalement due à la hausse du volume des exportations des produits du secteur agricole de l'économie. L'essentiel de ces exportations 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 ont constitué 4,9 millions de tonnes. Les ports danubiens de l'Ukraine, ainsi que le port de Constanța, ont apporté une contribution significative à la sécurité alimentaire mondiale. En outre, l'importation des marchandises essentielles en Ukraine ainsi que les opérations d'exportation appropriées ont été assurées.

9. Tout au long de l'année, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir les exportations des produits ukrainiens du secteur agricole de l'économie, ainsi que les importations de marchandises nécessaires à l'Ukraine. Cette activité s'est déroulée dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine,* adoptée en mai 2022 en tant qu'une des actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine. Une attention particulière a été accordée à la mise en place d'un système logistique spécial de transport impliquant les ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que sur les canaux de communication Danube-mer Noire. Des mesures pratiques ont été mises en œuvre dans le cadre de cette initiative, à savoir :

- réunions de coordination régulières des administrations maritimes de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, organisées par la Commission européenne/*DG MOVE* avec l'assistance technique du Secrétariat de la CD ;
- visites ciblées dans les ports et les administrations des canaux de communications Danube-mer Noire pour l'examen des questions relatives à l'élimination des barrières administratives inutiles dans les systèmes de gestion de la circulation des bateaux et la mise en œuvre de projets de surveillance de la navigation ;
- présentation de la situation actuelle dans le cadre des forums internationaux de soutien à l'initiative *EU-Ukraine Danube Solidarity Lanes*, y compris le discours du Directeur général du Secrétariat prononcé lors du 13e Forum de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube *(13th EUSDR Annual Forum)*, tenu le 20 juin 2024 à Vienne.

10. Malgré l'activité considérable du corridor céréalier ukrainien, les travaux menés dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* demeurent extrêmement importants. Ceci étant, il convient de noter que dans la composition du trafic-marchandises des ports du cluster ukrainien du Danube, outre les exportations de produits agricoles du secteur de l'économie, un rôle important est joué par

l'augmentation des volumes de minerai de fer (exportations) et d'autres produits de base (importations).

1.2 Dynamisme du marché des transports

1.2.1 Hydraulicité 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, ceci étant, l'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glaces ont assuré au cours du premier trimestre de la période considérée une navigation ininterrompue.

Une hydraulicité stable assurée tout au long du premier trimestre et au cours du premier semestre de 2024 a permis d'effectuer, pendant certaines périodes, le chargement des bateaux à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5 - 2,7 m.

1.2.2 Transports de marchandises (Q_1+ Q_2+ Q_3) de 2024

Le dynamisme du marché des transports sur le Danube en 2024 s'est formé dans le contexte de la réorientation de ses certains secteurs traditionnels. Cette situation était principalement due à l'impact négatif de l'agression russe en Ukraine sur les principaux secteurs de l'industrie et du secteur agricole de l'économie dans le bassin danubien et dans les bassins limitrophes.

Compte tenu de la stabilité relative des conditions de navigation et de la réorientation partielle du marché, les volumes des transports de marchandises selon les données des principaux points de contrôle du marché (caractérisant conditionnellement la dynamique des volumes sur le Haut-Danube, le Danube Moyen et le Bas-Danube, ainsi que via les canaux de communication Danube-mer Noire) au cours de 9 mois (Q_1+Q_2 +Q_3)[1] de 2024 ont représenté :

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Jochenstein de marchandises enregistrées (communication transfrontière Allemagne/Autriche, AT/DE) a représenté 2.064 milliers de tonnes, soit 124% par rapport au volume (Q_1+Q_2+Q_3) de 2023 ;
- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčikovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, HU/SK) a représenté 3.478 milliers de tonnes, ce qui représente 144,4% par rapport au volume (Q_1+Q_2+Q_3) de 2023 ;
- le volume des transports de marchandises enregistrées par le point de contrôle de Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie, HU/HR/RS) a représenté 2.991 milliers de tonnes, soit 141,8% par rapport au volume (Q_1+Q_2+Q_3) de 2023 ;
- Le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au premier semestre (Q_1+Q_2+Q_3) de 2024 a atteint 14.48 millions de tonnes (84,7% par rapport à l'indicateur analogue de 2023).

[1] La période de 9 mois est considérée comme un indicateur préliminaire généralisé de l'activité de la flotte et du port, lorsque l'influence des conditions initiales du marché et des conditions de navigation sur le Danube est la plus prononcée.

1.2.3 Trafic-marchandises des ports (Q_1+Q_2+Q_3) de 2024

Au cours des neuf premiers mois de 2024 (Q1+Q2+Q3) de 2024 le trafic-marchandises a changé dans des directions différentes (tableau 1.1).

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens entre 2020-2024 (milliers de tonnes)

Ports/année (milliers t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q_1+Q_2+Q_3	2024 Q_1+Q_2+Q3
Allemagne	3.511	2.999	2.410	2.228	1.712	1.865*
Autriche	6.050	6.356	5.363	5.123	3.766	3.102
Slovaquie	1.553	1.846	1.934	1.509	1.214*	1.103**
Hongrie	6.742	5.715	4.063	3.604	2.748	3.071
Croatie	948	697	582	364	273	258
Serbie	8.164	13.610	12.023	12.031	9.330	9.516
Bulgarie	5.431	7.111	7.104	7.026	5.518	5.395 ***
Roumanie	27.307	28.457	24.355	28.857	21.097	18.826
République de Moldova	1.185	1.819	2.144	2.668	1.954	1.915***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	24.705	14.181***

* janvier-août, trafic-marchandises total sur le secteur des voies navigables de Bavière
** ports de Bratislava et de Komarno
*** Les lignes sur la Croatie et la Serbie contiennent également les volumes de transport de la Save du pays.
****données reçues des administrations maritimes de l'Ukraine, de la Bulgarie et de la République de Moldova

Le trafic-marchandises du port de Constanța à bord des bateaux fluviaux s'est chiffré à 13.597 milliers de tonnes.

Il convient de noter tout particulièrement qu'au cours de 2024, malgré une baisse globale significative des volumes de transbordement des marchandises dans les ports du Bas-Danube, ainsi qu'une chute importante des taux de fret pour le transport de céréales à partir des ports du Bas-Danube, les ports danubiens de l'Ukraine ont généralement maintenu des positions stables sur le marché, ce 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 des produits du secteur agricole et autres marchandises via les ports de Reni, Izmaïl et Oust'-Dounaïsk.

1.2.4 Transports de passagers (Q_1+Q_2+Q_3) de 2024

Le dynamisme du transport de passagers sur les lignes conventionnelles pour 9 mois (Q_1+Q_2+Q_3) de 2024 est présentée dans le tableau 1.2.

Tableau 1.2

Dynamisme du trafic de passagers[2]

Lignes/année (en milliers)	Année					
	2020	2021	2022	2023	2023 $Q_1+Q_2+Q_3$	2024 $Q_1+Q_2+Q_3$
Haut-Danube	56,0	149,0	469,0	562,0	444,0	449,0
Delta du Danube	5,2	34,0	74,0	29,0	28.0	7,5

C h a p i t r e 2

Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2024, circulation de la flotte et des marchandises

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2024

2.1.1 Conditions nautiques : caractéristique générale

Au cours du premier trimestre de 2024, des conditions de navigation suffisamment stables ont été assurées sur l'ensemble du Danube, ceci étant les niveaux d'eau ont été maintenus en permanence au-dessus du niveau des valeurs de l'ENR *(RNW)*.

En janvier sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 100 cm, les niveaux moyens - de 130 cm et les niveaux maximum - de 290 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de janvier 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début et à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés au milieu du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 135 cm, les niveaux moyens - de 200 cm et les niveaux maximum - de 160 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de janvier 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin de la première décade et à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 180 cm, les niveaux moyens - de 120 à 130 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de janvier 2023 et les niveaux maximum correspondaient aux valeurs du mois de janvier 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la première décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décade du mois.

[2] Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčikovo et de Mohács.

