

COMMISSION DU DANUBE

INFORMATION DU SECRETARIAT

**sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne :
résultats de 9 mois de 2024 »**

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne : 9 mois de 2024

1.1 Situation initiale du marché en 2024

- 1.1.1 L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au cours de la période de référence de 2024 a été défini par les résultats globaux de 2023, le dynamisme du marché du premier semestre de 2024 (rapport lors de la séance du groupe de travail pour les questions techniques *9-10 octobre 2024 – DT V.3.1 (2024-2)*) ainsi que par des prévisions de croissance relative du produit intérieur brut des Etats membres de l'Union européenne et de la zone euro par rapport à 2023.
- 1.1.2 Un facteur déterminant pour l'état initial du marché des transports en 2024 a été représenté par l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de la Russie en Ukraine, lancée en février 2022, ce qui a conditionné l'émergence de risques supplémentaires et des perturbations de certains secteurs des transports sur le marché de la navigation danubienne, la fluctuation des prix des ressources énergétiques et des matières premières, tout cela ayant entraîné une réorientation partielle du marché.
- 1.1.3 Vu le blocus par la Russie des ports maritimes de l'Ukraine, pour assurer la sécurité alimentaire mondiale, un corridor céréalier ukrainien constitué sur la base des ports d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchernomorsk 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 des ports ukrainiens y compris des ports du cluster du Danube, au cours de la période de référence de 2024, s'est chiffré à environ 80 millions de tonnes de marchandises. De ce volume, plus de 50 millions de tonnes sont représentés par des produits du secteur agricole de l'économie de l'Ukraine.
- 1.1.4 Au cours de la période de référence de 2024, la Russie a mené une série d'attaques contre les infrastructures portuaires de l'Ukraine sur le Danube.
- Suite à ces attaques, en particulier dans les nuits du 24 au 25 juillet 2024, du 26 au 27 septembre et également du 1^{er} 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. 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.
- 1.1.5 En fait, les actions agressives de la Russie sur le Danube ont créé des conditions de menaces directes à la sécurité non seulement pour l'infrastructure portuaire de l'Ukraine sur le Danube, mais aussi pour l'ensemble du système de circulation des bateaux sur le Bas-Danube, y compris la sécurité des équipages et du personnel des bateaux. Néanmoins, malgré des bombardements constants, les ports de la région danubienne assurent un fonctionnement stable en contribuant de manière significative à la sécurité alimentaire mondiale.

- 1.1.6 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 afin de soutenir les 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 basé sur 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.
- 1.1.7 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 transport de minerai de fer (exportations) et de carburant (importations).

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

1.2.1 Hydraullicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

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

Une hydraullicité stable assurée tout au long du premier trimestre et généralement 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 2,5m (2,7 m), ce qui a contribué à une navigation efficace.

1.2.2 Dynamisme du marché au cours du premier semestre de 2024

Le dynamisme du marché des transports sur le Danube au cours du premier semestre de 2024 s'est formé dans le contexte de la réorientation de certains secteurs traditionnels. Cette situation était 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 au cours du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2024 ont représenté :

- le volume des transports par la centrale hydraulique de Jochenstein de marchandises enregistrées (communication transfrontière Allemagne/Autriche) a représenté 1.485 milliers de tonnes, soit 136,1% par rapport au volume (Q_1+Q_2) de 2023 ;
- le volume des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo de marchandises enregistrées (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie) a représenté 2.406 milliers de tonnes, ce qui représente 115,3% par rapport au volume (Q_1+Q_2) de 2023 ;

- le volume des transports de marchandises enregistrées par le point de contrôle de Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie) a représenté 2.109 milliers de tonnes, soit 130,3% par rapport au volume (Q₁+Q₂) de 2023 ;
- Le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2024 a atteint 10.174 milliers de tonnes (96,6% par rapport à l'indicateur analogue de 2023).

1.2.3 Le trafic-marchandises des ports au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2024 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 (milliers t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Allemagne	3.511	2.999	2.410	2.228	1.047	1.252*
Autriche	6.050	6.356	5.363	4.460	2.506	2.642
Slovaquie	1.553	1.846	1.934	1.509	810*	721**
Hongrie	6.742	5.715	4.063	3.604	1.746	2.163
Croatie	948	697	582	365,5	186,4	163,8
Serbie	8.164	13.610	12.023	12.031	6.628	6.463
Bulgarie	5.431	7.111	7.104	7.026	4.004	3.623***
Roumanie	27.307	28.457	24.355	28.857	13.053	13.103
République de Moldova	1.185	1.819	2.144	2.144	1.238	1.254***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	15.146	10.273***

* janvier-avril, trafic-marchandises total sur le secteur des voies navigables de Bavière

* ports de Bratislava et de Komarno

*** données reçues des administrations maritimes de l'Ukraine, de la Bulgarie et de la République de Moldova

Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine, ainsi que le trafic-marchandises à l'exportation figurent dans les tableaux 1.2-1.3.

Tableau 1.2

Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2024 (milliers t)*

Port/ période%	Ismail	Reni	Oust'- Dounaïsk
2023	20.263	10.071	1.688
% par rapport à 2022	227,9	147,5	214,8
(Q ₁ +Q ₂) 2024	7.462	2.489	322,1

Tableau 1.3

**Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation
au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2024 (milliers t)**

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

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

1.2.4 Transports de passagers

Le transport de passagers relativement stable à bord des bateaux de croisière avec cabines sur le Haut-Danube (statistiques de l'écluse de Gabčíkovo) a commencé en avril : un total de 1.530 passages ont été dénombrés (respectivement 765/795 vers l'amont/vers l'aval). Au total ont été transportés 208,7 milliers de passagers (tableau 1.4).

