

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=108907>

Mer et Marine

Marine marchande

Marfret

Marfret baptise à Marseille son nouveau porte-conteneurs

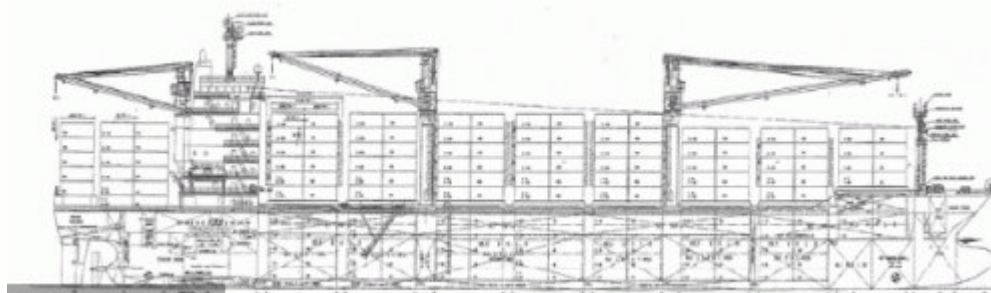
27/11/2008

En cette période difficile pour l'économie mondiale en général et le transport maritime en particulier, certaines compagnies ont encore des raisons de sourire. C'est le cas de l'armement familial Marfret, qui baptise ce matin, au terminal croisière de Marseille, son nouveau navire, le Marfret Marajo. « 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 », explique Marfret. Long de 170 mètres pour une largeur de 27.2 mètres, le Marajo a été livré en septembre dernier par les chantiers Hyundai Heavy Industries de Mokpo, en Corée du Sud. Afin d'être exploité dans des ports dépourvus de moyens de levage ou dont les infrastructures ne sont pas adaptées, ce navire est gréé, disposant de trois grues lui permettant de charger et décharger sa cargaison de manière autonome.

Affichant une puissance propulsive de 21.490 kW (motorisation MAN B&W), le Marfret Marajo peut atteindre la vitesse de 20 noeuds, sont autonomie étant de 16.200 milles nautiques.



crédits : MARFRET



meretmarine.com

Plan du Marfret Marajo (© : MARFRET)

1691 EVP et une augmentation du nombre de conteneurs réfrigérés

Avec une capacité de 1691 EVP (Equivalent Vingt Pieds, taille standard du conteneur), le navire a été légèrement modifié par rapport à son aîné, le Marfret Guyane, livré en octobre 2007. Ainsi, pour répondre à la hausse des besoins de transport de produits frais (fruits, poisson, viande) en provenance d'Amazonie, la compagnie a demandé une augmentation du nombre de prises reefer. La capacité en conteneurs réfrigérés reste identique en cale (63) mais passe de 177 à 231 en pontée. 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 comptant également le chef mécanicien ukrainien du navire, l'expert en peinture indien et l'architecte naval coréen. Comme l'explique Marfret, 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 ».



Le Marfret Guyane (@ : MARFRET)

Sur la ligne Méditerranée - Caraïbes, en partenariat avec CMA CGM

Le Marajo est exploité sur la ligne Méditerranée - Caraïbes. Ce service, créé en 1980, a été exploité par Marfret en partenariat avec plusieurs armements, dont Delmas et Maersk, avant d'être opéré avec CMA CGM. Afin de disposer d'une flotte homogène et disposer de navires plus rapides et à plus forte capacité, les deux compagnies ont décidé de construire six porte-conteneurs de 1700 EVP. Après la livraison des CMA CGM Hérodoté, Homère, Aristote et Platon, entre mars et octobre 2007, sont arrivés les Marfret Guyane et Marajo, les six bateaux étant tous réalisés chez Hyundai. Le Guyane n'est toutefois pas exploité sur la ligne Méditerranée - Caraïbes, où Marfret a finalement déployé le Durande (1740 EVP), construit en Chine en 2003. Avec deux navires et des espaces sur les quatre porte-conteneurs de CMA CGM (soit un tiers des boîtes transportées), Marfret traite chaque semaine 400 conteneurs à l'export et 250 à l'import, soit au total plus de 9000 tonnes de marchandises. Hebdomadaire, le service relie les ports d'Europe du Sud aux Antilles et à la Caraïbe, desservant Algeciras, Valence, Barcelone, Marseille Murepiane, 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. Le port d'Algeciras offre, de plus, une connexion 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 deux navires Marfret exploités sur le service Méditerranée-Caraïbes confortent l'image de la société dans cette zone, garantissant notre professionnalisme et notre engagement à long terme », souligne l'armement marseillais.



