



ISEMAR

## Hambourg, zoom sur un centre maritime international

*Eclipsé durant un temps par les ports du Bénélux, Hambourg reconquiert au fil des ans une place de choix dans le complexe portuaire nord européen. La réouverture des économies d'Europe de l'Est et la croissance des échanges chinois ont fait repartir de l'avant Hambourg plus que tout autre port européen depuis le début de la décennie. Désormais, troisième port continental, Hambourg affronte avec ambition l'avenir alors même que les limites se profilent (tirant d'eau de l'Elbe, concurrence de Wilhelmshaven, bataille intermodale). Au-delà de la place portuaire, Hambourg représente aussi l'un des lieux majeurs du shipping international avec ses armements et ses institutions financières. Ainsi, la vieille cité hanséatique a réussi à préserver les deux piliers de son identité et de son économie, un port de rayonnement continental et une place d'affaire d'envergure mondiale.*

### La renaissance d'un port de fond d'estuaire

L'Allemagne compte deux très grands ports, Brême et Hambourg, mais une partie de ses échanges s'effectue via les ports belges néerlandais, plus proches ou mieux connectés aux grandes zones économiques de l'Ouest et du Sud du pays. De plus, pour des raisons historiques, Brême et Hambourg ont été privés d'une partie de leur hinterland naturel pendant cinquante ans. A partir de 1989, l'unification allemande et au-delà l'intégration des pays de l'Est et de la Baltique à l'économie de marché puis à l'Union européenne ont offert aux ports allemands une nouvelle ère de prospérité, amplifiée comme ailleurs par l'explosion des trafics chinois.

La ville "libre et hanséatique" de Hambourg partage avec Brême le statut de ville-land. Cependant, Brême bénéficie d'un avant-port, Bremerhaven, qui traite les trafics de conteneurs et de véhicules neufs, alors que Hambourg est limité territorialement à son espace urbain en fond d'estuaire : situé à 120 km de la mer et ne disposant que d'un tirant d'eau limité (13 m), Hambourg profite pourtant de sa situation de "terminus" de la Rangée Nord et a réussi à devenir le hub dominant pour la desserte de la Scandinavie et de la Baltique. Hambourg affiche une performance remarquable, en très grande partie grâce aux conteneurs (75% du trafic total, 95% des marchandises générales) et c'est désormais le port de référence pour le grand quart Nord-Est de l'Europe. La ville de Hambourg bénéficie logiquement d'un intérêt renouvelé de la part des logisticiens et distributeurs.

La route domine dans la desserte modale de proximité, et en l'absence de lien fluvial de grand gabarit, c'est par les services ferroviaires que s'opère une grande partie de la desserte continentale, notamment vers le Sud de l'Allemagne, la Pologne, la République Tchèque et la Hongrie. Cette politique ferroviaire repose sur le

dynamisme des deux manutentionnaires locaux engagés directement dans cette activité<sup>1</sup>. Souvent mise en avant, cette dimension ferroviaire vers l'Europe de l'Est est néanmoins relative avec 75 000 evp échangés avec la Pologne et 222 000 evp avec la République Tchèque (HHLA, 2005).

Le port de Hambourg face à ses concurrents en 2005

	Hambourg	Brême	Rotterdam	Anvers
trafic total	126 Mt	54 Mt	369 Mt	160 Mt
évol. 04-05	10%	4%	5%	5%
entrées / sorties	58% - 42%	52% - 48%	78% - 22%	54% - 46%
vrac secs	13 Mt	2 Mt	170 Mt	36 Mt
vrac liquides	27 Mt	7 Mt	90 Mt	24 Mt
march. diverses	86 Mt	44 Mt	110 Mt	96 Mt
conteneurs	8,08 Mevp	3,73 Mevp	9,29 Mevp	6,48 Mevp
progres. 96-05	+ 5 Mevp	+ 2.2 Mevp	+4.4 Mevp	+ 3.9 Mevp
transbordement	25%	29%	16%	7%
entrées / sorties	52% - 48%	46% - 53%	51% - 49%	49% - 51%
desserte rout.	69%	43%	60%	60%
desserte ferrov.	28%	53%	9%	8%
desserte fluviale	3%	4%	31%	32%