Tableau 1.4

Dynamisme du transport de passagers¹
(en milliers)

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

En direction du delta du Danube (statistiques du port de Mohács), il n'y a pas eu de circulation de bateaux à passagers en janvier-mars 2024, à l'exception de passages uniques sans passagers ; au total au premier semestre de 2024 ont été effectués 32 passages de bateaux vers l'amont et 3 vers l'aval. Le nombre total de passagers transportés a été de 4,5 milliers.

C h a p i t r e 2

**Observation du marché de la navigation danubienne : 9 mois de 2024,
circulation de la flotte et des marchandises**

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2024

2.1.1 Conditions nautiques : 9 mois de 2024

¹ Calculs du Secrétariat de la Commission du Danube basés sur les statistiques de Gabčíkovo et Mohács

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

Au cours du deuxième trimestre de 2024, les niveaux d'eau sur l'ensemble du Danube ont été maintenus en permanence au-dessus du niveau des valeurs de l'ENR (*RNW*), ceci étant, ont été assurées des conditions de navigation suffisamment stables pour la navigation (rapport à la séance du groupe de travail pour les questions techniques du 9-10 octobre 2024 - DT V.3.1 (2024) -2)).

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), le niveau d'eau minimum a été plus élevé de 100 cm, le niveau moyen de 130 cm et le niveau maximum de 100 cm par rapport aux valeurs 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), le niveau d'eau minimum était plus élevé de 90 cm, le niveau moyen de 140 cm et le niveau maximum de 170 cm par rapport aux valeurs 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), le niveau d'eau minimum était plus élevé de 30 à 140 cm, le niveau moyen de 30 à 220 cm et le niveau maximum de 0 à 230 cm par rapport aux valeurs de juillet 2023. Les niveaux maximum ont été observés pendant la première décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés à la fin du mois.

En août, sur le Haut-Danube (fig. 1), le niveau d'eau minimum était plus élevé de 40 cm par rapport aux valeurs analogues du mois d'août 2023. Le niveau moyen était de 20 cm inférieur et le niveau maximum de 160 cm inférieur par rapport aux 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 milieu de la première décade et à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), le niveau d'eau minimum était inférieur de 5 cm par rapport aux valeurs analogues du mois d'août 2023, le niveau moyen de 50 cm et le niveau maximum de 140 cm. Les niveaux maximum ont été observés au début de la troisième décade du mois. Les niveaux minimum ont été observés au milieu de la première décade et à la fin du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), le niveau d'eau minimum était inférieur de 10 à 110 cm par rapport aux valeurs analogues du mois d'août 2023, le niveau moyen était inférieur de 160 cm et le niveau maximum de 220 cm. Les niveaux maximum ont été observés au début du mois. Les niveaux minimum ont été observés pendant la troisième décade du mois.

En septembre, sur le Haut-Danube (fig. 1), le niveau d'eau minimum était plus élevé de 30 cm et le niveau moyen de 20 cm par rapport aux valeurs analogues du mois de septembre 2023. Le niveau d'eau maximum en septembre était inférieur de 20 cm par rapport aux valeurs du mois de septembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés pendant la seconde moitié de la deuxième décennie du mois. Les niveaux minimum ont été observés au début du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les valeurs du niveau d'eau minimum étaient similaires à celles du même mois de 2023. Le niveau moyen était de 170 cm et le niveau maximum de 340 cm au-dessus des valeurs similaires du mois de septembre 2023. Les niveaux maximum ont été observés à la fin de la première et au début de la deuxième décennie 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 pendant la seconde moitié de la première décennie du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), le niveau d'eau minimum était de 20-50 cm inférieur par rapport aux valeurs analogues du mois de septembre 2023, le niveau moyen de 40-50 cm et le niveau maximum de 130 cm. Les niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Les niveaux minimum ont été observés au cours de la deuxième décennie 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 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)

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

2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises

2.2.1 Transports de passagers

2.2.1.1 Transports sur le Haut-Danube

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

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 du delta du Danube.

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 2.2.

Tableau 2.2

Dynamisme du trafic de passagers² (en milliers)

Lignes	Année					
	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Haut-Danube	56,1	149,1	469,3	561,5	443,6	448,5
Vers le delta du Danube	5,15	34,1	74	28,5	27,5	7,54

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne, (AT/DE)) ont été dénombrés 531 passages de bateaux ; cela représente 113% par rapport à ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2023.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, (HU/SK), conventionnellement appelé « Haut-Danube »)) ont été dénombrés 1.584 passages de bateaux vers l'amont et 1.515 vers l'aval. Au total, 448,5 milliers de passagers ont été transportés au cours des 9 mois de 2024 (vers l'amont/vers l'aval), ce qui correspond au niveau du trafic de passagers en 2023.
- Transports sur le Danube Moyen : communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) – conventionnellement appelé – à destination 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, 6 passages de bateaux vers l'amont et 55 passages vers l'aval ont été réalisés au cours des 9 mois de 2024. Respectivement, ont été transportés vers l'aval 7.538 passagers (tableau 2.2).

² Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčíkovo et de Mohács.

2.2.2 Trafic-marchandises

2.2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

- a) Le volume des transports de marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) au cours de 9 mois ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2024 a représenté 2.064 milliers de tonnes, ce qui représente 124 % par rapport au volume de 2023.
- b) Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) a constitué au cours de 9 mois de 2024 plus de 3.478 milliers de tonnes, ce qui représente 144,4% par rapport au volume de 2023. Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 2.006 milliers de tonnes, soit 57,9% du volume total (fig. 5).