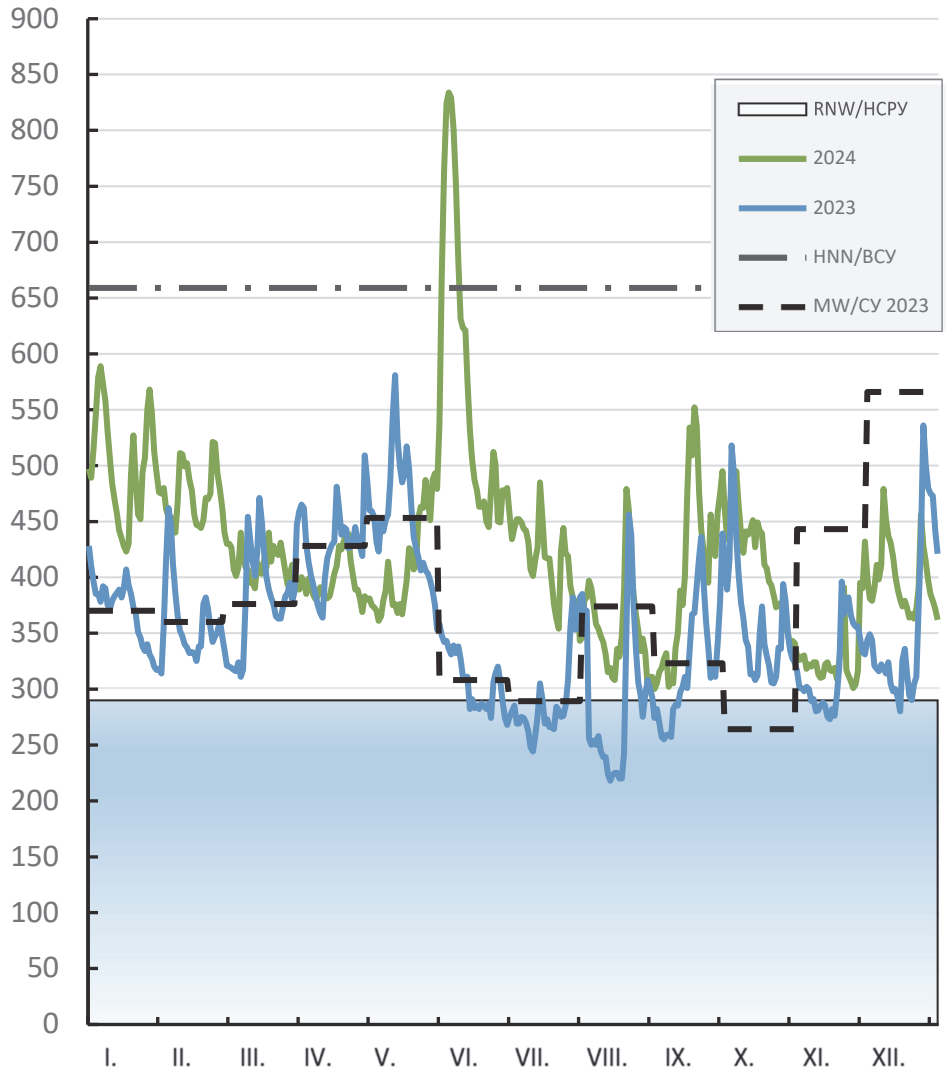

Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm

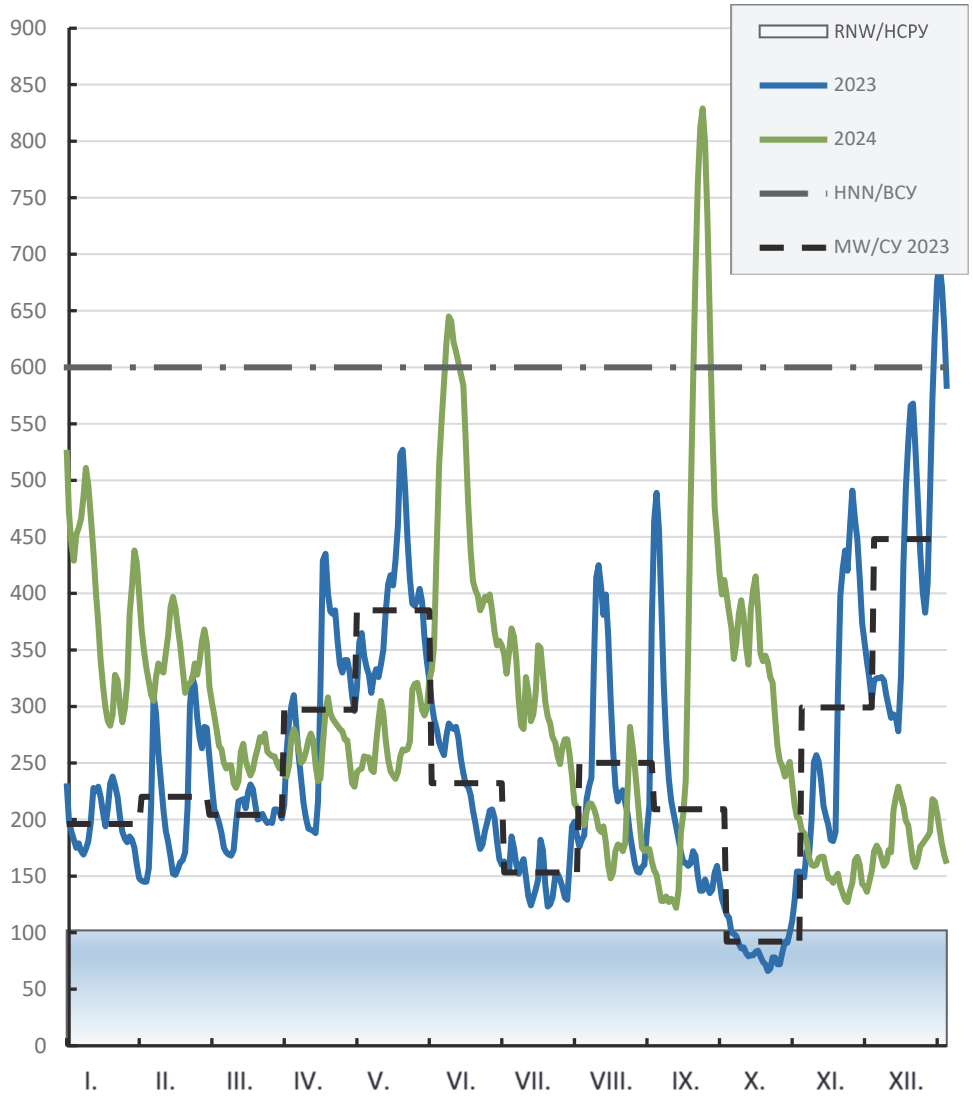

Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm

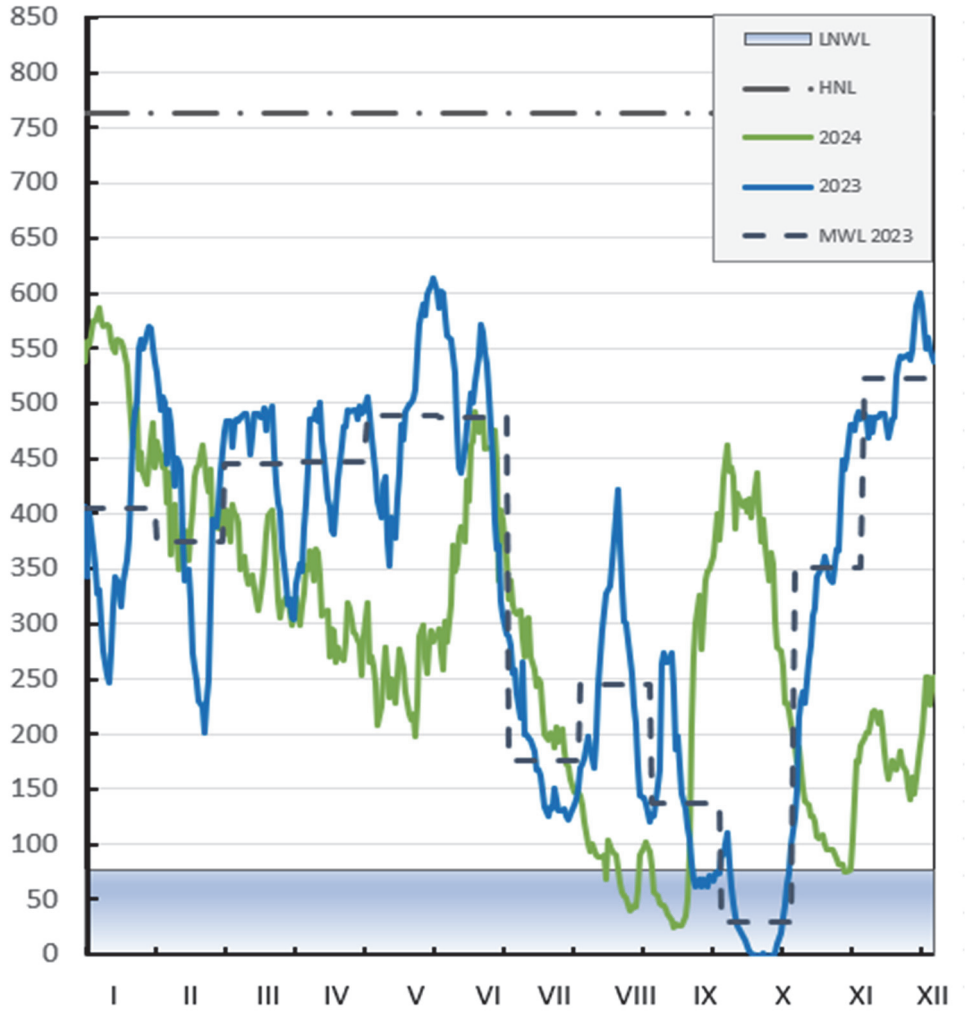

Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm

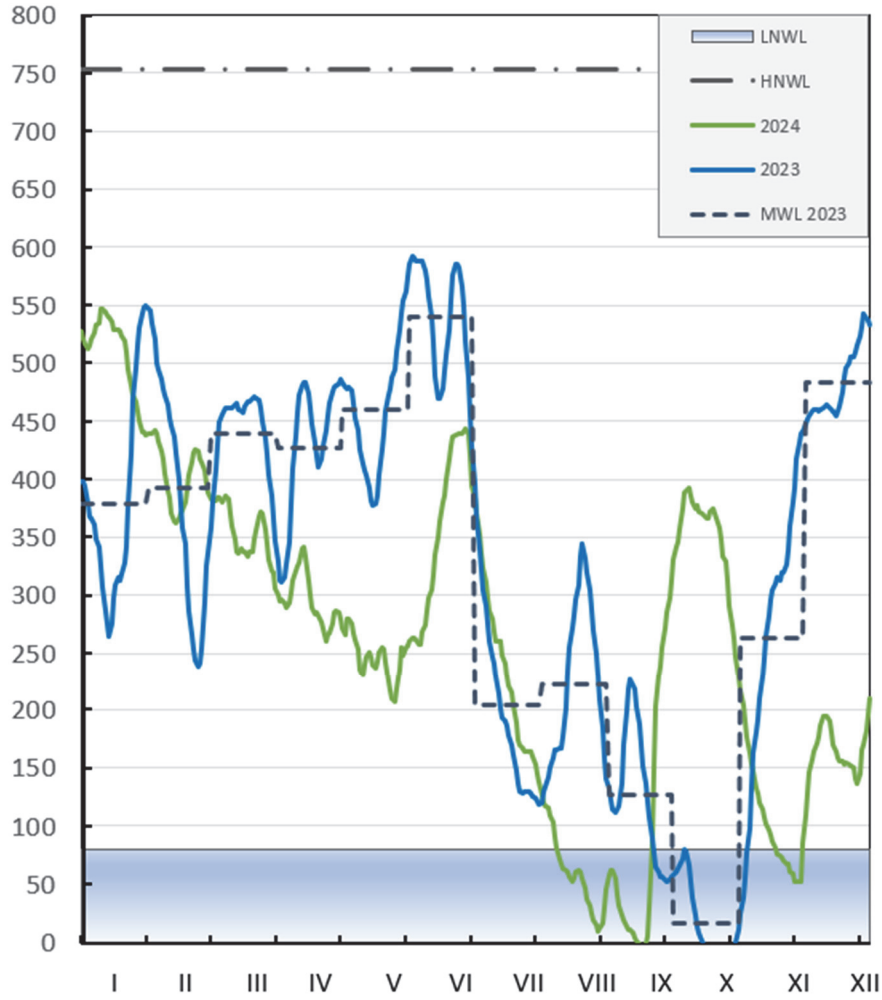

Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm

En février sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 130 cm, les niveaux moyens - de 110 cm, et les niveaux maximum - de 60 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de février 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début de la deuxième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la première etde la deuxième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 160 cm, les niveaux moyens - de 120 cm et les niveaux maximum - de 70 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de février 2023. Les niveaux maximum ont été observés au milieu des deuxième et troisième décades. Les niveaux minimums ont été observés au cours de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 120 à 150 cm, les niveaux moyens - de 10 à 40 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de février 2023, ceci étant, les niveaux maximum étaient de 40 à 100 cm en-dessous. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum au cours de la deuxième décade du mois.

En mars, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 80 cm, les niveaux moyens - de 40 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de mars 2023, ceci étant, les niveaux maximum étaient de 30 cm en-dessous. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la première et au début de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début de la deuxième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 60 cm, les niveaux moyens - de 55 cm et les niveaux maximum - de 60 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de mars 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 10 à 40 cm, les niveaux moyens - de 90 cm et les niveaux maximum - de 90 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de mars 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois et au cours de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la première décade et à la fin du mois.

Au cours du deuxième trimestre de 2024, les niveaux d'eau sur l'ensemble du Danube ont été maintenus en permanence au-dessus des valeurs de l'ENR *(RNW),* ceci étant, ont été assurées des conditions de navigation suffisamment stables pour la navigation.

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

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum ont été observés au début et à la fin du mois et étaient de 40 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'avril 2023. Les niveaux moyens étaient de 30 cm et les niveaux maximum - de 130 cm en-dessous des valeurs analogues du mois d'avril 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la troisième décade.

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

En mai, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient identiques aux valeurs du mois de mai 2023. Les niveaux moyens étaient de 40 cm et les niveaux maximum - de 90 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de mai 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la troisième décade du mois et les valeurs minimum au cours des première et deuxième décades.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 80 cm, les niveaux moyens - de 110 cm et les niveaux maximum - de 200 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de mai 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la troisième décade. Les niveaux minimum ont été observés au milieu de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 50 à 100 cm, les niveaux moyens - de 210 à 230 cm et les niveaux maximum - de 300 à 320 cm en en-dessous des valeurs analogues du mois de mai 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début de la deuxième décade du mois.

