

OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION DANUBIENNE: RESULTATS DE 2023



COMMISSION DU DANUBE
BUDAPEST – 2024



Observation du marché de la navigation danubienne: résultats de 2023

Budapest – 2024

HU ISSN 2786-071X (pour la version électronique)

Commission du Danube, Budapest 1068, rue Benczúr 25

Piotr Sémionovitch Souvorov – responsable de la publication

Oana Florescu – responsable de l'édition

Cette activité a été financée sur le compte de CEF de l'Union européenne selon l'Accord relatif à l'attribution de subventions N^o

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

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



**Funded by
the European Union**

Sommaire

Chapitre 1	Caractéristique générale et dynamisme du marché des transports sur le Danube en 2023	3
Chapitre 2	Observation du marché de la navigation danubienne : circulation de la flotte et des marchandises	7
2.1	Conditions nautiques sur le Danube en 2023	7
2.1.1	Conditions nautiques en 2023 : aperçu général	7
2.1.2	Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux	11
2.2	Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises en 2023	12
2.2.1	Transports de passagers	12
2.2.2	Trafic-marchandises	14
2.2.3	Trafic interbassins	24
Chapitre 3	Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens	26
3.1	Ports danubiens de l'Allemagne	26
3.2	Ports de l'Autriche	27
3.3	Ports de la Slovaquie	29
3.4	Ports de la Hongrie	29
3.5	Ports de la Croatie	30
3.6	Ports de la Serbie	30
3.7	Ports de la Roumanie	31
3.8	Ports de la Bulgarie	33
3.9	Ports de la République de Moldova	34
3.10	Ports de l'Ukraine	34
Chapitre 4	Conclusions	36

C h a p i t r e 1

Caractéristique générale et dynamisme du marché des transports sur le Danube en 2023

- 1.1. L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au début de 2023 a été défini par les résultats globalement négatifs en termes de volumes des transports de 2022, principalement en raison de l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de l'Ukraine par la Russie à partir de février 2022 ainsi que de l'émergence de risques importants sur le marché de la navigation danubienne, y compris de menaces militaires directes principalement pour l'infrastructure portuaire ukrainienne du Danube ainsi que pour l'ensemble du système de circulation des bateaux sur le Bas-Danube, y compris la sécurité des équipages et du personnel.

Par conséquent, les volumes des transports au premier semestre (Q_1+Q_2) de 2023 selon les principaux points de contrôle du système actuel d'observation du marché de la navigation danubienne sont les suivants (total vers l'amont/vers l'aval) :

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) – statistiques de la centrale hydraulique de Jochenstein : 1.091 milliers de tonnes, soit 76% du volume (Q_1+Q_2) de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) – statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo : 2.087 milliers de tonnes, soit 76,1% du volume (Q_1+Q_2) de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) – statistiques du point de contrôle de Mohács : 1.619 milliers de tonnes, soit 66% du volume (Q_1+Q_2) de 2022 ;
- sur le canal Danube-mer Noire : 10.528 milliers de tonnes, soit 118% du volume (Q_1+Q_2) de 2022.

- 1.2. Vu l'arrêt du fonctionnement de l'« Initiative céréalière de la mer Noire » à partir du 18 juillet et le blocus ultérieur des ports maritimes de l'Ukraine par la Russie, y compris les attaques aériennes sur les ports, lesquelles ont endommagé des centaines d'équipements de l'infrastructure portuaire et détruit d'importants stocks de marchandises céréalières, une attention particulière a été portée à la création de conditions de travail durables pour les ports danubiens de l'Ukraine afin d'assurer la sécurité alimentaire mondiale. Par conséquent, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir au maximum les exportations des produits agroalimentaires de l'économie, ainsi que les importations de marchandises nécessaires à l'Ukraine dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai 2022 afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine, notamment par la mise en place d'un système logistique spécial de transport sur la base des ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des canaux entre le Danube et la Mer noire.

- 1.3. Parmi les nombreuses manifestations spéciales réalisées, il convient de souligner les suivantes:

- réunions systématiques de coordination des administrations maritimes avec la participation des représentants de la *DG MOVE* de la Commission européenne et de la CD;
 - visites ciblées dans les ports, examen des questions du système de contrôle de l'arrivée/départ des bateaux et élimination des barrières administratives inutiles ;
 - développement d'un système de pilotage des bateaux à travers les canaux, y compris mise en œuvre de projets réels pour la mise en place de centres de communication et de surveillance supplémentaires, ainsi que maintenance des conditions de navigation sur les canaux.
- 1.4. Le trafic marchandises des ports danubiens de l'Ukraine au cours du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2023 s'est chiffré à 15.146 milliers de tonnes, soit 297% du volume (Q_1+Q_2) de 2022.
- 1.5. L'augmentation significative du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine au cours du premier semestre est la conséquence logique des mesures décisives et des actions importantes prises par le gouvernement de l'Ukraine, avec le soutien de l'Union européenne et de la Commission du Danube, pour organiser les exportations via les ports des produits agroalimentaires de l'économie du pays par des navires de mer en intensifiant les passages de bateaux par le canal de Sulina et le bras de Kilia (par le bras de Bystroe) ainsi que par de gros convois vers le port de Constanta par le canal Danube-mer Noire, avec transbordement ultérieur sur des navires de mer.
- 1.6. Dans la nuit du 24 juillet, puis en août et septembre, la Russie a attaqué les infrastructures portuaires ukrainiennes sur le Danube par des drones. A la suite de ces attaques, des destructions et endommagements ont eu lieu dans les ports, ce qui a entraîné la mise hors service de hangars à grains, de réservoirs, d'entrepôts, de bâtiments administratifs et l'endommagement de quantités importantes de cargaisons de céréales. Malgré les conséquences de ces attaques et leur menace constante, les ports ukrainiens au cours des 9 mois ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2023 ont augmenté le volume du trafic de marchandises de 2,2 fois par rapport à la même période de 2022 (au total 24.705 milliers de tonnes).
- 1.7. Le dynamisme du marché des transports de marchandises, en plus d'une certaine réorientation des flux de marchandises due aux problèmes de sécurité causés par les attaques russes sur les infrastructures des ports danubiens en Ukraine, a également été affectée par la baisse de la demande d'acier (selon *EUROFER*, la baisse sera de plus de 1 % d'ici la fin de l'année), la hausse des prix des ressources énergétiques, y compris du combustible d'avitaillement des bateaux. En conséquence, cela s'est reflété dans le volume des transports pour 9 mois de 2023 :
- Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) : au cours des 9 mois ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2023 a été transporté (vers l'amont/vers l'aval) un total de 1.663 milliers de tonnes, soit 95% du volume pour la même période de 2022.
 - Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) : le volume total des transports a été de 3.137 milliers de tonnes (fig. 3), soit 91% du volume pour la même période de 2022.

- Dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) le volume total des transports s'est élevé à 2.641 milliers de tonnes, ce qui représente 84 % par rapport au volume pour la même période de 2022.
- Au cours de 9 mois de 2023, le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire se chiffrait à 17.102 milliers de tonnes, soit 133% par rapport à l'indicateur analogue de 2022. Par conséquent, cette augmentation est principalement due à l'intensification des transports vers Constanta en provenance des ports de l'Ukraine.

1.8. Le trafic marchandises des ports des Etats danubiens, à l'exception des ports d'Ukraine, a varié dans diverses directions (tableau 1.1) :

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens entre 2019-2023

Ports (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2+Q3	2023 Q1+Q2+Q3
Allemagne	3.274	3.511	2.999	2.410	1.859	1.712
Autriche	6.452	6.050	6.356	5.363	4.239	2.766
Slovaquie	1.664	1.553	1.846	1.934	1.455	1.214*
Hongrie	6.064	6.742	5.715	4.063	3.232	2.748
Croatie	814	948	697	582	456,7	273,3**
Serbie	9.735	8.164	13.610	12.023	8.788	9.330
Bulgarie	5.385	5.431	7.111	7.104	5.242	5.518***
Roumanie	28.474	27.307	28.457	24.355	18.346	21.097
Rép. de Moldova	1.299	1.185	1.819	2.144	1.610	1.954***
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	10.646	24.705***

* Ports de Bratislava et de Komarno

** Données de tous les ports de la Croatie (www.dzs.gov.hr)

*** Données reçues respectivement de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine, des administrations maritimes de la Bulgarie et de la République de Moldova

1.8.1 La plus forte augmentation du trafic-marchandises dans les ports danubiens de l'Ukraine est due à la hausse du volume des exportations du secteur agricole de l'économie (tableau 1.2), ceci étant les transports céréaliers ont constitué l'essentiel des exportations (tableau 1.3).

Tableau 1.2

Trafic-marchandises des ports danubiens d'Ukraine en 2023 (milliers t)*

Port / période	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
(Q1+Q2+Q3) 2023	15.299	7.986	1.419

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

Tableau 1.3

**Trafic-marchandises des ports danubiens d'Ukraine à l'exportation
en 2023 (milliers t)**

Port / période (Q₁+Q₂+Q₃) 2023	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	7.182,75	4.314,21	713,06
Autres marchandises sèches	1.717,29	1.276,45	454,23
Marchandises liquides (huile)	1.302,00	840,52	0

Pour toutes les principales composantes du trafic-marchandises des ports ukrainiens, les volumes étaient nettement plus élevés que les valeurs analogues pour la même période de 2022 (tableau 1.4).

Tableau 1.4

**Principales composantes du trafic-marchandises des ports d'Ukraine
en 2023 (milliers t)**

Période/année	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2022	3.507,88	2.217,92	707,78
2023	12.210,02	3.447,97	2.142,52
%	348,1	155,5	302,7

Selon les données opérationnelles, le trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine, selon les résultats de 2023, pourrait s'élever à plus de 32 millions de tonnes (section 3).

1.8.2 Le trafic-marchandises du port de Constanta à bord de bateaux fluviaux a représenté 15.540 milliers de tonnes, soit 136,8% du volume pour les 9 mois de 2023, tandis que le trafic-marchandises en transport international a représenté 13.077 milliers de tonnes, soit 84% du volume total.

1.9 En mars 2023, sur le marché des transports de passagers, ont été constatés des voyages épisodiques (puis avec une forte augmentation) sur les principales lignes de croisière du Haut-Danube; en avril, mai et juin une nouvelle augmentation des voyages et du nombre de passagers transportés a été constatée.

Au total, 443,6 milliers de passagers ont été transportés sur les lignes du Haut-Danube au cours des 9 mois de 2023, soit 121% du volume de 2022.

Une situation différente s'est produite sur les lignes en direction du delta du Danube : le nombre de passagers sur ces lignes au premier semestre n'était que de 27,5 milliers de passagers, soit 42% des volumes de la même période en 2022.

Chapitre 2

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

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2023

2.1.1 Conditions nautiques en 2023 : aperçu général

Les accumulations de neige au début de 2023 dans les régions alpines du bassin danubien étaient estimées inférieures aux valeurs moyennes pluriannuelles, mais supérieures à celles du début de 2022. Dans ces conditions, les niveaux d'eau maximum lors du processus de la formation d'une vague bien exprimée des crues de printemps caractéristique pour le Danube, étaient également comparables aux valeurs moyennes statistiques pluriannuelles.

