

DOSSIER DE PRESSE



**BAPTEME DU MARFRET MARAJO
27 NOVEMBRE 2008**

LA CEREMONIE DE BAPTEME DU MARFRET MARAJO

La célébration aura lieu le Jeudi 27 novembre 2008 à 11h30 au terminal de croisière (poste 181) du Grand Port Maritime de Marseille.

Le baptême est un jour très spécial dans la vie d'un navire mais également dans la vie d'une compagnie maritime comme Marfret. Il symbolise le renouveau de notre outil nautique suite à des investissements importants depuis plusieurs années. Le choix du port de Marseille est également un symbole fort : nous voulons ainsi témoigner notre reconnaissance envers ceux qui nous accompagnent dans la ville où notre Compagnie fût créée en 1951. Cet évènement sera l'occasion de rassembler nos nombreux clients et partenaires en affichant le dynamisme de notre Compagnie.

Au cours de cette cérémonie vous pourrez notamment assister à un discours de notre Président, M. Raymond Vidil. D'autres personnalités seront présentes : Mme Martine VIDIL, marraine du Marfret Marajo, le Premier Adjoint au Maire de Marseille Me Roland Blum, le Député Renaud Muselier, le Président du Port M. Garin ainsi que le Directeur du Port M. Terrier, des membres de l'association des Armateurs de France dont son Président M. Eudes Riblier, des membres de l'Union Maritime et Fluviale, du Comité Marseillais des Armateurs de France, et bien d'autres encore.

Après la bénédiction du navire par le Père Ottonello, le ruban coupé ainsi que la traditionnelle bouteille de champagne cassée, la matinée se terminera dans la convivialité par un cocktail.

LA LIGNE MEDITERRANEE - CARAIBES

La ligne Méditerranée Caraïbes relie chaque semaine les ports d'Europe du Sud aux Antilles et à la Caraïbe avec une flotte de 6 navires d'une capacité de 1700 teus exploitée en partenariat avec CMA CGM dont deux navires MARFRET en propriété: Le Marfret Durande et le Marfret Marajo.

Les ports touchés sont : Algeciras – Valence – Barcelone – Marseille Mourepiane – Gênes – Livourne Fort de France et Pointe à Pitre, Rio Haina – La Guaira et Puerto Cabello au Venezuela Manzanillo au Panama et Cartagena en Colombie.

Algeciras connecte avec la ligne Guyane / Amazonie pour les marchandises en provenance du Nord Brésil.

Nous sommes présents sur ce secteur depuis plus de 25 ans, grâce à l'adaptation régulière de la ligne aux attentes des clients, à la construction continue d'un réseau d'agents compétent, permettant aujourd'hui de bénéficier de parts de marché importantes en République Dominicaine et au Venezuela notamment.

Les 2 navires Marfret exploités sur le service Méditerranée-Caraïbes conforte l'image de la société dans cette zone, garantissant notre professionnalisme et notre engagement à long terme.

Les marchandises transportées sont diverses : on y retrouve beaucoup de biens de consommation en provenance d'Europe sur les Antilles, mais aussi du matériel industriel pour les investissements pétroliers, agroalimentaires en Amérique du Sud, ou hôteliers sur les destinations touristiques. La ligne étudie avec soin toute demande liée aux colis exceptionnels.

A l'importation, nous acheminons des produits minerais, des produits de l'agriculture (café, noix de coco) ou de la pêche, (conserves de thon) de l'élevage (cuirs et peaux); Les tonnages sont en constante augmentation.

LA COMPAGNIE MARFRET

Historique

En 1951, Claude Vidil et Pierre Giraud créent l'entreprise Marseille Fret. Ils affrètent leur premier bateau, le Douce France, un ancien trois mâts pêcheur d'Islande avec lequel ils commencent à transporter des marchandises diverses sur l'Algérie et la Tunisie.

Jusqu'en 1962, c'est l'aventure du tramping. Marseille Fret fait, durant cette période, l'acquisition de ses premiers navires.

Dans les années 70, l'entreprise compte 7 navires sous pavillon français avec plus de 150 marins sur ses lignes Algérie, Tunisie, Libye, Maroc, Proche-Orient, Mer Rouge et ouvre des agences à Paris, Rouen, Dunkerque.

