

OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION DANUBIENNE: RESULTATS DE 2025



COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST – 2026



Danaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

Observation du marche de la navigation danubienne resultats de 2025

Budapest, 2026

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

Commission du Danube, Budapest 1068, rue Benczúr 25

Piotr Sémissionovitch Souvorov – resp. de la publication

Oana Florescu – resp. 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	Situation initiale et dynamisme du marché des transports sur le Danube
1.1	Situation initiale du marché
1.2	Dynamisme du marché des transports
1.2.1	Dynamisme du marché des transports de marchandises
1.2.2	Dynamisme du trafic-marchandises des ports.....
1.2.3	Dynamisme des transports de passagers.....
Chapitre 2	Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2025, circulation de la flotte et des marchandises
2.1	Conditions nautiques sur le Danube
2.2	Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux.....
2.3	Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises
2.3.1	Transports de passagers
2.3.2	Trafic-marchandises
2.3.3	Trafic interbassins
Chapitre 3	Trafic-marchandises des ports danubiens
3.1	Ports de l'Allemagne
3.2	Ports de l'Autriche
3.3	Ports de la Slovaquie
3.4	Ports de la Hongrie
3.5	Ports de la Croatie
3.6	Ports de la Serbie
3.7	Ports de la Roumanie
3.8	Ports de la Bulgarie
3.9	Ports de la République de Moldova
3.10	Ports de l'Ukraine
3.11	Caractéristiques générales du traitement des marchandises dans les ports du Danube
Chapitre 4	Conclusions

C h a p i t r e 1

Situation initiale 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 début de 2025 a été défini par le dynamisme et les résultats du marché en 2024 ainsi que par les prévisions concernant ses principales composantes pour 2025. Selon les prévisions d'*EUROFER (European Steel Industry Trade Association)* (juillet 2025), aucune croissance de la production n'était attendue dans les principaux secteurs de l'industrie métallurgique des pays de l'Union européenne et de la zone euro ainsi que dans le bassin danubien et ceux limitrophes. Dans le même temps, les estimations de l'*USDA (United States Department of Agriculture)* (juillet 2025) indiquaient pour la période de marketing actuelle une hausse des principaux indicateurs du secteur agricole et une augmentation de l'activité de transport, y compris le transport par voie navigable.
2. La situation critique dans la région du Bas-Danube, résultant de l'agression à grande échelle de la Russie contre l'Ukraine, a continué d'être un facteur déterminant du dynamisme et des indicateurs finaux du marché de la navigation danubienne. Tout au long de 2025, la Russie a intensifié ses attaques systématiques contre l'infrastructure portuaire de l'Ukraine sur le Danube et les régions limitrophes.
3. A partir du mois de janvier (lors de la première attaque contre la région du port d'Ismail) et par la suite à peu près mensuellement, la Russie a lancé des frappes aériennes sur l'infrastructure portuaire de l'Ukraine sur le Danube et les installations adjacentes. Suite à ces attaques, des complexes de transbordement, des installations énergétiques et de transport, des hangars à grains, des entrepôts, des bâtiments administratifs ont été détruits. Des bateaux battant pavillon de différents pays, effectuant des opérations avec des marchandises ont également été endommagés.
4. D'autres objets civils ont également été pris pour cible, ce qui a constitué une menace directe pour la vie de la population civile.

Le 23 juillet 2025, la drague « Ingulsky » effectuant des travaux d'entretien pour assurer les conditions de navigation sur le chenal d'embouchure du bras de Kilia a explosé sur une mine, causant la mort de trois membres d'équipage et faisant huit blessés.

Le 17 novembre 2025, le bateau-citerne pour GPL « *ORINDA* » (battant pavillon de Türkiye), a été touché dans le port d'Ismail provoquant l'incendie de sa cargaison (du gaz).

Des dommages importants ont également été causés à l'écosystème du Bas-Danube :

- pollution de l'air et du sol dans le delta du Danube à la suite d'incendies provoquées par des explosions ainsi que 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 des produits pétroliers après l'accident en mer Noire des pétroliers russes « Volgoneft-212 » et « Volgoneft-239.
5. Il convient de noter que les frappes aériennes et les attaques à la mine de la Russie ont créé des conditions de menaces directes à la sécurité non seulement pour l'infrastructure portuaire de l'Ukraine, mais aussi pour l'ensemble du système de circulation des bateaux sur le Bas-Danube, y compris la sécurité des équipages des bateaux.

Par conséquent, le marché des transports sur le Danube a été confronté à de graves problèmes, notamment en matière d'assurance de la sécurité de la navigation et de risques supplémentaires, ce qui a entraîné une réorientation partielle du marché et des déformations dans certains secteurs traditionnels du transport sur le Danube.

Ceci étant, malgré des bombardements réguliers, les ports ukrainiens sur le Danube continuent de maintenir, dans la mesure du possible, leur activité principale. Dans la structure de leur trafic-marchandises, les exportations sont principalement axées sur les transports de produits alimentaires, ce qui leur permet de contribuer de manière significative à la sécurité alimentaire mondiale.

6. Dans le contexte des conditions en 2025, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir pleinement les exportations des produits ukrainiens du secteur agricole de l'économie tout particulièrement, 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 essentiel de l'initiative était de stabiliser les systèmes logistiques de transport basés 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.

Le rôle et l'importance de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* ont été considérablement renforcés suite à la cessation de l'activité du Corridor céréalier ukrainien, incluant auparavant les ports d'Odessa, Pivdennyi et Tchernomorsk (ports de Grand Odessa) pour l'exportation de produits agricoles. L'initiative vise également à créer de nouveaux systèmes logistiques pour l'exportation de produits agricoles ukrainiens via les ports ukrainiens du Danube, ainsi qu'à assurer la stabilité et la disponibilité permanente de la navigation danubienne en tant qu'itinéraire de réserve pour le transport de marchandises pour la restauration des infrastructures de transport et énergétique de l'Ukraine.

1.2 Dynamisme du marché des transports

1.2.1 Dynamisme du marché des transports de marchandises

Le dynamisme du marché des transports sur le Danube en 2025 a été déterminé par l'impact négatif des menaces pesant sur la sécurité de la navigation, causées par l'agression russe contre l'Ukraine, par l'état actuel des secteurs industriel et agricole de l'économie dans le bassin danubien et les bassins limitrophes, ainsi que par les conditions de navigation existantes.

Les volumes des transports de marchandises au cours des neuf mois ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2025, selon les données des principaux points de contrôle de l'évolution du dynamisme du marché, ont représenté :

- le volume des transports de marchandises par l'écluse de Jochenstein¹ (communication transfrontière Allemagne/Autriche) au cours du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2025 a représenté 1.158 milliers de tonnes (78% par rapport au volume (Q_1+Q_2) de 2024) ; au cours des 9 mois de 2025 – 1.668 milliers de tonnes, soit 81% du volume enregistré au cours des ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2024.
- le volume des transports de marchandises par l'écluse de Gabčíkovo² (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie) au cours de ($Q_1 +Q_2$) de 2025 a représenté 2.108 milliers de tonnes (ce qui représente 89% par rapport au volume (Q_1+Q_2) de 2024) ; au cours des 9 mois de 2025 – plus de 3.188 milliers de tonnes, soit 92% du volume des ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2024.
- le volume des transports de marchandises par le point de contrôle de Mohács³ (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie) au cours du (Q_1+Q_2) de 2025 a représenté 1.961 milliers de tonnes, soit 93% du volume de marchandises transportées au cours du (Q_1+Q_2) de 2024 ; au cours des 9 mois de 2025 – 2.828 milliers de tonnes, soit 95% du volume au cours des ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2024.
- le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire⁴ au premier semestre (Q_1+Q_2) de 2025 a atteint 6.899 millions de tonnes (68% par rapport à l'indicateur analogue (Q_1+Q_2) de 2024) ; au cours des 9 mois de 2025 – 11.121 milliers de tonnes, soit 77% du volume enregistré au cours des 9 premiers mois de 2024, dont :
 - transports internationaux : 6.892 milliers de tonnes (64% par rapport à l'indicateur de 2024) ;
 - transports internes : 4.229 milliers de tonnes (116% par rapport à l'indicateur de 2024).

¹ *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt*

² *Slovenský Vodohospodársky Podnik*

³ *Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Kft.*

⁴ www.acn.ro

1.2.2 Dynamisme du trafic-marchandises des ports

Le trafic-marchandises des ports au cours de Q₁+Q₂+Q₃ de 2025 a changé dans des directions différentes.

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports danubiens (milliers de tonnes)

Ports (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2025 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Allemagne	2.999	2.410	2.228	2.047	1.578	1.714
Autriche	6.356	5.363	5.123	5.349	3.102	3.587
Slovaquie*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.103	1.249
Hongrie	5.715	4.063	3.604	4.019	3.071	2.960
Croatie**	697	582	364	392	258	215,3
Serbie**	13.610	12.023	12.031	12.816	9.516	9.374
Bulgarie	7.111	7.104	7.026	7.520	5.395	4.625
Roumanie	28.457	24.355	28.857	23.759	18.826	14.807
République de Moldova	1.819	2.144	2.668	2.579	1.915	1.849
Ukraine	5.505	16.505	32.021	17.396	14.181	6.773

* ports de Bratislava et de Komarno

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

Le dynamisme du trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine (global et les exportations) pour les 9 mois de 2025 est présenté dans les tableaux 1.2-1.3.

Tableau 1.2

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

Ports/période	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
2024	13.448	3.431	517
Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ (2024)	10.728	3.020	433
Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ (2025)	5.777	839	157

* Les volumes indiqués dans ce tableau comprennent les marchandises transportées aussi bien par des bateaux fluviaux que par des bateaux maritimes.

Tableau 1.3

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

Ports/groupe de marchandises	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	903 (4.275**)	67 (1.041)	3 (175)
Huile (marchandises liquides)	100 (509)	18 (394)	0 (11)
Autres marchandises sèches	598 (786)	42 (455)	17 (78)

* Les volumes indiqués dans ce tableau comprennent les marchandises transportées aussi bien par des bateaux fluviaux que par des bateaux maritimes.

** Entre parenthèses – données sur le trafic-marchandises au cours de 9 mois de 2024

Le dynamisme du trafic global des ports danubiens de l'Ukraine, ainsi que celui de leur trafic-marchandises à l'exportation reflète clairement les conséquences des attaques russes contre les infrastructures portuaires. Dans le même temps, les ports danubiens de l'Ukraine démontrent, dans les circonstances actuelles, leur volonté de rétablir, autant que possible, leur activité et le dynamisme du trafic-marchandises.

1.2.3 Dynamisme des transports de passagers

Sur le Haut-Danube (statistiques de l'écluse de Gabčíkovo), des transports relativement stables de passagers à bord de bateaux à passagers à cabines de croisière ont commencé en avril ; au total, au cours des premier et deuxième trimestres (Q_1+Q_2), ont été enregistrés 1.778 passages de bateaux (en amont/en aval) et 259 passagers ont été transportés (soit 124% du volume de 2024) ; au troisième trimestre, le trafic de passagers a connu une croissance significative.

Sur le Danube Moyen, entre janvier et mars 2025 (selon les statistiques officielles du point de contrôle de Mohács) a été constatée une faible circulation de bateaux à passagers avec un total d'environ 1500 passagers transportés au troisième trimestre (tableau 1.4)

Tableau 1.4

Transports de passagers (milliers de passagers)

Ligne/année à cabines seulement	Année					
	2021	2022	2023	2024	2024 $Q_1+Q_2+Q_3$	2025 $Q_1+Q_2+Q_3$
Haut-Danube (Gabčíkovo)	149	469	562	610	449	547
Danube Moyen (Mohács)	34	74	29	8,7	8,0	1,52

Chapitre 2

Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2025, circulation de la flotte et des marchandises

2.1 Conditions nautiques sur le Danube

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. Lors de la première moitié du mois de mars, sur le Danube Moyen les niveaux d'eau ont baissé en-dessous de l'ENR pendant certains jours.

En janvier, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum et moyens 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 au cours de 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 au cours de 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 au cours de 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

décade du mois ; en outre, au cours de 6 jours, ils ont atteint ou sont tombés en-dessous des valeurs de l'ENR.