En **janvier** 2023, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube (station hydrométrique de Pfelling, fig. 1) ont oscillé dans une gamme de 30-70 cm autour des valeurs moyennes du NM (*MW*). Sur le Danube Moyen (station hydrométrique de Budapest, fig. 2), au début de la première décennie, les niveaux de l'eau ont été inférieurs aux valeurs du NM (*MW*) de 30-80 cm ; deux hausses successives des niveaux variant dans une gamme de 40 à 60 cm au-dessus du NM (*MW*) ont été observées par la suite au cours du mois, suivies d'une baisse en-dessous du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Bas-Danube, dans la première décennie de janvier, les niveaux ont été supérieurs au NM (*MW*) de 2,5-3,2 m, puis ont dépassé le NM (*MW*) de 2,6-4,2 m jusqu'à la fin du mois.

Dès la moitié de la première décennie de **février**, le Haut-Danube a connu une brève hausse des niveaux de l'eau au-dessus du NM (*MW*) de 50-60 cm, suivie d'une baisse en-dessous du NM (*MW*) jusqu'à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient de manière stable en-dessous du NM (*MW*), avec un dépassement épisodique de 35-45 cm au début de la troisième décennie. Sur le Bas-Danube, durant l'ensemble du mois, les niveaux de l'eau étaient supérieurs au NM (*MW*) de 2,5-3,2 m.

Au cours de la seconde décennie de **mars**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube étaient supérieurs à la valeur du NM (*MW*) de 70-80 cm, par la suite ont varié dans une gamme inférieure de 60 à 90 cm à la valeur du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient de manière stable en-dessous de la valeur du NM (*MW*) de 40-80 cm. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau au cours de la première décennie étaient dans une gamme de 2,5-3,3 m au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement par la suite du NM (*MW*) de 3,5-4,0 m.

En **avril**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont oscillé aux environs de la valeur du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique au début de la première décennie et avec une hausse brusque au-dessus du NM (*MW*) dès la moitié de la seconde décennie. Sur le Danube Moyen, au cours de la première décennie les niveaux de l'eau ont oscillé aux environs de la valeur du NM (*MW*), avec une hausse brusque dès la moitié de la seconde décennie dans une gamme de 1,6-1,7 m au-dessus du NM (*MW*) et avec une baisse par la suite aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau ont été supérieurs au NM (*MW*) tout au long du mois de 3,2-4,2 m.

En **mai**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont varié dans une gamme supérieure aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique maximal de 1,5-1,8 m au cours de la seconde décade, avec une baisse consécutive aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin de la troisième décade. Sur le Danube Moyen, au cours du mois, les niveaux se sont maintenus de manière stable au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique maximal de 2,0-2,4 m au cours de la seconde décade et avec une baisse consécutive aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin de la troisième décade. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau ont été supérieurs au NM (*MW*) de 3,5-4,2 m tout au long du mois.

En **juin** a débuté une baisse consécutive des niveaux sur le Haut-Danube et dès la moitié de la deuxième décade les niveaux sont tombés en-dessous des valeurs moyennes de l'ENR (*RNW*) et ont continué à osciller aux environs de cette valeur jusqu'à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, au cours de la première et partiellement aussi de la deuxième décade, les niveaux de l'eau ont continué à osciller aux environs de la valeur du NM (*MW*) ; dès la moitié de la deuxième décade une baisse stable des niveaux en-dessous du NM (*MW*) de 0,8-0,9 m a commencé. Sur le Bas-Danube, au cours des deux premières décades, les niveaux se sont maintenus au-dessus ou aux environs du NM (*MW*) ; à la fin de la troisième décade, les niveaux ont entamé une chute brusque.

En **juillet**, sur le Haut-Danube, les niveaux ont oscillé aux environs de la valeur de l'ENR (*RNW*) ; à la fin de la troisième décade, les niveaux ont commencé à augmenter par rapport aux valeurs de l'ENR (*RNW*) en raison des précipitations. Sur le Danube Moyen, tout au long du mois les niveaux étaient nettement inférieurs (de 60 à 70 cm en moyenne) aux valeurs du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé entre 1,3-2,2 m en-dessous du NM (*MW*).

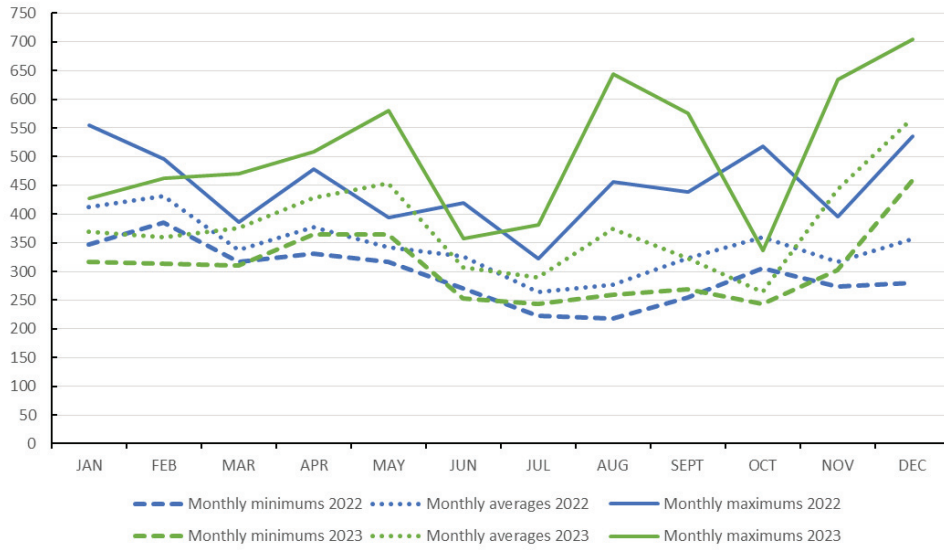
En **août**, sur le Haut-Danube, une forte augmentation des niveaux jusqu'aux valeurs du NM (*MW*) s'est produite au cours de la première décade avec un dépassement de 60-90 cm, après quoi ils ont commencé à nouveau à diminuer ; à la fin de la troisième décade, une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) s'est répétée. Sur le Danube Moyen, au milieu de la première décade, il y a eu une forte augmentation des niveaux jusqu'aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique de 2,2-2,5 m, après quoi les niveaux ont commencé à baisser dans une gamme en-dessous du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé dans la gamme des valeurs du NM (*MW*), avec un dépassement épisodique de 30-70 cm au cours de la deuxième décade.

En **septembre**, sur le Haut-Danube, une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) s'est produite au début de la première décade avec un dépassement épisodique de 2,0-2,5 m, suivie d'une forte baisse jusqu'aux environs de la valeur de l'ENR (*RNW*). Sur le Danube Moyen, au début de la première décade, il y a eu une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique de 2,5-2,8 m, suivie d'une forte baisse jusqu'à 60-80 cm en-dessous du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé entre 1,4-2,1 m en-dessous des valeurs du NM (*MW*).

En **octobre**, sur le Haut-Danube, au cours des première et deuxième décades, les niveaux de l'eau étaient inférieurs aux valeurs de l'ENR (*RNW*) avec à la fin de la troisième décade une légère hausse. Sur le Danube Moyen, les niveaux étaient inférieurs aux valeurs de l'ENR (*RNW*) tout au long du mois. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient également inférieurs aux valeurs l'ENR (*RNW*).

(a)

Pfelling, Germany (2306 km)



(b)

Pfelling, Germany (2306 km)

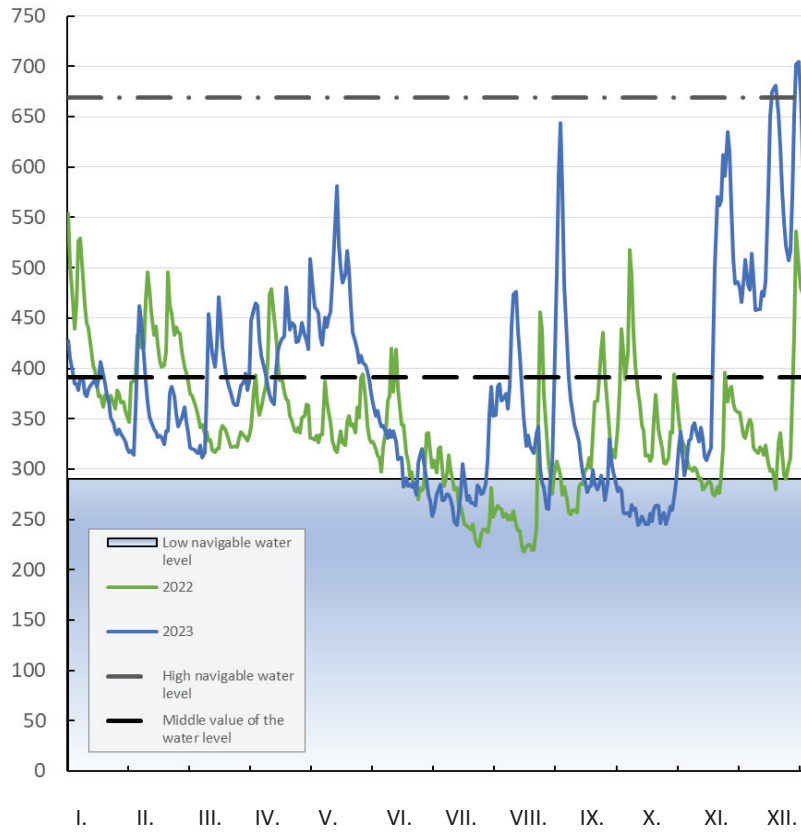
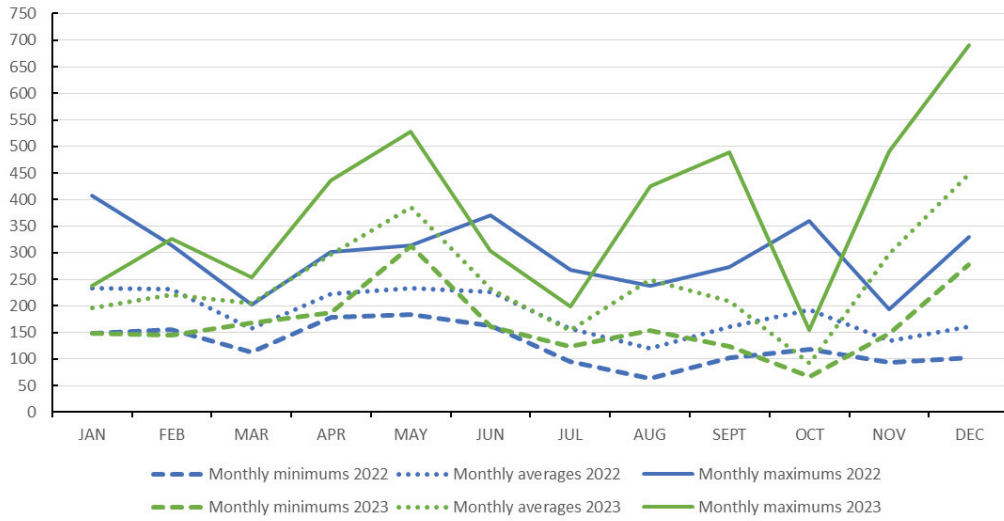


Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm

(a)

Budapest, Hungary (1647 km)



(b)

Budapest, Hungary (1647 km)

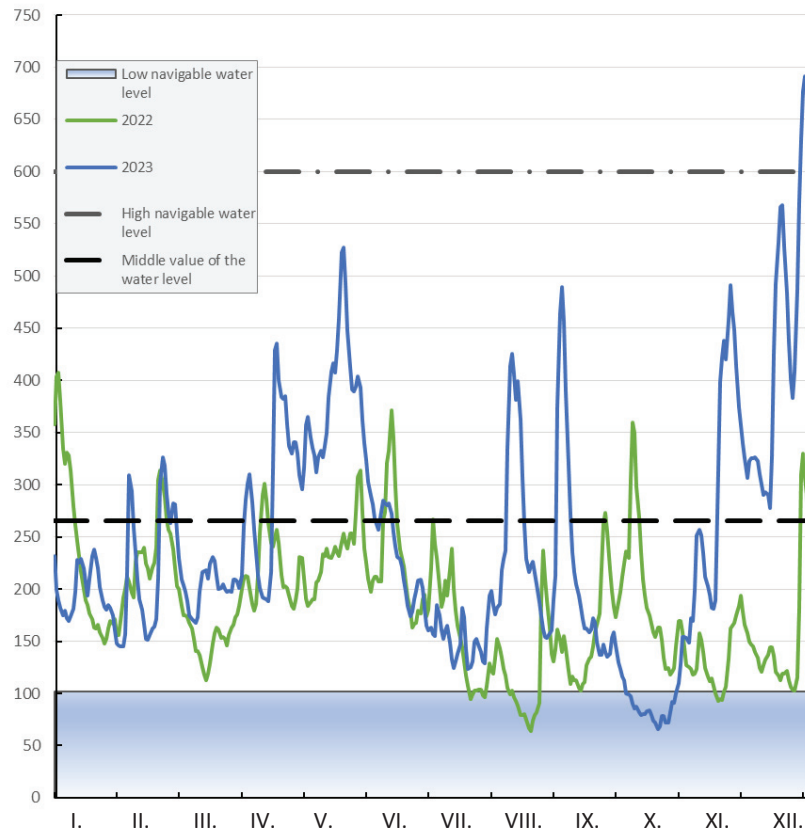


Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

En **novembre**, sur le Haut-Danube, au cours des première et deuxième décades, les niveaux de l'eau ont fluctué dans la gamme des valeurs de l'ENR (*RNW*); à partir du milieu de la deuxième décade, en raison des précipitations, une forte augmentation des niveaux a été observée avec des amplitudes supérieures à 2,0 mètres. De même, sur le Danube Moyen, à partir du milieu de la deuxième décade, il y a eu une forte augmentation des niveaux avec des amplitudes supérieures à 2,0 m, en se rapprochant des valeurs du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau au cours du mois se sont situés dans la gamme des valeurs au-dessus du NM (*MW*).

En **décembre**, sur le Haut-Danube et le Danube Moyen, les niveaux de l'eau, avec de fortes fluctuations, ont parfois (deux fois) approché de valeurs supérieures au HNN (*HSW*). Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau ont été supérieurs de 1,6 à 1,8 m à la valeur du NM (*MW*) durant l'ensemble du mois.

2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

L'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glaces ont assuré au cours du premier trimestre de 2023 une navigation ininterrompue. Une hydraulicité stable pour une navigation efficace tout au long du premier semestre (Q_1+Q_2) de 2023 a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux lors de leur déplacement vers l'amont à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5-2,7 m (tableau 2.1).

Tableau 2.1

Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation en 2023

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
Janvier	250 (230*)	220/230 (200/210*)
Février	270 (230)	230 (200/210)
Mars	270 (230/250)	230/240 (210/220)
Avril	270 (250)	230/240 (220/230)
Mai	270 (250)	230/240 (230)
Juin	250 (220)	220 (210)
Juillet	240/250 (190/180)	220/230 (200)
Aout	230/240 (190/180)	200/210 (190)
Septembre	220/230 (190/180)	190/200 (180/190)
Octobre	210/200 (190/200)	170/180 (190/200)
Novembre	220/230 (210/220)	200/210 (190/200)
Décembre	250/270 (240/250)	230/240 (220/230)

* Les indicateurs pour la période respective de 2022 sont indiqués à titre de comparaison.

Au cours du troisième trimestre (Q_3) de 2023, les tirants d'eau fonctionnels des bateaux ont, en moyenne, diminué de manière significative. Dans le même temps, sur le Bas-Danube, sur le secteur Ismaïl-Constanța, les tirants d'eau sont restés aux environs de 250 cm.

En novembre et décembre, en raison de précipitations importantes (ayant entraîné des restrictions temporaires de la circulation sur certains secteurs), une hydraulicité suffisante a été assurée sur l'ensemble du Danube, ce qui a permis à la flotte de fonctionner avec un tirant d'eau opérationnel maximal au cours de ces mois.

2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises en 2023

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 de croisière à passagers avec cabines ont commencé en mai.

La base du transport de passagers à bord de bateaux à cabines est représentée par les voyages « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest d'une durée de 5-7-8 jours, les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main, de même que vers le delta du Danube (tableau 2.2).

Tableau 2.2

Dynamisme du transport de passagers¹
(en milliers)

Lignes	Année				
	2019	2020	2021	2022	2023
Haut-Danube	720,8	56,1	149,1	469,3	561,5
Vers le delta du Danube	135,04	34,1	5,15	74,08	28,05

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été dénombrés 3.432 passages de bateaux ; cela représente 89% de l'indicateur de 2022.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) (fig. 3) ont été dénombrés 4.030 passages de bateaux, dont 2.012 vers l'amont, 2.018 vers l'aval (en 2019 un total de 5.141 passages, en 2020 – 557, en 2021 – 1.419, en 2022 – 4.040).
- La répartition de base des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube par pays du pavillon en 2019-2023 figure au tableau 2.3.

¹ Calculs du Secrétariat de la Commission du Danube basés sur les statistiques de Gabčíkovo et Mohács (il s'agit des données sommaires sur le trafic vers l'amont/vers l'aval)

Gabčíkovo

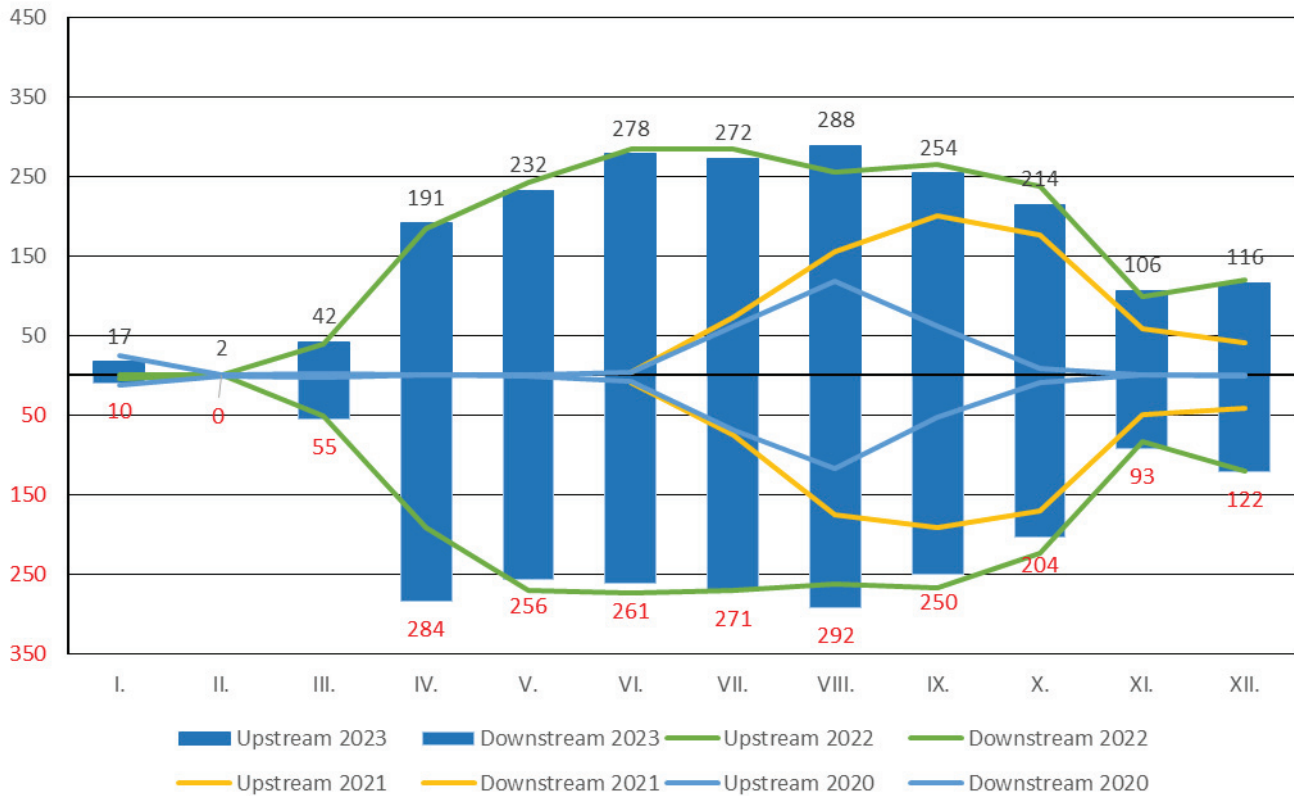


Fig. 3. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Tableau 2.3

Répartition des volumes du transport de passagers sur le Haut-Danube en % à bord de bateaux par pays du pavillon (2019-2023)

Pays du pavillon	2019	2022	2023
Allemagne	18,1%	16,8%	15,5%
Bulgarie	5,2%	4,2%	5,1%
Ukraine	5,0%	3,9%	2,9%
Pays non membres de la CD	68,9%	72,5%	74,8%

Au total en 2023, sur les 4.030 passages de bateaux à passagers par la centrale hydraulique de Gabčíkovo il a été noté ce qui suit :

- bateaux d'une longueur de 110 m : 1.587 (en 2019 – 1.655, en 2020 – 343, en 2021 – 676, en 2022 – 1.601) passages de bateau ;
- bateaux d'une longueur de 135 m: 2.354 (en 2019 – 2.567, en 2020 – 181, en 2021 – 700, en 2022 – 2.331) passages de bateaux, dont 86% de passages de bateaux battant pavillon de pays n'étant pas membres de la CD.