sources autorités portuaires

### Deux manutentionnaires conteneurs de référence

Comme les autres grands ports européens (Anvers, Zeebrugge, Rotterdam...) dans le secteur des conteneurs, le port de Hambourg doit gérer les tendances contradictoires de concentration et de maintien de la concurrence. La manutention de conteneurs à Hambourg repose sur deux acteurs nationaux aux structures solides<sup>2</sup> et engagés dans un affrontement commercial stimulant pour la place portuaire, HHLA et Eurogate, dont la

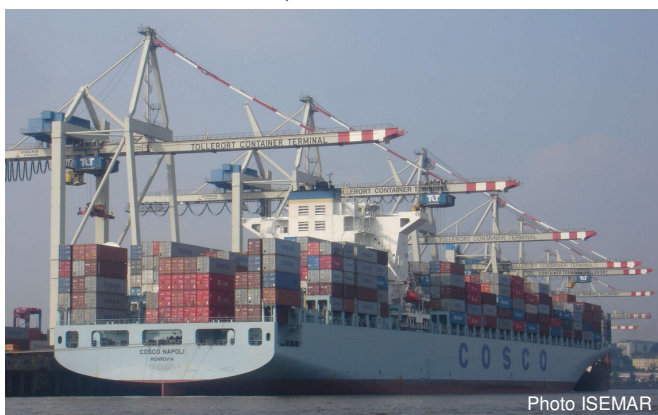
<sup>1</sup> HHLA est actionnaire d'opérateurs en Allemagne (Transfracht), Pologne (Polzug) et République tchèque (Mestrans), Eurogate en Allemagne (BoXpress) et en Italie (Sogemar).

<sup>2</sup> Hambourg est le seul grand port européen où les groupes internationaux de manutention ne sont pas présents alors que l'ouverture aux armements ne s'est faite qu'à la marge avec le réinvestissement de Hapag Lloyd dans l'actionariat d'un nouveau terminal et la négociation d'une exclusivité de poste à quai pour Hanjing pour Eurogate.

réussite repose sur des offres de services portuaire, ferroviaire et logistique aux travers de partenariats.

Le groupe portuaire Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), leader avec 66% du marché conteneurisé, est détenu par la ville et le land de Hambourg mais sa privatisation est annoncée<sup>3</sup> et un peu moins de 50% du capital vont être proposés à la vente. HHLA contrôle diverses sociétés de manutention et gère la plus grande partie de la conteneurisation autour des trois terminaux de Burchardkai (2,6 Mevp en 2005), Tollerort (0,9 Mevp) et Altenwerder (1,8 Mevp). La puissance de HHLA repose essentiellement sur Hambourg où l'entreprise a développé une forte articulation ferroviaire (avec la DB) et logistique (avec Rhenus). Pour davantage d'efficacité, HHLA est aussi présente dans les ports voisins<sup>4</sup> de Cuxhaven et Lubeck (ce dernier lui offrant une ouverture directe sur la Baltique). L'autre acteur majeur, Eurogate, possède un double ancrage territorial puisque depuis 1999 il est basé sur l'union de deux entités distinctes, l'équivalent brémois de HHLA, la Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) et la société privée Eurokai de Hambourg dont le principal actionnaire est la famille Eckelmann. Eurogate a aussi une forte implication dans le ferroviaire et la logistique. Eurogate est aussi présent à Lisbonne et en Italie au travers de Contship Italia<sup>5</sup>.