Ont été transportées 2.883 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*), dont :

- vers l'amont – 1.929 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 954 milliers de tonnes.

Ont été transportées 595,3 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 76,3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 519 milliers de tonnes.

Nomenclature des marchandises transportées sur ce secteur de contrôle - conventionnellement appelé Haut-Danube (statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo) : est présentée sur la figure 6.

Les particularités du marché de ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2024 sur ce secteur des transports (fig. 6) par rapport aux indicateurs correspondants de 2023 sont les suivantes :

- a) baisse 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 ;
- c) indicateurs stables des volumes de transport de 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 2.3 et 2.4.

Tableau 2.3

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Dénrées alimentaires et fourrages	1.321	879	783	592	420	742,1
Minerais de fer	948	969	735	726	614	504,2
Céréales	352	394	416	427	296	447,1
Produits métalliques	117	71	101	55,6	41,1	38,9
Produits pétroliers	212	86,7	92,1	40,5	38,7	27,3
Engrais naturels et artificiels	75,2	132,8	74,5	54,9	39,8	90

Tableau 2.4

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Engrais naturels et artificiels	505	464,5	444,9	417,5	330,3	289
Produits pétroliers	578	870	642	653	500,3	552
Produits métalliques	96,5	140	173	155	133,7	119,2

2.2.2.2 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 au cours des Q₁+Q₂+Q₃ de 2024 a représenté 2.991 milliers de tonnes (fig. 7), soit 141,8% par rapport au volume des marchandises transportées en 2023, dont le transit vers l'amont avait représenté 1.401 milliers de tonnes, soit 46,8%.

Ont été transportées 2.547 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 623 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.924 milliers de tonnes.

Ont été transportées 444,3 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 174,7 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 269,6 milliers de tonnes.

Nomenclature des marchandises transportées sur ce secteur de contrôle (statistiques du point de contrôle de Mohács)

Les particularités du marché au cours des Q₁+Q₂+Q₃ de 2024 sur ce secteur des transports (fig. 8) par rapport aux indicateurs respectifs de 2023 sont les suivantes :

- a) maintien constant des volumes relativement faibles de minerai de fer transportés vers l'amont et une forte baisse des volumes de denrées alimentaires vers l'aval ;
- b) maintien au cours des trois dernières années des volumes minimum de charbon transportés vers l'amont ;
- c) augmentation significative des volumes de céréales et d'engrais transportés vers l'aval ;
- d) stabilisation des volumes de produits métalliques transportés vers l'aval et de produits pétroliers transportés vers l'amont, 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 2.5 et 2.6.

Tableau 2.5

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t					
	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Minerais de fer	954	991	741	692	542	548
Charbon (coke)	323	281	200	2,2	0	11,70
Engrais	436	385	255,6	121	107,3	130,5
Produits pétroliers	106	117	252	153,7	115,7	182,4
Produits métalliques	243	249	205	111,1	78,2	157,6

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	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
	Céréales		1.471	1.002	238,9	317,4	192,4
Produits pétroliers		528	591	322,3	405,4	335,2	265,7
Produits métalliques		295	254	310	381	295,6	263,3
Denrées alimentaires et fourrages		520	218,5	65	216,4	203,7	20,3
Engrais		364	316	315,5	185,7	168,2	237,5

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 14,48 millions de tonnes³, ce qui représente 84,7% par rapport à l'indicateur analogue de 2023, dont :

- transports internationaux : 10,85 millions de tonnes (79,4% par rapport à l'indicateur de 2023) ;
- transports internes : 3,63 millions de tonnes (105,8% par rapport à l'indicateur de 2023).

Les volumes du trafic par mois sur le canal Danube-mer Noire sont présentés sur la figure 9.

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

Le trafic-marchandises des ports danubiens au cours de 9 mois (Q₁+Q₂+Q₃) de 2024 par rapport aux indicateurs analogues de 2023 a changé dans des directions différentes (tableau 3.1).

Tableau 3.1

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

Ports (milliers de t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Allemagne	3.511	2.999	2.410	2.228	1.712	1.865*
Autriche	6.050	6.356	5.363	4.460	3.766	3.102
Slovaquie	1.553	1.846	1.934	1.509	1.214*	1.103**

³ www.acn.ro

Hongrie	6.742	5.715	4.063	3.604	2.748	3.071
Croatie	948	697	582	365,5	273,3	257,8
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
Rép. de Moldova	1.185	1.819	2.144	2.144	1.954	1.915***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	24.705	14.181***

* janvier-août, trafic-marchandises total des ports sur le secteur des voies navigables de Bavière

** ports de Bratislava et de Komarno

*** données reçues des administrations maritimes de la Bulgarie, de la République de Moldova et de l'Ukraine

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

Il convient de noter tout particulièrement qu'au cours des 9 mois 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 (tableaux 3.2 - 3.4) 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.

Tableau 3.2

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

Port / période	Izmaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2023	15.299	7.986	1.419
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	10.728	3.020	433

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

Tableau 3.3

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

Port / période (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	Izmaïl	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	7.274,94 (7.182,75)	1.040,77 (4.314,21)	175,30 (713,06)
Autres marchandises sèches	786,21 (1.717,29)	454,56 (1.276,45)	78,0 (454,23)
Marchandises liquides (huile)	509,7 (1.302,00)	393,90 (840,52)	11,20 (0)

* Entre parenthèses – données sur le trafic-marchandises (Q₁+Q₂+Q₃) de 2023

Les volumes des principales composantes du trafic-marchandises des ports de l'Ukraine en 2022-2024 figurent dans le tableau 3.4.