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

- de 110 m : 120-130 passagers (en 2019 – 130) ;
- de 135 m: 160-165 passagers (en 2019 – 158).

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

Circulation des bateaux à passagers à cabines (la base de ce trafic est constituée par des lignes allant de Passau et Vienne à destination du delta du Danube) : ont été effectués 221 passages de bateaux dont 83 vers l'amont, 138 vers l'aval (en 2019 – 1.017, en 2020 – 58, en 2021 – 328, en 2022 – 726) (fig. 4). Ont été transportés 28,5 milliers de passagers (tableau 2.2).

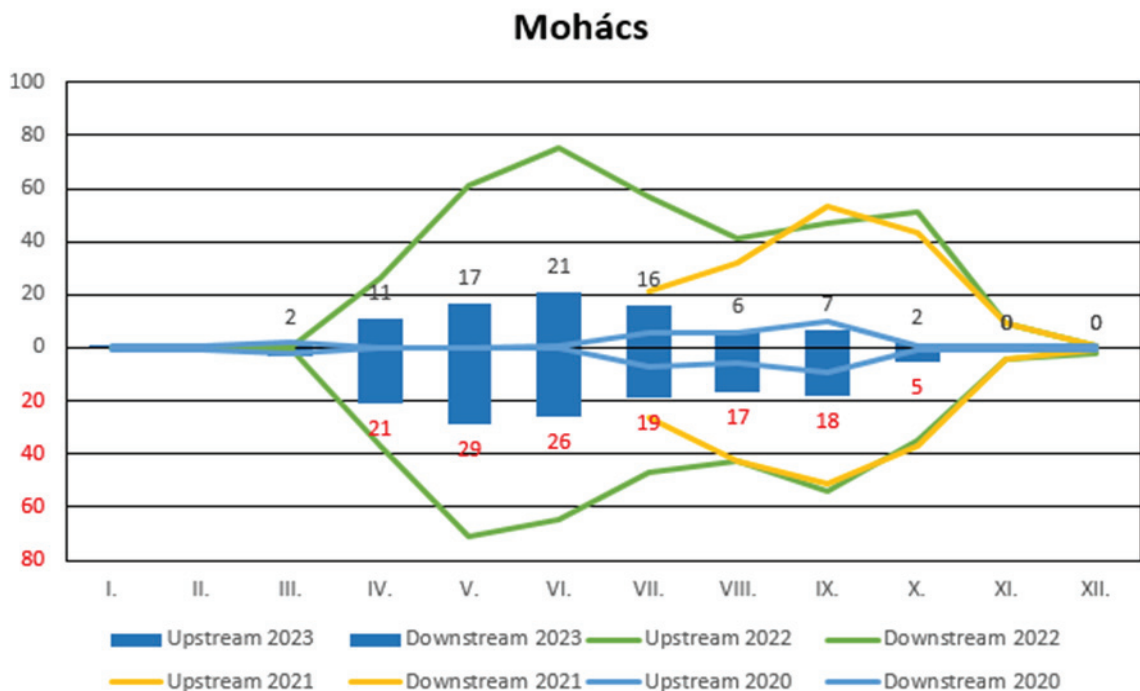


Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

2.2.2 Trafic-marchandises

2.2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

- a) Le volume du trafic-marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT)) au cours de 2023 s'est chiffré à 2.075 milliers de tonnes, soit 4,2% de moins qu'en 2022.

Ceci étant, par rapport à 2022, a eu lieu une diminution de 0,86% du volume du trafic vers l'aval (*Talverkehr*) et de 6,42% vers l'amont (*Bergverkehr*).

En 2023, le nombre de passages de bateaux chargés a représenté 92,5% de l'indicateur de 2022.

- b) Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/ Slovaquie (HU/SK)) s'est chiffré en 2023 à 3.985 milliers de tonnes, ce qui représente 92% par rapport au volume de 2022 (fig. 5). Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 2.085 milliers de tonnes, soit 52% du volume total (en 2019 – 63,3%, en 2020 – 65,8%, en 2021 – 58,9%, en 2022 – 55,2%).

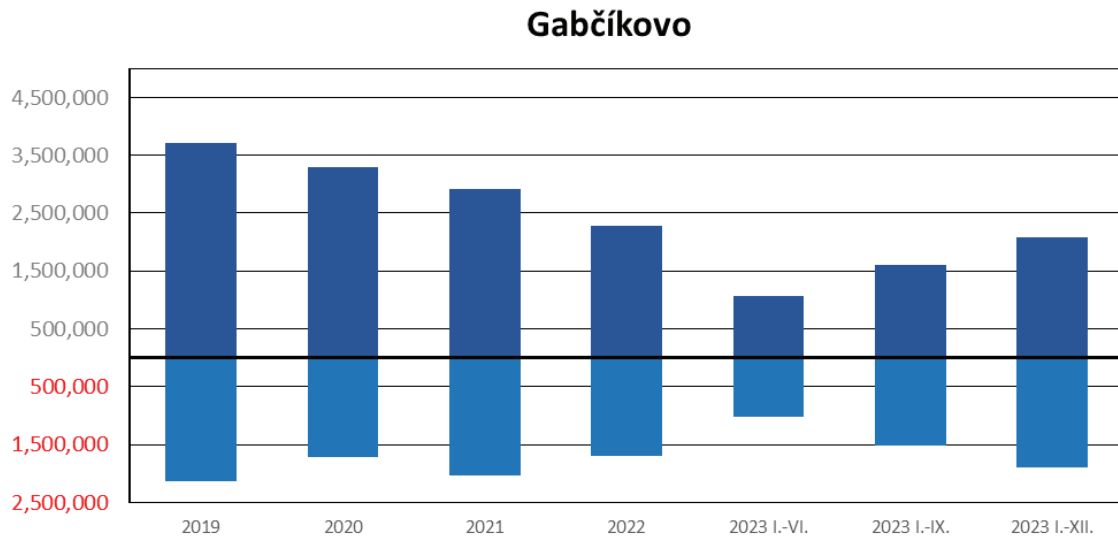


Fig. 5. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Ont été transportées 3.293 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*) dont :

- vers l'amont (*zu Berg*) – 2.027 milliers de tonnes ;
- vers l'aval (*zu Tal*) – 1.266 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 1,6 : 1 (en 2019 - 2,35 : 1, en 2020 - 2,74 : 1, en 2021 - 2,4 : 1, en 2022-1,77 : 1).

Ont été transportées 691 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 58,3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 633,6 milliers de tonnes, i.e. dans un rapport de 0,09 : 1 (en 2019 – 0,33 : 1, en 2020 – 0,35 : 1, en 2021 – 0,1 : 1, en 2022 – 0,14 : 1).

Circulation de la flotte

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

Au total, en 2023 ont été transportés à bord de convois poussés 1.931 milliers de tonnes, soit quelque 93,4% par rapport au volume de 2022 et 48,5% (en 2019 – 59,4%, en 2020 – 49,2%, en 2021 – 49,5%, en 2022 – 47,6%) du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 1.678 milliers de tonnes, dont (fig. 6) :

- vers l'amont – 930,5 milliers de tonnes, soit 45,9% (56,4% en 2019, 31,8% en 2020, 50,2% en 2021, 45,6% en 2022) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 747 milliers de tonnes, soit 59% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

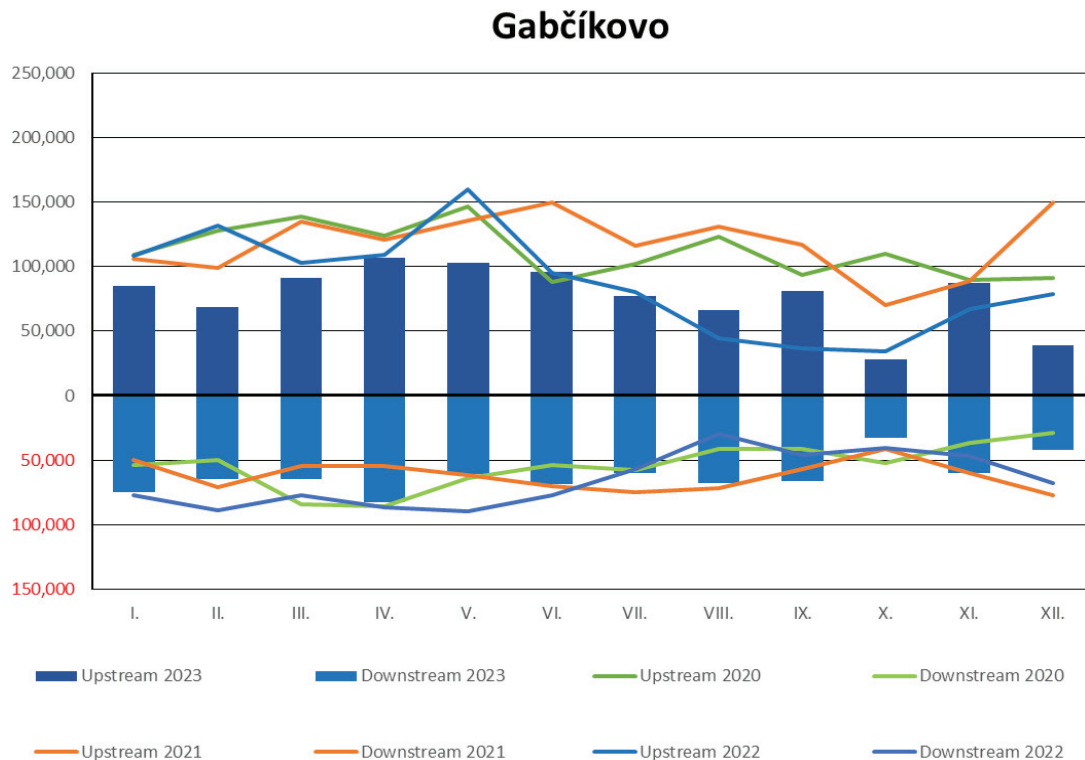


Fig. 6. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO par mois, en tonnes

Au total, dans des convois poussés sont passés vers l'amont 930 (en 2020 : 1.193, en 2021 : 1.250, en 2022 : 1.004) barges non motorisées, dont uniquement 14% en ballast (en 2019 – 14,6%, en 2020 – 6%, en 2021 – 6%, en 2022 – 8%). Dans le même temps, sur les 941 barges à marchandises sèches se dirigeant dans des convois vers l'aval, 18,6% étaient en ballast (en 2019 – 33%, en 2020 – 34%, en 2021 – 31,6%, en 2022 – 17%).

b) Selon les volumes des marchandises liquides à bord de barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois ont été transportés 253,8 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 18,3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 235,6 milliers de tonnes.

Au total, vers l'amont sont passés dans des convois poussés 19 barges-citernes non motorisées chargées et 207 en ballast ; vers l'aval – 226 barges-citernes chargées et 5 en ballast.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 2.054 milliers de tonnes ont été transportées au cours de 2023 à bord de bateaux automoteurs, soit 51,5% (40,6% en 2019, 50,5% en 2020, 50,5% en 2021, 52,4% en 2022,) du volume total de marchandises et 90,3% du volume de 2022, dont :

a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 1.616 milliers de tonnes, ce qui représente 91,2% du volume de 2022, dont :

- vers l'amont – 1.097 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 519 milliers de tonnes.