En juin sur le Haut-Danube (fig.1), les niveaux d'eau minimum étaient de 90 cm, les niveaux moyens - de 270 cm et les niveaux maximum - de 480 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de juin 2023. Les niveaux maximum ont été observés dans la première moitié du mois. Il convient de noter qu'au cours de la première décade, 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 minimum ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient au-dessus des valeurs analogues du mois de juin 2023, les niveaux moyens - de 240 cm et les niveaux maximum - de 340 cm au-dessus. Les niveaux maximum ont été observés à la fin de la première et au début de la deuxième décade du mois, ceci étant, ils ont dépassé les valeurs du HNN *(HSW*) de 10-45 cm. Les niveaux minimum ont été observés au début et à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 50 à 170 cm, les niveaux moyens - de 120 à 270 cm et les niveaux maximum - de 220 à 300 cm en dessous des valeurs analogues du mois de juin 2023. Les niveaux maximum ont été observés dans la seconde moitié du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début de la première décade du mois.

Au cours du troisième trimestre de 2024, les niveaux d'eau sur le Haut-Danube et le Danube Moyen ont été constamment au-dessus du niveau des valeurs de l'ENR *(RNW).*

Sur le Bas-Danube, une baisse en-dessous des valeurs de l'ENR *(RNW)* a été observée en août et au cours des deux premières décades de septembre. Le nombre total de jours où le niveau de l'ENR *(RNW)* n'a pas été atteint a été de 25 jours (8-52 cm) à la station hydrométrique de Novo Selo et de 46 jours (8-85 cm) à la station hydrométrique de Silistra.

En juillet sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 100 cm, les niveaux moyens - de 130 cm et les niveaux maximum - de 100 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de juillet 2023. Les niveaux maximum ont été observés jusqu'à la moitié de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 90 cm, les niveaux moyens - de 140 cm et les niveaux maximum - de 170 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de juillet 2023. Les niveaux maximum ont été observés jusqu'à la fin de la deuxième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 30 à 140 cm, les niveaux moyens - de 30 à 220 cm et les niveaux maximum - de 0 à 230 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de juillet 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la première décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

En août, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 40 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'août 2023. Les niveaux moyens étaient de 20 cm et les niveaux maximum - de 160 cm en-dessous des valeurs analogues du mois d'août 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la première décade et à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 5 cm par, les niveaux moyens - de 50 cm et le niveau maximum - de 140 cm en-dessous des valeurs analogues du mois d'août 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la première décade et à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 10 à 110, les niveaux moyens - de 160 cm et les niveaux maximum - de 220 cm en-dessous des valeurs analogues du mois d'août 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la troisième décade du mois.

En septembre, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 30 cm et les niveaux moyens - de 20 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de septembre 2023. Les niveaux d'eau maximum en septembre étaient de 20 cm en-dessous des valeurs du mois de septembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la deuxième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient analogues valeurs du même mois de 2023. Les niveaux moyens étaient de 170 cm et les niveaux maximum - de 340 cm au-dessus des valeurs analogues du mois de septembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin de la première et au début de la deuxième décade du mois, lorsqu'ils ont dépassé le HNN *(HSW)* de 40 à 230 cm, ce qui a été une cause de l'arrêt de la navigation sur certains secteurs. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la première décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 20 à 50 cm, les niveaux moyens - de 40 à 50 cm et les niveaux maximum - de 130 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de septembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la deuxième décade du mois.

Au cours du quatrième trimestre de 2024, les niveaux d'eau sur le Haut-Danube et le Danube Moyen ont été constamment au-dessus du niveau des valeurs de l'ENR *(RNW)*.

Sur le Bas-Danube, une baisse des niveaux en-dessous des valeurs de l'ENR *(RNW)* a été observée à la fin octobre et au début novembre. Le nombre total de jours où le niveau de l'ENR *(RNW)* n'a pas été atteint a été de 2 jours (2 cm) à la station hydrométrique de Novo Selo et de 12 jours (4-28 cm) à la station hydrométrique de Silistra.

En octobre sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 95 cm, les niveaux moyens - de 150 cm et les niveaux maximum - de 160 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'octobre 2023. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la première moitié du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 135 cm, les niveaux moyens - de 230 cm et les niveaux maximum de 260 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'octobre 2023. Les niveaux maximum ont été observés dans la première moitié du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 215 à 250 cm, les niveaux moyens - de 330 à 335 cm et les niveaux maximum - de 310 à 350 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'octobre 2023. Les niveaux maximum ont été observés dans la première et la deuxième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

En novembre sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum correspondaient aux valeurs analogues du mois de novembre 2023, les niveaux moyens étaient de 115 cm et les niveaux maximum - de 200 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de novembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés dans la troisième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 20 cm, les niveaux moyens - de 145 cm et les niveaux maximum - de 300 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de novembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 50 cm, les niveaux moyens - de 160 à 230 cm et les niveaux maximum - de 225 à 300 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de novembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début et à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la troisième décade du mois.

En décembre sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 185 cm, les niveaux moyens - de 170 cm et les niveaux maximum - de 225 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de décembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés dans la seconde moitié de la première décade et au milieu de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième décade et à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 120 cm, les niveaux moyens de 265 cm et les niveaux maximum - de 460 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de décembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés au début de la deuxième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au milieu de la première décade, à la fin de la deuxième décade et à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 330 à 340 cm, le niveau moyen - de 320 à 330 cm et le niveau maximum - de 335 à 350 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de décembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début du mois et au début de la seconde décade du mois.

2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

Une hydraulicité stable nécessaire pour une navigation efficace tout au long du premier semestre et partiellement du troisième trimestre de 2024 a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux à une valeur relativement élevée du tirant d'eau pour cette période de navigation (tableau 2.1).

Tableau 2.1

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

Mois	Chargement, circulation vers l'amont du Danube (cm)	Chargement, circulation vers l'aval du Danube (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)

juillet	250 (270)	220/230 (220/230)
août	200 (190)	180 (170)
septembre	250 (270)	230/240 (230/240)
octobre	240 (250)	220/230 (220/230)
novembre	230 (240)	180 (170)
décembre	230 (250)	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 en 2024

2.2.1 Transports de passagers

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.

La base du trafic de passagers à bord de bateaux à cabines est représentée par les voyages « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest d'une durée de 5-7-8 jours, les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main (conventionnellement appelé - transports de passagers sur le Haut-Danube), de même qu'à destination/en provenance du delta du Danube.

Le dynamisme du transport de passagers sur les lignes conventionnelles en 2024 est présenté dans le tableau 2.2.

Tableau 2.2

Dynamisme du trafic de passagers[3]

Lignes/année (en milliers)	Année				
	2020	2021	2022	2023	2024
Haut-Danube (vers l'amont/ l'aval, statistiques de Gabčikovo)	56,0	149,0	469,0	562,0	610,0
Delta du Danube (vers l'amont/aval, statistiques de Mohács)	5,2	34,0	74,0	29,0	8,7

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne, (AT/DE)) ont été dénombrés 395 passages de bateaux ; cela représente 80% par rapport au nombre en 2023.

[3] Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčikovo et de Mohács.

- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčikovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, (HU/SK), conventionnellement appelé « Haut-Danube ») (fig. 5) ont été dénombrés 4.344 passages de bateaux dont 2.170 vers l'amont et 2.174 vers l'aval (en 2019 un total de 5.141 passages, en 2020 – 557, en 2021 – 1.419, en 2022 – 4.040, en 2023 – 4.030). Au total, 609,9 milliers de passagers ont été transportés en 2024 (vers l'amont/vers l'aval). La répartition de base des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube par pays du pavillon en 2019-2024 figure au tableau 2.3.

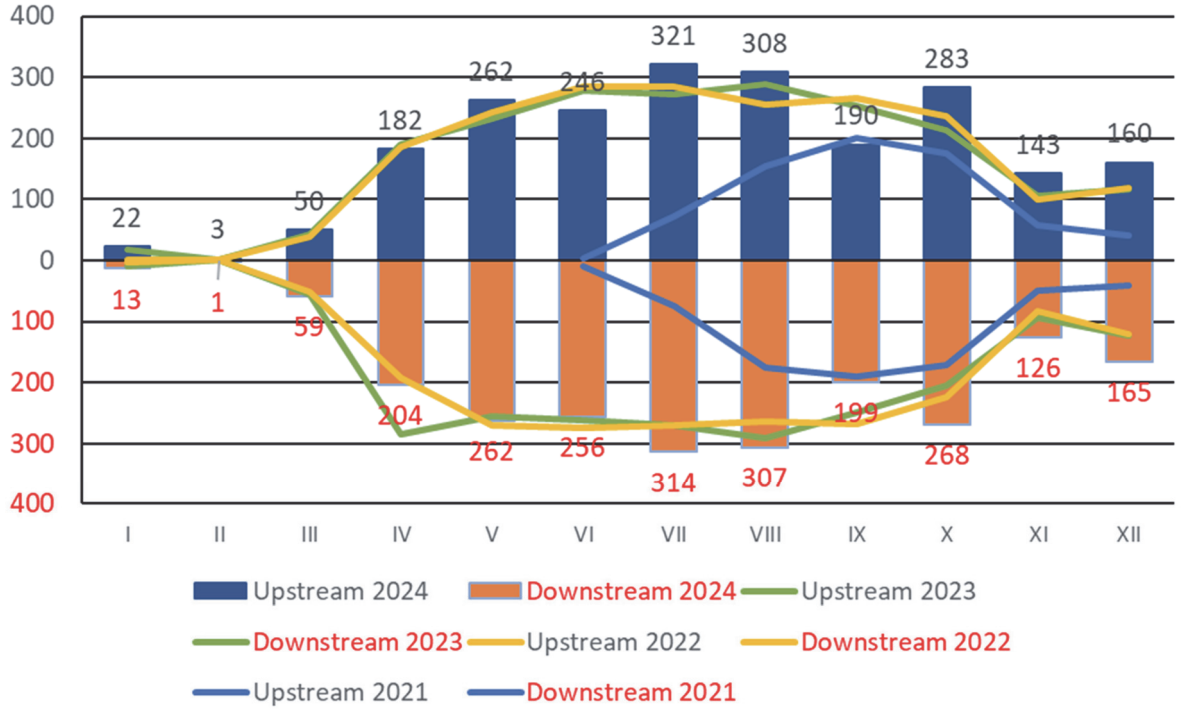

Fig. 5. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Tableau 2.3

Répartition des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube en % à bord de bateaux par pavillon (2019-2024)

Pavillon/année	2019	2022	2023	2024
Allemagne	18%	17%	16%	12%
Bulgarie	5,2%	4,2%	5,1%	4,2%
Ukraine	5,0%	3,9%	2,9%	3,2%
Pays non membres de la CD	69%	73%	75%	76%

Au total en 2024, sur les 4.344 passages de bateaux à passagers par la centrale hydraulique de Gabčikovo il a été noté ce qui suit :

- bateaux d'une longueur de 110 m : 1.650 (en 2019 – 1.655, en 2020 – 343, en 2021 – 676, en 2022 – 1.601, en 2023 – 1.587) passages de bateau ;

- bateaux d'une longueur de 135 m : 2.608 (en 2019 – 2.567, en 2020 – 181, en 2021 – 700, en 2022 – 2.331, en 2023 – 2.354) passages de bateaux, dont 77% de passages de bateaux battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.

