

COMMISSION DU DANUBE
Groupe de travail
pour les questions techniques
(5-7 novembre 2025)

WG TECH/novembre 2025

DT V.3.1 (2025-2)

INFORMATION DU SECRETARIAT

**sur le thème : « Observation du marché de la navigation danubienne :
résultats du premier semestre de 2025 »**

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne au premier semestre de 2025

1.1 Situation initiale du marché en 2025

1. L'état initial du marché des transports dans la navigation danubienne au premier semestre de 2025 a été défini par les résultats globaux de 2024, le dynamisme du marché au premier trimestre (Q1) de 2025 ainsi que par les prévisions pour le premier semestre de 2025. Selon des prévisions d'*EUROFER* (juillet 2025), aucune croissance n'est attendue dans l'industrie métallurgique des pays de l'Union européenne et de la zone euro, ainsi que dans le bassin danubien et les bassins adjacents. Dans le même temps, les estimations de l'*USDA* (juillet 2025) indiquent une hausse des principaux indicateurs du secteur agricole et une augmentation de l'activité de transport au cours de la période de marketing actuelle.
2. La situation de la navigation danubienne, notamment dans la région du Bas-Danube, a continué à se détériorer. La Fédération de Russie a intensifié ses attaques contre l'infrastructure portuaire de l'Ukraine sur le Danube et des épaves de drones russes ont également été découvertes sur les territoires des Etats voisins - la Roumanie et la République de Moldova. Le marché des transports danubiens a été confronté à de graves problèmes de sécurité, à des risques supplémentaires et à des perturbations de certains secteurs des transports, tout cela conduisant à son tour à une réorientation partielle du marché.
3. Tout au long du premier semestre de 2025, à partir du mois de janvier (cette année, la première attaque contre la région du port d'Ismaïl a eu lieu précisément en janvier) et presque mensuellement y compris le mois de juillet, la Russie a régulièrement lancé des frappes aériennes sur les infrastructures portuaires de l'Ukraine sur le Danube et les installations adjacentes. Suite à ces attaques, des hangars à grains, des entrepôts, des bâtiments administratifs ont été détruits dans les ports danubiens de l'Ukraine et leurs installations adjacentes et des bateaux en cours de chargement ont été gravement endommagés.

Le 23 juillet 2025, une drague effectuant des travaux d'entretien pour assurer les conditions de navigation sur le canal de l'embouchure de Kilia a heurté une mine, causant la mort de trois membres d'équipage et blessant huit autres.

Des frappes ont également été menées contre des installations civiles, mettant en danger la vie de la population civile.

Des dommages importants ont été causés au système écologique de la région du Bas-Danube :

- pollution de l'air et du sol à la suite d'incendies et de la combustion de produits pétroliers et de céréales ;
- dégradation des ressources en eau à cause des déversements d'huile de tournesol et de produits pétroliers ;

- pollution du delta du Danube par du mazout après l'accident en mer Noire des pétroliers russes « Volgoneft-212 » et « Volgoneft-239 », qui n'étaient pas destinés à la navigation maritime, avaient plus de 50 ans et étaient autorisés à être exploités par l'ancien « Registre fluvial russe ».
4. Il convient de noter que les attaques aériennes de la Russie 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.
- Malgré des bombardements réguliers, les ports ukrainiens sur le Danube, continuent de fonctionner de manière stable, apportant une contribution significative à la sécurité alimentaire mondiale.
5. Dans ces circonstances, la Commission du Danube en 2025 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. L'objectif principal de l'initiative était la mise en place d'un système logistique spécial de transport de marchandises impliquant les ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que les canaux de communication Danube-mer Noire.
6. Malgré l'activité renforcée du **Corridor céréalier ukrainien**, constitué en automne 2023 incluant les ports d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchernomorsk (ports de Grand Odessa), le rôle et l'importance de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* n'ont pas diminué. Ceci étant, la préservation de la sécurité alimentaire mondiale dépend encore largement du soutien des systèmes existants et de la création de nouveaux systèmes logistiques pour l'exportation de produits agricoles ukrainiens basés sur le cluster des ports danubiens de l'Ukraine. En conséquence, l'objectif principal de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU Ukraine* est toujours d'assurer la stabilité et la disponibilité permanente de la navigation danubienne en tant qu'itinéraire de réserve pour soutenir le trafic à destination et en provenance des ports de l'Ukraine.

1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier trimestre de 2025

1.2.1 Hydraulité 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 2025 une navigation ininterrompue.

Une hydraulité relativement stable a été assurée tout au long de cette période, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux à la valeur du tirant d'eau de 2,5 - 2,7 m lors de la circulation vers l'amont et de 2,2/2,3 m lors de la circulation vers l'aval (sur la base du tirant d'eau des bateaux naviguant sur le Danube Moyen).

1.2.2 Dynamisme du marché au cours du premier trimestre de 2025

Le marché des transports sur le Danube au cours du premier trimestre (Q₁) de 2025 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 les bassins 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 2025 selon les données des principaux points de contrôle, ont représenté :

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Jochenstein de marchandises enregistrées (communication transfrontière Allemagne/Autriche) au cours du Q₁ de 2025 a représenté 635,4 milliers de tonnes, soit 71,6% par rapport au volume Q₁ de 2024 ;
- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie) au cours du Q₁ de 2025 a représenté 1.034 milliers de tonnes (ce qui représente 80% par rapport au volume Q₁ de 2024) ;
- le volume des transports de marchandises enregistrées par Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) au cours du Q₁ de 2025 a représenté 1.002 milliers de tonnes, soit 95% du volume de marchandises transportées au cours du Q₁ de 2024 ;
- le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au cours du Q₁ de 2025 a atteint 3.600 milliers de tonnes (66% de l'indicateur analogue du Q₁ de 2024), dont :
 - transports internationaux : 2.595 milliers de tonnes, ce qui représente 59% par rapport au Q₁ de 2024 ;
 - transports internes : 1.005 milliers de tonnes, ce qui représente 98% par rapport au Q₁ de 2024.

1.2.3 Le trafic-marchandises des ports au premier trimestre (Q₁) de 2025

Le trafic-marchandises a changé dans des directions différentes (tableau 1.1).

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports danubiens des pays danubiens au cours du premier (Q₁) trimestre de 2023-2025 (milliers de tonnes)

Ports (milliers de t)	2023 Q ₁	2024 Q ₁	2025
Allemagne	453	1.276	542
Autriche	1.232	1.391	1.339
Slovaquie*	371	471	424

Hongrie	840	1.122	980
Croatie**	80	90	51
Serbie**	3.426	3.295	3.043
Bulgarie	2.001	1.606	1.505
Roumanie	6.012	7.002	4.653
Rép. de Moldova	610	699	621
Ukraine	6.806	5.653	2.311

* ports de Bratislava et de Komarno

** les données pour la Croatie et la Serbie comprennent également les volumes de transport sur la Save

- Le trafic-marchandises du port de Constanța à bord de bateaux fluviaux a représenté 3.244 milliers de tonnes, soit 60,3% par rapport au trafic-marchandises du Q₁ de 2024. Ceci étant, 331 milliers de tonnes ont été chargées dans les ports de la Roumanie à destination des ports danubiens de l'Ukraine et ont été déchargées 105 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
au cours du premier (Q₁) trimestre de 2025 (milliers t)***