Escale du Cosco Napoli au terminal HHLA Tollerort



La force de la place portuaire de Hambourg vient aussi de son savoir-faire marchand hérité de la Hanse. Port à conteneurs, Hambourg est aussi et tout autant un port de négoce de premier plan (plus de 1 Mt de café ou encore 500 000 t de cacao traités par an) ce qui signifie la présence de nombreuses entreprises spécialisées dans la manutention, l'import, le stockage, la vente et la distribution<sup>6</sup> qui participent pleinement à la vitalité de l'activité générale.

<sup>3</sup> La privatisation s'avère difficile car les autorités sont soucieuses de l'ancrage local de la société et certains acteurs logistiques s'inquiètent qu'une acquisition (envisagée) de la DB ne fausse la concurrence.

<sup>4</sup> Le seul actif portuaire hors d'Allemagne est le terminal Petrolsport de Saint-Petersbourg (25%) tête de pont pour le marché russe.

<sup>5</sup> Dans l'union des deux sociétés, Eurokai a apporté la société italienne et ses actifs portuaires (La Spezia, Livourne, Ravenne...). Par ailleurs, Eurogate est co-actionnaire de Tanger Méditerranée.

<sup>6</sup> les grands opérateurs de terminaux sont Rhenus, Wallmann, Buss, Steinweg à vocation généraliste. À ces grands noms s'ajoutent, dans

## Hambourg : les perspectives d'aménagement

En 1997, le port de Hambourg projetait de manipuler 5 Mevp en 2005, or ce chiffre a été atteint dès 2002 et désormais le port talonne Rotterdam (1.3 Mevp de différence seulement). Pour répondre à la croissance du trafic, le port dispose depuis 2004 d'un nouveau terminal, le CTA (propriété de la HHLA), sur le site de l'Altenwerder, relativement en amont du port mais optimisé pour la gestion de l'intermodalité par une quasi-totale automatisation de la manutention et du stockage.

Les principaux terminaux de Hambourg

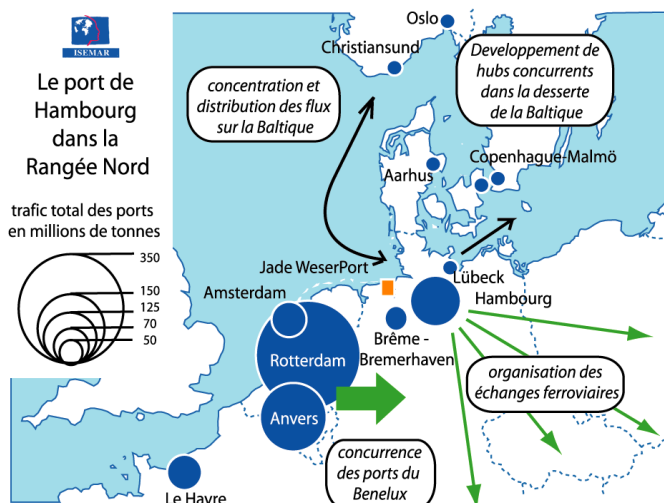


Toujours portée vers l'avant, l'autorité portuaire évoque désormais dans ses travaux de perspectives<sup>7</sup> un trafic de 13 M d'evp en 2010 et 18 M d'evp en 2015 (220 Mt). Naturellement, le port devra gagner beaucoup de place pour manipuler un tel volume de conteneurs. Le premier type d'expansion repose sur l'agrandissement des terminaux actuels, le terminal Eurogate s'étendra sur le terminal de vracs liquides du Waltersshof alors que HHLA prévoit des travaux pour accroître, les capacités de réception des navires, et les surface d'entreposage de ses terminaux Burchardkai et Tollerort. Mais au delà des travaux d'extension, l'autorité portuaire devra développer *ex nihilo* de nouveaux terminaux, en principe construits à la place des darses et des môles de la zone du Steinwerder (+3.5 Mevp de capacité) à l'échéance de 2015. Autre piste à l'étude pour des phases de développement ultérieures, l'autorité portuaire prévoit une nouvelle zone d'expansion en amont du terminal de l'Altenwerder dans la zone de Moorburg qui est actuellement occupée par l'usine métallurgique de Norddeutsche Affinerie.

le secteur des vracs liquides, Vopak, Oil Tanking Deutschland, Deutsche Shell, Esso, Holborn. Dans le secteur des vracs secs, on compte Silo P.Kruse, NeuhoF et GTH (tous vracs agricoles), Hansaport (charbons et minerais).