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, 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 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 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. Des 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 au cours de la seconde moitié de la deuxième décade et au début de la troisième décade 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. Des 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 au cours de la seconde moitié de la deuxième décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 30 à 40 cm en-dessous des valeurs respectives 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 par rapport aux valeurs similaires du mois d'avril de l'année précédente. Des niveaux maximum ont été observés au cours de la deuxième moitié de la première décade et de la première moitié de la deuxième décade du mois. La valeur absolue des niveaux minimum a été observée au cours de la deuxième moitié de la troisième décade du mois.

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

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. Des niveaux maximum ont été observés au cours de la seconde moitié de la première décade du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en

mai 2024. Des niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décade 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 décade du mois.

En juin sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum 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. Des 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 décade du mois. Pendant 14 jours, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR.

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. Des niveaux maximum ont été observés au cours de la seconde moitié de la première décade 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 seconde moitié de la troisième décade 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. Des niveaux maximum ont été observés au début du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux minimum enregistrés en juin 2024. Des valeurs absolues des niveaux minimum ont été observées à la fin du mois et ont diminué en-dessous de la valeur de l'ENR.

Au cours du troisième trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur certains secteurs du Danube, à l'exception du Danube Moyen, ont systématiquement baissé en-dessous de la valeur de l'ENR. Sur le Haut-Danube, cette baisse des niveaux en dessous de la valeur de l'ENR a eu lieu au cours de la première moitié de juillet et à la mi-août. Sur le Bas-Danube, la baisse des niveaux en-dessous de la valeur de l'ENR a eu lieu tout au long du trimestre, à l'exception de la deuxième décade d'août.

En juillet, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum et moyens étaient de 100 cm en-dessous des valeurs similaires de juillet 2024, le niveau maximum était de 10 cm au-dessus des valeurs de juillet 2024. Des niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la première décade du mois. Durant la première moitié de juillet, les niveaux d'eau ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 15 jours.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 130 cm, les niveaux moyens de 110 cm en-dessous des valeurs similaires de juillet 2024 et les niveaux maximum étaient de 90 cm au-dessus des valeurs similaires de juillet 2024. Des niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Des niveaux minimum ont été observés au début du mois, ceci étant, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 5 jours.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum était de 180 à 210 cm, les niveaux moyens de 230 à 260 cm et les niveaux maximum de 260 à 340 cm en-dessous des valeurs similaires de juillet 2024. Des niveaux maximum ont été observés vers la fin de la deuxième décennie du mois, mais ils n'ont même pas atteint les niveaux d'eau minimum enregistrés en juillet 2024. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la seconde moitié de la première et la première moitié de la deuxième décades du mois, ceci étant, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 28 jours (Novo Selo) et 31 jours (Silistra).

En août, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 40 cm, les niveaux moyens de 30 cm en-dessous des valeurs similaires du mois d'août 2024, les niveaux maximum correspondaient aux valeurs analogues du mois d'août 2024. Des niveaux maximum ont été observés au début du mois. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la seconde moitié de la deuxième décennie et de la première moitié de la troisième décennie du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 15 jours.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 20 cm en-dessous des valeurs analogues du mois d'août 2024. Les niveaux moyens étaient de 20 cm et les niveaux maximum de 170 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'août 2024. Des niveaux maximum ont été observés au début du mois. Des niveaux minimum ont été observés à la fin de la deuxième et au début de la troisième décades du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 30 à 40 cm en-dessous des valeurs similaires du mois d'août 2024, les niveaux moyens de 10 cm et les niveaux maximum étaient de 30 à 70 cm au-dessus des valeurs analogues du mois d'août 2024. Des niveaux maximum ont été observés au cours de la seconde moitié de la première décennie et de la première moitié de la deuxième décennie du mois. Des niveaux minimum ont été observés à la fin du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 15 jours (Novo Selo) et 19 jours (Silistra).

En septembre, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 40 cm, les niveaux moyens de 90 cm et les niveaux d'eau maximum de 150 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de septembre 2024. Des niveaux maximum ont été observés pendant la seconde moitié de la troisième décennie du mois. Des niveaux minimum ont été enregistrés au cours de la première moitié de la troisième décennie du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 10 jours.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les valeurs des niveaux d'eau minimum étaient de 30 cm, les niveaux moyens de 250 cm et les niveaux maximum de 654 cm en-dessous des valeurs similaires du mois de septembre 2024. Des niveaux maximum ont été observés au début du mois. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la première moitié de la troisième décennie du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 2 jours.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 10 cm en-dessous des valeurs similaires du mois de septembre 2024, les niveaux moyens de 90-120 cm et les niveaux maximum de 280 à 310 cm. Des niveaux maximum ont été observés au cours de la troisième décennie du mois. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la seconde

moitié de la première et la première moitié de la seconde décades du mois, ceci étant, ils ont atteint ou étaient en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 26 jours (Novo Selo) et 30 jours (Silistra).

Au cours du quatrième trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur le Danube ont baissé, sur certains secteurs, en-dessous de la valeur de l'ENR à la mi-octobre et à la fin décembre.

En octobre, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 60 cm, les niveaux d'eau moyens étaient de 90 cm et les niveaux d'eau maximum étaient de 60 cm en-dessous des valeurs analogues en octobre 2024. Des niveaux minimum ont été observés au milieu du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 10 jours. Des niveaux maximum ont été observés à la fin du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 120 cm, les niveaux moyens de 190 cm et les niveaux d'eau maximum de 200 cm en-dessous des valeurs analogues en octobre 2024. Des niveaux maximum ont été observés au milieu de la deuxième décade du mois. Des niveaux minimum ont été observés au début de la troisième décade du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 6 jours.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 190-240 cm en-dessous de la même valeur du mois d'octobre 2024, les niveaux moyens de 320-330 cm et les niveaux maximum de 330-370 cm. Des niveaux maximum ont été observés au milieu de la deuxième décade du mois. Des niveaux minimum ont été observés au début et à la fin du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 28 jours (Novo Selo) et 31 jours (Silistra).

En novembre sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum étaient de 10 cm en-dessous des valeurs similaires enregistrées en novembre 2024, les niveaux moyens atteignaient les valeurs de l'année dernière et les niveaux maximum étaient de 20 cm en-dessous des valeurs similaires enregistrées en novembre 2024. Des niveaux maximum ont été observés au milieu de la première décade du mois. Des niveaux minimum ont été observés au début de la troisième décade du mois.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 20 cm en-dessous de la même valeur de novembre 2024, les niveaux moyens atteignaient les valeurs similaires de novembre 2024 et les niveaux maximum étaient plus élevés de 30 cm. Des niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Des niveaux minimum ont été observés au milieu de la troisième à décade du mois.

Sur le Bas-Danube (fig. 3, 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 10 cm au-dessus (Novo Selo) et de 50 cm (Silistra) en-dessous par rapport aux valeurs similaires enregistrées en novembre 2024. Les niveaux d'eau moyens étaient de 30 cm (Novo Selo) au-dessus et de 20 cm (Silistra) en-dessous. Les niveaux d'eau maximum étaient de 100 cm (Novo Selo) au-dessus et de 20 cm (Silistra) en-dessous des valeurs similaires de novembre 2024. Des niveaux maximum ont été observés à la fin du mois. Des niveaux minimum ont été observés au cours de la seconde moitié de la deuxième décade (Novo Selo) et au début du mois (Silistra). Dans l'ensemble, en novembre, les niveaux d'eau ont atteint ou sont restés en-dessous la valeur de l'ENR pendant 11 jours (Silistra).

En décembre, sur le Haut-Danube (fig. 1), les niveaux d'eau minimum était de 80 cm en-dessous des valeurs respectives du mois de décembre 2024, les niveaux d'eau moyens étaient de 60 cm et les niveaux d'eau maximum étaient de 50 cm. Des niveaux d'eau maximum ont été observés au début de la deuxième décennie du mois. Des niveaux minimum ont été observés à la fin du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 6 jours.

Sur le Danube Moyen (fig. 2), les niveaux d'eau minimum étaient de 90 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de décembre 2024, les niveaux d'eau moyens de 50 cm et les niveaux d'eau maximum de 20 cm. Des niveaux maximum ont été observés au début de la deuxième décennie du mois. Des niveaux minimum ont été observés à la fin du mois, ceci étant, ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 9 jours.

Sur le Bas-Danube (fig. 3 et 4), les niveaux d'eau minimum étaient de 20 à 90 cm en-dessous des valeurs analogues du mois de décembre 2024, les niveaux moyens de 50 cm et le niveau maximum de 100 à 120 cm au-dessus des valeurs respectives de décembre 2024. Des niveaux maximum ont été observés au milieu de la première décennie du mois. Des niveaux minimum ont été observés à la fin du mois alors qu'ils ont atteint ou sont restés en-dessous de la valeur de l'ENR pendant 4 jours (Novo Selo).