Port/année	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
2024	13.448	3.431	517
Q ₁ 2024	3.889	1.567	197
Q ₁ 2025	1.991	266	54

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

Tableau 1.3

**Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation
au cours du premier (Q₁) trimestre de 2025 (milliers t)***

Groupe de marchandises	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	426 (1.798*)	48(562*)	0 (0*)
Autres marchandises sèches	222 (312*)	32 (273*)	6 (40*)
Huile (marchandises liquides)	53 (287*)	10 (245*)	0 (7*)

* Entre parenthèses – données sur le trafic-marchandises au cours du Q₁ de 2024

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 (2025)	Nombre de passages de bateaux (vers l'amont/vers l'aval)	Nombre de passagers (milliers)
janvier	51 (35*)	5 (3*)
février	10 (4*)	1 (0,1*)
mars	167 (109*)	18 (13*)

* Sont indiqués pour la comparaison les indicateurs du mois respectif de 2024

En direction du delta du Danube, il n'y a pas eu de circulation de bateaux à passagers en janvier-mars 2025, à l'exception de passages uniques sans passagers (statistiques du point de contrôle Mohács).

Chapitre 2

Observation du marché de la navigation danubienne au cours du premier semestre de 2025 : circulation de la flotte et des marchandises

2.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2025

Au cours du premier trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur le Danube ont été généralement maintenus au-dessus ou près des valeurs de l'ENR (*RNW*). Lors de la première moitié du mois de mars sur le Danube Moyen, les niveaux d'eau ont baissé en-dessous de l'ENR (*RNW*) pendant certains jours.

En janvier, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum et moyens (*MW*) étaient de 70 cm et les niveaux maximum de 30 cm en-dessous des valeurs similaires de janvier 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au début et au cours de la seconde moitié de la troisième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 150 cm, les niveaux moyens de 220 cm et les niveaux maximum de 270 cm en-dessous des valeurs similaires de janvier 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au début du mois et au milieu de la troisième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 270 à 280 cm, les niveaux moyens de 290 cm et les niveaux maximum de 220 cm en-dessous des valeurs similaires de janvier 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la seconde moitié de la première et à la fin de la troisième décade du mois.

En février, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 80 cm, les niveaux moyens de 70 cm et les niveaux maximum de 50 cm en-dessous des valeurs similaires de février 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au début de la deuxième décade et à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 200 cm, les niveaux moyens de 190 cm et les niveaux maximum de 70 cm en-dessous des valeurs similaires de février 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 250 à 270 cm, les niveaux moyens de 260 cm et les niveaux maximum de 230 à 240 cm en-dessous des valeurs similaires de février 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la seconde moitié de la troisième décade du mois.

En mars, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum et moyens étaient de 80 cm, et les niveaux maximum de 70 cm en-dessous des valeurs similaires de mars 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la première moitié de la deuxième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 140 cm, les niveaux moyens et maximum de 130 cm en-dessous des valeurs similaires de mars 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée à la fin de la première et au début de la deuxième décennie du mois ; en outre, au cours de 6 jours, ils ont atteint ou sont tombés en-dessous des valeurs de l'ENR (*RNW*).

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 200 à 230 cm, les niveaux moyens de 140 à 190 cm et les niveaux maximum de 20 à 90 cm en-dessous des valeurs similaires de mars 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au début du mois.

Au cours du deuxième trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur le Danube se sont maintenus généralement au-dessus des valeurs de l'ENR (*RNW*), mais les valeurs absolues des principaux indicateurs (notamment les niveaux minimum) ont été en moyenne inférieures à celles du deuxième trimestre de 2024. En outre, sur le Haut-Danube, les niveaux ont périodiquement baissé en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*) au cours de la deuxième moitié du mois de mai et en juin. Il convient également de noter la forte baisse des niveaux en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*) sur le Bas-Danube à la fin du mois de juin.

En avril, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum, moyens et maximum étaient en moyenne de 90 cm en-dessous des valeurs similaires d'avril de 2024. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois, mais ils n'ont même pas atteint les valeurs des niveaux minimum enregistrés en avril 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la seconde moitié de la deuxième décennie et au début de la troisième décennie du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 120 cm et moyens de 90 cm en-dessous des valeurs similaires d'avril 2024. Les niveaux maximum ont été enregistrés au début du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum du mois d'avril 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la seconde moitié de la deuxième décennie du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimums étaient de 30 à 40 cm en-dessous des valeurs correspondantes d'avril 2024, les niveaux moyens étaient au-dessus de 50 cm (Novo Selo) ou en-dessous de 70 cm (Silistra), et les niveaux maximum étaient au-dessus de 130 à 140 cm des valeurs similaires du mois d'avril de l'année dernière. Les niveaux maximum ont été observés au cours de la deuxième moitié de la première décennie et de la première moitié de la deuxième décennie du mois. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au cours de la deuxième moitié de la troisième décennie du mois.

En mai, sur le Haut Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 100, les niveaux moyens de 120 cm et les niveaux maximum de 140 cm en dessous des valeurs similaires de mai 2024. Les niveaux maximum ont été observés dans la seconde moitié de la première décennie du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux d'eau minimum du mois de mai 2024. Les niveaux minimum ont été observés dans la seconde moitié de la deuxième décennie et dans la première moitié de la troisième décennie du mois. Pendant 18 jours, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*).

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 130 cm, les niveaux moyens de 120 cm et les niveaux maximum de 110 cm en-dessous des valeurs similaires de mai 2024. Les niveaux maximum ont été observés dans la seconde moitié de la première décennie du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en mai 2024. Les niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décennie du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 50 cm, les niveaux moyens de 40 cm et les niveaux maximum de 30 cm en-dessous des valeurs similaires de mai 2024. Les niveaux maximums ont été observés au début du mois. Les niveaux minimums ont été observés au milieu de la troisième décennie du mois.

En juin sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimums étaient de 190 cm, les niveaux moyens de 270 cm et les niveaux maximum de 460 cm en-dessous des valeurs similaires de juin 2024. Les niveaux maximum ont été observés au début et à la fin du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en juin 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au cours de la troisième décennie du mois. Pendant 14 jours, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*).

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 230 cm, les niveaux moyens de 290 cm et les niveaux maximum de 370 cm en-dessous des mêmes valeurs de juin de 2024. Les niveaux maximum ont été observés dans la seconde moitié de la première décennie du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en juin 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée dans la seconde moitié de la troisième décennie du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 210 à 230 cm, les niveaux moyens de 200 à 260 cm et les niveaux maximum de 180 à 260 cm en-dessous des valeurs similaires de juin de 2024. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en juin 2024. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée à la fin du mois et ont diminué en-dessous des valeurs de l'ENR (*RNW*).

2.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

Une hydraulicité stable nécessaire pour une navigation efficace tout au long du semestre a été assurée tout au cours du premier trimestre de 2025, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux à la valeur du tirant d'eau de 2,5-2,7 m lors de la circulation vers l'amont (tableau 2.1).

Au deuxième trimestre de 2025, les niveaux d'eau du Danube, en termes de valeurs absolues des principaux indicateurs (notamment les niveaux minimum), ont été en moyenne inférieurs à ceux enregistrés au deuxième trimestre de 2024. Sur le Haut-Danube, au cours de la deuxième moitié du mois de mai, puis en juin et par la suite, les niveaux d'eau ont subi des diminutions épisodiques en-dessous de la valeur de l'ENR (*RNW*). Sur le Bas-Danube, à la fin du mois de juin et par la suite, a été enregistrée une forte baisse des niveaux, ce qui a entraîné une réduction significative des valeurs du tirant d'eau (tableau 2.1) et des interruptions épisodiques de la circulation sur certains secteurs.