<sup>7</sup> "Dynamisation of foreign-trade based handling forecast for Port of Hamburg up to 2020, Institute of Shipping Economics (ISL) & Global Insight, 2006.

Comme Anvers, Hambourg est un port d'estuaire et pour accueillir les plus gros porte-conteneurs (même avec des chargements partiels) il faut un important tirant d'eau. Déjà réalisé en 1999, l'approfondissement de l'Elbe est à nouveau examiné par le gouvernement fédéral (compétent et financeur). L'équation fédérale n'est pas simple, elle peut se résumer ainsi : faut-il s'engager dans un nouveau programme de dragage (380 M € pour -1 m) alors qu'un nouveau terminal en eau profonde est développé par la Basse Saxe (infrastructures) et Eurogate (outillage) sur le port voisin de Wilhelmshaven (Jade Weser Port, 2010) ? Un moment engagé, comme le land de Brême, dans le projet, le land de Hambourg s'en est retiré estimant qu'il allait à l'encontre de ses intérêts. De fait, le futur terminal de Wilhelmshaven sera sans doute le hub principal de la "baie allemande". Cependant, Hambourg pourrait souhaiter disposer un jour de son avant port à Cuxhaven à l'embouchure de l'Elbe. En 1991, Hambourg avait cédé au port de Cuxhaven une zone détenue en propriété depuis 1910 contre l'engagement de ne pas développer la conteneurisation. Cet accord a été cassé par les land de Hambourg et de Basse Saxe en 2005 laissant entrevoir des possibilités nouvelles en aval.



## Une gouvernance portuaire en mutation

Le port de Hambourg est sous la tutelle de la ville et du Land de Hambourg. Toutefois, les accès maritimes ainsi que les voies de communication terrestres de dimension européenne sont du ressort du gouvernement fédéral. Le régime de fonctionnement est celui du "port foncier" (*landlord port*) dans lequel l'autorité portuaire est responsable de l'orientation stratégique du port, gère le domaine patrimonial, réalise les infrastructures, et distribue les concessions. L'autorité portuaire de Hambourg émet un plan de développement tous les cinq ans. L'occupation des sols laisse la part belle aux industries et à la logistique qui occupent la moitié de la superficie du port, tandis que les terminaux de manutention occupent un quart de la

superficie totale. Les entreprises commerciales ont la totale maîtrise du terminal concédé : choix des équipements, main d'œuvre salariée, tarification de l'outillage et des services... C'est aussi le secteur privé qui assure les services aux navires (pilotage, remorquage...).

Depuis 2005, la HPA, Autorité portuaire de Hambourg, entreprise publique, maîtrise l'ensemble des fonctions auparavant dévolues aux personnels du Land et de la ville. Il en ressort une meilleure visibilité, une plus grande cohérence, une capacité d'action élargie et une réactivité accrue. La HPA peut être divisée en deux grands pôles : le pôle commercial construit, entretient et gère les infrastructures à caractère commercial. Le financement relève alors de la sphère privée (pas de financements publics). Le pôle municipal construit, gère et entretient les infrastructures à caractère public et peut faire appel pour cela aux financements publics. Dans le premier cas, la ressource financière provient du fruit des concessions (les royalties), tandis que dans le second elle est issue des taxes portuaires (droits de ports). Enfin, le gouvernement fédéral, le Land et la ville partagent le coût du dragage de l'Elbe, qui ne rentre pas dans une véritable logique de retour sur investissement.