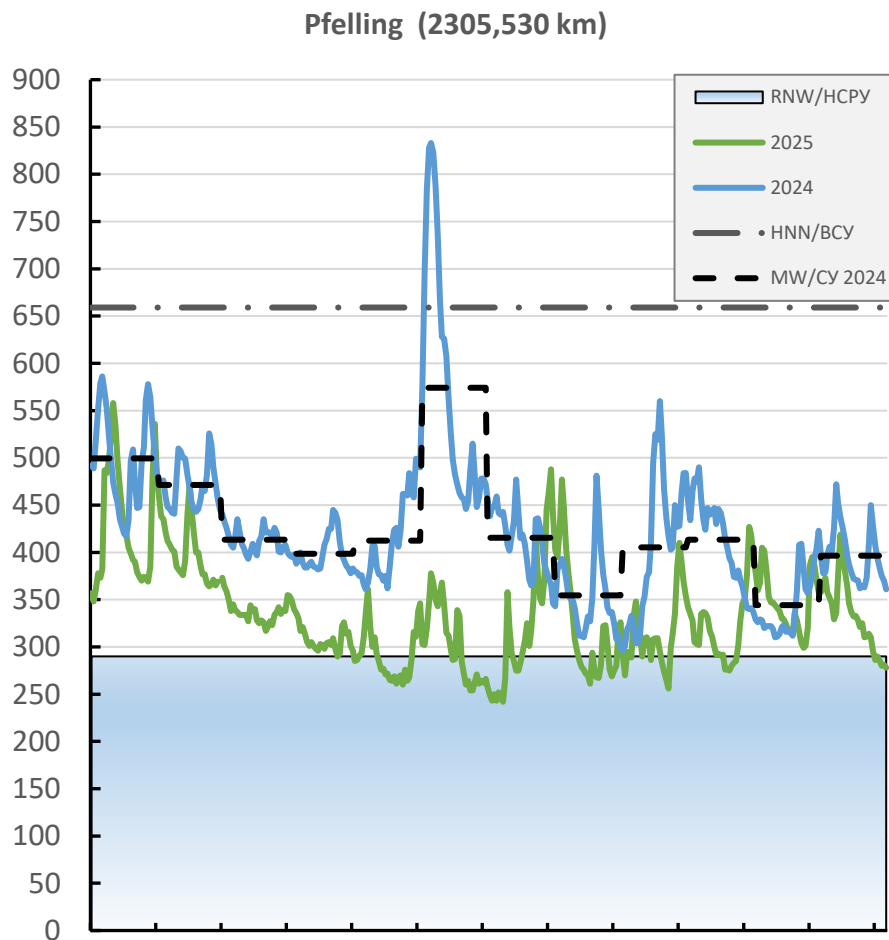


Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm

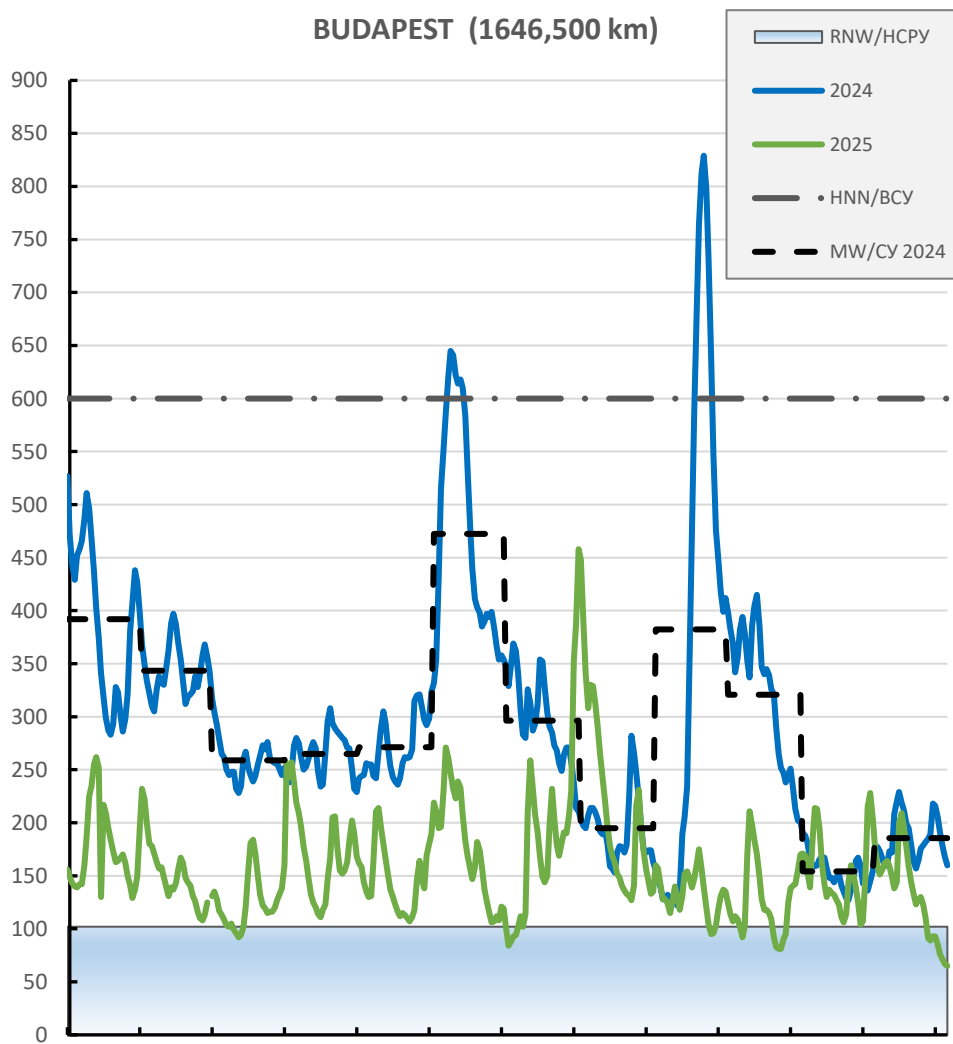


Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

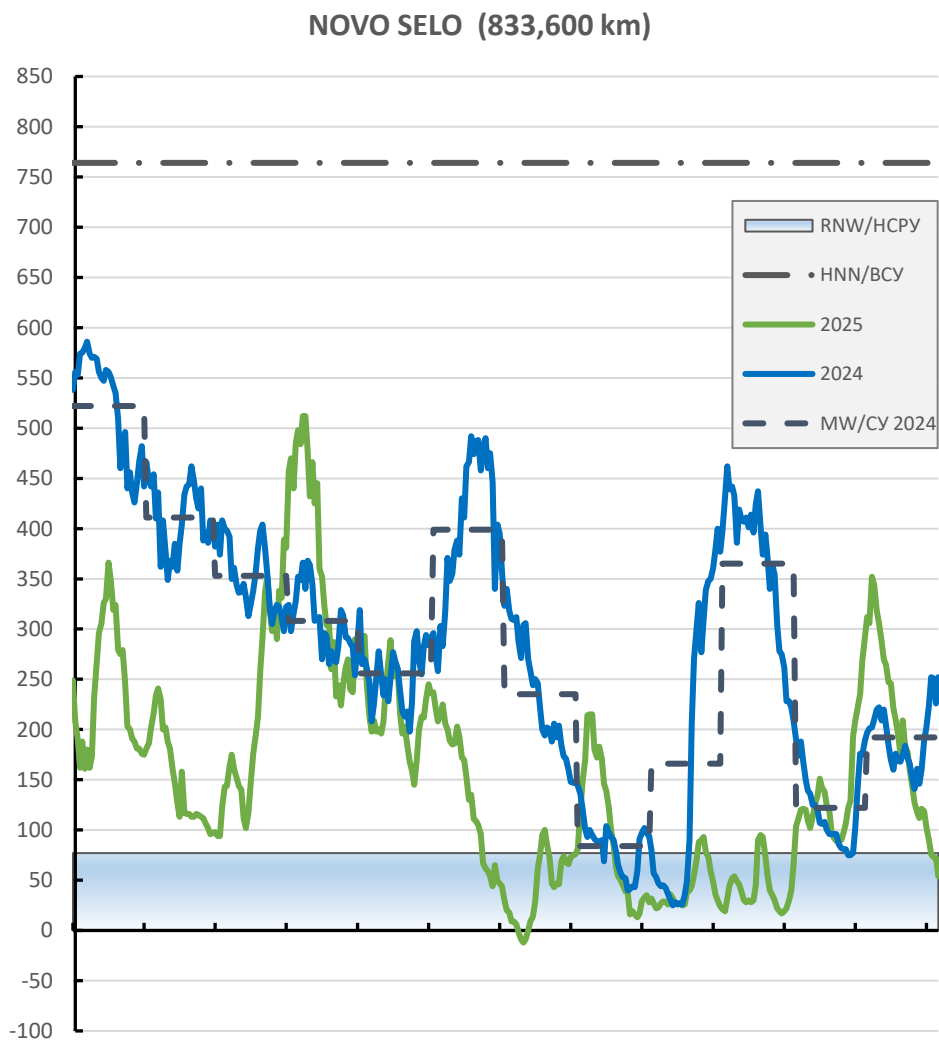


Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm

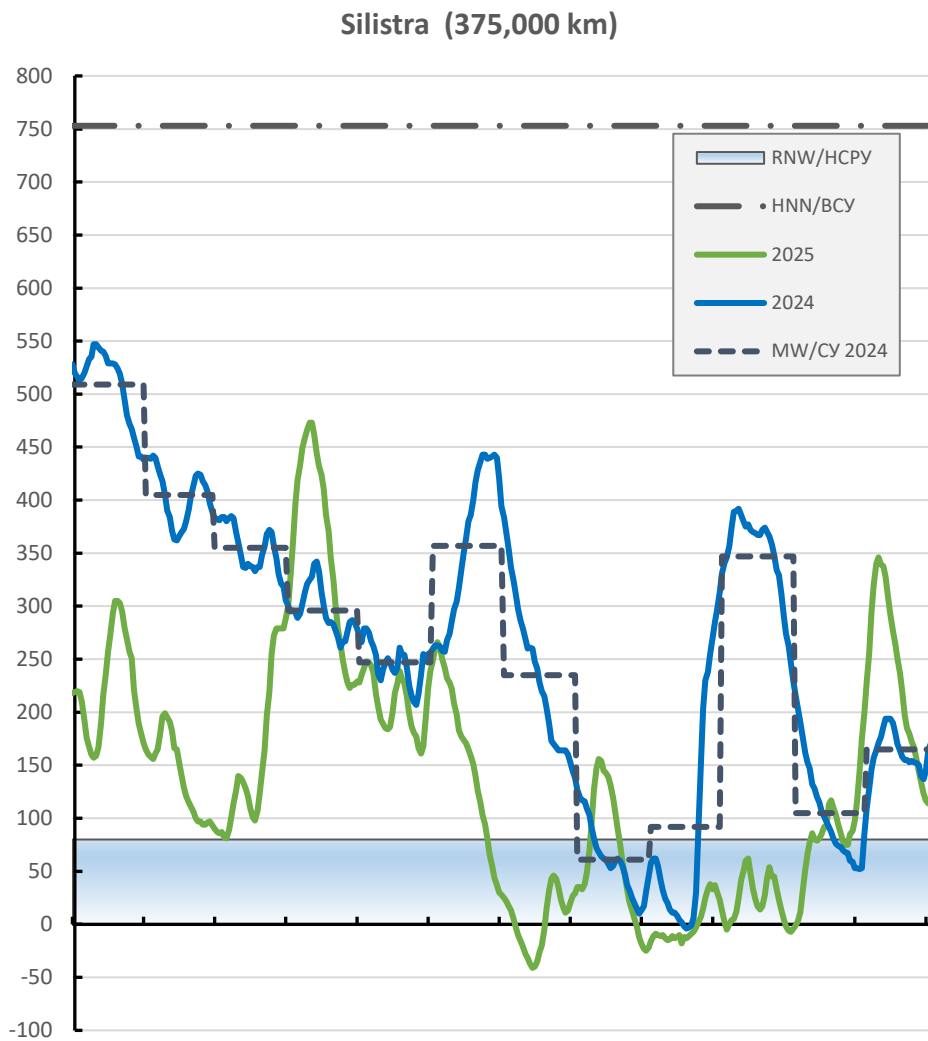


Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm

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 d'un 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 cours du deuxième trimestre de 2024. 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 épisodes de la circulation sur certains secteurs.

Au cours du troisième trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur certains secteurs du Danube, à l'exception du Danube Moyen, ont systématiquement baissé en dessous de la valeur de l'ENR.

Au cours du quatrième trimestre de 2025, les niveaux d'eau sur le Danube ont baissé, sur certains secteurs, en-dessous de la valeur de l'ENR à la mi-octobre et à la fin décembre.

Tableau 2.1

Tirants d'eau des bateaux à marchandises dans la navigation de 2025

Mois/tirant d'eau	vers l'amont	vers l'aval
janvier	250/270 (250*)	220/230 (220/230*)
fevrier	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)
août	220/230 (200)	200/210 (180)
septembre	220/230 (250)	200/210 (230/240)
octobre	230/240 (240)	200/210 (220/230)
novembre	220/230 (230)	180/200 (180)
décembre	210/220 (230)	170/180 (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

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

La base des transports de passagers à bord de bateaux à cabines est représentée par les voyages Passau-Vienne-Bratislava-Budapest, les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main (conventionnellement « Haut-Danube », déterminés par les statistiques des écluses de Jochenstein et de Gabčíkovo), de même qu'à destination/en provenance du delta du Danube (conventionnellement « Danube Moyen », déterminés par les statistiques officielles du point de contrôle de Mohács).

Les volumes du transport de passagers sur ces lignes conventionnelles en 2025 sont présentés dans le tableau 2.2.

Tableau 2.2

Volumes des transports de passagers en 2025

Ligne/année (en milliers) Bateaux à cabines	2021	2022	2023	2024	2025
Haut-Danube (vers l'amont/ l'aval, statistiques de l'écluse de Gabčíkovo)	149	469	562	610	722
Danube Moyen (vers l'amont/aval, statistiques du point de contrôle de Mohács)	34	74	29	8,7	1,96

Transports sur le Haut-Danube (Jochenstein et Gabčíkovo)

- Par l'écluse de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne) ont été dénombrés 389 passages de bateaux ; cela représente 98% par rapport à 2024.
- A bord des bateaux passés par l'écluse de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie, conventionnellement « Haut-Danube ») (fig. 5) ont été dénombrés 4.939 passages de bateaux dont 2.475 vers l'amont et 2.464 vers l'aval (en 2021 un total de 1.419 passages, en 2022 – 4.040, en 2023 – 4.030, en 2024 – 4.344). Au total, 722 milliers de passagers ont été transportés en 2025. La répartition de base des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube par pays du pavillon en 2022-2025 figure au tableau 2.3.

Tableau 2.3

**Répartition des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube en %
par pays du pavillon (2022-2025)**

Pays du pavillon/année	2022	2023	2024	2025
Allemagne	17%	16%	12%	14%
Bulgarie	4,2%	5,1%	4,2%	4%
Ukraine	3,9%	2,9%	3,2%	3,8%
Pays non membres de la CD	73%	75%	76%	73%

Au total en 2025, sur les 4.939 passages de bateaux à passagers par l'écluse de Gabčíkovo, il a été noté ce qui suit :

- bateaux d'une longueur de 110 m : 1.998 (en 2021 – 676, en 2022 – 1.601, en 2023 – 1.587, en 2024 – 1.650) passages de bateau ;
- bateaux d'une longueur de 135 m: 2.872 (en 2021 – 700, en 2022 – 2.331, en 2023 – 2.354, en 2024 – 2.608) passages de bateaux, dont 74% de passages de bateaux battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.