Tableau 2.1

Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2025

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
janvier	250/270 (250*)	220/230 (220/230*)
février	270 (270*)	230 (230*)
mars	270 (270*)	230/240 (220/240*)
avril	230 (270*)	210/230 (230/240*)
mai	230 (270*)	210/230 (230/240*)
juin	230 (270*)	220/230 (230/240*)
juillet	190/180 (250*)	160/180 (220/230*)

* Sont indiqués pour la comparaison les indicateurs de la période analogue de 2024

2.3 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises**2.3.1 Transports de passagers (statistiques des centrales hydrauliques de Jochenstein et de Gabčíkovo)**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					
	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Haut-Danube (Gabčíkovo)	149	469	562	610	209	259
Vers le delta du Danube (Mohács)	34	74	29	9	5	0,810

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

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).

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été dénombrés 1.736 passages de bateaux ; cela représente 152% par rapport au 1^{er} semestre de 2024.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)), conventionnellement appelé « Haut-Danube » ont été dénombrés 1.788 passages de bateaux (en 2024 – 1.560) (dans le rapport vers l'amont/vers l'aval - 882/906), dont 31% en mai et 32% en juin. Au total, 259 milliers de passagers ont été transportés au cours du premier semestre (vers l'amont/vers l'aval), soit une augmentation de 24 % par rapport au trafic de passagers en 2024.

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

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, 810 passagers ont été transportés au cours du premier semestre, tous les voyages ayant été effectués vers l'aval (tableau 2.2). Il convient également de noter la présence occasionnelle de bateaux à passagers avec cabines transitant par la centrale hydraulique des Portes de fer 1 en direction du Bas-Danube. En raison du trafic de passagers extrêmement faible sur le Bas-Danube (canal Danube-mer Noire), les données pertinentes ne figurent pas dans la présente publication.

2.3.2 Trafic-marchandises

Trafic sur le Haut-Danube (statistiques des centrales hydrauliques de Jochenstein et de Gabčíkovo)

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) au 1^{er} semestre de 2025 a représenté 1.158 milliers de tonnes, ce qui représente 78% par rapport au volume de 2024.

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 2025 plus de 2.100 milliers de tonnes, ce qui représente 89% par rapport au volume de 2024. Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 965 milliers de tonnes, soit 45% du volume total en 2024 (fig.5).

Ont été transportées 1.666 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*), dont :

- vers l'amont – 911 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 756 milliers de tonnes.

Ont été transportées 467 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 55 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 413 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 2025 ont été transportés à bord de convois poussés 1.055 milliers de tonnes soit quelque 104% par rapport au volume de 2024 et 49% du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

- vers l'amont – 424 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 631 milliers de tonnes.

D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 873 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 413 milliers de tonnes, soit 45% du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 460 milliers de tonnes, soit 61% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Les volumes des marchandises liquides transportées par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois représentaient 182 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 11 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 171 milliers de tonnes.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 1.079 milliers de tonnes ont été transportées au cours du 1^{er} semestre de 2025 à bord de bateaux automoteurs, dont :

- vers l'amont – 541 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 537 milliers de tonnes.

Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 793 milliers de tonnes, ce qui représente 68% par rapport au volume de 2024, dont :

- vers l'amont – 497 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 296 milliers de tonnes.

A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 286 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 44 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 242 milliers de tonnes.

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

Les particularités du marché du 1^{er} semestre de 2025 (fig. 6) sur ce secteur sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de transport des denrées alimentaires et fourrages ainsi que des céréales et des engrais vers l'amont, ceci étant il y a une stabilisation relative des volumes de transport de minerai de fer vers l'amont et vers l'aval - 115 milliers de tonnes (Q₁+Q₂ de 2024 - 131 milliers de tonnes);
- b) hausse des volumes de transport de produits pétroliers, d'engrais, de produits métalliques et de combustibles minéraux solides vers l'aval – 204 milliers de tonnes (Q₁+Q₂ de 2024 – 143 milliers de tonnes).

Le rapport absolu des principaux volumes de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval ainsi que leurs valeurs absolues à ce point de contrôle (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, HU/SK) est présenté dans les tableaux 2.3, 2.4 et la fig. 6.

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	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Denrées alimentaires et fourrages	879	783	592	890	560	227
Minerais de fer	969	735	726	720	346	335
Céréales	394	416	427	568	313	211
Produits métalliques	71	101	56	53	23	15
Produits pétroliers	87	92	41	35	25	12
Engrais naturels et artificiels	133	75	55	119	80	39

Tableau 2.4

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

Années, milliers de t	2021	2022	2023	2024	2024 Q1+Q2	2025 Q1+Q2
Groupe de marchandises						
Engrais naturels et artificiels	465	445	418	347	220	229
Produits pétroliers	870	642	653	688	300	422
Produits métalliques	140	173	155	169	74	124

Transports sur le Danube Moyen (statistiques du point de contrôle de Mohács)

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées ayant franchi Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) au cours du 1^{er} semestre de 2025 a représenté 1.961 milliers de tonnes (fig. 7), soit 93% par rapport au volume des marchandises transportées en 2024, dont le transit vers l'amont avait représenté 845 milliers de tonnes, soit 43% (en 2024 - 45%).

Ont été transportées 1.618 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 797 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 821 milliers de tonnes.

Ont été transportées 343 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 48 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 295 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2025 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés 1.375 milliers de tonnes, ce qui représente 70% (en 2024 – 68%) du volume total de marchandises, y compris les marchandises liquides.

- vers l'amont – 628 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 664 milliers de tonnes.

Les volumes de marchandises liquides transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans la composition de convois se chiffraient à 82 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 80 milliers de tonnes.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2025, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 586 milliers de tonnes, soit 30% du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

326 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 169 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 157 milliers de tonnes.

Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 260 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 45 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 216 milliers de tonnes.

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

Les particularités du marché au 1^{er} semestre de 2025 (fig. 8) sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de minerai de fer (74% du volume (Q₁+Q₂) en 2024 et 71% du volume (Q₁+Q₂) en 2023, de produits métalliques et de produits pétroliers vers l'amont ;
- b) absence factuelle des transports de combustible minéral solide (charbon) vers l'amont et augmentation de ces volumes de transport vers l'aval – 247 milliers de tonnes (en 2024 – 203 milliers de tonnes) ;
- c) baisse des volumes de céréales transportées vers l'aval (48% du volume en 2024) et maintien de volumes stables de céréales transportées vers l'amont – 150 milliers de tonnes (167 milliers de tonnes en 2024), ainsi que de produits métalliques vers l'aval ;
- d) stabilisation des volumes de transport des engrais et des produits métalliques vers l'amont et augmentation des volumes de produits pétroliers vers l'aval.

Le rapport des volumes principaux de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval, ainsi que leurs valeurs absolues à ce point de contrôle (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie) sont présentés dans les tableaux 2.5, 2.6 et la fig. 8.

