

CFND : de grandes ambitions pour le Danube

Sur le Danube inférieur, l'opérateur fluvial serbe CFND offre à sa clientèle internationale des solutions logistiques complètes, grâce à son intégration dans le groupe Rhenus. La nouvelle dynamique que connaît la région est aujourd'hui soutenue par le déploiement d'une offre de transport moderne et fiable.

« Il y a de plus en plus d'artisans et d'opérateurs fluviaux néerlandais qui viennent travailler sur le Danube inférieur », indique Jean-Marc Thomas, directeur général de la CFND, basée à Belgrade. Signe du dynamisme du bassin, qui génère notamment d'importants volumes de produits agricoles, cette concurrence accrue a des retombées positives sur l'ensemble du secteur, parce qu'elle favorise l'innovation, stimule les équipes et oblige à offrir aux clients un service d'excellence. « Cela implique de disposer d'une flotte moderne, d'employés expérimentés - et polyglottes -, de respecter des temps de transit précis et d'offrir une certaine flexibilité dans les services. Lorsque les prestations de transport fluvial s'intègrent dans une chaîne logistique

en porte-à-porte, comme c'est le cas pour la CFND, c'est encore mieux ».

UNE PRÉSENCE TOUT AU LONG DU FLEUVE

L'opérateur serbe a quelques années d'avance par rapport aux nouveaux entrants dans ce marché. Créée en 2010 par la Compagnie française de navigation rhénane / CFNR, dans l'optique de développer sur le Danube des activités menées jusque là sur le Rhin et la Moselle, la CFND a rapidement aiguisé l'intérêt du groupe Rhenus, qui a acquis la société en février 2015, trois mois avant de reprendre les activités de transport fluvial de la CFNR. Une reprise qui a permis à la CFND de consolider son offre de transport, avec une intégration réelle tout au long du fleuve, grâce aux agences dont dispose sa maison mère, Rhenus Mierka Danube Shipping, à Constantza, Krems et Ratisbonne. L'opérateur est ainsi en mesure d'offrir un service complet incluant, outre le

Sur le Danube, la CFND dispose d'employés expérimentés et d'une flotte aux normes européennes.

transport fluvial, les opérations de manutention et de stockage des marchandises, sur ses propres terminaux, ainsi que les pré- et post-acheminements routiers et ferroviaires. « A cette offre s'ajoute la possibilité de transbordement sur des navires de mer, dans les ports d'Anvers, de Rotterdam ou de Constantza », ajoute J.-M. Thomas.

La CFND devrait transporter 500 000 t de marchandises environ cette année. Il s'agit pour 70 % de trafics avalants : entre la Hongrie et la Serbie, d'une part, entre la Roumanie, la Bulgarie et les ports de la mer Noire d'autre part. Dans l'autre sens, elle réalise des trafics import vers l'Autriche et l'Allemagne et des transports inter-bassins vers les ports du delta rhénan. Parmi ses clients, on trouve le groupe Lafarge-Holcim, qui dispose d'une cimenterie bord à voie d'eau à Beocin, l'aciérie Steelmill Serbia, basée à Smederevo et qui envoie ses aciers laminés à Vienne, Krems ou encore Ratisbonne, des négociants en engrais et produits agricoles et plusieurs sociétés spécialisées dans le project cargo.

UNE FLOTTE AUX NORMES EUROPÉENNES

La société compte une quarantaine d'employés et exploite sa propre flotte, composée de deux convois poussés de six barges Europa 2, d'une capacité d'emport de 9 000 t chacun. Ils sont déployés sur un bassin de navigation allant de la Hongrie jusqu'à la mer Noire, et peuvent être complétés d'unités affrétées - notamment auprès d'artisans belges et néerlandais, pour des trafics inter-bassins. Au total, la CFND dispose ainsi d'une flotte d'une capacité de 30 000 t. Il est à noter qu'elle conforte sa capacité de transport au moyen d'un partenariat de longue durée avec l'armateur bulgare SKM à Vidin.

Seule ombre à ce tableau, les temps de chargement / déchargement, notamment dans les ports maritimes roumains, sont encore trop longs au regard des standards de l'Europe de l'Ouest et freinent le développement des trafics. « La modernisation des infrastructures portuaires devrait être prise en considération dès aujourd'hui pour permettre le développement des transports sur le Danube inférieur », estime J.-M. Thomas. ■