## Hambourg : ville maritime et financière

Depuis le rachat de Senator (Brême) par Hanjin (Corée du Sud), la conteneurisation allemande repose sur deux grands opérateurs<sup>8</sup> de Hambourg, Hapag Lloyd<sup>9</sup> et Hamburg Süd. Ce dernier s'est hissé au rang d'acteur incontournable du Nord – Sud (Océanie, Amérique du Sud) en reprenant de nombreuses compagnies et services depuis une quinzaine d'années (Ybarra, Aliança, Crowley, Ellerman, Kiang Hung, Fesco...).

Pour sa part Hapag Lloyd est devenu le numéro quatre mondial de la conteneurisation en 2005 grâce au rachat pour 2 Mds € du groupe canadien CP Ships mais les premiers résultats financiers s'avèrent décevants. L'armement attend de son acquisition des synergies véritables en 2007 mais les perspectives sur les taux de fret ne sont pas rassurantes. Pour beaucoup d'analystes l'armement souffre surtout du manque d'orientation claire de la part de sa maison mère, la société de tourisme TUI<sup>10</sup>. En octobre 2006, les autorités politiques de Hambourg se sont engagées dans le débat. Certains, comme le maire de Hambourg, prônent un engagement financier public dans TUI, alors que d'autres, comme le

<sup>8</sup> Les autres armements de Hambourg présents dans la conteneurisation sont positionnés sur le Nord-Sud, (DAL / Afrique; Horn Linie / Caraïbes, Afrique) ou le régional européen (OPDR / Atlantique, Team Limes / Baltique).

<sup>9</sup> L'armement est issu de la fusion en 1970 du Norddeutschen Lloyd de Brême et de la Hamburg Amerikanischen Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG) de Hambourg.

<sup>10</sup> En 1997, le groupe métallurgique Preussag de la Ruhr a acquis tout à tour la société de tourisme TUI (Hanovre) et Hapag Lloyd devenu depuis la filiale maritime du groupe TUI AG qui elle-même n'a plus d'actionnaire stratégique, une valorisation boursière faible et des dettes énormes.

Sénat de Hambourg, souhaite la fusion de Hapag Lloyd (détaché de TUI) et Hamburg Süd (qui appartient aujourd'hui au holding familial multiactivité Oetker).

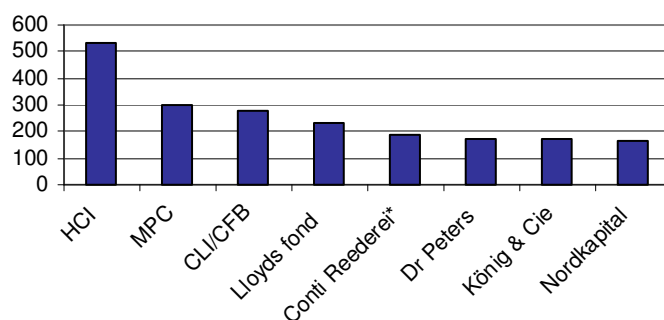
Autre grande maison de Hambourg, Rickmers est un spécialiste reconnu des transports cargos. Il a focalisé son développement sur les échanges de biens peu ou mal conteneurisés et réalise actuellement de très bons résultats sur ses lignes "Inde" et "Chine" avec des frets industriels (acières, parties d'usine, pièces de chaudronnerie lourdes, machines outils...) Rickmers offre ses services au tramping, mais applique aussi toujours le principe de la ligne régulière avec ses cargos, ce qui a séduit toute une partie de l'industrie.