Tableau 3.4

**Principales composantes du trafic-marchandises des ports de l'Ukraine en 2022-2024
(milliers t)**

Période/année (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)	Céréales	Autres marchandises sèches	Marchandises liquides (huile)
2022	4.113,72	2.390,21	714,55
2023	12.353,1	3.499,42	2.173,18
2024	5.571,49	1.393,4	938,33

Chapitre 4

Conclusions

- 4.1 Au cours des 9 mois de 2024 et des mois suivants, l'impact de l'agression russe à grande échelle en Ukraine a continué de créer de réelles menaces pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube. Les attaques continues contre les infrastructures des ports danubiens de l'Ukraine créent 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.
- 4.2 Malgré les conditions de navigation relativement favorables au cours des 9 mois de 2024, sont observés des changements des valeurs absolues et des rapports relatifs dans la nomenclature du trafic-marchandises sur le Danube, y compris dans le domaine des transports de passagers.
- 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*.

Malgré l'activité renforcée du corridor céréalier ukrainien, constitué en automne 2023 sur la base des ports d'Odessa, de Pivdennyi et de Tchornomorsk (ports de Grand Odessa), le rôle et l'importance de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* n'ont pas changé.

Au cours du troisième trimestre de 2024, environ 75 % des exportations ukrainiennes de céréales ont été opérées via les ports de Grand Odessa.

Environ 500 milliers de tonnes de céréales ont été exportées mensuellement par les ports danubiens de l'Ukraine au cours du troisième trimestre de 2024. En outre, une augmentation des volumes des autres marchandises transbordées via les ports danubiens de l'Ukraine a été enregistrée, tel que minerais de fer et produits métalliques (exportations) et le carburant en vrac (importations).

Le développement de l'activité de la Commission du Danube dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* est envisagé 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 ;
- 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 ukrainiens, ainsi que pour stabiliser le fonctionnement des connexions du canal « Danube-mer Noire » ;
- formation 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.

4.4 Les actions prioritaires entreprises par la Commission du Danube à court terme dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* et pour assurer la sécurité de la navigation sont coordonnées avec les administrations de l'Ukraine, de la Roumanie et de la République de Moldova, les Etats membres de la CD et aussi la Commission européenne.

A N N E X E

(figures)