Au total, en 2023 sont passés vers l'amont 1.217 (en 2020 – 1.794, en 2021 – 1.492, en 2022 – 1.454,) bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont 91% en charge et vers l'aval 1.334 bateaux (en 2020 – 1.875, en 2021 – 1.504, en 2022 – 1.597,) (dont 47% en charge), ce qui témoigne d'une composition stable des bateaux automoteurs à marchandises sèches sur le Danube.

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 (rapport) des bateaux automoteurs à marchandises sèches sur le Haut-Danube

Rapport	2019	2020	2021	2022	2023
Chargé vers l'amont/vers l'aval	2,7:1	2,81:1	2,51:1	1,96:1	1,74:1
Chargé/en ballast vers l'amont	13,8:1	16,3:1	11,9:1	8,6:1	9,87:1
Chargé/en ballast vers l'aval	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,71:1	0,9:1

Ont franchi la centrale hydraulique de Gabčíkovo 2.551 bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :

- d'une longueur de 110 m : 343 unités chargées, dont 114 vers l'amont, 229 vers l'aval (en 2020 : 276, en 2021 : 330, en 2022 : 289) ayant transporté un total de 408,3 milliers de tonnes ;
- d'une longueur de 135 m (« grand bateau européen ») : 53 unités chargées (35 vers l'amont), ayant transporté un total de 82,5 milliers de tonnes et 25 unités en ballast ;
- bateaux spécialisés (« Ro-Ro », porte-conteneurs et autres) : 128 bateaux au total.

b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 438 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :

- vers l'amont – 40 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 398 milliers de tonnes.

Au total, 347 bateaux-citernes automoteurs dont 10% en charge sont passés en 2023 vers l'amont et 357 vers l'aval, dont 90% 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 (rapport) des bateaux-citernes automoteurs sur le Haut-Danube

Rapport	2019	2020	2021	2022	2023
Chargé vers l'amont/vers l'aval	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,18:1	0,11:1
Chargé/en ballast vers l'amont	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,19:1	0,12:1
Chargé/en ballast vers l'aval	3,6:1	2,33:1	9,36:1	8,93:1	8,64:1

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

Les volumes les plus importants des transports par la centrale hydraulique de Gabčíkovo revenaient aux denrées alimentaires, minerais de fer, marchandises liquides (produits pétroliers) et céréales, produits de l'industrie chimique (engrais) (fig. 7). Le rapport en % des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) figure dans les tableaux 2.5 et 2.6.

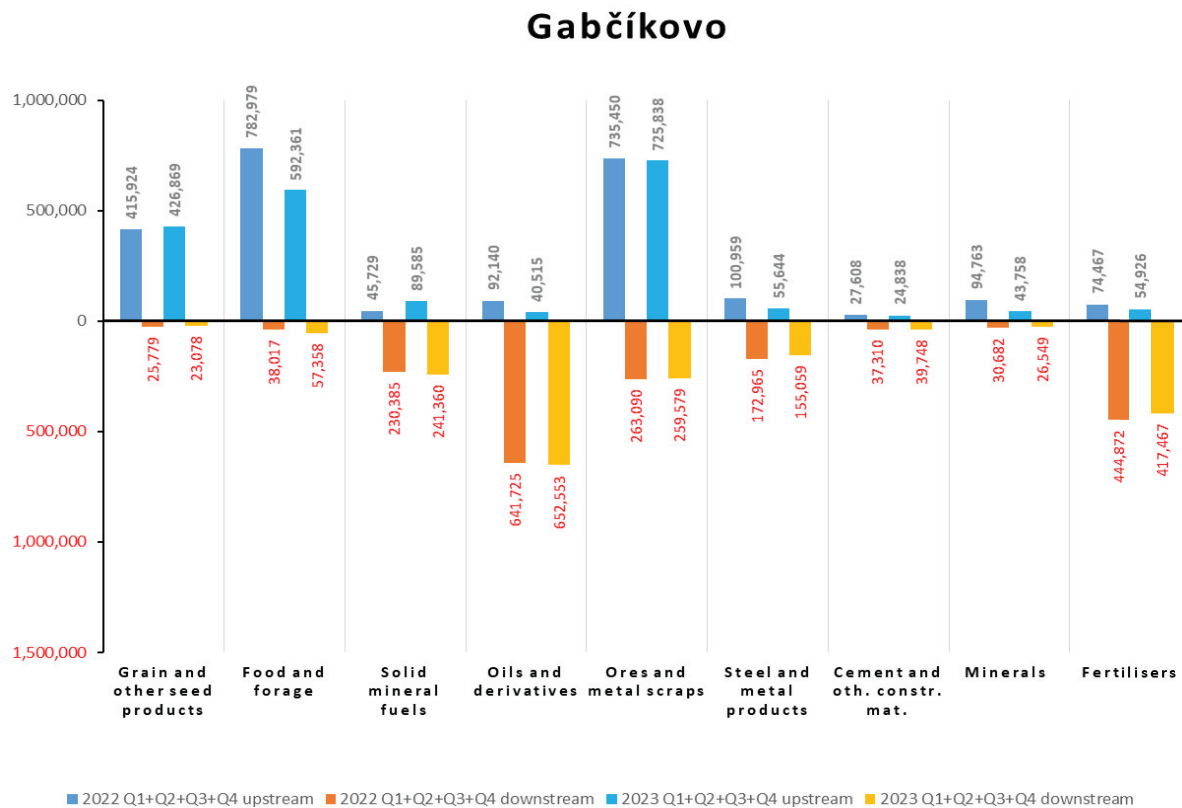


Fig. 7. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO, en tonnes

Tableau 2.5

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

Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2023
Groupe de marchandises					
Denrées alimentaires et fourrages	1.774 48%*	1.321	879	783	592
Minerais de fer	841 22%	948	969	735	726
Céréales	271 7,3%	352	394	416	427
Produits métalliques	340 9,2%	117	71	101	55,6
Produits pétroliers	241 6,5%	212	86,7	92,1	40,5
Engrais naturels et artificiels	91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5	54,9

* du volume des marchandises transportées vers l'amont

Tableau 2.6

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

Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2023
Groupe de marchandises					
Engrais naturels et artificiels	535 25%*	505	464,5	444,9	417,5
Produits pétroliers	671,3 31,4%	578	870	642	653
Produits métalliques	380,4 17,8%	96,5	140	173	155

* du volume des marchandises transportées vers l'aval

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

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées ayant franchi Mohács en 2023 a constitué environ 3.358 milliers de tonnes (fig. 8), soit 84,5% du volume des marchandises transportées en 2022, dont le transit vers l'amont avait représenté 1.440 milliers de tonnes, soit 43% (en 2019 – 59,4%, en 2020 – 42,2%, en 2021 – 50%, en 2022 – 57,6%).

Mohács

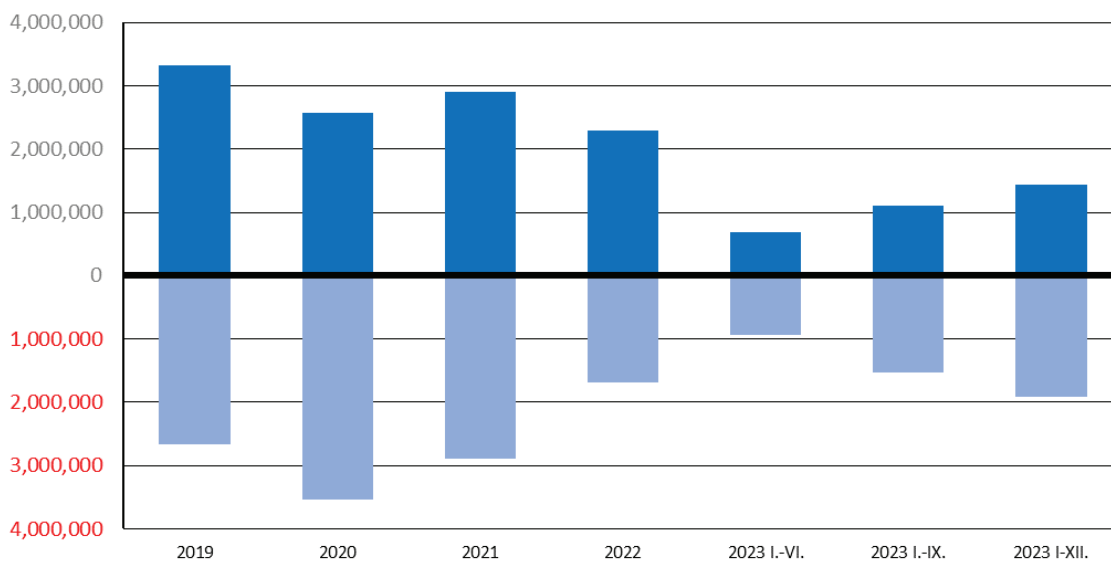


Fig. 8. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Ont été transportées 2.789 milliers de tonnes de marchandises sèches dont :

- vers l'amont – 1.287 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 1.502 milliers de tonnes.

Ont été transportées 562 milliers de tonnes de marchandises liquides dont :

- vers l'amont – 152,7 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 409,5 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, en 2023 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés plus de 2.335 milliers de tonnes, ce qui représente 69,5% du volume total de marchandises, marchandises liquides y comprises (en 2019 – 79,5%, en 2020 – 75,7%, en 2021 – 78%, en 2022 – 73%).

a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 2.164 milliers de tonnes (fig. 9), représentant 79,6% du volume en 2022, dont :

- vers l'amont – 1.003 milliers de tonnes, soit 77,9% (en 2019 – 79,5%, en 2020 – 43,9%, en 2021 – 83,3%, en 2022 – 78%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
- vers l'aval – 1.161 milliers de tonnes, soit 77,3% (en 2019 – 82,3%, en 2020 – 56,1%, en 2021 – 85,3%, en 2022 – 82,7%) du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