En juin, le chargement moyen pour les bateaux d'une longueur

- de 110 m : était de 136 passagers (en 2019 – 130) ;
- de 135 m : était de 161 passagers (en 2019 – 158).

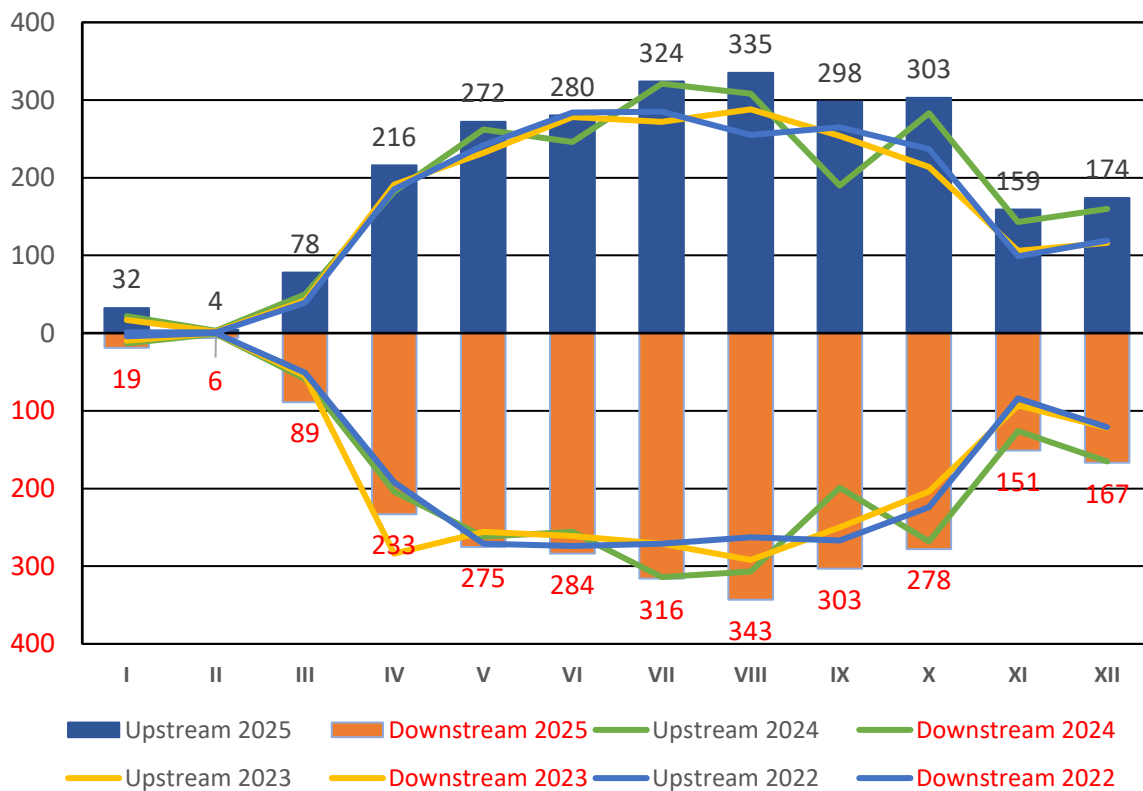


Fig. 5. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval, par mois

Transports sur le Danube Moyen (Mohács)

Sur le Danube Moyen, selon les données officielles du point de contrôle de Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie, conventionnellement appelé – à destination/en provenance du delta du Danube) ont été dénombrés 18 passages de bateaux, avec un total 1,96 milliers de passagers transportés.

Il convient de noter que l'utilisation actuelle des statistiques pour le point de contrôle de Mohács nécessite une clarification des données réelles sur les passages de bateaux et le nombre de passagers transportés, compte tenu du changement partiel de son statut dans le système de l'observation du marché (après l'adhésion de la Croatie à l'espace Schengen en janvier 2023).

Par conséquent, il convient de noter qu'il y a eu une augmentation du nombre de bateaux à passagers à cabines transitant par le point de contrôle de Mohács (par rapport aux statistiques officielles) et par l'écluse des Portes de fer 1 sur le Danube Moyen.

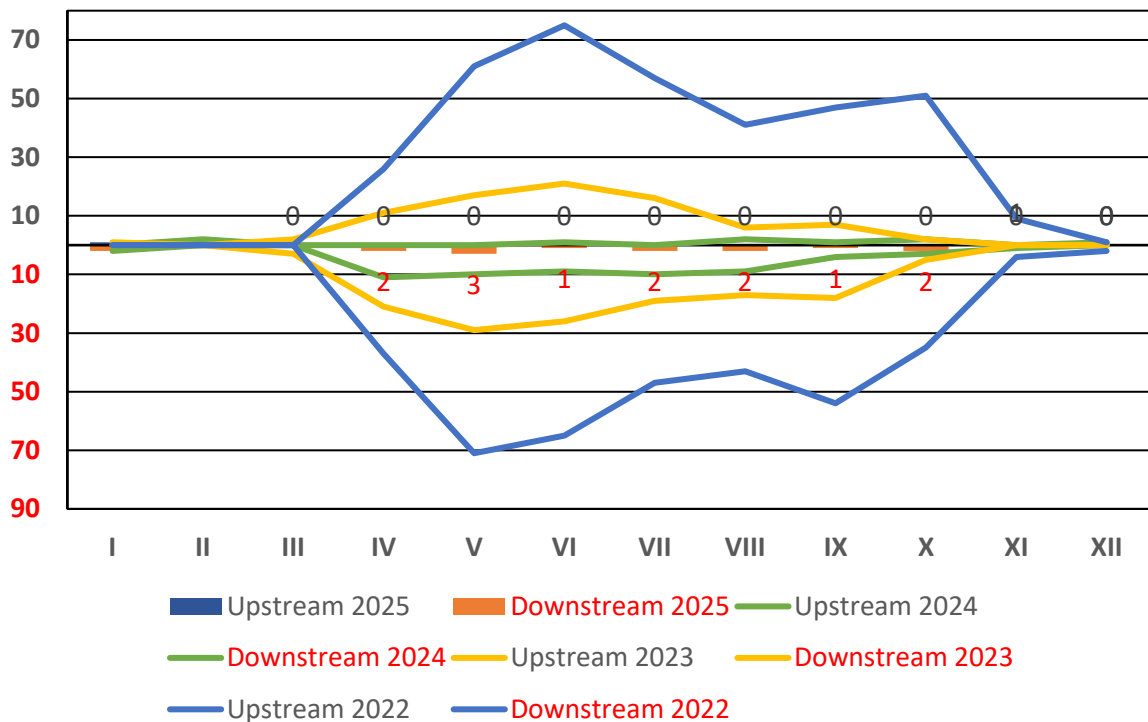


Fig. 6. Passages de bateaux à passagers avec cabines par le point de contrôle de MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval, par mois

2.3.2 Trafic-marchandises

Trafic sur le Haut-Danube (Jochenstein et Gabčíkovo)

Le volume des transports de marchandises par l'écluse de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne) au cours de 2025 a représenté 2.193 milliers de tonnes, ce qui représente 84% par rapport au volume de 2024.

Le volume des transports de marchandises enregistré par l'écluse de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie) en 2025 a été de plus de 4.198 milliers de tonnes, ce qui représente 92% par rapport au volume de 2024. Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 1.656 milliers de tonnes, soit 39% (en 2021 – 59%, en 2022 – 55%, en 2023– 52%, en 2024– 57%) du volume total (fig. 7).

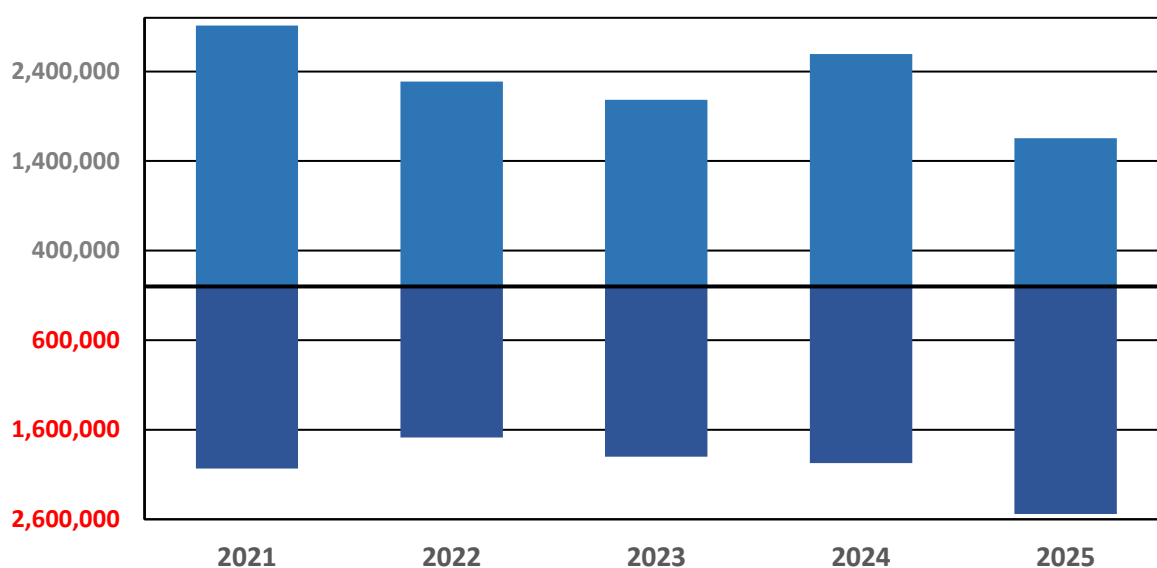


Fig. 7. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Ont été transportées 3.127 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 1.624 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.504 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 1,08:1 (en 2021 – 2,4:1, en 2022 – 1,8:1, en 2023 – 1,6:1, en 2024 – 1,9:1).

Ont été transportées 1.071 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 32 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.039 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 0,03:1 (en 2021 – 0,1:1, en 2022 – 0,14:1, en 2023 – 0,09:1, en 2024 – 0,12:1).

Trafic à bord de convois poussés (Gabčíkovo)

Au total, en 2025 ont été transportés à bord de convois poussés 2.008 milliers de tonnes, soit quelque 99% par rapport au volume de 2024 et 48% (en 2021 – 50%, en 2022 – 48%, en 2023 – 49%, en 2024 – 45%) du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par l'écluse de Gabčíkovo.

- a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 1.670 milliers de tonnes, dont (fig. 8) :

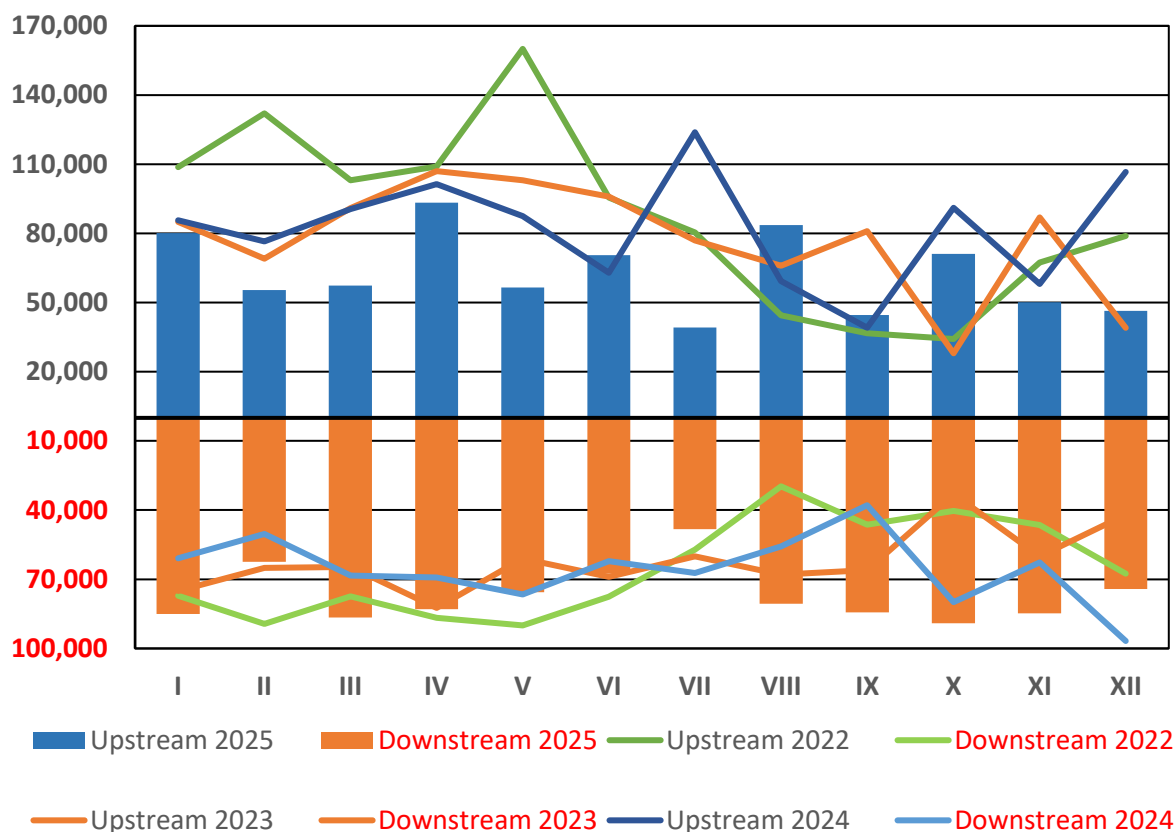


Fig. 8. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO par mois, en tonnes