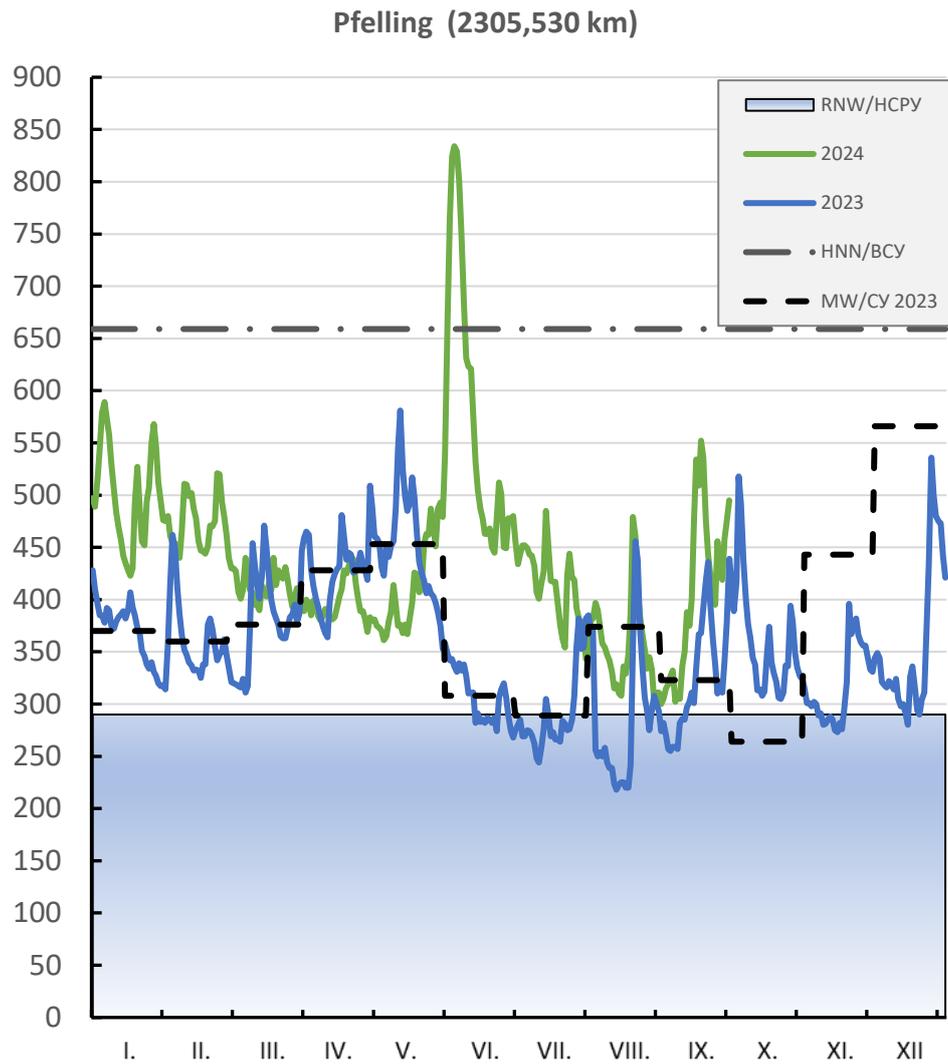


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

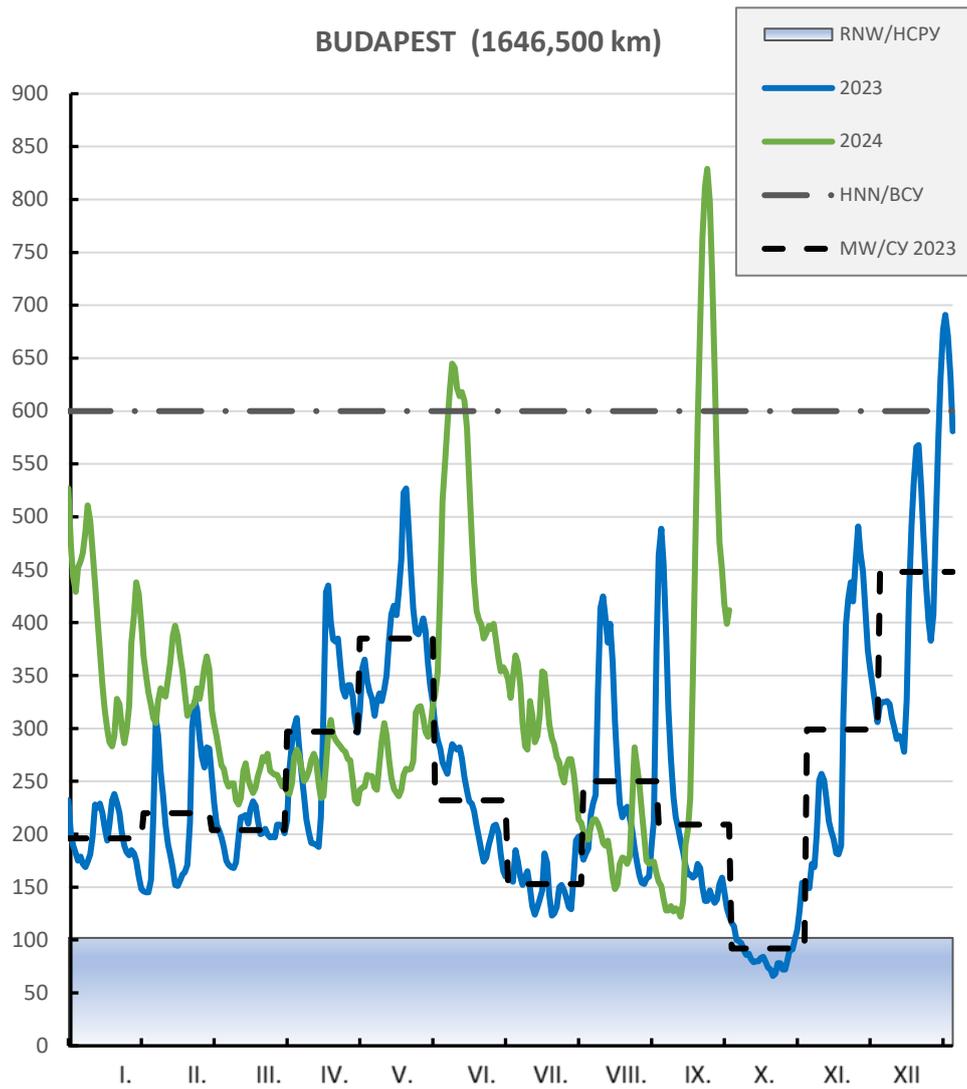


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

NOVO SELO (833,600 km)