Mohács

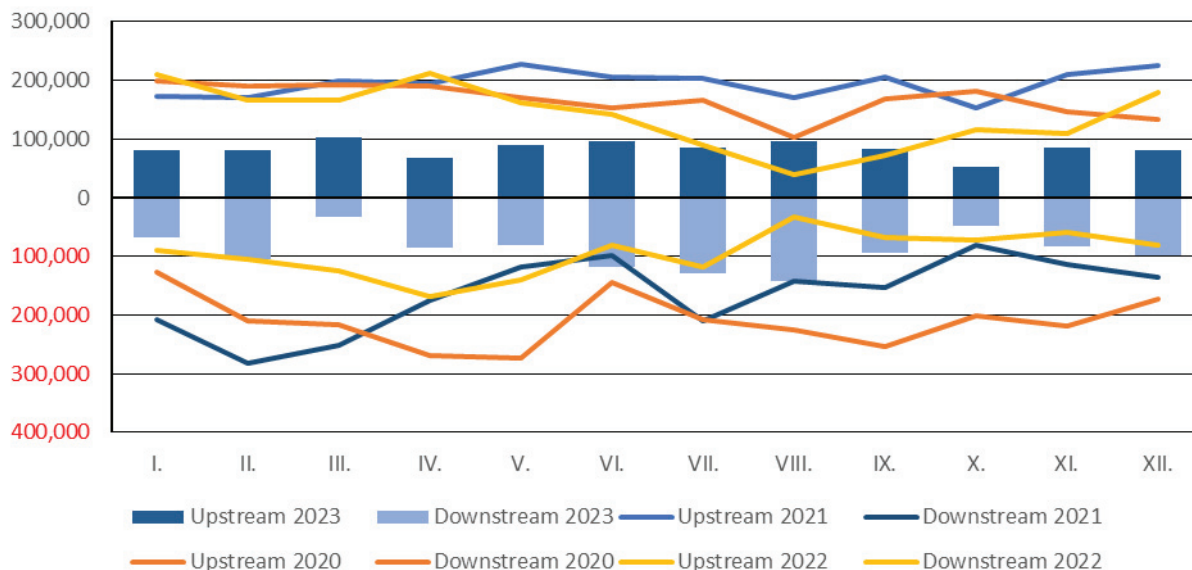


Fig. 9. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en tonnes

Au total, en 2023, dans des convois poussés, sont passés vers l'amont 1.198 (en 2022 : 1.540) barges non-motorisées à marchandises sèches, dont 32% (en 2019 – 11%, en 2020 – 35,4%, en 2021 – 35,4%, en 2022 – 19%) en ballast. Dans le même temps, sur les 1.201 (en 2022 – 1.661) barges à marchandises sèches faisant route dans des convois vers l'aval, 9% (en 2022 – 33%) des unités descendaient en ballast.

b) D'après les volumes de marchandises liquides, ont été transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans le cadre de convois 171,2 milliers de tonnes, dont :

- vers l'amont – 26,7 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 144,5 milliers de tonnes.

Un total de 142 bateaux-citernes non-automoteurs sont passés vers l'amont dans des convois poussés, dont 22,4% en charge ; vers l'aval – 148 bateaux-citernes, dont 92% chargés.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, en 2023, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 1.023 milliers de tonnes, soit 30,5% (en 2019 – 20,5%, en 2020 – 24,2%, en 2021 – 22%, en 2022 – 27%) du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács, dont :

a) 625 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches (817 passages de bateaux, dont 70 % en charge), dont :

- vers l'amont – 284 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 341 milliers de tonnes.

b) 391 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 10) ont été transportées à bord de bateaux-citernes automoteurs (au total 492 passages de bateaux, dont 65% bateaux-citernes en charge), dont :

- vers l'amont – 126 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 265 milliers de tonnes.

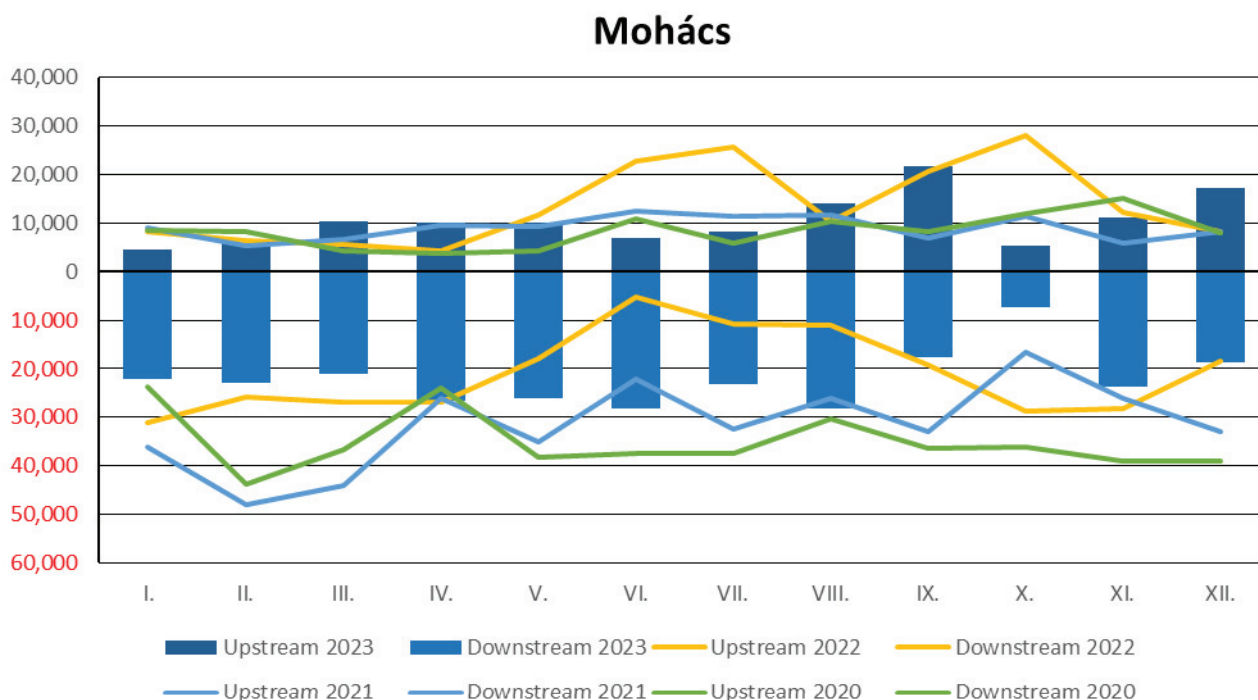


Fig. 10. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS par mois, en tonnes

Nomenclature des marchandises

Les volumes les plus importants des transports par le point de contrôle de Mohács revenaient aux minerais de fer vers l'amont, aux céréales, produits alimentaires, produits de l'industrie métallurgique et chimique (engrais) vers l'aval (fig. 11). Le rapport des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) est présenté dans les tableaux 2.7 et 2.8.

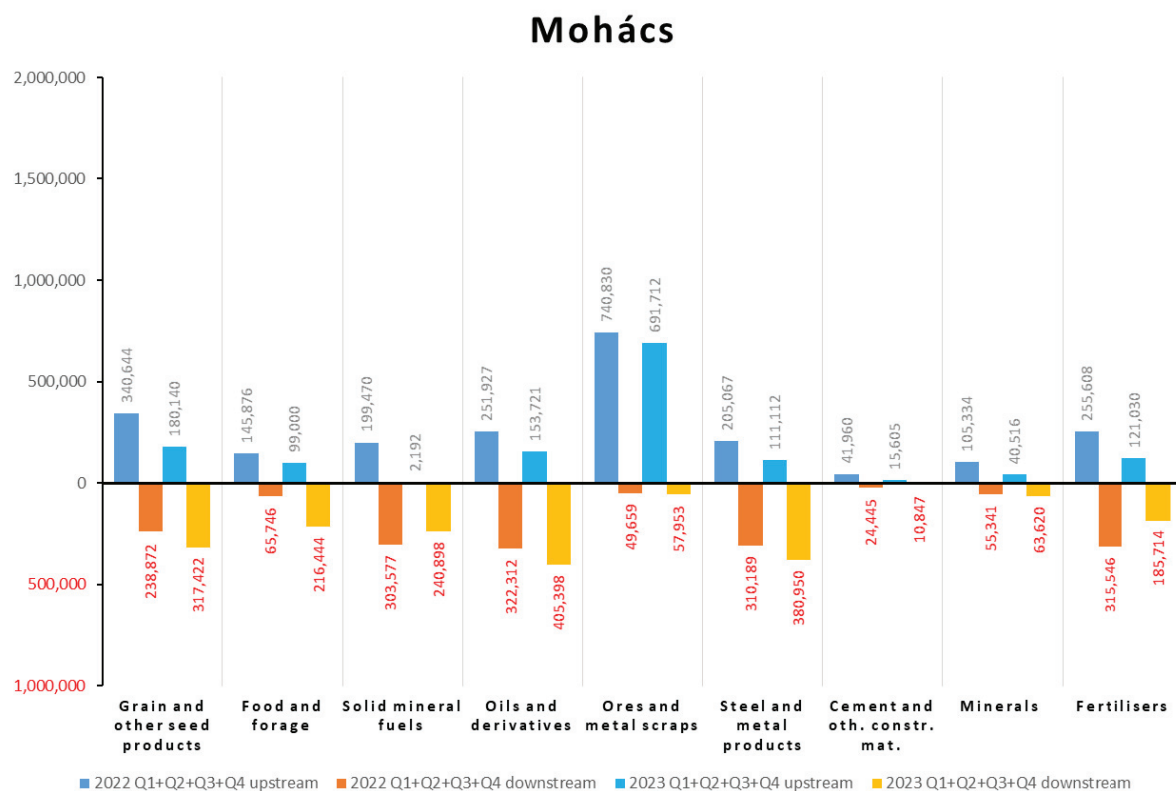


Fig. 11. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en tonnes

Tableau 2.7

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

Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2023
Minerais de fer	1.247 37,6%	954	991	741	692
Charbon (coke)	479 14,4%	323	281	199,5	2,2
Engrais	392 11,8%	436	385	255,6	121
Produits pétroliers	109 3,2%	106	117	251,9	153,7
Produits métalliques	270 8,1%	243	249	205	111,1

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

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

La particularité du marché des transports sur le Danube Moyen en 2023 réside dans l'absence des transports de charbon vers l'amont (auprès d'une augmentation vers l'aval), ainsi qu'une augmentation des volumes vers l'aval de :

- céréales
- denrées alimentaires,
- produits pétroliers et produits métalliques.

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

En 2023, le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 23.364² milliers de tonnes, ce qui représente 135% par rapport à l'indicateur analogue de 2022, dont :

- transports internationaux : 18.794 milliers de tonnes (157% par rapport à l'indicateur de 2022) ;
- transports internes : 4.570 milliers de tonnes (87% par rapport à l'indicateur de 2022).

Le dynamisme du trafic par mois est présenté sur la fig. 12, le dynamisme du trafic par années figure dans le tableau 2.9.