Le chargement moyen en juin était pour les bateaux d'une longueur :

– de 110 m : 125-130 passagers (en 2019 – 130) ;

– de 135 m : 150-155 passagers (en 2019 – 158).

Transports sur le Danube Moyen : communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) – conventionnellement appelé – à destination/en provenance du delta du Danube (statistiques du point de contrôle de Mohács) :

- 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, 9 passages de bateaux vers l'amont et 59 passages vers l'aval ont été réalisés au cours de 2024 (fig.6). Respectivement, ont été transportés vers l'amont/l'aval 8,7 milliers de passagers (tableau 2.2).

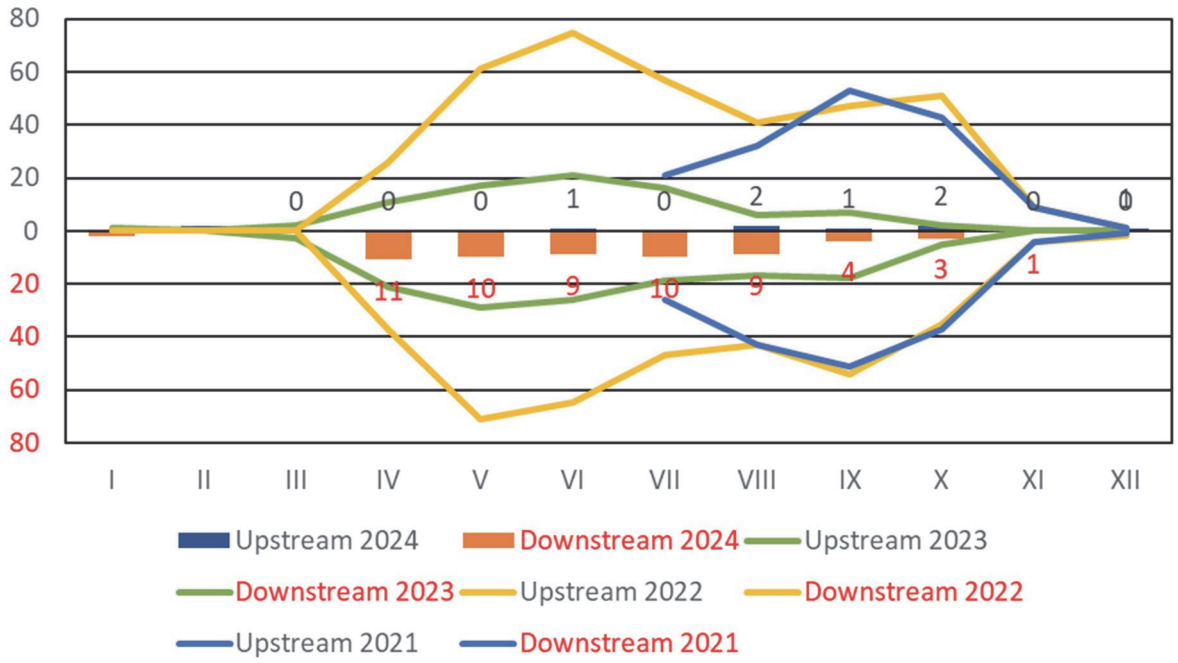

Fig. 6. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

2.2.2 Trafic-marchandises

Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) au cours de 2024 a représenté 2.627 milliers de tonnes, ce qui représente 127% par rapport au volume de 2023.

Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčikovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) en 2024 plus de 4.539 milliers de tonnes, ce qui représente 114% par rapport au volume de 2023. Le transit vers

l'amont s'est chiffré à quelque 2.565 milliers de tonnes, soit 57% (en 2019 – 63%, en 2020 – 66%, en 2021 – 59%, en 2022 – 55%, en 2023– 52%) du volume total (fig. 7).

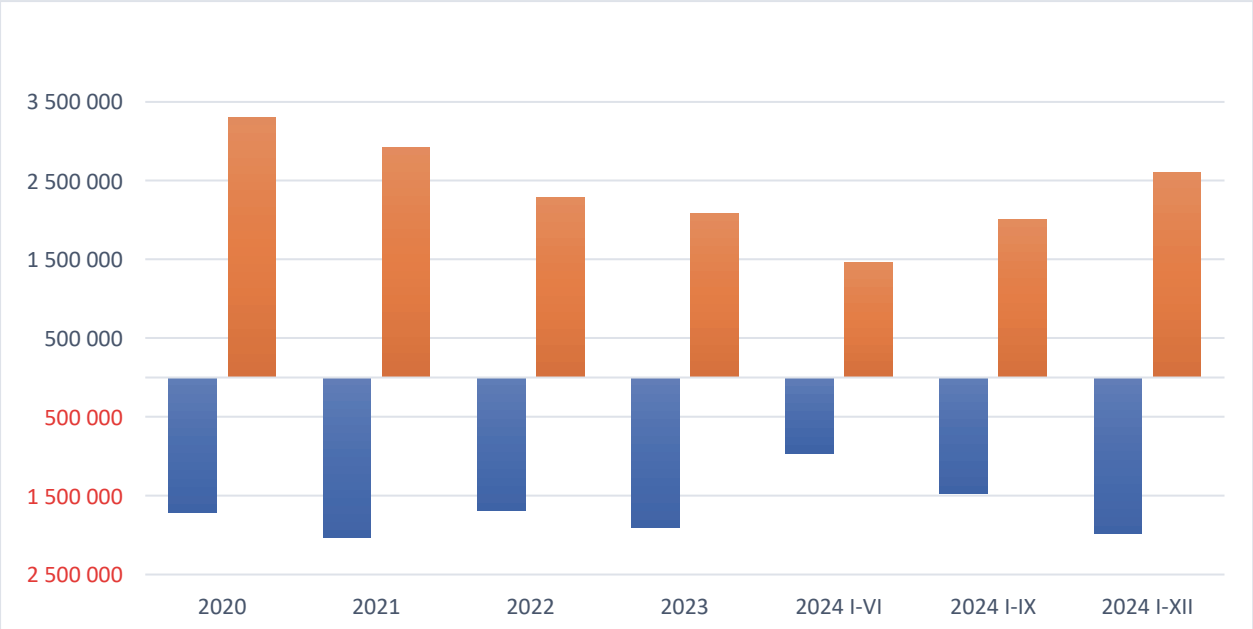

Fig. 7. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Ont été transportées 3.542 milliers de tonnes de marchandises sèches *(trocken),* dont :

- vers l'amont *(zu Berg)* – 2.510 milliers de tonnes ;
- vers l'aval *(zu Tal)* – 1.291 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 1,9 : 1 (en 2019 - 2,4 : 1, en 2020 - 2,7 : 1, en 2021 - 2,4 : 1, en 2022 - 1,8 : 1, en 2023 - 1,6 : 1).

Ont été transportées 768 milliers de tonnes de marchandises liquides *(tank)*, dont :

- vers l'amont – 85 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 683 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 0,12 : 1 (en 2019 – 0,33 :1, en 2020 – 0,35 : 1, en 2021 – 0,1 : 1, en 2022 – 0,14 :1, en 2023 – 0,09 : 1)

Circulation de la flotte

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

Au total, en 2024 ont été transportés à bord de convois poussés 2.038 milliers de tonnes, soit quelque 106% par rapport au volume de 2023 et 45% (en 2019 – 59%, en 2020 – 49%, en 2021 – 50%, en 2022 – 48%, en 2023 – 49%) du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčikovo.

a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 1.771 milliers de tonnes, dont (fig. 8) :

- vers l'amont – 983 milliers de tonnes, soit 43,6% (56% en 2019, 32% en 2020, 50% en 2021, 46% en 2022, 46% en 2023) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 788 milliers de tonnes, soit 61% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, dans des convois poussés sont passés vers l'amont 1.048 (en 2020 : 1.193, en 2021 : 1.250, en 2022 : 1.004, en 2023 : 930) barges non motorisées, dont uniquement 23% en ballast (en 2019 – 15%, en 2020 – 6%, en 2021 – 6%, en 2022 – 8%, en 2023 – 14%). Dans le même temps, sur les 1.029 barges à marchandises sèches se dirigeant dans des convois vers l'aval, 19% étaient en ballast (en 2019 – 33%, en 2020 – 34%, en 2021 – 32%, en 2022 – 17%, en 2023 – 19%).

b) Selon les volumes des marchandises liquides à bord de barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois ont été transportés 268 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 23 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 245 milliers de tonnes.

Au total, vers l'amont sont passés dans des convois poussés 21 barges-citernes non motorisées chargées et 215 en ballast ; vers l'aval – 219 barges-citernes chargées et 17 en ballast.

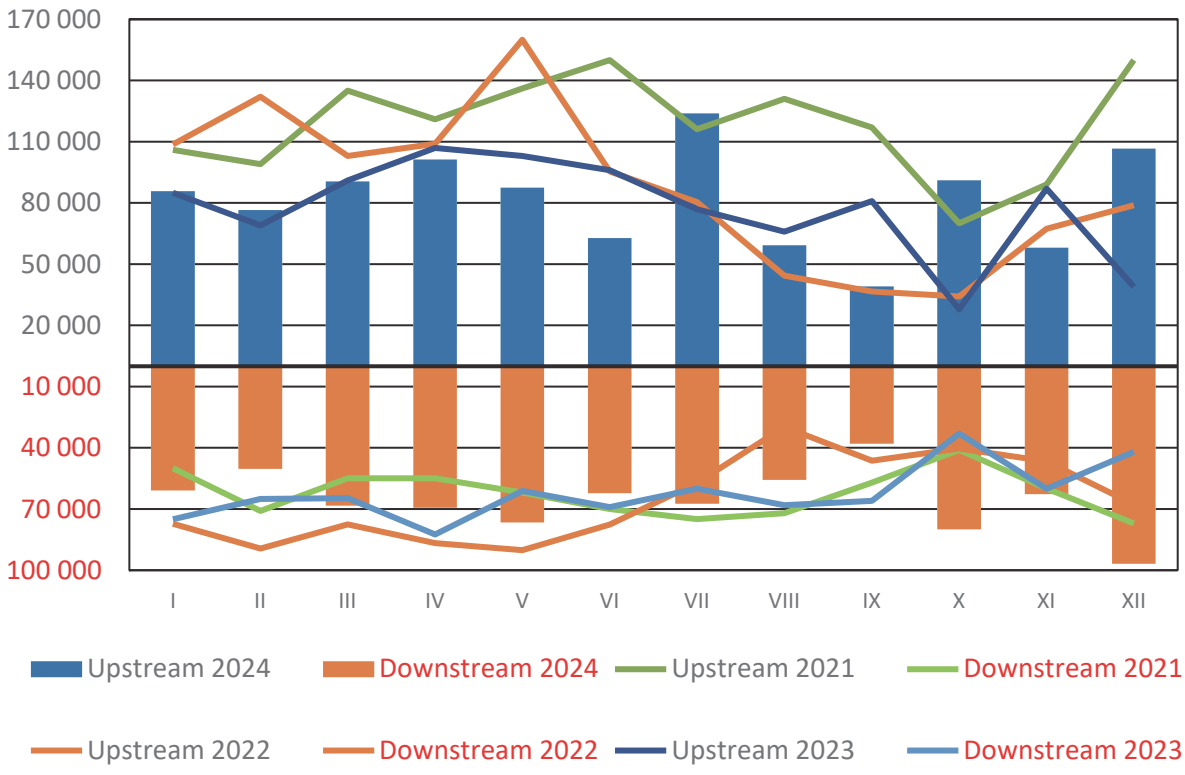

Fig. 8. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO par mois, en tonnes

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 2.500 milliers de tonnes ont été transportées au cours de 2024 à bord de bateaux automoteurs, soit 55% (41% en 2019, 51% en 2020, 51% en 2021, 52% en 2022, 52% en 2023,) du volume total de marchandises et 122% du volume de 2023, dont :

a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 2.031 milliers de tonnes, ce qui représente 126% du volume de 2023, dont :

- vers l'amont – 1.528 milliers de tonnes ;

- vers l'aval – 503 milliers de tonnes.