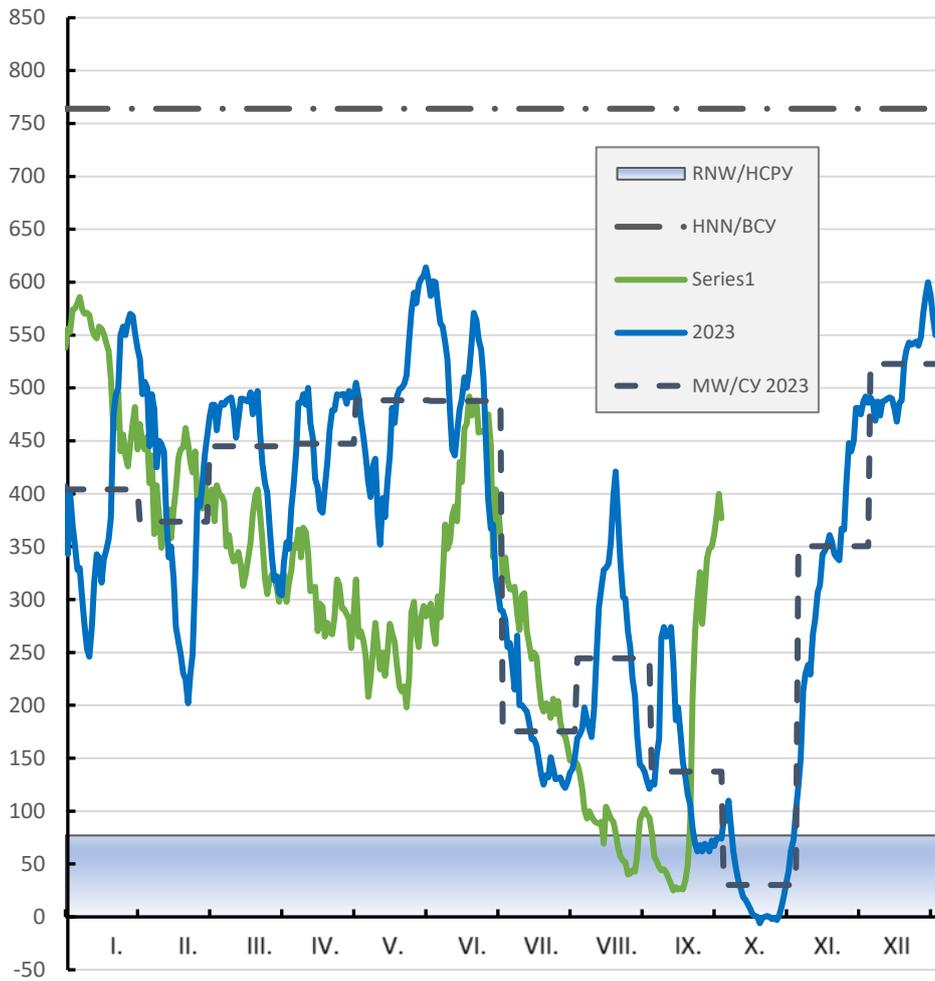


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm
Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm
Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село в см