² www.acn.ro

Cernavodă-Constanța

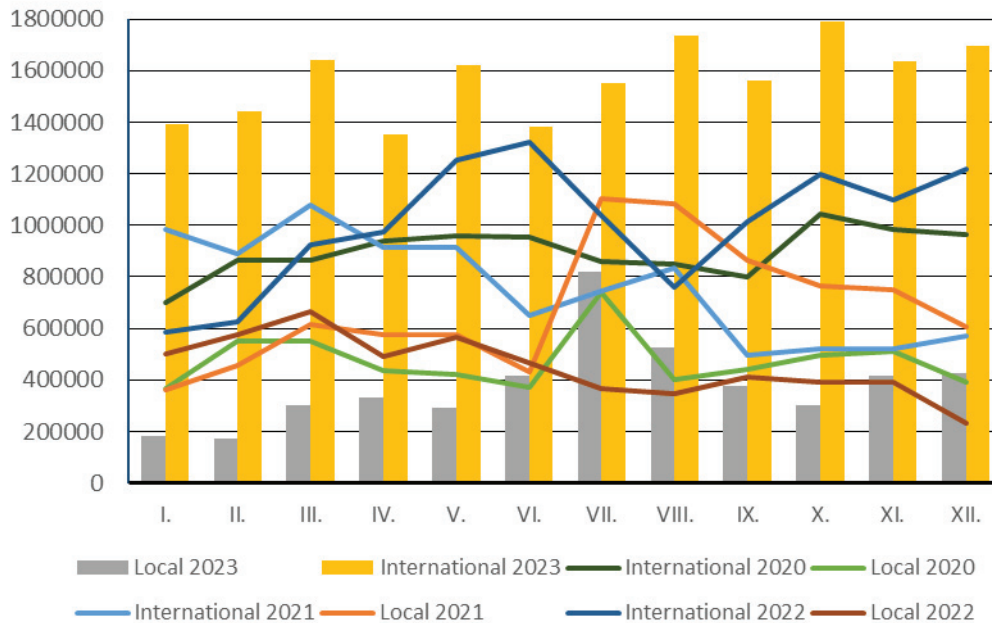


Fig. 12. Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

Tableau 2.9

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

Année, million de t	2019	2020	2021	2022	2023
Trafic-marchandises total	16,744	16,507	17,289	17,265	23,365
Transports internationaux	8,891	10,600	9,108	11,991	18,794
Transports internes	7,853	5,909	8,181	5,270	4,570

2.2.3.2 Transports sur le canal de Sulina

Les transports sur le canal de Sulina en 2023³ ont représenté dans l'ensemble 16.446 milliers de tonnes, soit 155,6% par rapport à l'indicateur analogue de 2022 (tableau 2.10).

Tableau 2.10

Volumes des transports de marchandises par le canal de Sulina par années

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

³ www.afdj.ro

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

3.1 PORTS DANUBIENS DE L'ALLEMAGNE

3.1.1 En 2023, le trafic-marchandises total des ports danubiens de l'Allemagne⁴ a atteint 2.228 milliers de tonnes, soit 92,4% par rapport au trafic-marchandises de la période analogue de 2022 (tableau 3.1).

Tableau 3.1

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

3.1.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Allemagne par année est reflété dans le tableau 3.2.

Tableau 3.2

Ports (milliers t)	Kelheim	Regensburg	Straubing -Sand	Deggendorf	Passau
2019	369	1.387	660	216	359
2020	361,5	1.553	660,8	144	473
2021	356,3	1.303	663,4	131,6	250,9
2022	301,6	1.083	551,6	82,9	229,4
2023	251,5	1.021	516,3	47,9	218

La base du total du trafic-marchandises est constituée par des marchandises des principaux 5 groupes selon NST-2007, prenant en considération les ports de Bamberg et Nuremberg (tableau 3.3).

Tableau 3.3

Groupes (milliers t)	01	03	04	08	10
Déchargé	384,7	222,6	243,6	316,3	81,9
Chargé	454,3	113,5	228,8	36,7	43,2

⁴ www.statistik.bayern.de

3.1.3 Les plus importants volumes de marchandises par groupes

produits agricoles (groupe 01)

- reçoivent : les ports de Straubing-Sand (55,8%), Regensburg (15,6%) du volume total des marchandises déchargées du groupe 01 ;
- déchargent : Regensburg (37,1%), Straubing-Sand (6,9%), Kelheim (19,4%), Passau (7,4%) du volume total des marchandises chargées du groupe 01 ;

minerais de fer (groupe 03)

- reçoivent : les ports de Kelheim (17,8%), Regensburg (40,2%) ;
- déchargent : Regensburg (73%).

denrées alimentaires (groupe 04)

- reçoivent : les ports de Regensburg (62,2%), Passau (7,3%), Kelheim (11,4%) ;
- déchargent : Straubing-Sand (76,1%), Regensburg (16,2%).

matières et produits chimiques (groupe 08)

- reçoivent : les ports de Regensburg (37,8%), Kelheim (16,1%), Straubing-Sand (13,4%).

produits métalliques finis (groupe 10)

- reçoivent : les ports de Regensburg (65,3%), Deggendorf (25,4%) ;
- déchargent : Regensburg (91,2%).

3.2 PORTS DE L'AUTRICHE

3.2.1 Le trafic-marchandises total des ports de l'Autriche en 2023⁵ a atteint un total de 4.760 milliers de tonnes, soit 88,8% du trafic-marchandises de la période analogue de 2022 (tableau 3.4).

Tableau 3.4

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023
Chargé	2.259	2.061	2.425	1.897	2.018
Déchargé	4.193	3.989	3.931	3.466	2.742
Trafic-marchandises	6.452	6.050	6.356	5.363	4.760

Le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du pays a atteint 363 milliers de tonnes, il forme 7,6% du trafic-marchandises total des ports du pays.

⁵ www.statistik.at

3.2.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de l'Autriche en 2022 est reflété dans le tableau 3.5.

Tableau 3.5

Ports (milliers t)	Vienne	Linz	Krems	Enns
Chargé	544,7	1.293	44,1	68,8
Déchargé	88,4	1.623	151,8	347,3
Trafic-marchandises 2019	952	3.280	305	776
Trafic-marchandises 2020	787	3.411	249	616
Trafic-marchandises 2021	927	3.482	286	672
Trafic-marchandises 2022	583	2.929	297,6	553,6

3.2.3 Expédié dans des ports d'autres pays (tableau 3.6) :

Tableau 3.6

Pays (milliers t)	Allemagne	Hongrie	Roumanie	Pays-Bas	Belgique	Serbie
2019	361	784	466	155,5	200,5	135
2020	318,7	731	416	154,8	152,5	145
2021	400	896	413	123,4	256,8	104
2022	902	650	482,7	180,6	180,6	97
2023	232,4	642	498,4	77,6	218,5	84,9

Dans les ports de la Slovaquie ont été expédiés 180 milliers de t.

- 28,8% des marchandises chargées étaient constitués par des produits métalliques (groupe 10), dont 100% ont été chargés dans le port de Linz ;
- 25% - produits pétroliers (groupe 07), dont 100% ont été chargés dans le port de Vienne ;
- 23,4% - produits de l'industrie chimique (groupe 08), dont 92,7% ont été chargés dans le port de Linz.

3.2.4 Reçu des ports d'autres pays (tableau 3.7) :

Tableau 3.7

Pays (milliers t)	Slovaquie	Pays-Bas	Ukraine	Hongrie	Allemagne	Roumanie
2019	1.108	539	832	679	285	215
2020	1.245	423	893	784	261	127
2021	1.225	467	847	574	295	244
2022	1.286	400	396,7	920	362	518
2023	822	277,8	10,4	431,1	265,4	757

Des ports de la Serbie ont été reçus 110 milliers t.

- 64,5% des marchandises déchargées dans les ports de l'Autriche ont été constitués par des minerais de fer (groupe 03) dans un volume de 1.767 milliers de tonnes, dont quelque 90,9% ont été reçus par le port de Linz ;

- 3,9% ont été constitués par des produits pétroliers (groupe 07), dont 13,5% ont été déchargés dans le port de Vienne ; 11,8% dans le port de Linz ;
- 19,7% - produits agricoles (groupe 01) dont 23,7% ont été déchargés dans le port d'Enns, 72% dans les autres ports de l'Autriche.

3.3 PORTS DE LA SLOVAQUIE

3.3.1 Le trafic-marchandises total des ports d'Etat (*public ports*) de la Slovaquie est défini par le trafic-marchandises des ports de Bratislava et de Komarno (tableau 3.8) lequel s'est chiffré en 2023 à 1.508 milliers de tonnes, soit 78% du trafic-marchandises en 2022.

Tableau 3.8

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023
Chargé	1.515	1.443	1.674	1.769	1.309,5
Déchargé	149	110	172	165,2	199,0
Trafic-marchandises	1.664	1.553	1.846	1.934	1.508,5

3.3.2 Principaux volumes de marchandises :

- quelque 48% - minerais de fer ;
- quelque 26% - produits pétroliers.

3.4 PORTS DE LA HONGRIE

3.4.1 Le trafic-marchandises total des ports de la Hongrie en 2023⁶ s'est chiffré à 3.604 milliers de tonnes, soit 88,7% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.9).

Tableau 3.9

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

3.4.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de la Hongrie est reflété dans le tableau 3.10.

Tableau 3.10

Ports - milliers t/an	Baja	Csepel	Győr - Gönyű	Autres
2019	505	1.130	225,4	4.204
2020	845	1.192	280	4.424
2021	581	1.199	266,6	3.668
2022	305,7	985	270,6	2.501
2023	350,2	888,8	216,6	2.149

⁶ www.ksh.hu

3.5 PORTS DE LA CROATIE

3.5.1 En 2023, le trafic-marchandises total des ports fluviaux de Croatie⁷ a atteint 363,5 milliers de tonnes, soit 62,4% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.11).

Tableau 3.11

Année (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2023
Chargé : exportation	277	393,3	273,6	124	64,6
Déchargé : importation	472	463,1	394,3	420,4	271,8
Trafic-marchandises, compte tenu des transports dans les limites du pays	814	947,8	697,1	582,6	363,5

3.5.2 6,2% du trafic-marchandises des ports est constitué par des produits agricoles (groupe 01), 64,8% - minerai de fer (groupe 03), 16,4% - houille et lignite (groupe 02), 9,7% - produits métalliques finis (groupe 10).

3.6 PORTS DE LA SERBIE

3.6.1 En 2023, le trafic-marchandises total des ports de la Serbie⁸ s'est chiffré à 12.031 milliers de tonnes, soit 100,1% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.12).

Tableau 3.12

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

- 33,4% du trafic-marchandises représentent les matériels de construction (gravier et sable),
- 9,24% - minerais de fer,
- 4,92% - céréales,
- 16,54% - pétrole et produits pétroliers,
- 10,1% - charbon.

⁷ www.dzs.gov.hr

⁸ www.stat.gov.rs

3.6.2 Le trafic-marchandises des principaux ports de la Serbie est reflété dans le tableau 3.13.

Tableau 3.13⁹

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

3.7 PORTS DE LA ROUMANIE

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

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

3.7.2 Le trafic-marchandises total des principaux ports de la Roumanie situés sur le secteur « maritime » du Danube est présenté dans le tableau 3.14¹⁰.

Tableau 3.14

Ports (milliers de tonnes)	Brăila	Tulcea	Galați
Trafic-marchandises : - par les bateaux fluviaux			
2019	397	1.660	3.077
2020	281	1.213	2.831
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	3.054
2023	364	167	915
- par les navires de mer			
2019	835	15	2.061
2020	327	12	2.425
2021	340	3	2.496
2022	278	10	2.119
2023	162	-	1.431

Le trafic-marchandises à bord de navires de mer constitue une partie du volume du trafic sur le canal de Sulina. En 2023, le trafic sur le canal de Sulina a atteint 16.446 milliers de tonnes, soit 155,6% par rapport au volume de 2022.