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					
	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Minerais de fer	991	741	692	747	364	271
Charbon (coke)	281	200	2	24	12	0

Engrais	385	256	121	209	74	185
Produits pétroliers	117	252	154	243	126	47
Produits métalliques	249	205	111	186	136	58

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	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
	Céréales		1.002	239	317	441	284
Produits pétroliers		591	322	405	376	215	294
Produits métalliques		254	310	381	357	189	184
Denrées alimentaires et fourrages		219	65	216	47	13	26
Engrais		316	316	186	280	190	177

Transports sur le Bas-Danube (statistiques du canal Danube-mer Noire)

Au cours du 1^{er} semestre de 2025, le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 6.899 milliers de tonnes², ce qui représente 68% par rapport à l'indicateur analogue de 2024, dont :

- transports internationaux : 4.967 milliers de tonnes (62% par rapport à l'indicateur de 2024) ;
- transports internes : 1.932 milliers de tonnes (88% par rapport à l'indicateur de 2024).

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

² www.acn.ro

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

Le trafic-marchandises des ports danubiens au cours du premier semestre (Q₁+Q₂) de 2025 par rapport au Q₁+Q₂ de 2024 a changé dans des directions différentes (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Trafic-marchandises des ports danubiens des pays danubiens en 2021-2025

Ports (milliers de t)	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Allemagne	2.999	2.410	2.228	2.047	1.244	1.001
Autriche	7.112	5.484	5.123	5.349	2.838	2.632
Slovaquie*	1.846	1.934	1.509	1.473	721	802
Hongrie	5.715	4.063	3.604	4.019	2.163	2.022
Croatie**	697	582	364	392	164	133
Serbie**	13.610	12.023	12.031	12.816	6.463	6.627
Bulgarie	7.111	7.104	7.026	7.520	3.623	3.306
Roumanie	28.457	24.355	28.857	23.759	13.103	9.049
Rép. de Moldova	1.819	2.144	2.688	2.579	1.254	1.078
Ukraine	5.505	16.505	32.021	17.396	10.273	4.464

* ports de Bratislava et de Komarno

** les données relatives à la Croatie et à la Serbie comprennent également les volumes transportés sur la Save

La diminution du trafic-marchandises global des ports danubiens de l'Ukraine ainsi que de leur trafic-marchandises à l'exportation au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2025 reflète clairement les conséquences des attaques russes sur les infrastructures des ports (tableaux 3.2, 3.3). Dans le même temps, les ports danubiens de l'Ukraine, dans les conditions actuelles, démontrent la volonté de rétablir leur activité et le dynamisme du trafic-marchandises, en mettant en œuvre un ensemble de mesures décisives prises par le gouvernement de l'Ukraine avec le soutien de l'Union européenne et de la Commission du Danube. Ces mesures visent à assurer l'exportation de produits agricoles et d'autres marchandises via les ports de Reni, d'Ismail et d'Oust'-Dounaïsk, ainsi que l'importation des marchandises nécessaires au pays.

Tableau 3.2

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

Port / période	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
2024	13.448	3.431	517
(Q ₁ +Q ₂) 2024	7.462	2.489	322
(Q ₁ +Q ₂) 2025	3.878	485	101

Tableau 3.3

**Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation
au cours du premier (Q₁+Q₂) semestre de 2025 (milliers t)***

Port/Groupe de marchandises	Ismaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	708 (3.238)	67 (906)	0 (150)
Huile (marchandises liquides)	84 (456)	12 (363)	0 (11)
Autres marchandises sèches	486 (537)	36 (347)	11(60)

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

** entre parenthèses : données relatives au volume du trafic-marchandises pour le premier semestre de 2024

Chapitre 4

Conclusions

- 4.1 Au cours du premier semestre de 2025, l'agression militaire russe à grande échelle contre l'Ukraine a continué de créer de réelles menaces pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube. Les attaques incessantes contre les infrastructures des ports danubiens de l'Ukraine ont renforcé les risques économiques apparus dès 2024, ce qui a eu un impact négatif sur presque tous les principaux secteurs du marché de la navigation danubienne et sur son dynamisme au premier semestre de 2025.
- 4.2 Compte tenu des facteurs menaçant la sécurité, mentionnés au Chapitre 1, ainsi que des conditions de navigation défavorables au cours du premier semestre de 2025 (en particulier à la fin du deuxième trimestre), des évolutions ont eu lieu sur le marché du trafic de passagers à bord des bateaux à cabines. Des changements se sont également produits dans les valeurs absolues et les rapports relatifs de la nomenclature des marchandises, tant en termes de transport que de trafic-marchandises des ports.
- 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. Ces mesures visent à 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, à consolider le fonctionnement des canaux de communications Danube-mer Noire et à assurer la sécurité de la navigation.
- 4.4 A court terme, la Commission du Danube se concentre sur la stabilisation du marché et la garantie de la sécurité de la navigation, y compris la préparation des transports de marchandises pour la réhabilitation des infrastructures de transport et énergétique de l'Ukraine.

A N N E X E

(figures)