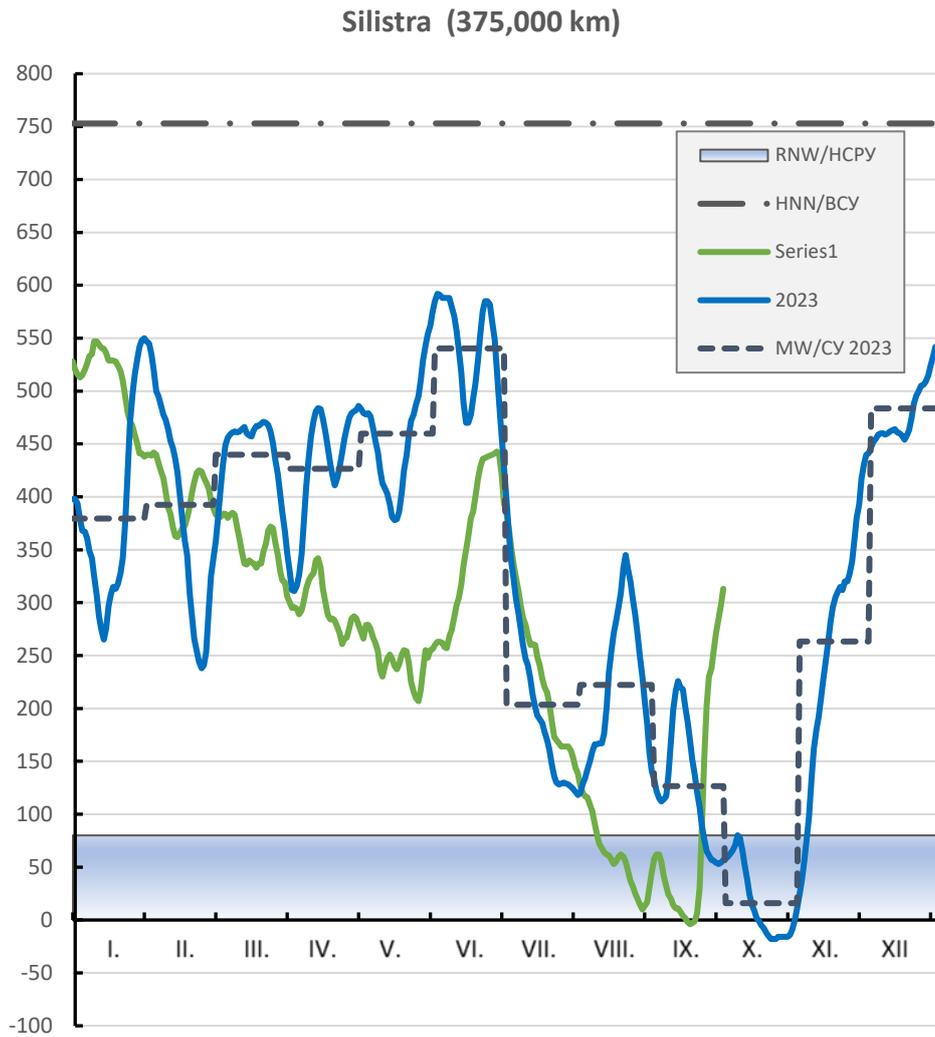


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

Gabčíkovo

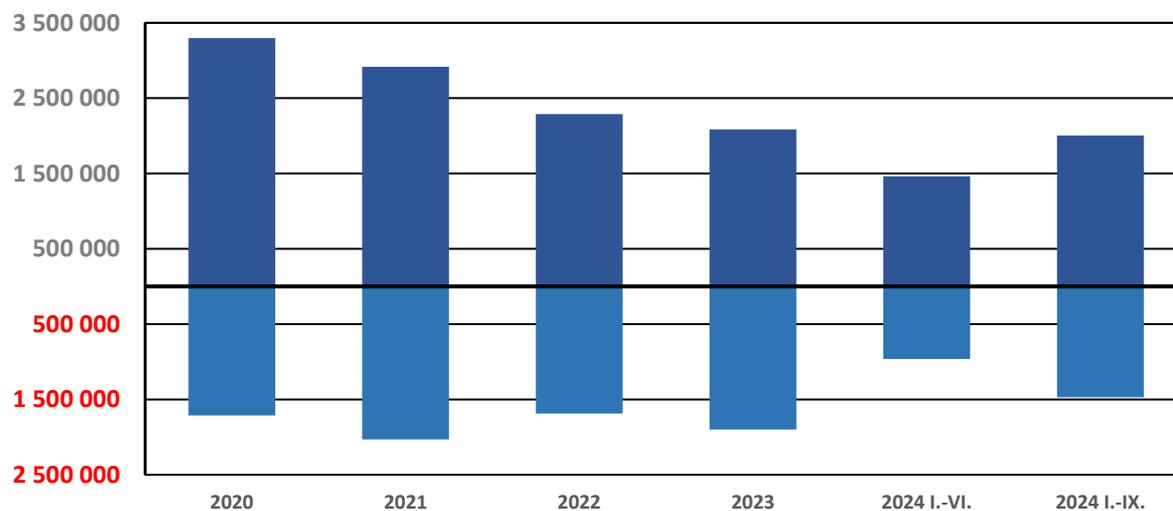


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

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

Gabčíkovo

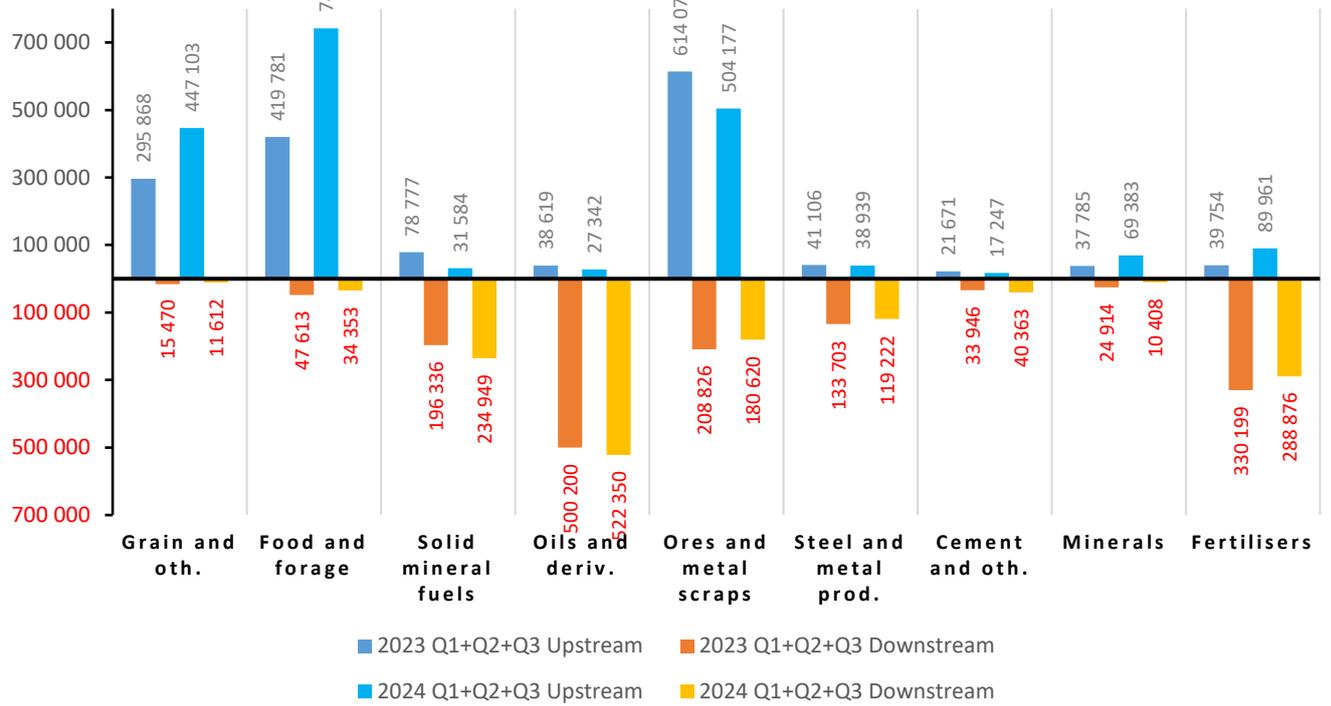


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

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

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

Mohács

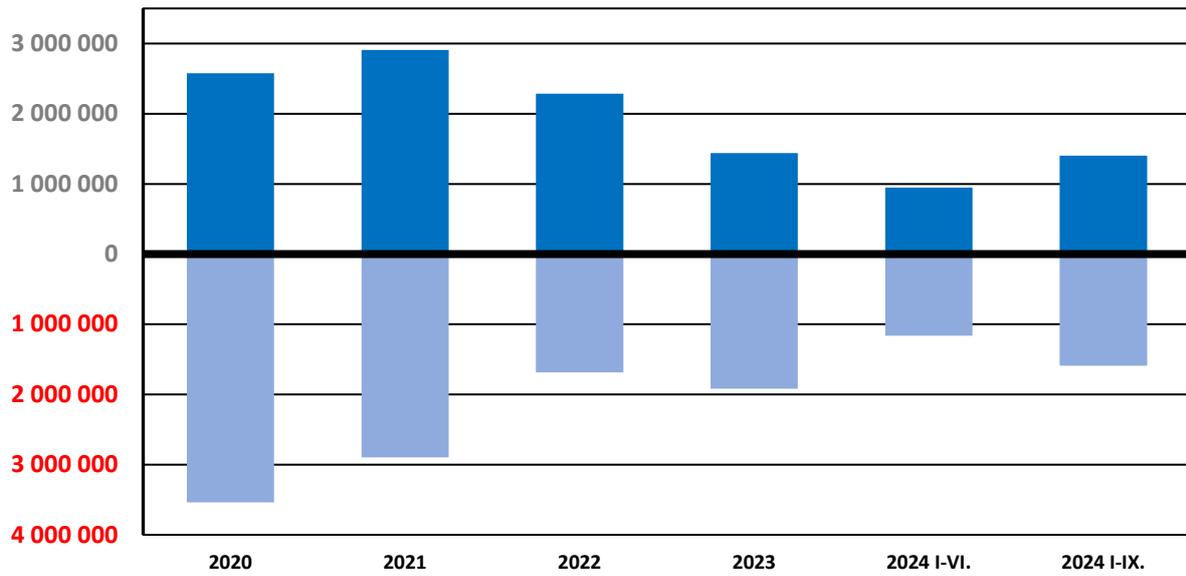


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
Fig. 7. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