Au total, en 2024 sont passés vers l'amont 1.393 (en 2020 – 1.794, en 2021 – 1.492, en 2022 – 1.454, en 2023 – 1.217) bateaux automoteurs à marchandises sèches (dont 91% en charge) et vers l'aval 1.370 bateaux (en 2020 – 1.875, en 2021 – 1.504, en 2022 – 1.597, en 2023 – 1.334) (dont 40% en charge).

Les indicateurs de la circulation (rapport) des bateaux automoteurs à marchandises sèches correspondent aux données du tableau 2.4 a).

Tableau 2.4 a)

Indicateurs de la circulation des bateaux automoteurs à marchandises sèches sur le Haut-Danube

Rapport/année	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2,7 : 1	2,8 : 1	2,5 : 1	2,0 : 1	1,7 : 1	2,31 : 1
Chargé/en ballast vers l'amont	14 : 1	16 : 1	12 : 1	8,6 : 1	9,9 : 1	11 : 1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,57 : 1	0,47 : 1	0,57 : 1	0,71 : 1	0,90 : 1	0,67 : 1

Ont franchi la centrale hydraulique de Gabčikovo 2.763 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :

- d'une longueur de 110 m : 271 unités chargées, dont 142 vers l'amont, 129 vers l'aval (en 2020 : 276, en 2021 : 330, en 2022 : 289, en 2023 : 343) ayant transporté un total de 359 milliers de tonnes ; et 162 unités en ballast ;
- d'une longueur de 135 m (« grand bateau européen ») : 76 unités chargées (50 vers l'amont), ayant transporté un total de 148 milliers de tonnes et 36 unités en ballast ;
- bateaux spécialisés (« Ro-Ro », porte-conteneurs et autres) : 113 bateaux au total.

b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 469 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 31 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 438 milliers de tonnes.

Au total, 341 bateaux-citernes automoteurs dont 7% en charge sont passés en 2024 vers l'amont et 342 vers l'aval, dont 94% en charge.

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

Tableau 2.4 b)

Indicateurs de la circulation des bateaux-citernes automoteurs sur le Haut-Danube

Rapport/année	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé vers l'amont/vers l'aval	0,41 : 1	0,63 : 1	0,17 : 1	0,18 : 1	0,11 : 1	0,07 : 1
Chargé/en ballast vers l'amont	0,48 : 1	0,90 : 1	0,18 : 1	0,19 : 1	0,12 : 1	0,08 : 1
Chargé/en ballast vers l'aval	3,6 : 1	2,3 : 1	9,4 : 1	8,9 : 1	8,6 : 1	17 : 1

Nomenclature des marchandises

Les particularités du marché en 2024 sur ce secteur des transports (fig.9) par rapport aux indicateurs correspondants de 2023 sont les suivantes :

a) stabilité relative des volumes de transport de minerai de fer vers l'amont ainsi que des produits métalliques vers l'aval ;

b) hausse des volumes de transport de céréales, de denrées alimentaires et de fourrages vers l'amont et des produits pétroliers vers l'aval ;

Le rapport absolu des principaux volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, (HU/SK)) est présenté dans les tableaux 2.5 et 2.6.

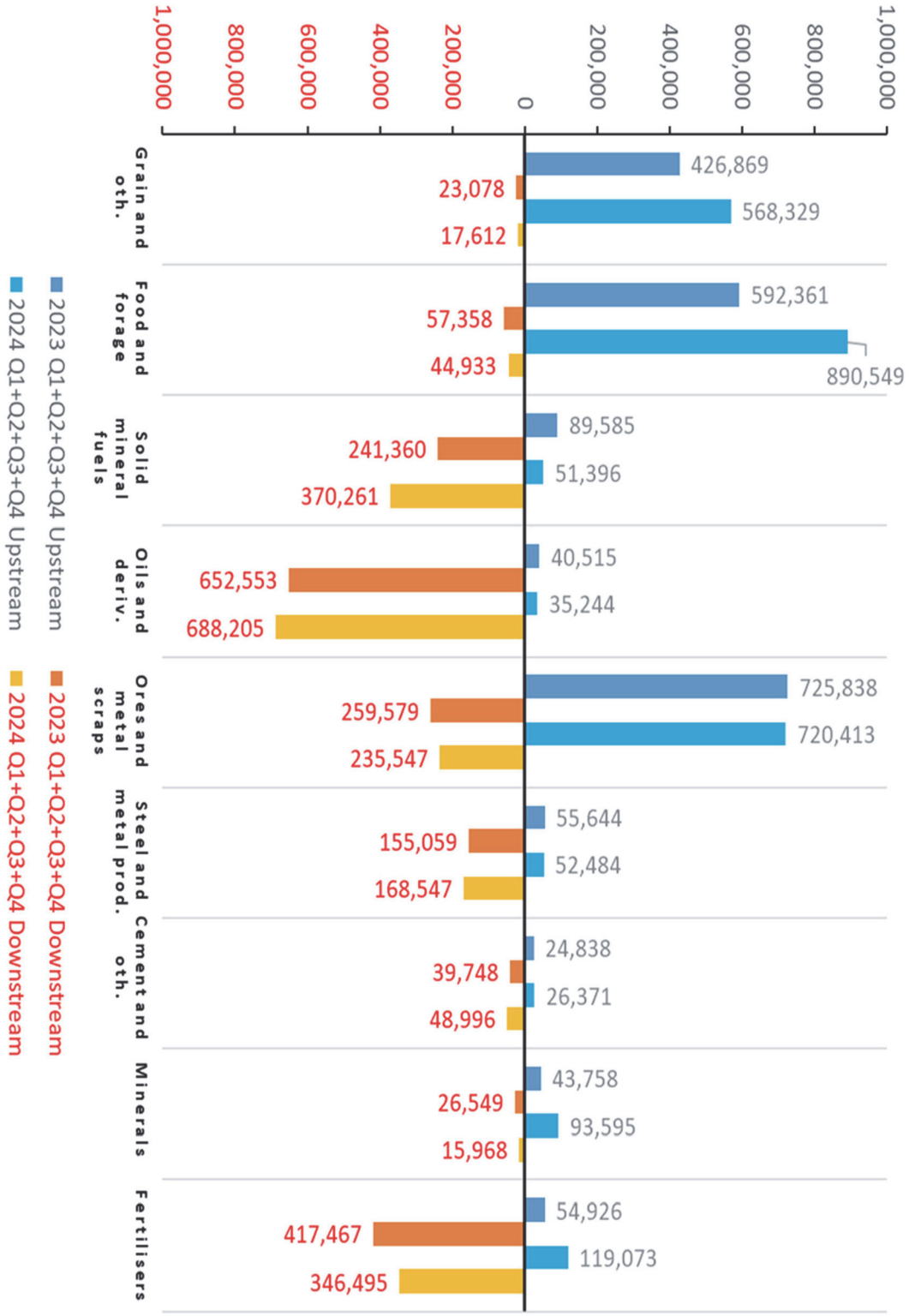

Fig. 9. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABCIKOVO, en tonnes

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	2020	2021	2022	2023	2024
Denrées alimentaires et fourrages	1.321	879	783	592	890
Minerais de fer	948	969	735	726	720
Céréales	352	394	416	427	568
Produits métalliques	117	71	101	56	53
Produits pétroliers	212	87	92	41	35
Engrais naturels et artificiels	75	133	75	55	119

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	2020	2021	2022	2023	2024
Engrais naturels et artificiels	505	465	445	418	347
Produits pétroliers	578	870	642	653	688
Produits métalliques	97	140	173	155	169

Transports sur le Danube Moyen :

Communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) (statistiques du point de contrôle de Mohács).

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées ayant franchi le point de contrôle de Mohács en 2024 a représenté 4.034 milliers de tonnes (fig. 10), soit 120% par rapport au volume des marchandises transportées en 2023, dont le transit vers l'amont avait représenté 1.900 milliers de tonnes, soit 47% (en 2019 – 59%, en 2020 – 42%, en 2021 – 50%, en 2022 – 58%, en 2023 – 43%).

Ont été transportées 3.419 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 1. 665 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.754 milliers de tonnes.

Ont été transportées 615 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 235 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 380 milliers de tonnes.

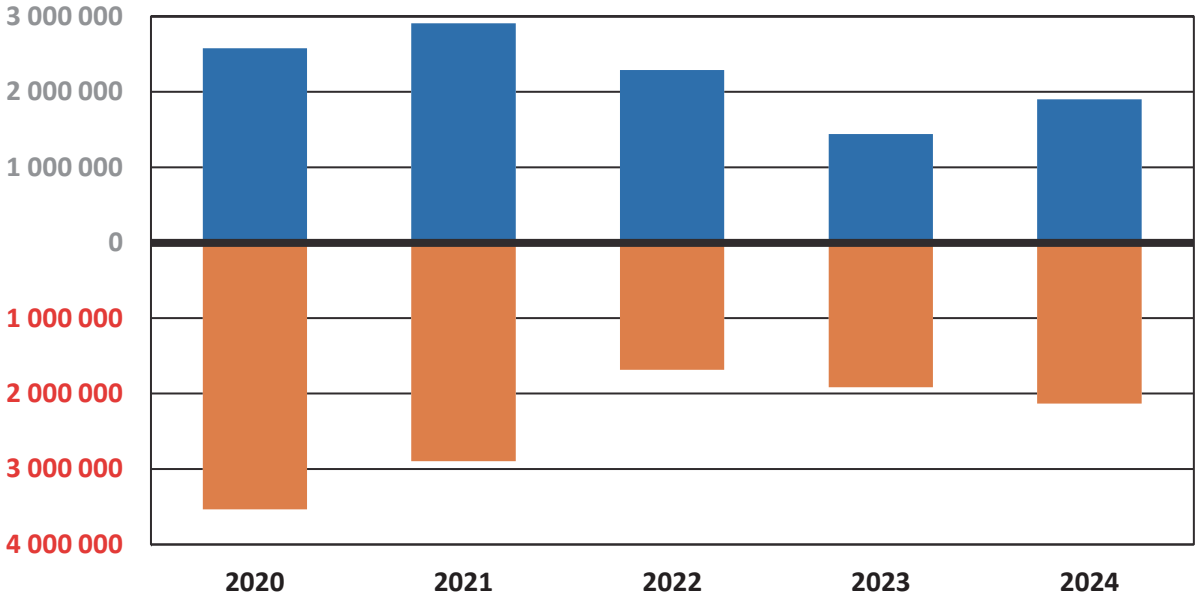

Fig. 10. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2024 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés plus de 2.724 milliers de tonnes, ce qui représente 68% du volume total de marchandises, marchandises liquides y comprises (en 2019 – 80%, en 2020 – 76%, en 2021 – 78%, en 2022 – 73%, en 2023 – 70%).

a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 2.597 milliers de tonnes (fig. 11), représentant 120% du volume en 2023, dont :

- vers l'amont – 1.264 milliers de tonnes, soit 76% (en 2019 – 80%, en 2020 – 44%, en 2021 – 83%, en 2022 – 78%, en 2023 – 78%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 1.333 milliers de tonnes, soit 76% (en 2019 – 82%, en 2020 – 56%, en 2021 – 85%, en 2022 – 83%, en 2023 – 77%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, en 2024, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 1.521 (en 2023 : 1.198) barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 33% (en 2019 – 11%, en 2020 – 35%, en

2021 – 35%, en 2022 – 19%, en 2023 – 32%) en ballast. Dans le même temps, sur les 1.462 (en 2023 – 1.201) barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 17% (en 2023 – 9%) des unités descendaient en ballast.

a) D'après les volumes de marchandises liquides, ont été transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans le cadre de convois 127 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 31 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 96 milliers de tonnes.