- vers l'amont – 748 milliers de tonnes, soit 45% (en 2021 – 50%, en 2022 – 46%, en 2023 – 46%, en 2024 – 44 %) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 921 milliers de tonnes, soit 36% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, dans des convois poussés (en charge + en ballast) sont passés vers l'amont 1.033 (en 2022 – 1.004, en 2023 – 930, en 2024 – 1.048) barges non motorisées, dont uniquement 30% en ballast (en 2021 – 6%, en 2022 – 8%, en 2023 – 14%, en 2024 – 23 %). Dans le même

temps, sur les 1.055 barges à marchandises sèches se dirigeant dans des convois vers l'aval, 8,0% étaient en ballast (en 2021 – 32%, en 2022 – 17%, en 2023 – 19%, en 2024 – 19 %).

- b) Selon les volumes des marchandises liquides à bord de barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois ont été transportés 339 milliers de tonnes, dont :
- vers l'amont – 16 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 323 milliers de tonnes.

Au total, vers l'amont sont passés dans des convois poussés 17 barges-citernes non motorisées chargées et 327 en ballast ; vers l'aval – 337 barges-citernes chargées et 11 en ballast.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 2.189 tonnes a été transporté au cours de 2025 à bord de bateaux automoteurs, soit 52% (en 2021 – 51%, en 2022 – 52%, en 2023 – 52%, en 2024 – 55%) du volume total de marchandises et 88% du volume de 2024, dont :

- a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 1.458 milliers de tonnes, ce qui représente 72% du volume de 2024, dont :
- vers l'amont – 875 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 582 milliers de tonnes.

Au total, en 2025 sont passés vers l'amont (en charge + en ballast) 1.244 (en 2021 – 1.492, en 2022 – 1.454, en 2023 – 1.217, en 2024 – 1.393) bateaux automoteurs à marchandises sèches (dont 79% en charge) et vers l'aval 1.223 bateaux (en 2021 – 1.504, en 2022 – 1.597, en 2023 – 1.334, en 2024 – 1.370) (dont 60% 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 (Gabčikovo)

Rapport/année	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2,5:1	2,0:1	1,7:1	2,32:1	1,4:1
Chargé/en ballast vers l'amont	12:1	8,6:1	9,9:1	11:1	3,8:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,6:1	0,7:1	0,9:1	0,7:1	1,5:1

Ont franchi l'écluse de Gabčikovo 2.467 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :

- d'une longueur de 110 m : 411 unités chargées, dont 92 vers l'amont, 319 vers l'aval (en 2021 – 330, en 2022 – 289, en 2023 – 343, en 2024 – 271) ayant transporté un total de 457 milliers de tonnes et 305 unités en ballast ;
- d'une longueur de 135 m (« grand bateau européen ») : 111 unités chargées (66 vers l'amont), ayant transporté un total de 118 milliers de tonnes et 44 unités en ballast ;
- bateaux spécialisés (« Ro-Ro », porte-conteneurs et autres) : 95 bateaux au total.

b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 732 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont –16 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 715 milliers de tonnes.

Au total, 701 bateaux-citernes automoteurs dont 2,3% en charge sont passés en 2025 vers l'amont et 697 vers l'aval, dont 98% 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 (Gabčíkovo)**

Rapport/année	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé vers l'amont/vers l'aval	0,17:1	0,18:1	0,11:1	0,07:1	0,02:1
Chargé/en ballast vers l'amont	0,18:1	0,19:1	0,12:1	0,08:1	0,02:1
Chargé/en ballast vers l'aval	9,40:1	8,90:1	8,60:1	17,00:1	57,00:1

Nomenclature des marchandises

Les particularités du marché en 2025 sur ce secteur de contrôle des transports (fig.9, tableaux 2.5-2.6) par rapport aux indicateurs correspondants de 2024 sont les suivantes :

- a) baisse significative des volumes de transport de denrées alimentaires, de céréales et de minerais de fer vers l'amont ;
- b) hausse des volumes de transport de produits pétroliers (156% par rapport au volume de 2024), d'engrais et de produits métalliques vers l'aval.

Il convient de noter la stabilité des volumes de transport de matières premières minérales vers l'amont – 91 milliers de tonnes (contre 93,6 milliers tonnes en 2024), ainsi que des volumes importants de transport de charbon (coke) vers l'aval – 435 milliers de tonnes (en 2024 – 370 milliers de tonnes) et de minerai de fer – 237 milliers de tonnes (en 2024 – 236 milliers de tonnes).

Tableau 2.5

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

Années, milliers t	2021	2022	2023	2024	2025
Groupe de marchandises					
Denrées alimentaires et fourrages	879	783	592	890	359
Minerais de fer	969	735	726	720	576
Céréales	394	416	427	568	371
Produits métalliques	71	101	56	53	42
Produits pétroliers	87	92	41	35	20
Engrais naturels et artificiels	133	75	55	119	114

* Les proportions des principaux types de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle sont présentées dans les tableaux 2.9 et 2.10

Tableau 2.6

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

Années, milliers t	2021	2022	2023	2024	2025
Groupe de marchandises					
Engrais naturels et artificiels	465	445	418	347	430
Produits pétroliers	870	642	653	688	1.072
Produits métalliques	140	173	155	169	235

* Les proportions des principaux types de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle sont présentées dans les tableaux 2.9 et 2.10

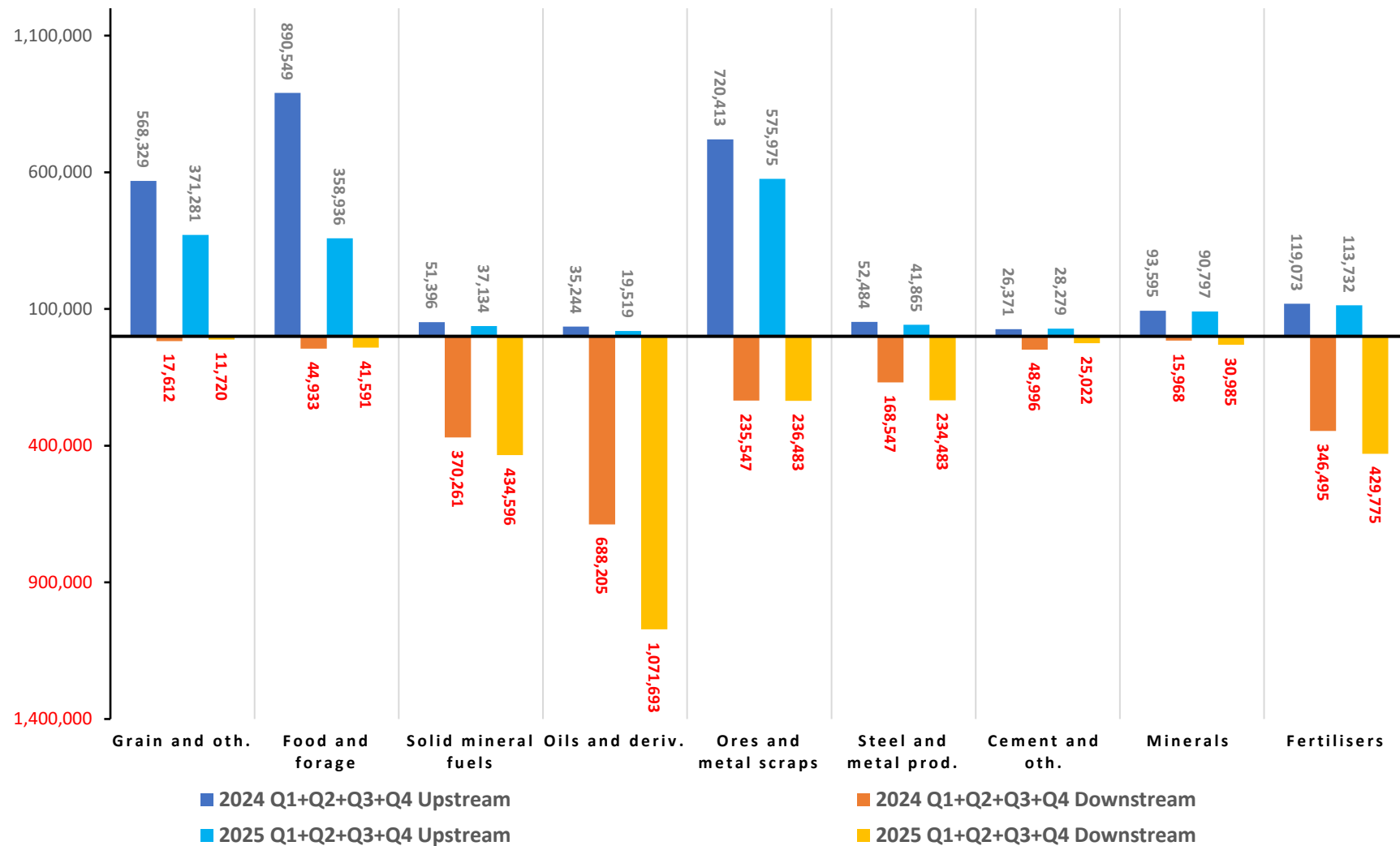


Fig. 9. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/*vers l'aval* par l'écluse de GABČIKOVO, en tonne

Transports sur le Danube Moyen (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 a représenté en 2025 3.745 milliers de tonnes (fig. 10), soit 93% par rapport au volume des marchandises transportées en 2024, dont le transit vers l'amont avait représenté 1.618 milliers de tonnes, soit 43% (en 2021 – 50%, en 2022 – 58%, en 2023 – 43%, en 2024 – 47%).

Ont été transportées 3.131 milliers de tonnes de marchandises sèches, dont :

- vers l'amont – 1.530 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.601 milliers de tonnes.

Ont été transportées 610 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 88 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 522 milliers de tonnes.