Le Marfret Durande à Maurepiane (@ : MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

Du matériel industriel aux conserves de thon

Les marchandises transportées sont diverses. On y retrouve beaucoup de biens de consommation en provenance d'Europe et à destination des Antilles, mais aussi du matériel industriel pour les investissements pétroliers et agroalimentaires en Amérique du Sud, ou hôteliers sur les destinations touristiques. Les navires peuvent également prendre en charge des colis exceptionnels. A l'importation, la flotte achemine des produits minéraux, des produits de l'agriculture (café, noix de coco) ou de la pêche, (conserves de thon), ainsi que de l'élevage (cuirs et peaux). Selon Marfret, les tonnages sont en constante augmentation, d'où l'investissement réalisé dans les nouveaux porte-conteneurs.



Le Marfret Normandie, en 2005 (@ : MARFRET)

1951 - 2008 : Du trois-mâts aux porte-conteneurs et au fluvial

L'histoire de l'armement remonte à 1951, année au cours de laquelle 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 unités 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 et 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 historiques pour l'entreprise, en sortant de la Méditerranée et en intégrant les nouvelles perspectives de la conteneurisation et du Ro-Ro (roulier). Avec l'achat du Douce France III, porte-conteneurs de 440 EVP, Marseille Fret inaugure en 1980 sa première ligne Antilles-Guyane au départ de Dunkerque et de Rouen. En 1984, la compagnie ouvre une nouvelle ligne sur le Canada et fait l'acquisition de nouveaux navires. En 1987, une restructuration donne lieu à la création de la Compagnie Maritime Marfret, assurant le métier d'opérateur maritime, alors que Marseille Fret conserve 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 ».

2003 verra le lancement d'un plan stratégique visant à investir 150 millions d'euros dans l'achat de 5 porte-conteneurs en cinq ans, le dernier étant le Marajo. L'armement a aussi fait l'acquisition et mis en service en février dernier, sur la liaison Marseille - Alger, le roulier Marin. Présentant 967 mètres linéaires de surface de roulage, ce Ro-Ro peut transporter une soixantaine de semi-remorques et offre, depuis Marseille, deux départs par semaine vers l'Algérie, en alternance avec le Cap Camarat.



Le Marin, mis en service en février sur l'Algérie (© : MARFRET)

En parallèle des nouvelles acquisitions, Marfret conforte ses positions géographiques sur des marchés spécifiques qu'elle connaît bien : Méditerranée, Caraïbes, Pacifique Sud, Asie du Sud Est. Et se diversifie également, à partir de 2005, dans la logistique fluviale et terrestre en créant Fluviofeeder et en investissant dans l'entreposage. Aujourd'hui, elle exploite quatre barges automotrices, dont trois en propriété (La Lys, Marivel et Gabare) et une en affrètement (Thales). Ces barges sont exploitées sur un service Anvers-Dunkerque-Lille, en Seine et maintenant sur la Loire, où Fluviofeeder va lancer dans les prochaines semaines une ligne entre Montoir et Cheviré. A noter que deux autres barges, en cours de construction, seront livrées en 2009.



La barge Thales, exploitée sur la Seine (© : MARFRET)

Une compagnie familiale qui compte bien rester indépendante

« 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 conteneurisés du commerce extérieur de notre pays ne passe pas par les ports français », rappelle Marfret. 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. Ainsi, un vaste mouvement de consolidation a été enregistré dans le secteur ces dernières années, alors que les grands se lançaient dans la

construction de navires de plus de 10.000 boîtes. Aux côtés des géants du transport maritime, comme Maersk, MSC ou CMA CGM, pour ne citer que les trois premiers, le Groupe Marseille Fret - Marfret parvient, pourtant, à sortir son épingle du jeu. Armateur spécialisé dans la ligne, il explique sa réussite par sa proximité avec ses clients, son esprit de groupe familial et, bien entendu, la régularité et la compétitivité des ses services. Marfret est aussi, et surtout, une compagnie qui opère son développement sur la direction Nord / Sud, en dehors des grandes routes maritimes Est / Ouest très encombrées. L'entreprise a également su profiter d'accords de rationalisation des services avec d'autres opérateurs, comme CMA CGM ou Hapag Lloyd, ce qui lui a permis d'améliorer la fréquence de ses services et de générer 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 est celui du développement de ses activités dans l'indépendance ».

Second armement français sur le secteur du conteneur, avec plus de 100.000 EVP transportés par an, Marfret compte plus de 250 salariés, dont 150 sédentaires, une centaine de marins ukrainiens et une trentaine d'officiers français. Quatre de ses navires sont immatriculés au Registre International Français (RIF), dont le Marfret Marajo.



Porte-conteneurs de Marfret sortant du Havre (© : MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

© Mer et Marine | [mentions légales](#) | [données personnelles](#) | [contact](#)