Un total de 105 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés vers l'amont dans des convois poussés, dont 34% en charge ; vers l'aval – 103 bateaux-citernes, dont 81% chargés.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, en 2024, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 1.309 milliers de tonnes, soit 33% (en 2019 – 21%, en 2020 – 24%, en 2021 – 22%, en 2022 – 27%, en 2023 – 31%) du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

a) 822 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches (993 passages de bateaux, dont 67% en charge), dont :

- vers l'amont – 401 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 421 milliers de tonnes.

b) 488 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 12) ont été transportées à bord de bateaux-citernes automoteurs (au total 491 passages de bateaux, dont 71% bateaux-citernes en charge), dont :

- vers l'amont – 204 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 284 milliers de tonnes.

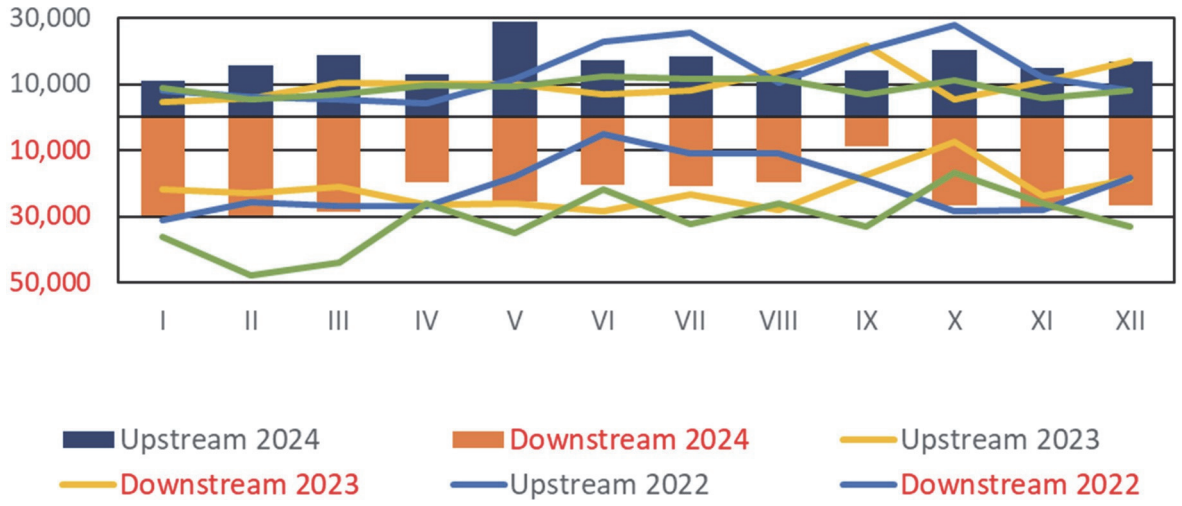

Fig. 12. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS par mois, en tonnes

Nomenclature des marchandises

Les particularités du marché en 2024 sur ce secteur des transports (fig. 13) par rapport aux indicateurs respectifs de 2023 sont les suivantes :

a) stabilité relative des volumes de minerai de fer transportés vers l'amont et une forte baisse des volumes de denrées alimentaires vers l'aval ;

b) maintien des volumes minimum de charbon transportés vers l'amont ;

c) augmentation des volumes de produits pétroliers et de céréales transportés vers l'aval;

d) stabilisation des volumes de produits métalliques transportés vers l'aval ainsi qu'une augmentation des volumes d'engrais transportés vers l'amont et vers l'aval.

Le rapport absolu des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) figure dans les tableaux 2.7 et 2.8.

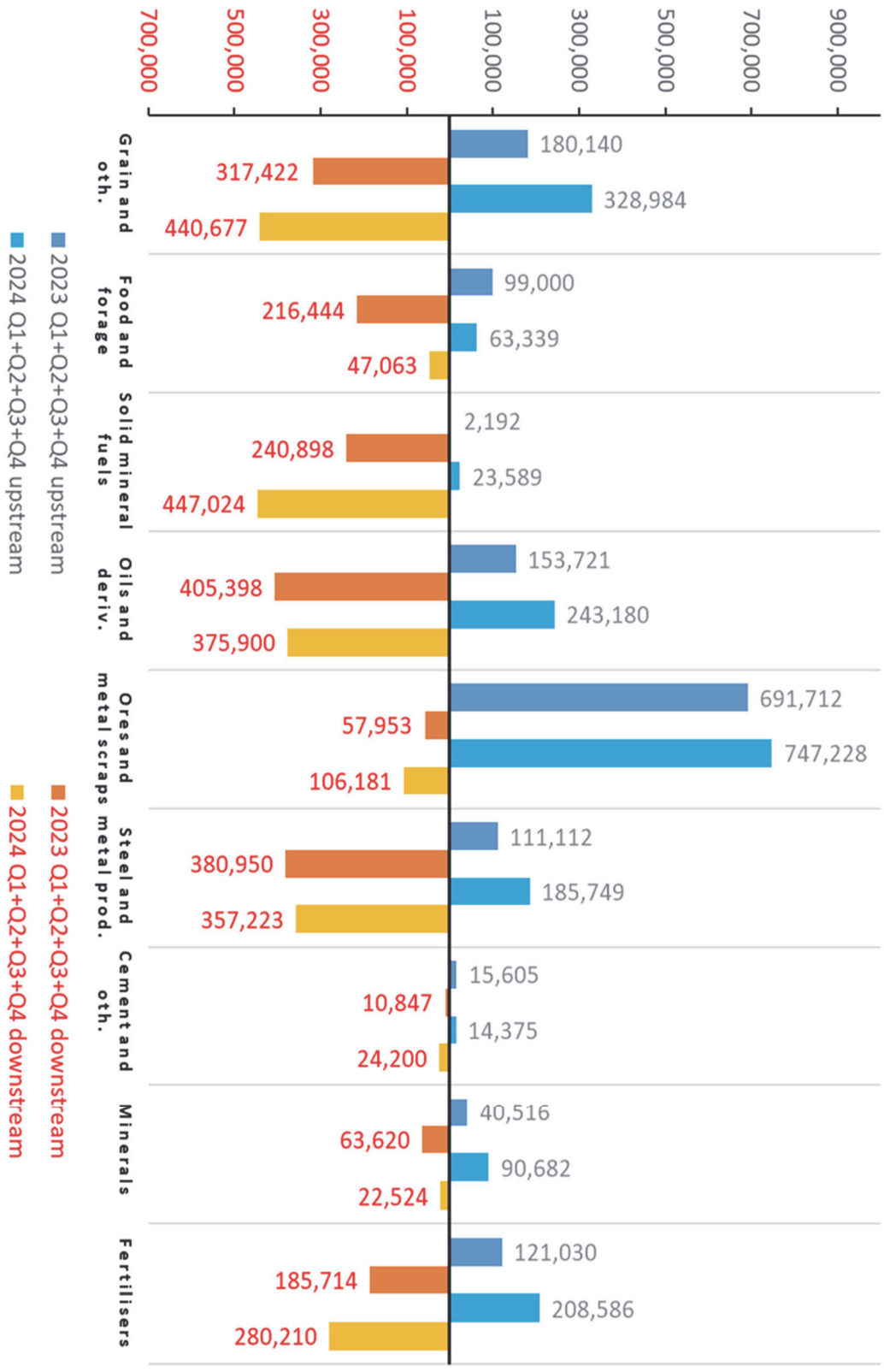

Fig. 13. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube Danube par MOHÁCS, en tonnes

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	2020	2021	2022	2023	2024
Minerais de fer	954	991	741	692	747
Charbon (coke)	323	281	200	2	24
Engrais	436	385	256	121	209
Produits pétroliers	106	117	252	154	243
Produits métalliques	243	249	205	111	186

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	2020	2021	2022	2023	2024
Céréales	1.471	1.002	239	317	441
Produits pétroliers	528	591	322	405	376
Produits métalliques	295	254	310	381	357
Denrées alimentaires et fourrages	520	219	65	216	47
Engrais	364	316	316	186	280

- Le bilan global du trafic-marchandises selon la nomenclature des principaux types de marchandises en 2024 est le suivant (tableaux 2.9-2.10).

Tableau 2.9

Marchandises transportées par la centrale hydraulique de Gabčikovo

Nomenclature des marchandises	Total	Au-dessus par rapport au total	En-dessous par rapport au total
Céréales	12,9%	12,5%	0,4%
Denrées alimentaires et fourrages	20,5%	19,5%	1,0%
Charbon (coke)	9,2%	1,1%	8,1%
Produits pétroliers	15,9%	0,8%	15,1%
Minerais de fer	21,0%	15,8%	5,2%
Produits métalliques	4,9%	1,2%	3,7%
Ciment	1,7%	0,6%	1,1%
Minerais	2,5%	2,1%	0,4%
Engrais naturels et artificiels	10,2%	2,6%	7,6%
Autres marchandises	1,5%	0,5%	1,0%
Total	**100%**	**56,6%**	**43,4%**

Tableau 2.10

Marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács

Nomenclature des marchandises	Total	Au-dessus par rapport au total	En-dessous par rapport au total
Céréales	19,2%	8,2%	11,0%
Denrées alimentaires et fourrages	2,8%	1,6%	1,2%
Charbon (coke)	11,8%	0,6%	11,2%
Produits pétroliers	15,5%	6,1%	9,4%
Minerais de fer	21,3%	18,6%	2,7%
Produits métalliques	13,5%	4,6%	8,9%
Ciment	1,0%	0,4%	0,6%
Minerais	2,9%	2,3%	0,6%
Engrais naturels et artificiels	12,2%	5,2%	7,0%
Total	**100%**	**47,6%**	**52,4%**

2.2.3 Trafic interbassins

Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » en 2024 se chiffrait à 18 millions de tonnes[4], ce qui représente 79% par rapport à l'indicateur analogue de 2023, dont :

- transports internationaux : 14 millions de tonnes (74% par rapport à l'indicateur de 2023) ;
- transports internes : 4,5 millions de tonnes (98% par rapport à l'indicateur de 2023).

Les volumes du trafic par mois sont présentés sur la figure 14 ; les volumes du trafic par années sont présentés dans le tableau 2.11.