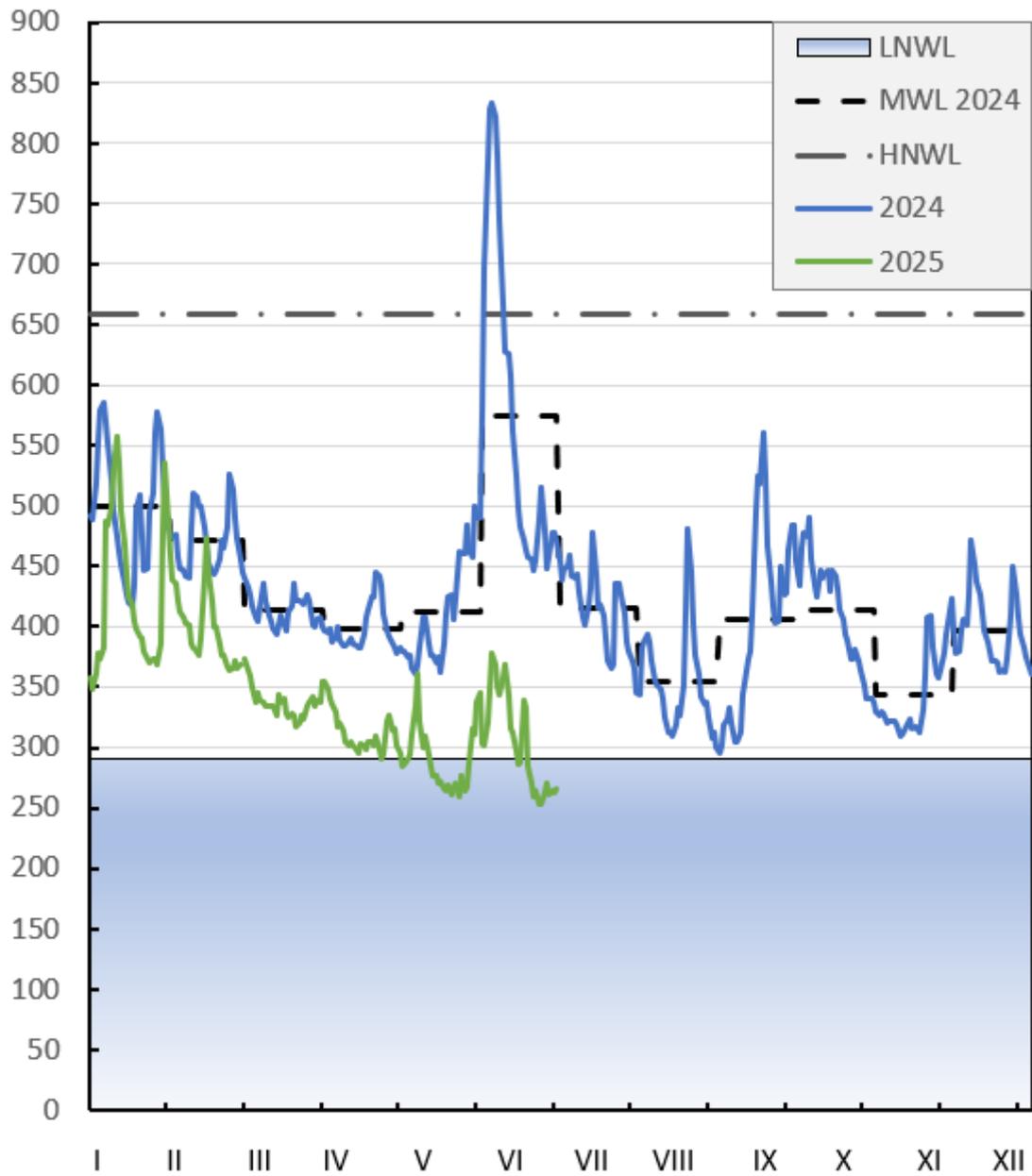


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

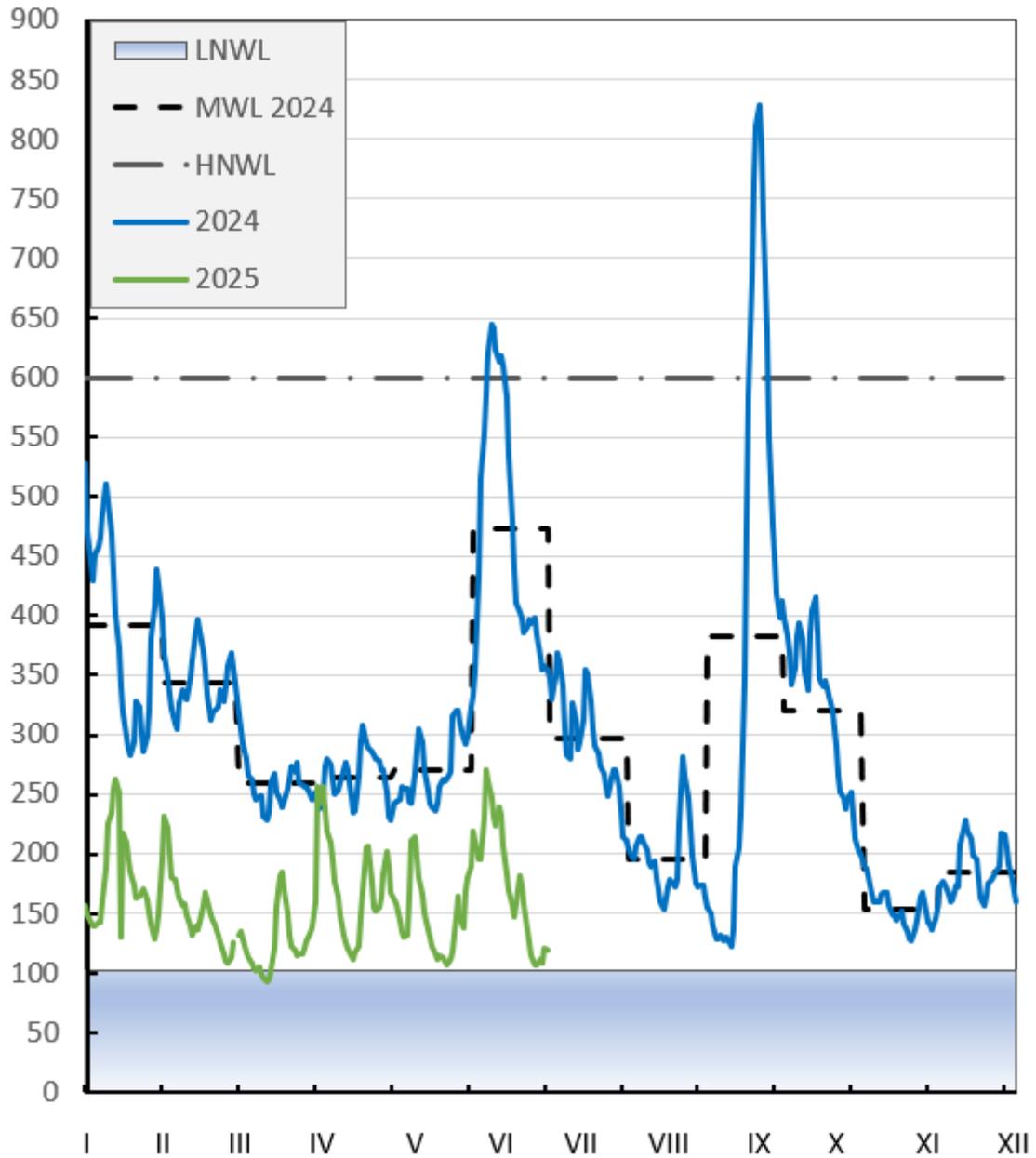


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

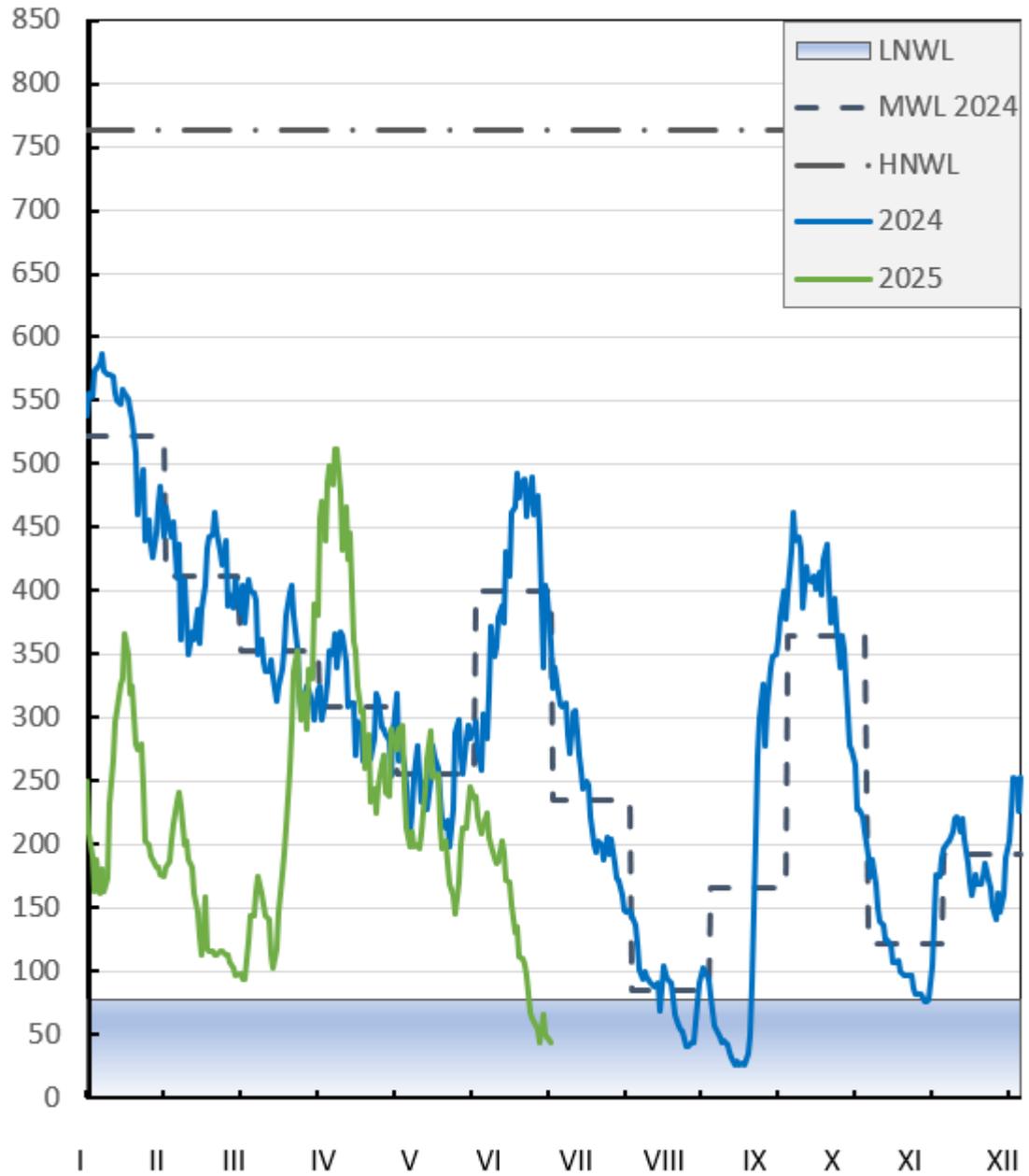


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm

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

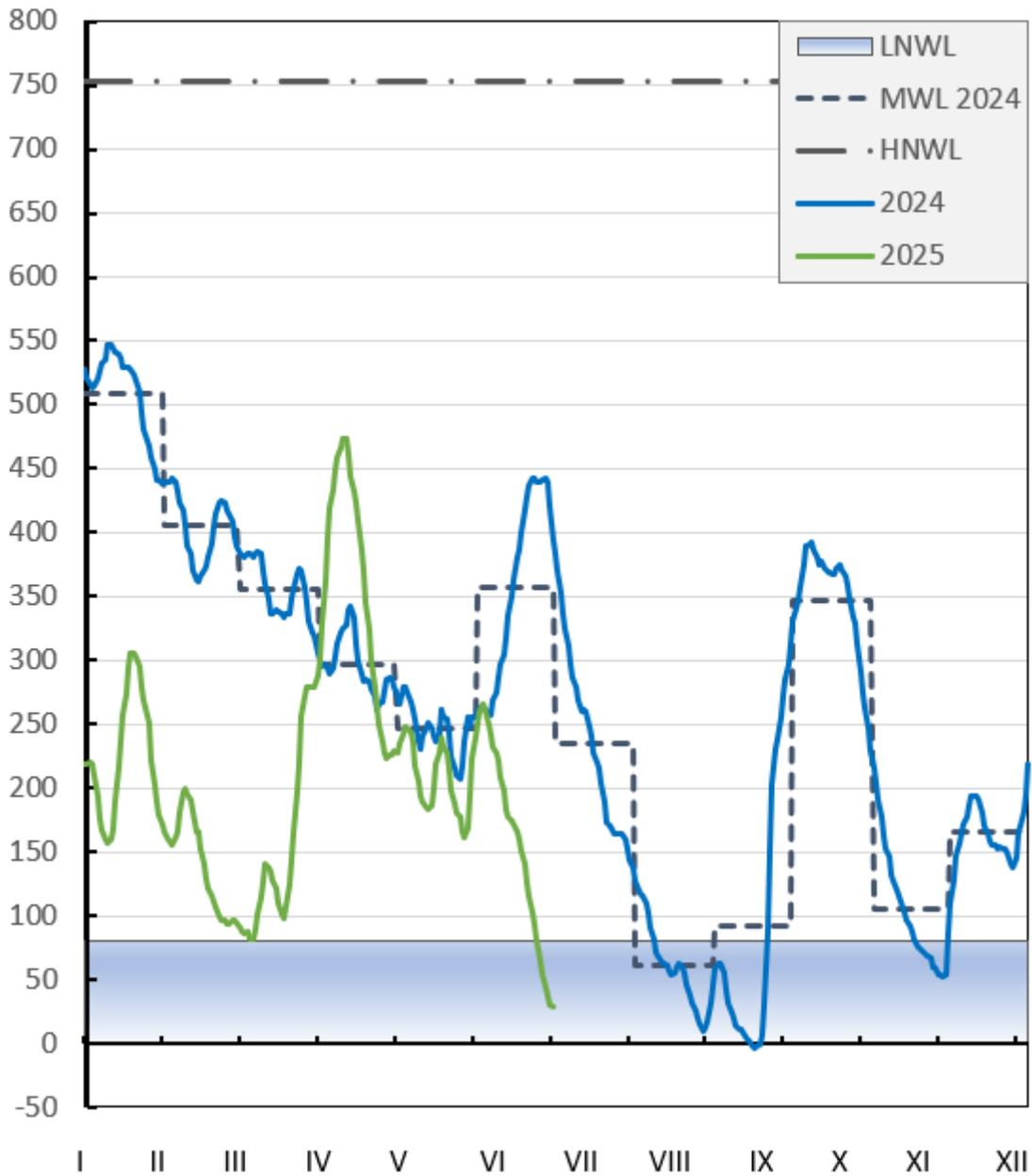


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

Gabčíkovo

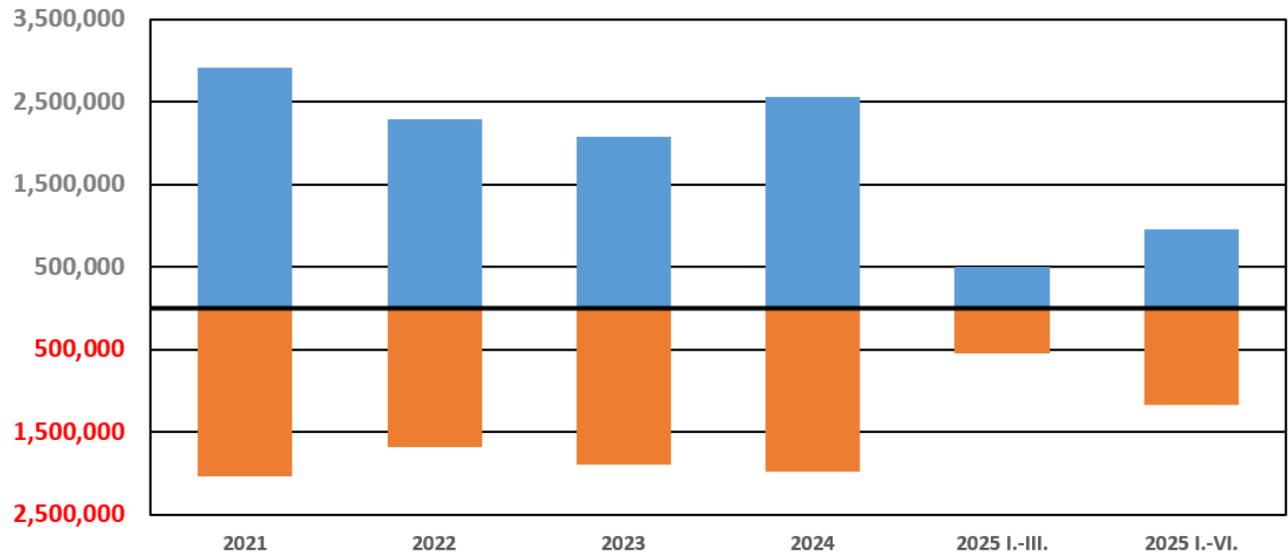


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

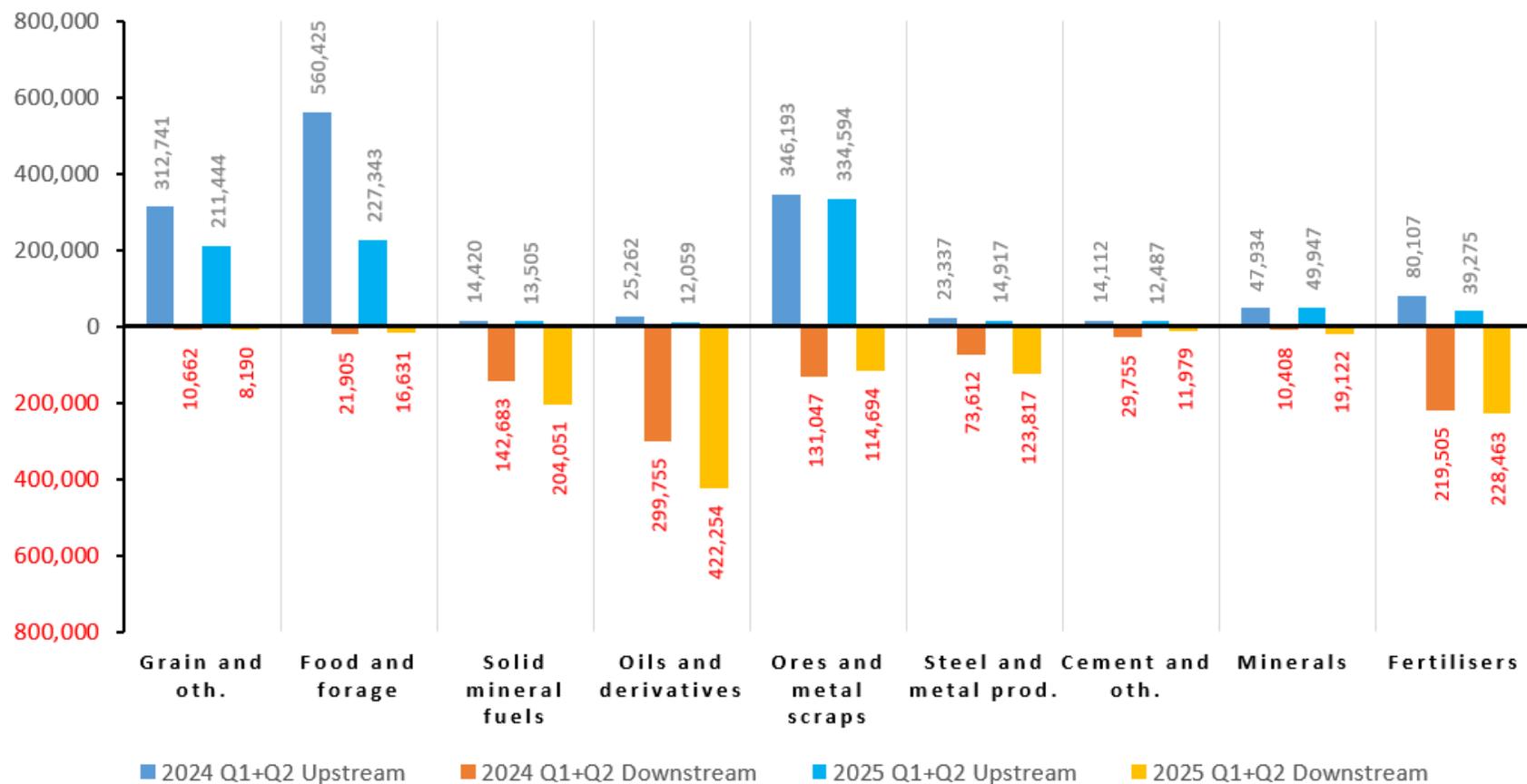