⁹ Données fournies par l'Agence de gestion des ports de Serbie

¹⁰ www.insse.ro

3.7.3 Le trafic-marchandises total des ports de la Roumanie, y compris du port de Constanta à bord de bateaux fluviaux (21.698 milliers de tonnes) a représenté 28.857 milliers de tonnes, soit 118,5% par rapport au volume de 2022 ; il est présenté dans le tableau 3.15.

Tableau 3.15

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

3.7.4 Les plus grands volumes de marchandises par groupes :

- Minerais métalliques (groupe 03) – 22,7% du trafic-marchandises, dont 57,6% reviennent aux transports internes ;
- Produits de l’agriculture (groupe 01) – 48,1% du trafic-marchandises, dont 67,5% - transports internationaux ;
- Matières chimiques (groupe 08) – 7,1% du trafic-marchandises, dont 94,2% - transports internationaux ;
- Coke et produits pétroliers (groupe 07) – 6,6% du trafic-marchandises, dont 73,7% - transports internationaux ;
- Produits finis métalliques (groupe 10) – 3,3%, dont 99,3% - transports internationaux ;
- Houille et lignite (groupe 02) – 4,3%, dont 90,6% - transports internationaux.

3.7.5 Structure du trafic-marchandises des ports en exportation (chargé) :

- groupe 08 – 25,4% du volume des marchandises chargées, dont 65,1% vers la Serbie ;
- groupe 07 – 17,3% du volume des marchandises chargées, dont 10,3% vers la Bulgarie et 49,5% vers l’Ukraine ;
- groupe 02 – 15,2% du volume des marchandises chargées, dont 84,3% vers la Serbie ;
- groupe 03 – 32% du volume des marchandises chargées, dont 48,5% vers la Serbie.

3.7.6 Structure du trafic-marchandises en importation (déchargé) :

- groupe 01 – 69,3% du volume des marchandises déchargées, dont 83,4% d'Ukraine, 6% de Serbie, 4,3% de République de Moldova, 4,2% de Hongrie;
- groupe 03 – 11,4% du volume des marchandises déchargées, dont 83,7% d'Ukraine, 11,8% de Bulgarie ;
- groupe 10 – 3,5% du volume des marchandises déchargées, dont 41% d'Autriche, 52,7% d'Ukraine.

3.8 PORTS DE LA BULGARIE

3.8.1 En 2023, le trafic-marchandises total des ports de la Bulgarie, compte tenu de tous les terminaux a représenté 7.026 milliers de t¹¹ ce qui représente 98,9% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.16).

Tableau 3.16

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

Composition de l'exportation :

- marchandises granulées : 34,35%
- générales : 3,36%
- liquides : 0,97%
- transports « ro-ro » : 61,32%

Composition de l'importation :

- marchandises granulées : 19,06%
- générales : 13,7%
- liquides : 11,65%
- transports « ro-ro » : 55,6%

¹¹ Données fournies par l'Administration maritime de Bulgarie

3.9 PORTS DE LA REPUBLIQUE DE MOLDOVA

3.9.1 En 2023, le trafic-marchandises total du port de Giurgiulești a atteint 2.668¹² milliers de tonnes, soit 124% par rapport au volume de 2022 (tableau 3.17).

Tableau 3.17

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

3.9.2 55,76% du trafic-marchandises du port (1.488 milliers t) sont représentés par des marchandises d'exportation (céréales, huiles végétales). En importation (1.180 milliers t), la base du trafic-marchandises est représentée par les produits pétroliers, les engrais, le sable, le gravier et le charbon.

3.9.3 D'après les types de marchandises : céréales - 42,5%, sable et gravier - 11,0%, produits pétroliers – 20,9%, charbon – 4,1%, huiles végétales - 9,09%.

3.10 PORTS DE L'UKRAINE

3.10.1 En 2023, le trafic-marchandises total des ports de l'Ukraine¹³, compte tenu du trafic-marchandises à bord de bateaux maritimes s'est chiffré à 32.021 milliers de tonnes, soit 194% du volume de 2022 (tableau 3.18), dont céréales – 15.192 milliers de t, soit 47,4% du volume total du trafic-marchandises.

Tableau 3.18

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

3.10.2 Le trafic-marchandises des principaux ports danubiens de l'Ukraine est présenté dans les tableaux 3.19-3.21.

Tableau 3.19

Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine en 2023 (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

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

¹² Données fournies par l'Agence du transport nautique de la République de Moldova

¹³ Données fournies par l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

Tableau 3.20

**Trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine à l'exportation
en 2023 (milliers t)**

Port / période 2023	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	9.276,38	4.932,62	811,36
Autres marchandises sèches	2.358,53	1.783,53	562,83
Huile (marchandises liquides)	1.700,21	1.171,00	0

Pour toutes les principales composantes du trafic-marchandises des ports ukrainiens, les volumes étaient nettement plus élevés que les valeurs analogues pour la même période de 2022 (tableau 3.21).

Tableau 3.21

**Principales composantes du trafic-marchandises des ports de l'Ukraine
en 2023 (milliers t)**

Période/année	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2022	6.622,30	3.742,04	1.154,08
2023	15.192,11	4.882,64	2.919,67
%	229,4	130,5	253

Chapitre 4

Conclusions

4.1 Tel qu'indiqué dans la section 1, l'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au début de 2023 a été défini par les résultats globalement négatifs en termes de volumes des transports de 2022, principalement en raison de l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de l'Ukraine par la Russie à partir de février 2022.

Dans la nuit du 24 juillet 2023 et au cours des mois suivants, y compris la période hivernale au début de 2024, la Russie a mené une série d'attaques sur les infrastructures portuaires ukrainiennes sur le Danube par des drones. Suite à ces attaques, des destructions et endommagements ont eu lieu dans les ports, ce qui a entraîné la mise hors service de hangars à grains, de réservoirs, d'entrepôts, de bâtiments administratifs et l'interruption des communications.

En fait, les conditions établies sur le Danube ont créé des menaces directes à la sécurité non seulement pour l'infrastructure portuaire ukrainienne du 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.

4.2 Dans ces circonstances, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir au maximum les exportations des produits agroalimentaires de l'économie, ainsi que les importations de marchandises nécessaires à l'Ukraine dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai 2022 afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine, notamment par la mise en place d'un système logistique spécial de transport sur la base des ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des canaux de communications Danube-mer Noire.

Parmi les nombreuses manifestations spéciales réalisées, il convient de souligner les suivantes :

- réunions systématiques de coordination des administrations maritimes des Etats du Bas-Danube – membres de la CD avec la participation des représentants de la *DG MOVE* de la Commission européenne et du Secrétariat de la CD ;
- visites ciblées dans les ports du Bas-Danube, examen des questions liées à l'accélération des procédures spéciales de dédouanement des marchandises ;
- amélioration du système de régulation et de contrôle de l'arrivée/départ des bateaux et élimination des barrières administratives inutiles, ce qui a contribué à l'intensification des exportations de marchandises par des navires de mer (le système de passage de bateaux par le canal de Sulina et le bras de Chilia), ainsi que des gros convois vers le port de Constanta par le canal Danube-mer Noire avec transbordement ultérieur sur des navires de mer (au total, plus de 14.000 bateaux ont été traités dans les ports) ;
- développement d'un système de pilotage des bateaux à travers les canaux, y compris la mise en œuvre de projets réels pour la mise en place de centres de communication et de surveillance supplémentaires, ainsi que maintenance des conditions de navigation sur les canaux, en utilisant le soutien financier de la Commission européenne.

4.3 La plus forte augmentation du trafic-marchandises dans les ports danubiens de l'Ukraine (194% par rapport aux résultats de 2022) est due à la hausse du volume des exportations du secteur agricole de l'économie, ceci étant les transports céréaliers et l'huile végétal ont constitué l'essentiel des exportations.

Il convient également de noter une augmentation du transbordement du minerai de fer, des métaux et autres marchandises dans les ports danubiens d'Ukraine, ce qui a contribué à soutenir le système global de transport de marchandises sur le Danube, compte tenu de la situation généralement favorable (par rapport à 2022) des conditions de navigation sur le Danube, ayant permis l'exploitation de bateaux marchands fluviaux ayant des tirants d'eau de 250-270 cm.

Par conséquent, les volumes des transports de marchandises en 2023 ont représenté:

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) : 2.745 milliers de tonnes, soit 95,8% par rapport au volume de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) : 3.975 milliers de tonnes, soit 92% par rapport au volume de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) : 3.351 milliers de tonnes, soit 84% par rapport au volume de 2022 ;
- le volume des transports sur le canal Danube-mer Noire a représenté 23.364 milliers de tonnes, soit 135% par rapport au volume de 2022 ;
- le volume des transports sur le canal de Sulina a représenté 16.446 milliers de tonnes, soit 155,6% par rapport au volume de 2022, alors que le volume du trafic en direction Danube-mer Noire s'élevait à 118%, en direction mer Noire-Danube à 108% par rapport à l'indicateur analogue de 2022.

Il convient également de noter que les taux de fret ont changé dans des directions différentes au cours de l'année, en fonction de l'équilibre des chaînes de transport et le coût du combustible d'avitaillement (le coût du combustible d'avitaillement en 2023 dans son ensemble était inférieur par rapport à l'indicateur respectif de 2022).

4.4 Le trafic-marchandises de 2023 a changé dans diverses directions à l'exception des conditions d'exploitation particulières des ports danubiens d'Ukraine (Chapitre 3).

4.5 En mars 2023, sur le marché des transports de passagers, ont été constatés des voyages épisodiques (puis avec une forte augmentation) sur les principales lignes de croisière du Haut Danube : en avril, mai et juin une nouvelle augmentation des voyages et du nombre de passagers a été constatée.

Au total 561,5 milliers de passagers ont été transportés sur les lignes du Haut-Danube, soit 122,2% par rapport au total de l'année 2022.

Une situation différente s'est produite en direction du delta du Danube : le nombre de passagers sur ces lignes n'était que de 28,5 milliers de passagers, soit 38,5% du volume de 2022.

4.6 Lors de l'élaboration des principales tâches pour le développement du marché de la navigation danubienne en 2024, compte tenu des prévisions pour ses principaux secteurs, il convient de s'appuyer sur les décisions prises lors de la 100^e session jubilaire de la Commission du Danube, à savoir :

- poursuite des travaux actifs pour soutenir le secteur ukrainien de la navigation danubienne dans le cadre de l'initiative adoptée au mois de mai 2022 *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*,
- mise en œuvre des recommandations des programmes de développement paneuropéens pour la navigation intérieure,
- coopération étroite des Etats membres de la CD dans la mise en œuvre de projets hydrotechniques concrets et de travaux d'entretien sur les secteurs relevant de leurs compétences respectives.



Dressé par le Secrétariat de la Commission du Danube

Photo sur la couverture: USPA, Autorité ukrainienne des ports maritimes

<https://www.uspa.gov.ua>

Imprimé par Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Publié par la Commission du Danube

<https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/>