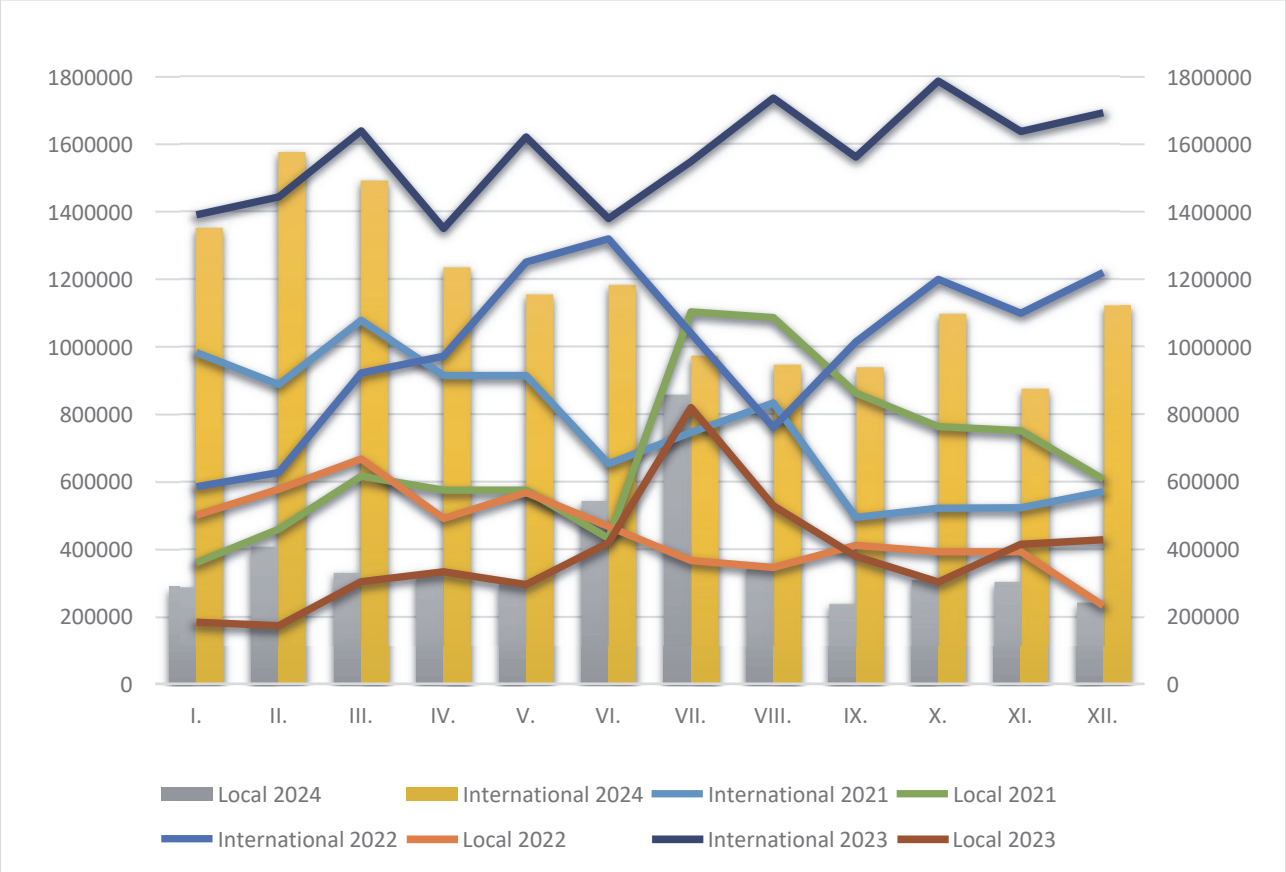

Fig. 14. Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

[4] www.acn.ro

Tableau 2.11

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

Année, (mio t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafic-marchandises total	16,7	16,5	17,3	17,3	23,4	18,4
Transports internationaux	8,9	10,6	9,1	12,0	18,8	13,9
Transports internes	7,9	5,9	8,2	5,3	4,6	4,5

Transports par le canal de Sulina

Les transports sur le canal de Sulina en 2024[5] ont représenté dans l'ensemble 9.902 milliers de tonnes, soit 60,2% par rapport à l'indicateur analogue de 2023 (tableau 2.12).

Tableau 2.12

Volumes des transports de marchandises par le canal de Sulina

Année, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafic-marchandises	5.487	4.549	5.070	10.568	16.446	9.902
Danube-mer	4.331	2.872	3.389	7.217	12.836	3.456
Mer-Danube	1.156	1.677	1.681	3.351	3.610	6.446

Au total en 2024 par le canal de Sulina ont été dénombrés 3.141 (en 2023 – 4.285 unités) passages de bateaux, dont :

- en direction « mer-Danube » - 1.444 bateaux (en 2023 – 1.625 unités) ;
- en direction de « Danube-mer » - 1.697 bateaux (en 2023 – 2.660 unités).

C h a p i t r e 3

Trafic-marchandises des ports danubiens

3.1 PORTS DE L'ALLEMAGNE

1. En 2023, le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Allemagne[6] a atteint 2.228 milliers de tonnes, soit 92,4% par rapport au trafic-marchandises de la période analogue de 2022 (tableau 3.1), tandis qu'en 2024 le trafic-marchandises total s'élevait à 2 047 milliers de tonnes.

   En 2023 le trafic global sur le secteur allemand du Danube allant de Kelheim jusqu'à la frontière de l'Autriche s'élevait à 3.070 milliers de tonnes[7]. En 2024, cet indicateur a atteint 3.590 milliers de tonnes.

[5] www.afdj.ro
[6] 2019-2023 www.statistik.bayern.de 2024: https://www-genesis.destatis.de/
[7] https://www-genesis.destatis.de/

Tableau 3.1

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Trafic-marchandises	3.274	3.511	2.999	2.410	2.228	2.047*

* Total du trafic-marchandises des quatre ports cités ci-dessous, y compris celui de Deggendorf

2. Le trafic-marchandises de certains ports danubiens de l'Allemagne8 en 2024 est reflété dans le tableau 3.2.

Tableau 3.2

Année/Port (milliers t)	Kelheim	Regensburg	Straubing-Sand	Passau
2019	369	1.387	660	359
2020	361,5	1.553	661	473
2021	356,3	1.303	663	251
2022	301,6	1.083	552	229
2023	251,5	1.021	516	218
2024	316	942	596	129

3. Les plus importants volumes de marchandises du trafic-marchandises des ports Kelheim, Regensburg et Straubing-Sand en 2024, par groupes[9] :

produits agricoles (groupe 01)

- Straubing-Sand - 280 milliers t, Regensburg - 368 milliers t, Kelheim - 99 milliers t

minerais de fer (groupe 03)

- Straubing-Sand - 22 milliers t, Regensburg - 46 milliers t, Kelheim - 80 milliers t

denrées alimentaires (groupe 04)

- Straubing-Sand - 227 milliers t, Regensburg - 165 milliers t, Kelheim - 31 milliers t

matières et produits chimiques (groupe 08)

- Straubing-Sand - 62 milliers t, Regensburg - 95 milliers t, Kelheim - 61 milliers t

produits métalliques finis (groupe 10)

- Regensburg - 88 milliers t, Kelheim - 5 milliers t

matières premières secondaires et autres (groupe 14)

- Regensburg - 112 milliers t, Kelheim - 0,5 milliers t

[8] 2019-2023 : www.statistik.bayern.de; 2024 : https://www-genesis.destatis.de/
[9] https://www-genesis.destatis.de/

3.2 PORTS DE L'AUTRICHE

1. Le trafic-marchandises total des ports de l'Autriche[10] en 2024 a atteint un total de 5.349 milliers de tonnes, soit 104% du trafic-marchandises de la période analogue de 2023 (tableau 3.3).

Tableau 3.3

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé-exportation	2.259	2.061	2.425	1.897	2.018	1.942
Déchargé-importation	4.193	3.989	3.931	3.466	2.742	3.023
Trafic-marchandises transportées à l'intérieur du pays	6.706	6.645	7.112	5.483	5.123	5.349

Le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du pays a atteint 385 milliers de tonnes, cela représentant 7,2% du trafic-marchandises total des ports du pays.

2. Le trafic-marchandises des principaux ports de l'Autriche en 2024 est reflété dans le tableau 3.4.

Tableau 3.4

Ports (milliers t)	Vienne	Linz	Krems	Enns
Trafic-marchandises 2019	952	3.280	305	776
Trafic-marchandises 2020	787	3.411	249	616
Trafic-marchandises 2021	927	3.482	286	672
Trafic-marchandises 2022	583	2.929	298	554
Trafic-marchandises 2023	633	2.916	196	416
Trafic-marchandises 2024	683	2.820	246	494
Chargé 2024	576	1.189	49	55
Déchargé 2024	107	1.631	197	439

[10] www.statistik.at

3. Les plus grands volumes de marchandises expédiés dans des ports d'autres pays (tableau 3.5) :

Tableau 3.5

Pays (milliers t)	DE	HU	RO	NL	BE	RS
2019	361	784	466	150	200	135
2020	319	731	416	155	153	145
2021	400	896	413	123	257	105
2022	270	589	452	109	177	94
2023	232	642	498	78	219	85
2024	323	578	415	74	245	111

Un autre volume important - 114 milliers de tonnes expédiées dans les ports de la Slovaquie.

4. Les plus grands volumes de marchandises reçus des ports d'autres pays (tableau 3.6) :

Tableau 3.6

Pays (milliers t)	SK	NL	UA	HU	DE	RO
2019	1.108	539	832	679	285	215
2020	1.245	423	893	784	261	127
2021	1.225	467	847	574	295	244
2022	1.165	374	383	539	249	427
2023	822	278	10	431	265	757
2024	697	296	270	498	218	581

Un autre volume important - 222 milliers de tonnes reçues des ports de la Serbie et 209 milliers de tonnes reçues des ports de la Belgique.

3.3 PORTS DE LA SLOVAQUIE

1. Le trafic-marchandises total des ports d'Etat *(public ports)* de la Slovaquie[11] est défini par le trafic-marchandises des ports de Bratislava et de Komarno (tableau 3.7) lequel s'est chiffré en 2024 à 1.473 milliers de tonnes, soit 98% du trafic-marchandises en 2023.

Tableau 3.7

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé	1.515	1.443	1.674	1.769	1.310	1316
Déchargé	149	110	172	165	199	157
Trafic-marchandises	1.664	1.553	1.846	1.934	1.509	1473

[11] Administrations des ports de Bratislava et Komarno

2. Principaux volumes de marchandises :

- quelque 45% - production agricole et industrie chimique (engrais artificiels)
- quelque 40% - combustibles et matière première énergétique (charbon, coke)
- quelque 13% - production métallurgique

3.4 PORTS DE LA HONGRIE

1. Le trafic-marchandises total des ports de la Hongrie[12] en 2024 s'est chiffré à 4.019 milliers de tonnes, soit 112% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.8).

Tableau 3.8

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé	3.204	4.489	3.109	1.924	2.062	2.385
Déchargé	2.860	2.253	2.606	2.139	1.542	1.633
Trafic-marchandises	6.064	6.742	5.715	4.063	3.604	4.019

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

Tableau 3.9

Année/Ports (milliers t)	Baja	Csepel	Győr - Gönyű	Autres
2019	505	1.130	225,4	4.204
2020	845	1.192	280	4.424
2021	581	1.199	267	3.668
2022	306	985	271	2.501
2023	350	889	217	2.149
2024	339	965	248	2.466

3.5 PORTS DE LA CROATIE

1. En 2024, le trafic-marchandises total des ports fluviaux de Croatie[13] (y compris les ports de la Save) a atteint 392 milliers de tonnes, soit 108% par rapport au volume de 2023 (tableau 3.10).