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

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

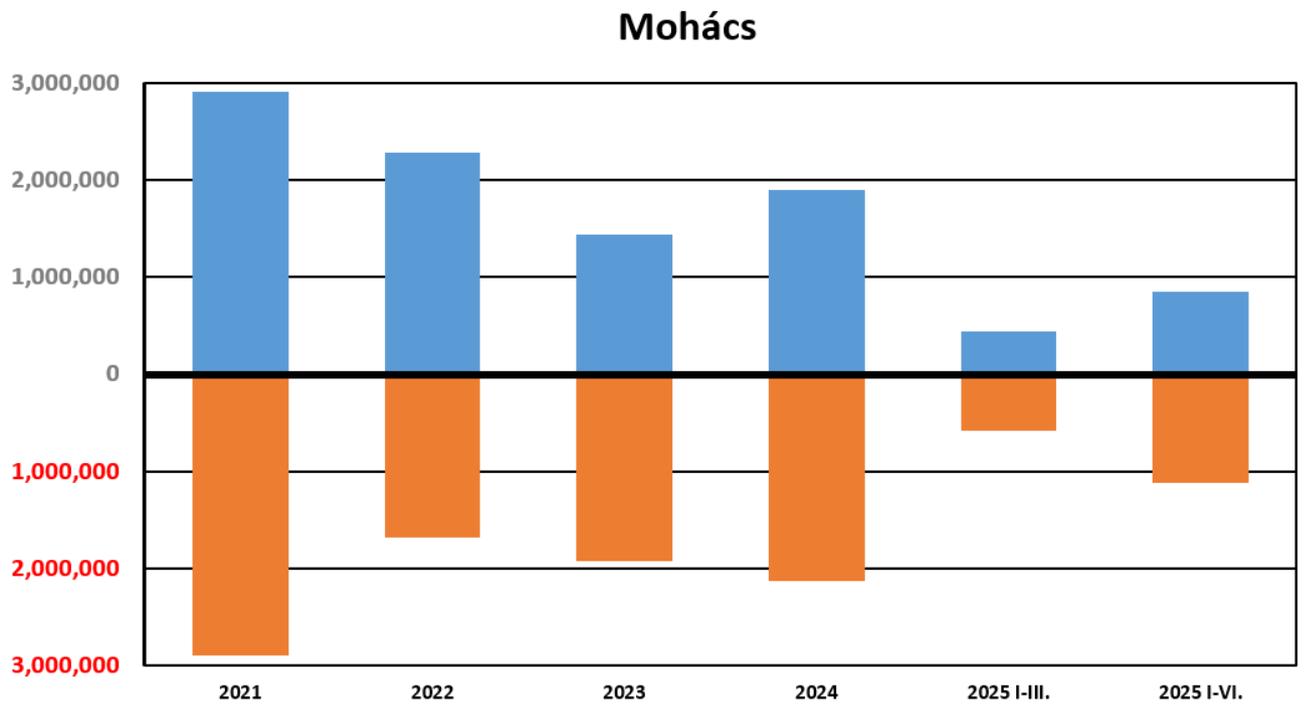


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 7. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
 Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