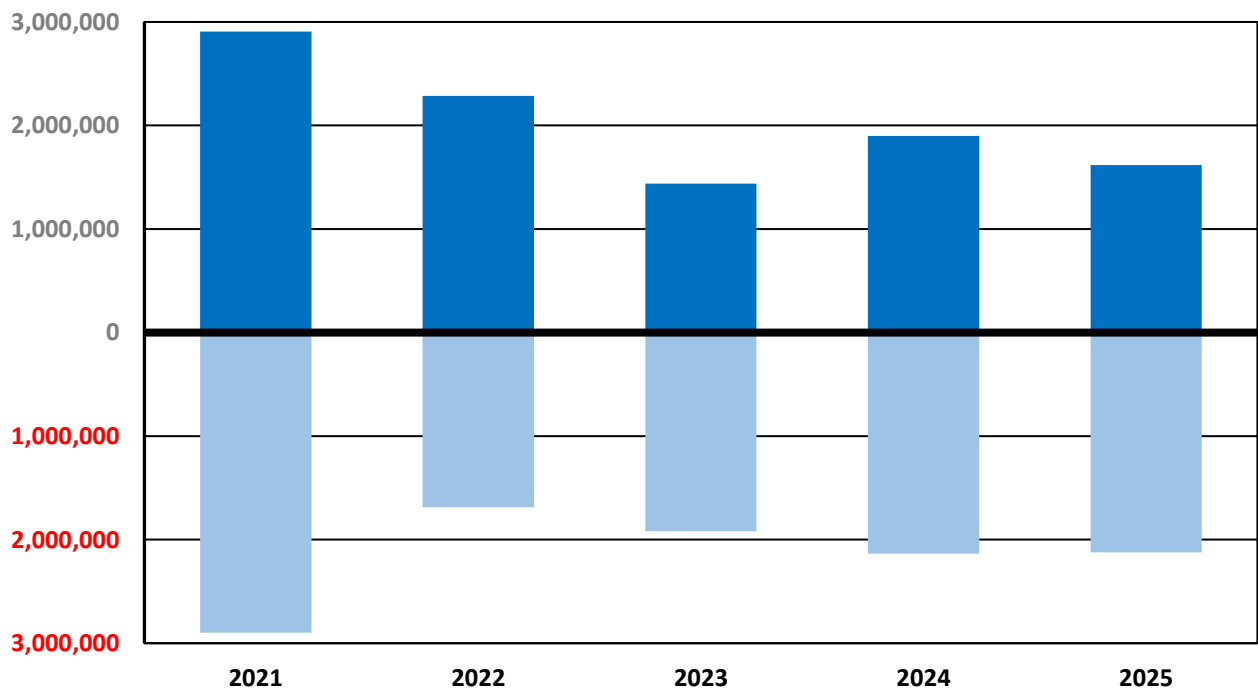


Fig. 10. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval par le point de contrôle de MOHÁCS par années, en tonnes

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2025 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés plus de 2.622 milliers de tonnes, ce qui représente 70% du volume total de marchandises, marchandises liquides y comprises (en 2021 – 78%, en 2022 – 73%, en 2023 – 70%, en 2024 – 68%).

- a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 2.497 milliers de tonnes (fig. 11), représentant 96% du volume en 2024, dont :
- vers l'amont – 1.203 milliers de tonnes, soit 79% (en 2021 – 83%, en 2022 – 78%, en 2023 – 78%, en 2024 – 76%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
 - vers l'aval – 1.294 milliers de tonnes, soit 81% (en 2021 – 85%, en 2022 – 83%, en 2023 – 77%, en 2024 – 76%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Au total, en 2025, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 1.528 (en 2024 – 1.521) barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 31% (en 2021 – 35%, en 2022 – 19%, en 2023 – 32%, en 2024 – 33%) en ballast. Dans le même temps, sur les 1.519 (en 2024 – 1.462) barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 17% (en 2024 – 17%) des unités descendaient en ballast.

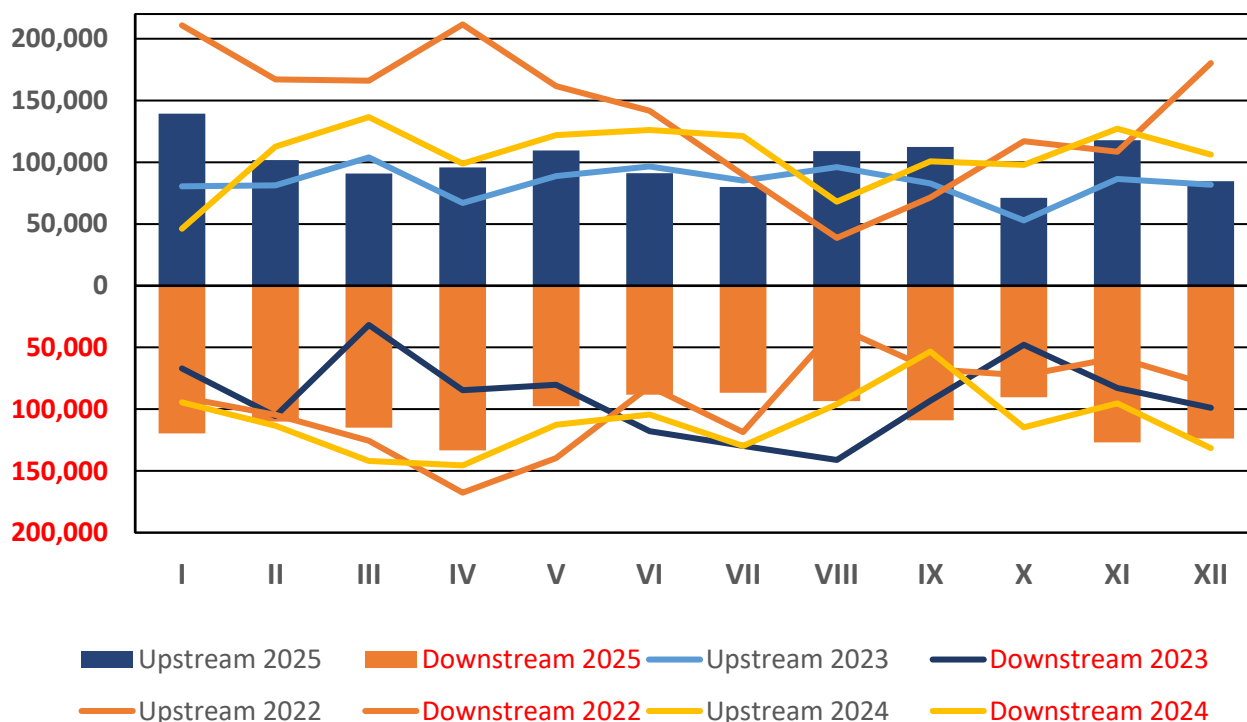


Fig. 11. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval à bord de convois poussés par le point de contrôle de MOHÁCS par mois, en tonnes

b) D'après les volumes de marchandises liquides, ont été transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans le cadre de convois 125 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 3 milliers de tonnes et vers l'aval – 122 milliers de tonnes.

Un total de 128 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés vers l'amont dans des convois poussés, dont 2% en charge ; vers l'aval – 129 bateaux-citernes, dont 95% chargés.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, en 2025, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 1.120 milliers de tonnes, soit 30% (en 2021 – 22%, en 2022 – 27%, en 2023 – 31%, en 2024 – 33 %) du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

a) 634 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches (931 passages de bateaux, dont 71% en charge), dont :

- vers l'amont – 327 milliers de tonnes et vers l'aval – 307 milliers de tonnes.

b) 485 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 12) ont été transportées à bord de bateaux-citernes automoteurs (au total 789 passages de bateaux, dont 59% bateaux-citernes en charge), dont :

- vers l'amont – 85 milliers de tonnes et vers l'aval – 401 milliers de tonnes.

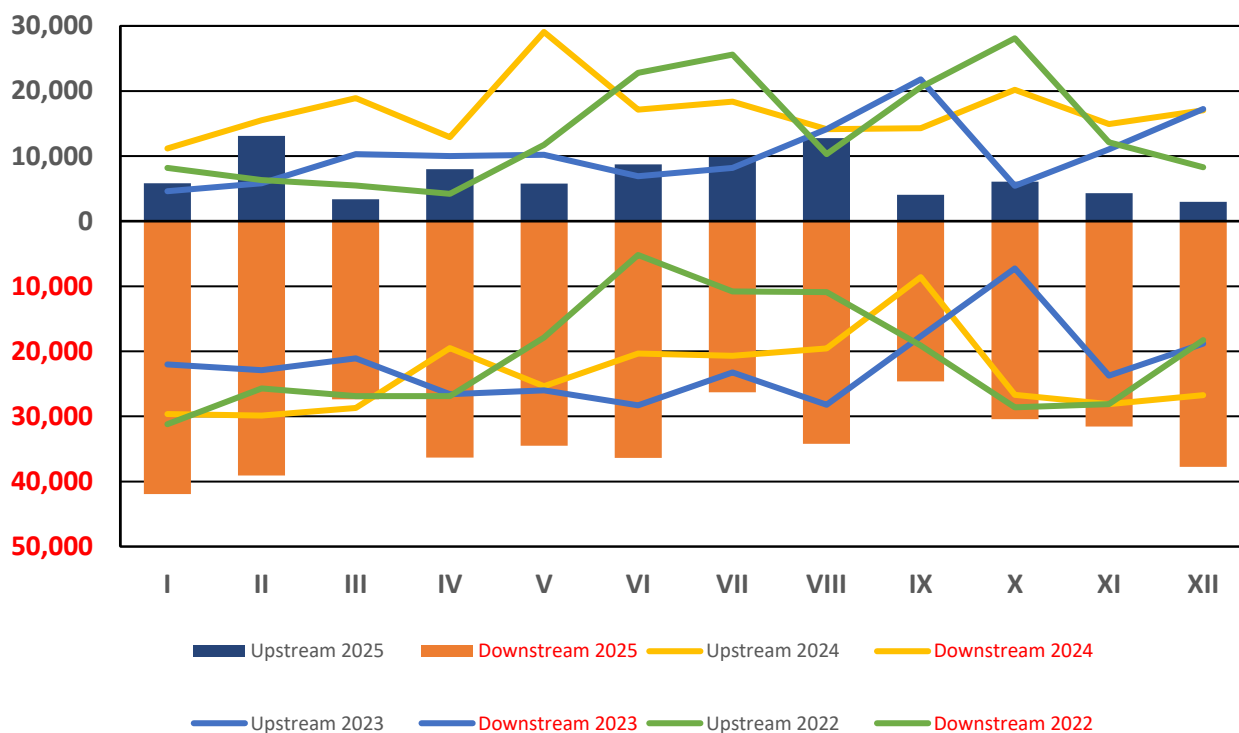


Fig. 12. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval à bord de bateaux-citernes motorisés par le point de contrôle de MOHÁCS par mois, en tonnes

Nomenclature des marchandises

Les particularités du marché en 2025 sur ce secteur de contrôle des transports (fig. 13, tableaux 2.7-2.8) par rapport aux indicateurs respectifs de 2024 sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de minerais de fer et de produits pétroliers transportés vers l'amont, baisse des volumes de céréales vers l'aval ;
- b) absence effective de transport de charbon (coke) vers l'amont (une tendance à la baisse de ces volumes est observée depuis 2022) ;
- c) augmentation des volumes d'engrais transportés vers l'amont et de produits pétroliers vers l'aval ;
- d) stabilisation des volumes de produits métalliques transportés vers l'aval.

Il convient de noter les volumes importants de céréales transportés vers l'amont – 241 milliers de tonnes (en 2024 – 329 milliers de tonnes), de minéraux – 229 milliers de tonnes (en 2024 – 91 milliers de tonnes), ainsi que de charbon (coke) vers l'aval – 503 milliers de tonnes (en 2024 – 447 milliers de tonnes).

Tableau 2.7

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

Année, milliers t	2022	2023	2024	2025
Groupe de marchandises				
Minerais de fer	741	692	747	497
Charbon (coke)	200	2	24	0
Engrais	256	121	209	406
Produits pétroliers	252	154	243	87
Produits métalliques	205	111	186	129

* Les proportions des principaux types de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle sont présentées dans les tableaux 2.9 et 2.10

Tableau 2.8

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

Année, milliers t	2022	2023	2024	2025
Groupe de marchandises				
Céréales	239	317	441	274
Produits pétroliers	322	405	376	520
Produits métalliques	310	381	357	388
Denrées alimentaires et fourrages	65	216	47	41
Engrais	316	186	280	306

* Les proportions des principaux types de marchandises transportées vers l'amont et vers l'aval sur ce secteur de contrôle sont présentées dans les tableaux 2.9 et 2.10

Le bilan global du trafic-marchandises selon la nomenclature des principaux types de marchandises transportées en 2025, selon les données des points de contrôle respectifs (écluse de Gabčíkovo et point de contrôle de Mohács) est présenté dans les tableaux 2.9-2.10.