En plus de ces trois armements emblématiques de Hambourg, la part la moins visible de l'armement allemand repose sur une multitude de sociétés spécialisées dans le financement, la propriété, l'armement et la gestion des navires. 320 entreprises domiciliées à Hambourg sont dédiées d'une façon ou d'une autre à l'armement maritime : on dénombre ainsi 59 entreprises propriétaires de navires, 117 compagnies maritimes et 144 sociétés de gestion de navires (*shipmanagers*). Ensemble, ces entreprises possèdent, arment ou gèrent entre 1790 et 2260 navires selon les estimations<sup>11</sup>, essentiellement des porte-conteneurs. Les racines de cette vitalité sont à rechercher dans le système financier.

La politique fiscale allemande, libérale et attractive, permet de drainer l'épargne vers le secteur maritime qui capte de la sorte 32% des investissements placés dans les fonds spécialisés, juste derrière l'immobilier qui attire 41% des montants investis. Les sommes de ces fonds de placement sont défiscalisées ce qui assure le succès de cet outil auprès des classes supérieures. La rentabilité, en terme de taux d'affrètement, et non de taux de fret, du transport maritime conteneurisé, explique que les investisseurs soient toujours nombreux à placer leur argent dans ce créneau maritime. En effet, le retour sur investissement est très bon puisqu'il atteint 17% par an en moyenne sur les 20 dernières années selon HCI, et le risque est peu élevé si l'opération est menée par une société sérieuse. Concrètement, les sociétés en commandite (KG), ou maison d'édition de participations maritimes, achètent des navires qu'elles affrètent ensuite à long terme aux compagnies maritimes, ce qui leur assure un revenu. La KG apporte les montants investis par les particuliers, en général de l'ordre de 30% de la valeur du navire, et fait appel aux banques pour couvrir le solde avec un emprunt. Une fois le navire construit, il reste la propriété de la KG qui en confie le suivi par contrat à un *shipmanager*. Ce système est créateur d'emplois tertiaires sur Hambourg car la machinerie financière nécessite beaucoup

d'expertise et parce que les partenaires ouvrent des agences et des bureaux sur place. Moins d'une dizaine de KG dominant le paysage et les cinq premières totalisent en moyenne 45 % des fonds annuels collectés.

Montants collectés par les principales KG en 2005 en millions €  
(source : compilation ISEMAR)



La relation de confiance qui existe entre les KG et les banques allemandes est unique et très forte, et elle est à la base de la longévité du système. Le secteur public banquier garantit la solidité des transactions et les banques bénéficient, avec cette tutelle publique, de très bonnes notations de la part des sociétés de « crédit rating ». Toutefois, le modèle allemand évolue et commence à s'ouvrir aux fonds privés : 27% de HSH Nordbank, la plus grande banque maritime du pays dont le siège est à Hambourg, ont ainsi été achetés par un groupe de cinq investisseurs américains.

Les principaux affréteurs des navires issus du système de financement par KG sont, par ordre décroissant, A.P. Moller-Maersk, P&O Nedlloyd, CMA CGM, Hanjin shipping, MSC et CSAV. Si les porte-conteneurs représentent la majorité du portefeuille de navires des KG, elles s'orientent désormais vers les pétroliers et les vraquiers et observent le secteur méthanier avec prudence mais intérêt. Si c'est en partie grâce à sa politique fiscale que l'Allemagne a conquis la première place pour le nombre et le tonnage de porte-conteneurs contrôlés dans le monde, la concurrence se précise avec la politique d'incitation au financement maritime de Singapour (Singapore Maritime Finance Incentive) qui pourrait attirer les investisseurs asiatiques, et avec la politique de leasing liée à la taxe au tonnage au Royaume-Uni.

*Cette note fait suite à la visite, en septembre 2006, du port de Hambourg par une délégation constituée de l'ISEMAR, de la CARENE, de Nantes Métropole Développement, du CODELA et du port de Nantes Saint-Nazaire.*

Paul Tourret et Romuald Lacoste

<sup>11</sup> Il faut prendre en considération qu'une entreprise peut être comptabilisée plusieurs fois en étant propriétaire, armateur et *shipmanager*. Source : Lloyd's Register – Fairplay.