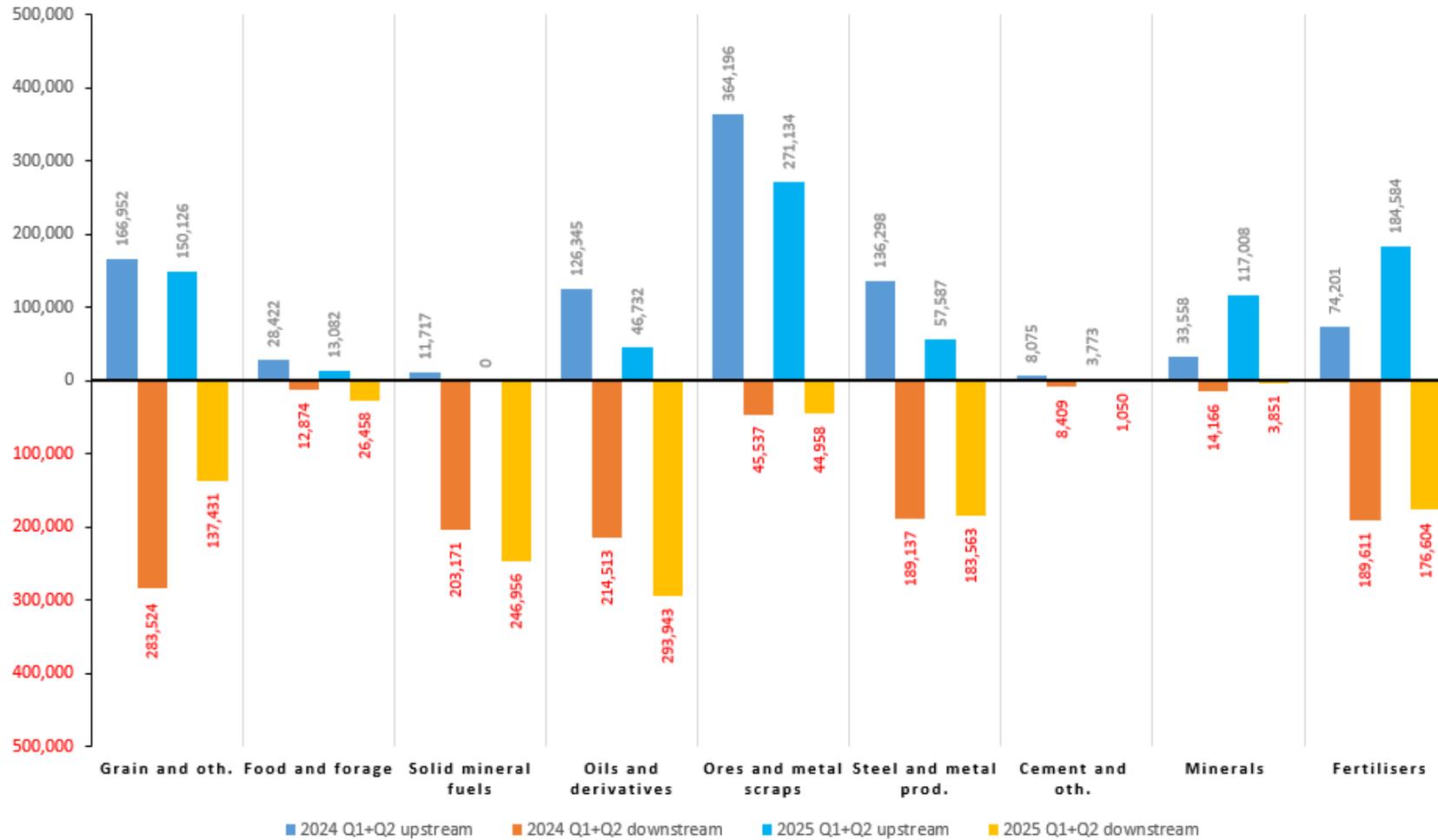


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 8. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
 Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

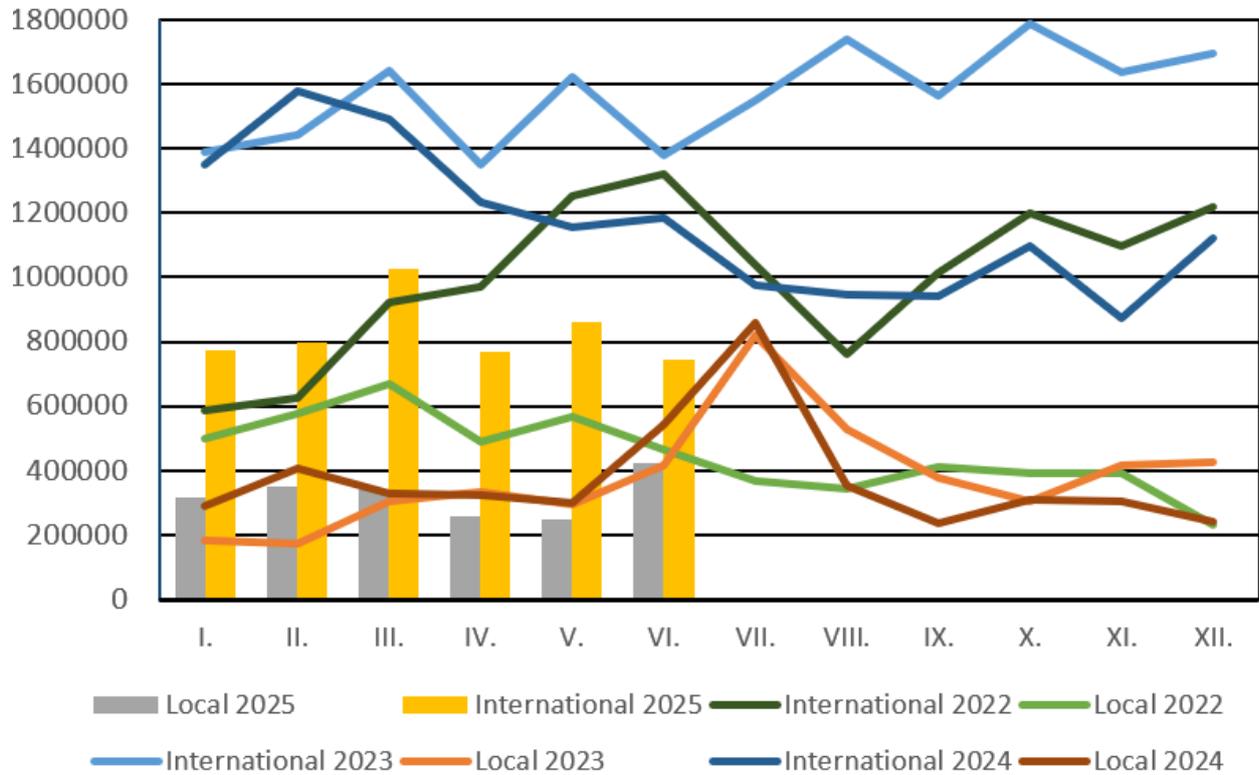


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

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