Elle prend une part de marché importante dans le transport de contrats « clés en mains » et de colis lourds.

A partir des années 80, Claude Vidil et Pierre Giraud prennent deux virages essentiels pour l'entreprise, en sortant de la Méditerranée et en intégrant les nouvelles perspectives de la conteneurisation et du Ro-Ro. Avec l'achat du Douce France III, porte-conteneurs de 440 teus, Marseille Fret a inauguré en 1980 sa première ligne Antilles-Guyane au départ de Dunkerque et de Rouen.

En 1984, l'entreprise ouvrait une nouvelle ligne sur le Canada et faisait l'acquisition de nouveaux navires.

En 1987, une restructuration de l'entreprise donnait lieu à la création de la Compagnie Maritime Marfret, assurant le métier d'opérateur maritime alors que Marseille Fret conservait l'activité d'armement de navires.

Marfret élargit alors considérablement la couverture géographique de la Compagnie : Océan Indien, Afrique, Amérique du Sud, Amérique Centrale.

Depuis 1995, dans un marché de la ligne régulière marqué par une compétition accrue, Marfret inscrit son développement dans une dynamique d'alliances opérationnelles avec des concurrents majeurs, ceci pour des raisons d'intérêts réciproques.

A partir de 2003 Marseille Fret renouvelle sa flotte en investissant 150 millions d'euros dans l'achat de 5 porte-conteneurs en 5 ans tandis que Marfret conforte ses positions géographiques sur des marchés spécifiques qu'elle connaît bien : Méditerranée, Caraïbes, Pacifique Sud, Asie du Sud Est.

Marfret réussit depuis 2005 une diversification dans la logistique fluviale et terrestre en créant Fluviofeeder et en investissant dans l'entreposage.

Marfret et la ligne régulière

La France, qui a une grande tradition maritime, bénéficie d'une position géographique très privilégiée, carrefour d'un système péninsulaire dont, hélas, nous ne profitons pas assez: la moitié des échanges conteneurisé du commerce extérieur de notre pays ne passe pas par les ports français.

L'augmentation très forte des échanges internationaux par la mer semblait plutôt privilégier les grandes compagnies maritimes multinationales, armateurs globaux ayant une large couverture géographique et des navires de plus en plus grands (plus de 10 000 teus).

Pourtant, le Groupe MARSEILLE FRET-MARFRET est aujourd'hui un acteur reconnu dans le secteur de la ligne. Il a su réunir l'ensemble des facteurs de succès du secteur, régularité et compétitivité, en cultivant des critères de différenciation par :

- le développement de ses lignes sur la direction Nord / Sud en dehors des grandes routes maritimes liaisons Est / Ouest déjà fort encombrées
- des accords de rationalisation des services avec d'autres opérateurs : CMA CGM, Hapag Lloyd...

MARFRET a ainsi à la fois amélioré la fréquence de ses services et généré des économies d'échelle supplémentaires.

Notre Compagnie se positionne comme une véritable solution alternative.

Dans ce contexte de globalisation des échanges, le choix stratégique du groupe MARSEILLE FRET-MARFRET est celui du développement de ses activités dans l'indépendance.

LA CONSTRUCTION DU MARFRET MARAJO

Les chantiers navals Hyundai

La ville portuaire de Mokpo, en Corée du Sud, est l'un des fiefs de Hyundai Heavy Industries, entreprise fondée en 1972. C'est à cette entreprise réputée pour son sérieux que Marfret a confié la construction de son dernier navire, le Marfret Marajo. Les chantiers navals Hyundai Samho Heavy Industries de Mokpo sont parmi les plus grands et les plus modernes du monde.

Le suivi de la construction

Tout au long de la construction des équipes de Marfret ont été chargées de superviser les travaux. Le Commandant Robert Massé a assuré une présence en Corée du Sud. L'équipe de supervision comptait également dans ses rangs le Chef Mécanicien ukrainien M. Zolotaryov, l'expert en peinture indien M. Selokar et l'architecte naval coréen M. Jeong. Leur rôle a consisté à vérifier la stricte correspondance entre la réalisation effective et ce qui était convenu dans le cahier des charges.