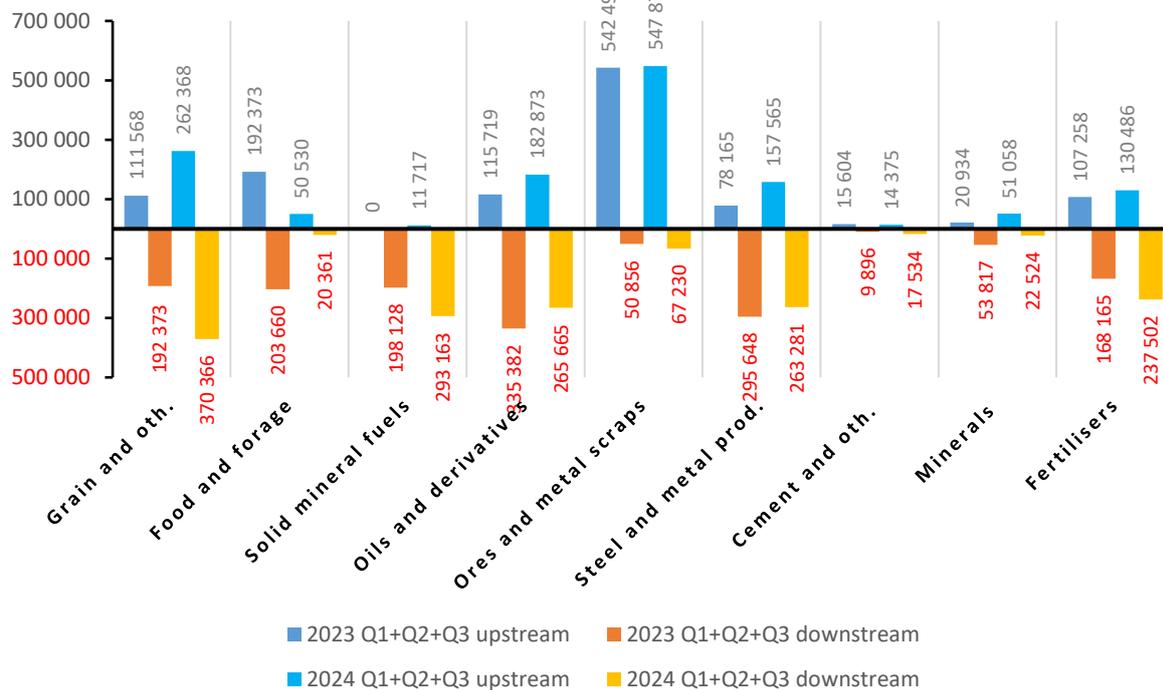


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 8. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube, en tonnes

Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

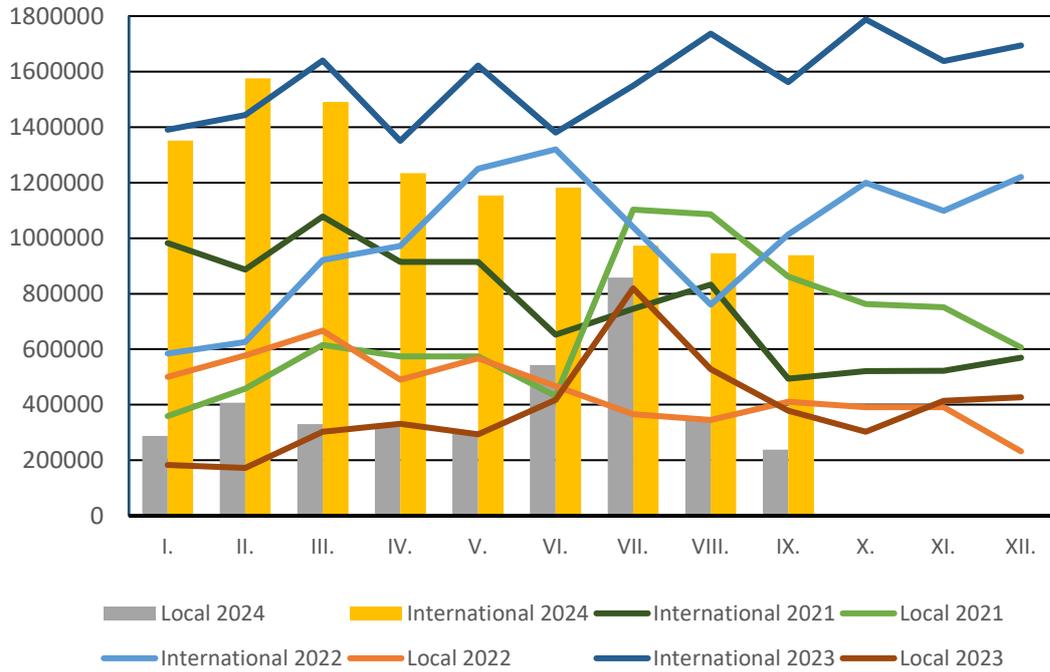


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

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

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