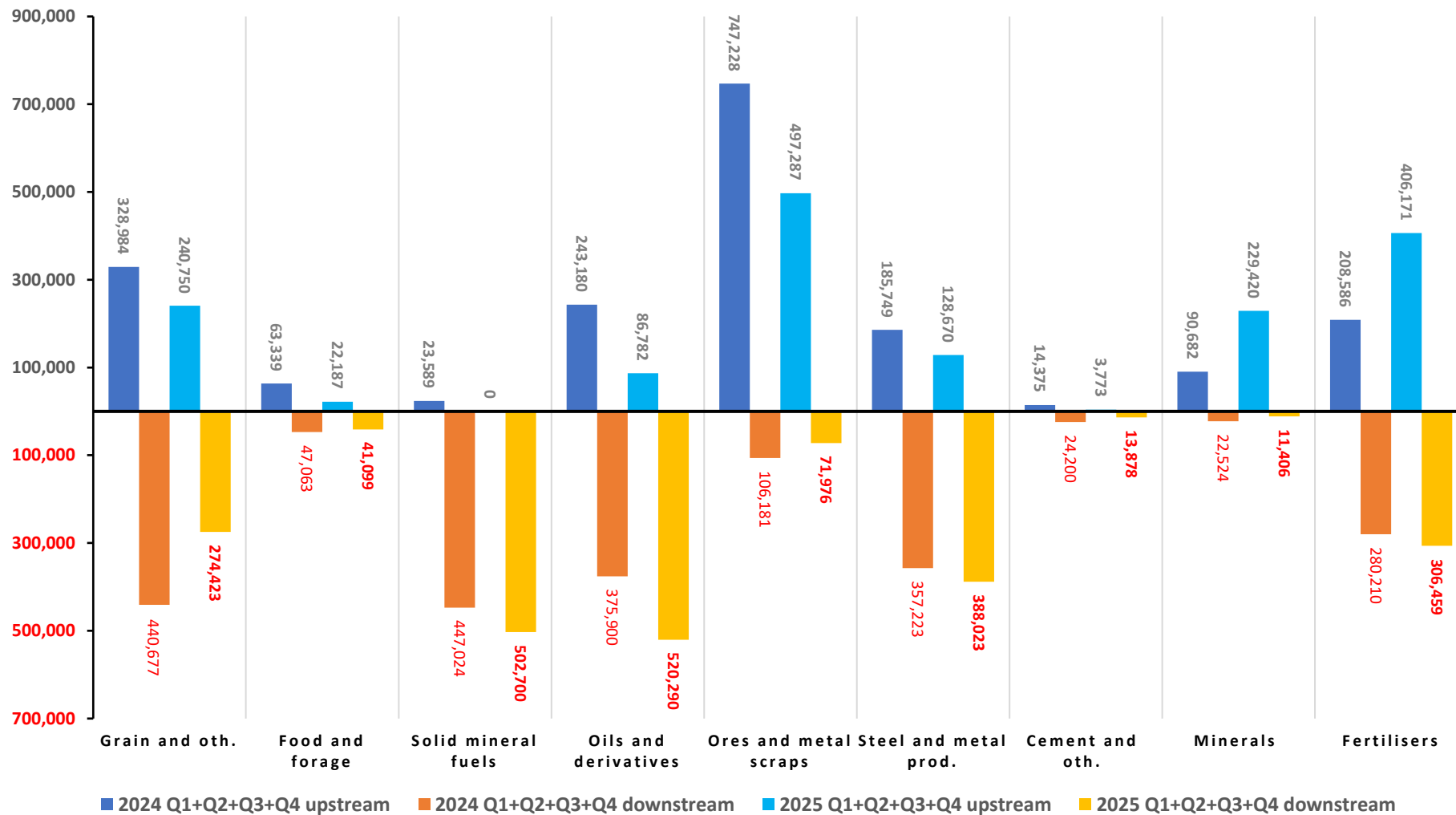


Fig. 13. Structure des marchandises du trafic-marchandises par le point de contrôle de MOHÁCS

Tableau 2.9

Marchandises transportées en 2025 par l'écluse de Gabčíkovo

Nomenclature des marchandises	Total	Vers l'amont	Vers l'aval
Céréales	9,1%	8,8%	0,3%
Denrées alimentaires et fourrages	10%	8,5%	1,0%
Combustibles solides	11%	0,9%	10%
Produits pétroliers	26%	0,5%	25%
Minerais de fer	19%	14%	5,6%
Produits métalliques	6,5%	1,0%	5,5%
Ciment	1,3%	0,7%	0,6%
Minéraux	2,9%	2,1%	0,7%
Engrais naturels et artificiels	13%	2,7%	10%
Autres marchandises	1,8%	0,7%	1,1%
Total	100%	39,4%	60,6%

Tableau 2.10

Marchandises transportées en 2025 par le point de contrôle de Mohács

Nomenclature des marchandises	Total	Vers l'amont	Vers l'aval
Céréales	14%	6,4%	7,3%
Denrées alimentaires et fourrages	1,7%	0,6%	1,1%
Combustibles solides	13%	0,0%	13%
Produits pétroliers	16%	2,3%	14%
Minerais de fer	15%	13%	1,9%
Produits métalliques	14%	3,4%	10%
Ciment	0,5%	0,1%	0,4%
Minéraux	6,4%	6,1%	0,3%
Engrais naturels et artificiels	19%	11%	8,2%
Total	100%	43%	57%

2.3.3 Trafic interbassins

Transports sur le canal Danube-mer Noire

Le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire en 2025 se chiffrait à 14,5 millions de tonnes⁵, ce qui représente 79% par rapport à l'indicateur analogue de 2024, dont :

- transports internationaux : 9,0 millions de tonnes (64% par rapport à l'indicateur de 2024) ;
- transports internes : 5,6 millions de tonnes (124% par rapport à l'indicateur de 2024).

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.

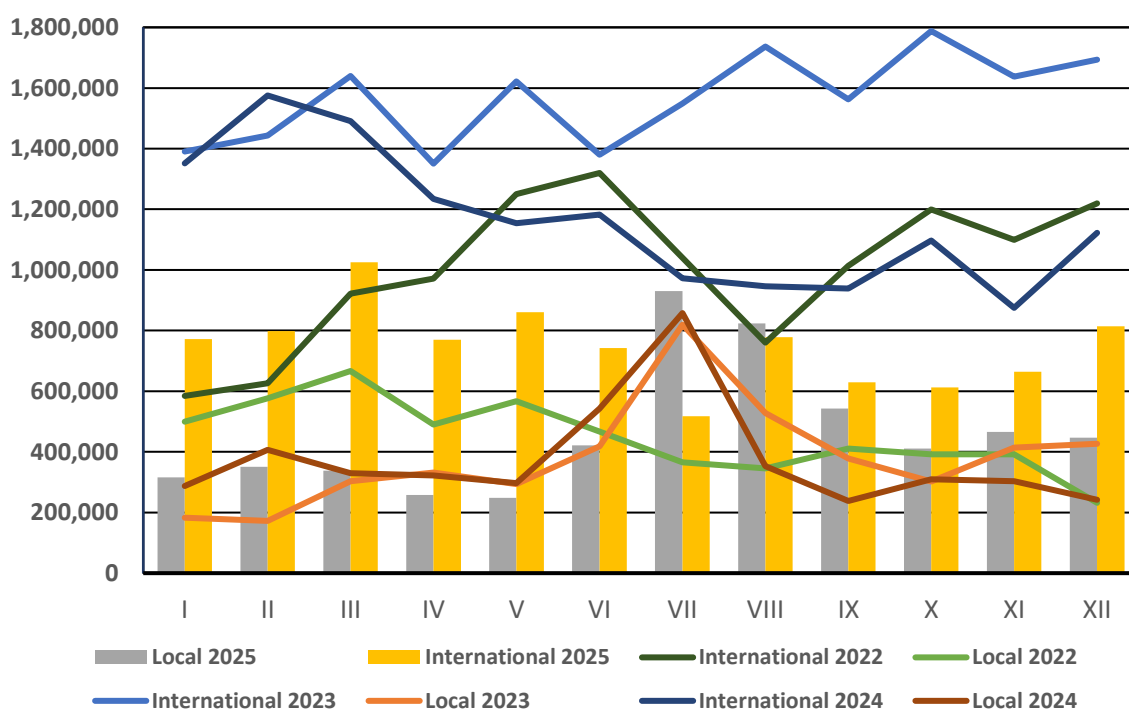


Fig. 14. Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

⁵ www.acn.ro

Tableau 2.11

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

Année, millions t	2021	2022	2023	2024	2025
Trafic-marchandises total	17,3	17,3	23,4	18,4	14,5
Transports internationaux	9,1	12,0	18,8	13,9	9,0
Transports internes	8,2	5,3	4,6	4,5	5,6

Transports par le canal de Sulina

Les transports sur le canal de Sulina en 2025⁶ ont représenté dans l'ensemble 7.471 milliers de tonnes, ce qui représente 75% par rapport à l'indicateur analogue de 2024 (tableau 2.12).

Tableau 2.12

Volumes des transports de marchandises par le canal de Sulina

Année, milliers t	2021	2022	2023	2024	2025
Trafic-marchandises	5.070	10.568	16.446	9.902	7.471
*Danube – mer	3.389	7.217	12.836	3.456	3.530
*mer – Danube	1.681	3.351	3.610	6.446	3.942

Au total en 2025 sont passés par le canal de Sulina 2.708 bateaux (en 2024 – 3.141 unités), dont :

- en direction « mer – Danube » - 1.330 bateaux (en 2024 – 1.697 unités) ;
- *en direction de « Danube – mer » - 1.378 bateaux (en 2024 – 1.444 unités).

⁶ www.afdj.ro

Chapitre 3

Trafic-marchandises des ports danubiens

3.1 PORTS DE L'ALLEMAGNE

En 2025, le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Allemagne⁷ a atteint 2.266 milliers de tonnes, soit 107% par rapport au trafic-marchandises de la période analogue de 2024 (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Trafic-marchandises	2.999	2.410	2.228	2.124	2.266

Le trafic-marchandises de certains ports danubiens de l'Allemagne⁸ en 2025 est reflété dans le tableau 3.2.

Tableau 3.2

Année/Ports (milliers t)	Kelheim*	Regensburg	Deggendorf	Straubing-Sand	Passau
2021	356	1.303	132	663	251
2022	302	1.083	83	552	229
2023	252	1.021	48	516	218
2024	386*	944	64	600	130
2025	361*	1.143	102	532	128

* y compris Riedenburg

Volumes de marchandises les plus importants du trafic-marchandises des ports Kelheim, Regensburg et Straubing-Sand en 2025, par groupes :

produits agricoles (groupe 01)

- Straubing-Sand – 210 milliers t, Regensburg - 145 milliers t, Kelheim - 93 milliers t

minerais de fer (groupe 03)

- Straubing-Sand – 6 milliers t, Regensburg - 180 milliers t, Kelheim - 90 milliers t

denrées alimentaires (groupe 04)

- Straubing-Sand – 248 milliers t, Regensburg - 246 milliers t, Kelheim - 69 milliers t

matières et produits chimiques (groupe 08)

- Straubing-Sand – 46 milliers t, Regensburg - 117 milliers t, Kelheim - 68 milliers t

produits métalliques finis (groupe 10)

- Straubing-Sand – 0,3 milliers t, Regensburg – 187 milliers t, Kelheim - 10 milliers t

matières premières secondaires et autres (groupe 14)

- Straubing-Sand – 13 milliers t, Regensburg - 153 milliers t, Kelheim - 0 milliers t

⁷ www.statistik.bayern.de

⁸ www.statistik.bayern.de

3.2 PORTS DE L'AUTRICHE

Le trafic-marchandises total des ports de l'Autriche⁹ en 2025 a atteint un total de 5.130 milliers de tonnes, soit 96% du trafic-marchandises de la période analogue de 2024 (tableau 3.3).

Tableau 3.3

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé-exportation	2.425	1.897	2.018	1.942	2.359
Déchargé-importation	3.931	3.466	2.742	3.023	2.361
Trafic-marchandises total*	7.112	5.483	5.123	5.349	5.130

*Le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du pays a atteint 410 milliers de tonnes, il constitue 8% du trafic-marchandises total des ports de l'Autriche

Le trafic-marchandises des principaux ports de l'Autriche en 2025 est reflété dans le tableau 3.4.

Tableau 3.4

Année/Ports (milliers t)	Vienne	Linz	Krems	Enns
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
Trafic-marchandises 2025	808	2.653	242	365
Chargé 2025*	761	1.389	61	51
Déchargé 2025*	47	1.264	181	314

Les plus gros volumes de marchandises expédiés vers des ports d'autres pays sont reflétés dans le tableau 3.5.