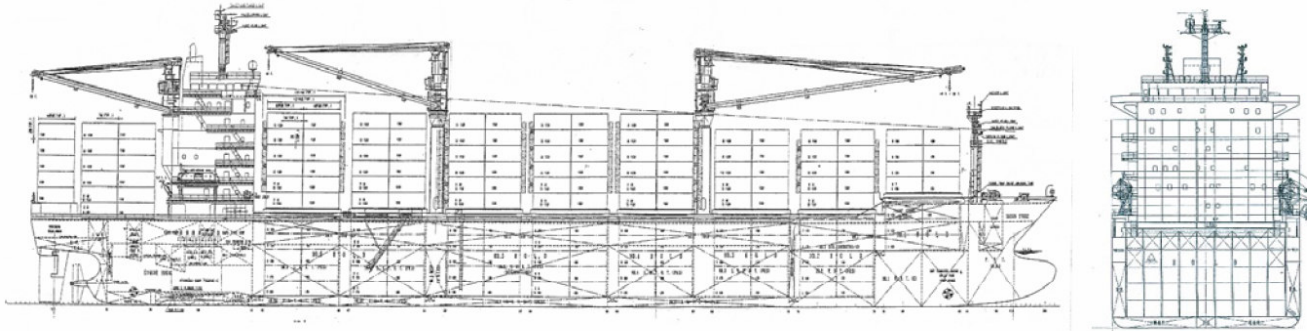
Pour un contrat d'une telle ampleur tout doit être validé lors de procédures de réception de matériel industriel. Une checklist est établie et des essais sont réalisés pour différents éléments du navire. Enfin de nouveaux tests sont réalisés une fois le navire assemblé, afin de vérifier le parfait fonctionnement de l'ensemble. Le navire est ensuite soumis à des essais en mer.



MARFRET MARAJO

1700 teus

HYUNDAI SHIPYARD HULL N° S392
Delivery Sept. 2008



MAIN PARTICULARS

Length over all	170 m
Length between pp.	160 m
Breadth	27.2 m
Depth to main deck	14.0 m
Draught, design	9.2 m
Draught, scantling	9.2 m
Deadweight	20686 Ton
Service Speed	19 knots
(scantling draught, 90% MCR, 15% power margin)	

CLASS :

BV, + HULL, + MACH, Container Ship, Unrestricted Navigation, + AUT-UMS, MON-SHAFT, INWATER SURVEY, AUT-PORT.

TANK CAPACITIES (100%)

Heavy fuel oil	2700 m ³
Marine diesel oil	100 m ³
Lubricating oil	137 m ³
Fresh water	190 m ³
Ballast water	6500 m ³

TONNAGE : GT	17594
NT	7181

MAIN ENGINE

MAN B&W 7S60MC-C (2 strokes)	
Total rated power	21490 kw
(at a rated speed of 105 rpm)	
Fixed-pitch propeller	Blades
Bow thruster	1 x 800 kw
Stern thruster	1 x 800 kw

FUEL OIL CONSUMPTION OF MAIN ENGINE

(L.C.V = 10,200 kcal / kg)		
D.F.O.C at NCR	apprx.	54.7 MT/day
Cruising range	apprx.	16200 NM

POWER SUPPLY

Diesel Generators	3 x 1450 kw
Emergency Generator	1 x 125 kw

CARGO HATCH COVER

Type: Steel pontoon type
Stack weight : 70MT/20ft & 120MT/40ft
Panel weight : Max.40.0 tons of each panel
(including container loose fittings)

CONTAINER CAPACITIES

With max. number of Containers	
IMO visibility guideline	
On deck (6 tiers)	1127 TEU
In hold	564 TEU
Total	1691 TEU
One 9'6" in hold	
Rows max. in holds/on hatches	9/11 Rows
Tiers max. in holds/on hatches	5/ 6 Tiers
El. Plugs (for reefer Container)	
On deck	177 TEU
In hold	63 TEU
Stability (8.8 T/TEU hetero, at Ts)	1532 TEU
Stability (14T/TEU homo. at Ts) :	1048 TEU
(based on 8ft 6inches, 45% Cont. VCG)	

NAVIGATION EQUIPMENT

2 - Radar Plant with ARPA
1 - Auto Pilot / 2 Gyro compass
2 - DGPS navigator, 2 ECDIS
1 speed log dual axis
2 sounders