[12] www.ksh.hu

[13] www.dzs.gov.hr

Tableau 3.10

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé : exportation	277	393	274	124	65	85
Déchargé : importation	472	463	394	420	272	307
Trafic-marchandises, compte tenu des transports dans les limites du pays	814	947,8	697	583	364	392

2. 13% du trafic-marchandises des ports est constitué par des produits agricoles (groupe 01), 68% - minerai de fer (groupe 03), 11% - houille et lignite (groupe 02), 2% - produits métalliques finis (groupe 10).

3.6 PORTS DE LA SERBIE

1. En 2024, le trafic-marchandises total des ports de la Serbie[14] (y compris les ports de la Save) s'est chiffré à 12.816 milliers de tonnes, soit 107% par rapport au volume de 2023 (tableau 3.11).

Tableau 3.11

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé en vue d'exportation	3.593	3.752	3.707	1.918	1.926	3.741
Déchargé en importation	5.061	3.207	5.182	4.992	6.193	5.392
Entré/sorti dans les limites du pays	1.081	1.205	4.721	5.113	3.912	3.683
Trafic-marchandises	9.735	8.164	13.610	12.023	12.031	12.816

- 34,82% du trafic-marchandises représentent les matériels de construction (gravier et sable),
- 9,29% - minerais de fer,
- 12,76% - céréales,
- 19,46% - pétrole et produits pétroliers,
- 6,30% - charbon.

2. Le trafic-marchandises des principaux ports de la Serbie[15] est reflété dans le tableau 3.12.

[14] www.stat.gov.rs
[15] Données fournies par l'Agence de gestion des ports de Serbie

Tableau 3.12

Ports (milliers de tonnes)	Pancevo	Smederevo	Belgrade	Novi Sad	Prahovo
2019	1.517	4.040	196	1.413	1.109
2020	2.051	2.612	167	1.632	1.198
2021	935	3.176	206	1.435	1.049
2022	1.589	3.053	112	979	933
2023	1.641	2.823	88,5	918	1.054
2024	2.222	2.749	100.5	1.374	1.360

3.7 PORTS DE LA ROUMANIE

1. Le trafic-marchandises total des ports danubiens de la Roumanie[16] 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 Constanţa.
2. Le trafic-marchandises total des principaux ports de la Roumanie situés sur le secteur « maritime » du Danube est présenté dans le tableau 3.13.

Tableau 3.13

Ports (milliers de tonnes)	Brăila	Tulcea	Galaţi
Trafic-marchandises : - par les bateaux fluviaux			
2019	397	1.660	3.077
2020	281	1.213	2.831
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	3.054
2023	364	167	1.956
2024	132	122	3.184
- par les navires de mer			
2019	835	15	2.061
2020	327	12	2.425
2021	340	3	2.496

[16] www.insse.ro

2022	278	10	2.119
2023	162	-	1.431
2024	134	-	1.296

Le trafic-marchandises à bord de navires de mer constitue une partie du volume du trafic sur le canal de Sulina. En 2024, le trafic sur le canal de Sulina a atteint 9.902 milliers de tonnes, soit 60% par rapport au volume de 2023.

3. Le trafic-marchandises total des ports de la Roumanie, y compris du port de Constanta (17.051 milliers t) à bord de bateaux fluviaux a représenté 23.759 milliers de tonnes, soit 82% par rapport au volume de 2023 (tableau 3.14).

Tableau 3.14

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé :						
– trafic international	5.609	5.112	5.203	5.641	7.003	6.719
– trafic interne	8.190	6.602	7.108	3.857	3.059	3.297
Déchargé :						
– trafic international	5.674	8.217	7.121	8.900	13.463	9.004
– trafic interne	9.001	7.376	9.025	5.957	5.331	4.738
Trafic-marchandises	28.474	27.307	28.457	24.355	28.857	23.759

4. Les plus grands volumes de marchandises par groupes en % du trafic-marchandises :
   - Minerais métalliques (groupe 03) – 22% ;
   - Produits de l'agriculture (groupe 01) – 46% ;
   - Matières chimiques (groupe 08) – 9,3% ;
   - Coke et produits pétroliers (groupe 07) – 11% ;
   - Produits finis métalliques (groupe 10) – 2,9% ;
   - Houille et lignite (groupe 02) – 3,9%.
5. Structure du trafic-marchandises par direction en exportation (chargé) :
   - vers l'Autriche – 705 milliers t ;
   - vers la Bulgarie – 601 milliers t ;
   - vers la Hongrie – 286 milliers t ;
   - vers la République de Moldova – 507 milliers t ;
   - vers la Serbie – 2.945 milliers t ;
   - vers l'Ukraine – 1.492 milliers t.

6. Structure du trafic-marchandises en importation (déchargé) :

- de l'Autriche – 246 milliers t ;
- de la Bulgarie – 966 milliers t ;
- de la Hongrie – 648 milliers t ;
- de la République de Moldova – 458 milliers t ;
- de la Serbie – 2. 363 milliers t ;
- de l'Ukraine – 4. 184 milliers t.

3.8 PORTS DE LA BULGARIE

1. En 2024, le trafic-marchandises total des ports de la Bulgarie[17], compte tenu de tous les terminaux et les transports « ro-ro » a représenté 7.520 milliers de t, ce qui représente 107% par rapport au volume de 2023 (tableau 3.15).

Tableau 3.15

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chargé – exportation	2.485	2.823	3.707	3.354	3.839	3.667
Déchargé – importation	1.830	1.799	2.666	2.979	2.215	2.815
Entré/sorti – trafic interne	1.070	809	738	771	972	1.038
Trafic-marchandises	5.385	5.431	7.111	7.104	7.026	7.520

Composition de l'exportation :

- marchandises granulées : 27,33%
- générales : 3,49%
- liquides : 3,39%
- transports « ro-ro » : 65,79%

Composition de l'importation :

- marchandises granulées : 26,43%
- générales : 14,07%
- liquides : 9,70%
- transports « ro-ro » : 49,80%

3.9 PORTS DE LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

1. En 2024, le trafic-marchandises total du port de Giurgiuleşti[18] a atteint 2.579 milliers de tonnes, soit 96,7% par rapport au volume de 2023 (tableau 3.16).

[17]Données fournies par l'Administration maritime de Bulgarie
[18] Données fournies par l'Agence du transport nautique de la République de Moldova

Tableau 3.16

Années (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafic-marchandises	1.299	1.185	1.819	2.144	2.668	2.579

2. 40,8% du trafic-marchandises du port (1.052 milliers t) sont représentés par des marchandises d'exportation (céréales, huiles végétales). En importation 59,2% (1.527 milliers t), la base du trafic-marchandises est représentée par les produits pétroliers, les engrais, le sable, le gravier et le charbon.

3. D'après la nomenclature générale de marchandises : céréales – 49,4%, sable et gravier – 15,5%, produits pétroliers – 11,5%, charbon – 4,85%, huiles végétales - 5%.

3.10 PORTS DE L'UKRAINE

1. En 2024, le trafic-marchandises total des ports de l'Ukraine[19], compte tenu du trafic-marchandises à bord de bateaux maritimes s'est chiffré à 17.396 milliers de tonnes, soit 54,3% du volume de 2023 (tableau 3.17), dont céréales exportés – 6.435 milliers de t, soit 37% du volume total du trafic-marchandises.

Tableau 3.17

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafic-marchandises	5.629	4.055	5.505	16.505	32.021	17.396

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

Tableau 3.18

Port / période	Ismaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
2024	13.448	3.431	517.0
% par rapport à 2023	66%	34%	31%

Tableau 3.19

Trafic-marchandises des principaux groupes de marchandises dans les ports de l'Ukraine

Année/groupe de marchandises (milliers t)	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2023	6.435	1.871	6.190
2024	15.192	4.883	2.920
% par rapport à 2023	42%	38%	212%

[19] Données fournies par l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

Tableau 3.20

Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation

Groupe de marchandises/Port (milliers t)	Ismaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	4.989	1.258	188
Autres marchandises sèches	1.197	567	107
Huile (marchandises liquides)	5.734	445	11

C h a p i t r e 4

Conclusions

1. Tel qu'indiqué au Chapitre 1, l'état initial des principaux secteurs du marché de la navigation danubienne au début de 2024 a été déterminé principalement par l'impact de l'agression russe à grande échelle en Ukraine. Au cours des 9 mois de 2024 et des mois suivants de 2025, les actions agressives de la Russie sur le Danube ont créé de réelles menaces pour la sécurité non seulement de l'infrastructure portuaire ukrainienne du Danube mais aussi de l'ensemble du système de navigation sur le Bas-Danube, y compris la sécurité des équipages et du personnel des bateaux. Les attaques incessantes contre les infrastructures des ports danubiens de l'Ukraine ont créé de réelles menaces pour la sécurité des Etats danubiens voisins et ont entraîné des risques importants sur le marché de la navigation danubienne, ce qui a affecté presque tous les principaux secteurs du marché et son dynamisme en 2024.

   Les victimes civiles suite aux attaques aériennes sont particulièrement préoccupantes.

   En outre, les incendies d'installations industrielles, d'entrepôts de grains et d'infrastructures civiles ont des répercussions négatives sur l'environnement.

2. Malgré les conditions de navigation relativement favorables au cours de 2024, sont observés des changements des valeurs absolues et des rapports relatifs dans la nomenclature du trafic-marchandises sur le Danube. De même, ces changements sont particulièrement perceptibles par rapport aux années 2019-2020 (périodes pré- et post-Covid) dans le domaine des transports de passagers, surtout sur les lignes en direction du delta du Danube.

3. La Commission du Danube continue à soutenir la Commission européenne/*DG MOVE* dans la mise en œuvre des activités spéciales de coordination dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai 2022.

   Malgré l'activité renforcée du Corridor céréalier ukrainien, constitué en automne 2023 incluant les ports d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchornomorsk (ports de Grand Odessa), le rôle et l'importance de l'initiative n'ont pas diminué.

   En dépit d'une baisse significative des taux de fret pour le transport de marchandises céréalières depuis les ports du Bas-Danube, les ports danubiens d'Ukraine - Reni, Ismaïl et Oust'-Dounaïsk - ont généralement maintenu des positions stables sur le marché.

   Environ de 8.289.413 tonnes de céréales, soja, colza, graines de tournesol et huile ont été exportés par les ports danubiens de l'Ukraine en 2024. En outre, d'autres marchandises

telles que le minerai de fer et les importations de produits pétroliers, ont également été transbordées via ces ports.

Le développement de l'activité de la Commission du Danube dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* devrait se poursuivre dans les directions suivantes :

- suivi constant et amélioration continue des processus administratifs pour accroître l'efficacité de la logistique des flux de marchandises transfrontaliers dans la région ;
- assurance de la stabilité et de la disponibilité permanente de la navigation danubienne en tant qu'itinéraire de réserve pour soutenir le trafic à destination et en provenance des ports ukrainiens, ainsi que pour stabiliser le fonctionnement des connexions du canal « Danube-mer Noire » ;
- élaboration d'une position sur la préparation de la navigation danubienne pour le transport des marchandises nécessaires à la restauration et à la reconstruction de l'infrastructure énergétique et de transport de l'Ukraine.

Dressé par le Secrétariat de la Commission du Danube

Photo sur la couverture: Srđan Jović
https://www.pexels.com/photo/ferry-on-river-in-town-8045676/
Imprimé par Multiszolg Bt.
http://www.multiszolgbt.hu
Publié par la Commission du Danube
https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/