⁹ www.statistik.at

Tableau 3.5

Année/Pays (milliers t)	DE	HU	RO	NL	BE	RS	SK	BG
2021	400	896	413	123	257	105	111	86
2022	270	589	452	109	177	94	96	66
2023	232	642	498	78	219	85	180	51
2024	323	578	415	74	245	111	114	45
2025	314	738	465	141	186	179	238	44

Les plus gros volumes de marchandises reçus des ports d'autres pays sont reflétés dans le tableau 3.6.

Tableau 3.6

Année/Pays (milliers t)	DE	HU	RO	NL	BE	RS	SK	UA
2021	295	574	244	467	52	196	1.225	847
2022	249	539	427	374	67	225	1.165	383
2023	265	431	757	278	50	110	822	10
2024	218	498	581	296	209	222	697	270
2025	258	336	239	369	38	69	625	398

3.3 PORTS DE LA SLOVAQUIE

Le trafic-marchandises total des ports publics (*public ports*) de la Slovaquie¹⁰ est défini par le trafic-marchandises des ports de Bratislava et de Komarno (tableau 3.7). Celui-ci s'est chiffré en 2025 à 1.700 milliers de tonnes, soit 115% du trafic-marchandises en 2024.

Tableau 3.7

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé	1.674	1.769	1.310	1.316	1.419
Déchargé	172	165	199	157	281
Trafic-marchandises	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700

Principaux volumes de marchandises :

- quelque 25% - minerais de fer
- quelque 20% - produits pétroliers
- quelque 15% - coke

¹⁰ Administrations des ports de Bratislava et de Komarno

3.4 PORTS DE LA HONGRIE

Le trafic-marchandises total des ports de la Hongrie¹¹ en 2025 s'est chiffré à 3.940 milliers de tonnes, soit 98% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.8).

Tableau 3.8

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé	3.109	1.924	2.062	2.385	1.698
Déchargé	2.606	2.139	1.542	1.633	2.242
Trafic-marchandises	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940

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

Tableau 3.9

Année/Ports (milliers t/an)	Baja	Csepel	Győr - Gönyű	Autres
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
2025	259	1.035	187	2.459

3.5 PORTS DE LA CROATIE

En 2025, le trafic-marchandises total des ports fluviaux de la Croatie¹² (y compris les ports sur la Save) a atteint 319 milliers de tonnes, soit 81% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.10)

Tableau 3.10

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé : exportation	274	124	65	85	74
Déchargé : importation	394	420	272	307	246
Total, compte tenu des transports dans les limites du pays	697	583	364	392	319

12% du trafic-marchandises des ports est constitué par des produits agricoles (groupe 01), 65% - minerai de fer (groupe 03), 15% - houille et lignite (groupe 02).

¹¹ www.ksh.hu

¹² www.dzs.gov.hr

3.6 PORTS DE LA SERBIE

En 2025, le trafic-marchandises total des ports de la Serbie¹³ s'est chiffré à 13.313 milliers de tonnes, soit 104% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.11).

Tableau 3.11

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé : exportation	3.707	1.918	1.926	3.741	2.591
Déchargé : importation	5.182	4.992	6.193	5.392	6.643
Entré/sorti dans les limites du pays	4.721	5.113	3.912	3.683	3.046
Trafic-marchandises	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280

- 31% du trafic-marchandises représentent les matériels de construction (gravier et sable)¹⁴,
- 10% - minerais de fer,
- 4,8% - céréales,
- 18% - pétrole et produits pétroliers,
- 10% - charbon.

Le trafic-marchandises des principaux ports de la Serbie¹⁵ est reflété dans le tableau 3.12.

Tableau 3.12

Ports (milliers t)	Pancevo	Smederevo	Belgrade	Novi Sad	Prahovo
2021	935	3.176	206	1.435	1.049
2022	1.589	3.053	112	979	933
2023	1.641	2.823	89	918	1.054
2024	2.222	2.749	101	1.374	1.360
2025	1.290	3.068	142	787	1.428

¹³ www.stat.gov.rs

¹⁴ Données fournies par l'Agence de la gestion des ports de Serbie

¹⁵ Données fournies par l'Agence de la gestion des ports de Serbie

3.7 PORTS DE LA ROUMANIE

Le trafic-marchandises total des ports danubiens de la Roumanie¹⁶ est formé par :

- les ports situés sur le Danube maritime,
- les ports situés sur le secteur fluvial du Danube,
- les ports situés sur le canal Danube-mer Noire et celui de Constanța.

Le trafic-marchandises total des principaux ports de la Roumanie situés sur le Danube maritime en 2025 est présenté dans le tableau 3.13.

Tableau 3.13

Ports (milliers de tonnes)	Brăila	Tulcea	Galați
Trafic-marchandises : - par des bateaux fluviaux			
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	2.302
2023	364	167	915
2024	132	122	745
2025	208	100	469
- par des navires de mer			
2021	340	3	2.496
2022	278	10	2.110
2023	152	-	1.431
2024	134	-	1.296
2025	436	9	1.333

Le trafic-marchandises à bord de navires de mer constitue une partie du volume du trafic sur le canal de Sulina. En 2025, le trafic sur le canal de Sulina a atteint 7.471 milliers de tonnes, soit 75% par rapport au volume de 2024.

Le trafic-marchandises total des ports de la Roumanie en 2025, y compris du port de Constanta (12.967 milliers t) à bord de bateaux fluviaux a représenté 19.499 milliers de tonnes, soit 82% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.14).

¹⁶ www.insse.ro

Tableau 3.14

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé :					
– trafic international	5.203	5.641	7.003	6.719	6.966
– trafic interne	7.108	3.857	3.059	3.297	2.293
Déchargé :					
– trafic international	7.121	8.900	13.463	9.004	3.329
– trafic interne	9.025	5.957	5.331	4.738	6.911
Trafic-marchandises	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499

Les plus grands volumes de marchandises par groupes en % du trafic-marchandises:

- Minerai de fer (groupe 03) – 18% ;
- Produits de l'agriculture (groupe 01) – 40% ;
- Matières chimiques (groupe 08) – 12% ;
- Coke et produits pétroliers (groupe 07) – 14% ;
- Produits finis métalliques (groupe 10) – 3,5% ;
- Houille et lignite (groupe 02) – 5,1%.

Structure du trafic-marchandises par direction en exportation (chargé) :

- vers l'Autriche – 424 milliers t ;
- vers la Bulgarie – 470 milliers t ;
- vers la Hongrie – 347 milliers t ;
- vers l'Allemagne – 10 milliers t ;
- vers la République de Moldova – 558 milliers t ;
- vers la Serbie – 3.787 milliers t ;
- vers l'Ukraine – 1.239 milliers t.

Structure du trafic-marchandises en importation (déchargé) :

- de l'Autriche – 214 milliers t ;
- de la Bulgarie – 986 milliers t ;
- de la Hongrie – 320 milliers t ;
- de la République de Moldova – 137 milliers t ;
- de la Serbie – 1.378 milliers t ;
- de l'Ukraine – 269 milliers t.

3.8 PORTS DE LA BULGARIE

En 2025, le trafic-marchandises total des ports de la Bulgarie¹⁷, compte tenu de tous les terminaux et des transports « ro-ro » a représenté 5.997 milliers de t, ce qui représente 80% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.15).

Tableau 3.15

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Chargé : exportation	3.707	3.354	3.839	3.667	2.535
Déchargé : importation	2.666	2.979	2.215	2.815	2.381
Entré/sorti – trafic interne	738	771	972	1.038	1.081
Trafic-marchandises	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997

Composition de l'exportation :

- marchandises granulées – 37%
- générales – 6,7%
- liquides – 5,9%
- transports « ro-ro » – 50%

Composition de l'importation :

- marchandises granulées : 36%
- générales : 18%
- liquides : 12%
- transports « ro-ro » : 34%

3.9 PORTS DE LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

En 2025, le trafic-marchandises total du port de Giurgiulești¹⁸ a atteint 2.626 milliers de tonnes, soit 102% par rapport au volume de 2024 (tableau 3.16).

Tableau 3.16

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Trafic-marchandises	1.819	2.144	2.668	2.579	2.626

54% du trafic-marchandises du port (1.425 milliers t) sont représentés par des marchandises d'exportation (céréales, huiles végétales, produits pétroliers, engrais minéraux). En importation (1.198 milliers t) 46% est représentée par les produits pétroliers, les engrais, les céréales, le sable, le gravier et le charbon.

D'après la nomenclature générale de marchandises (les plus importantes) : céréales – 48%, sable et gravier – 17%, produits pétroliers – 12%, charbon – 5,8%, engrais minéraux – 7,5%, huiles végétales – 3,6%.

¹⁷Données fournies par l'Administration maritime de Bulgarie

¹⁸Données fournies par l'Agence des transports nautiques de la République de Moldova

3.10 PORTS DE L'UKRAINE

En 2025, le trafic-marchandises total des ports de l'Ukraine¹⁹, compte tenu du trafic-marchandises à bord de bateaux maritimes s'est chiffré à 8.907 milliers de tonnes, soit 51% du volume de 2024 (tableau 3.17).

Tableau 3.17

Année (milliers t)	2021	2022	2023	2024	2025
Trafic-marchandises	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

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

Tableau 3.18

Port / période	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
2025	7.625	1.098	184
2025 en % par rapport à 2024	57%	32%	36%

Les principales composantes du trafic-marchandises des ports de l'Ukraine sont présentées dans le tableau 3.19.

Tableau 3.19

Année / Groupe de marchandises (milliers t)	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2025	1.437	882	167
2024	6.435	1.871	1.030
2025 en % par rapport à 2024	22%	47%	16%

Le trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation est présenté dans le tableau 3.20.

Tableau 3.20

Groupe de marchandises / Port (milliers t)	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	1.063	83	3,0
Autres marchandises sèches	706	43	21
Huile (marchandises liquides)	144	18	0,0

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

3.11 CARACTERISTIQUES GENERALES DU TRAITEMENT DES MARCHANDISES DANS LES PORTS DU DANUBE

Le volume total de marchandises transitant par tous les ports du Danube s'est élevé à 63 millions de tonnes en 2025, soit 81% du volume de 2024 (tableau 3.21).

Tableau 3.21

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

Ports (milliers de t)	2021	2022	2023	2024	2025
Allemagne	2.999	2.410	2.228	2.047	2.266
Autriche	6.356	5.363	5.123	5.349	5.130
Slovaquie*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700
Hongrie	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940
Croatie**	697	582	364	392	319
Serbie**	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280
Bulgarie	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997
Roumanie	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499
Rép. de Moldova	1.819	2.144	2.688	2.579	2.626
Ukraine	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

* ports de Bratislava et de Komarno

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

Chapitre 4

Conclusions

1. Tout au long de 2025, l'agression militaire à grande échelle de la Russie contre l'Ukraine a continué de créer de réelles menaces pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube. Les attaques systématiques contre les infrastructures des ports danubiens de l'Ukraine ont considérablement accru les risques pour la circulation de la flotte et les opérations de marchandises sur le Danube, mettant également en danger la vie des membres d'équipages des bateaux. Ces attaques ont eu un impact négatif sur presque tous les principaux secteurs du marché de la navigation danubienne en 2025, ainsi que sur sa dynamique globale.
2. Compte tenu des menaces réelles pour la sécurité de la navigation, mentionnées au Chapitre 1, ainsi que des conditions de navigation généralement défavorables en 2025, des déformations importantes ont eu lieu sur le marché du trafic de passagers à bord des bateaux à cabines. Ceci étant, 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.
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 afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine. Les travaux de la Commission du Danube dans le cadre de cette initiative visent à exploiter pleinement le potentiel de la navigation sur le Danube afin de stabiliser les transports sur le Bas-Danube, en particulier à destination/en provenance des ports danubiens de l'Ukraine, et à assurer la stabilité du fonctionnement des canaux de communication Danube-mer Noire.
4. A court terme, les activités de la Commission du Danube – compte tenu des nouvelles initiatives internationales significatives en faveur de l'Ukraine –, seront axées sur l'assurance de la sécurité de la navigation sur le Danube et sur la stabilisation du marché, y compris l'élaboration de nouveaux schémas logistiques pour le transport de marchandises, afin de rétablir les infrastructures de transport et énergétiques de l'Ukraine.



Dressé par le Secrétariat de la Commission du Danube

Photo sur la couverture: @kelly/
<https://www.pexels.com/@kelly/>

Imprimé par Multiszolg Bt.
<http://www.multiszolgbt.hu>

Publié par la Commission du Danube
<https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/>