

L'Allemagne géant discret mais actif de la conteneurisation

Pendant cinquante ans, l'Allemagne a été en quelque sorte le bout de l'Europe. La chute du Mur de Berlin a été plus qu'à l'origine de la réunification du plus grand Etat européen, cet événement a remis le pays au centre du continent et en matière maritime a fait de ses ports les interfaces naturelles de l'Europe orientale en phase de croissance économique. Hambourg et Brême, extrêmement concurrencées sur le gigantesque marché industriel et commercial de la Rhénanie, sont devenues les portes océaniques de l'Europe danubienne et baltique avec le rôle dynamique de leurs manutentionnaires. Sur le plan maritime, il existe un certain contraste entre la situation des armements allemands, présents mais sans faire figure d'avant-garde, et le rôle fondamental des sociétés d'émission allemandes dans le contrôle de la flotte mondiale conteneurisée qui fait du pays l'un des principaux bénéficiaires financiers de la croissance de la conteneurisation mondiale.

Le destin des armements allemands

En 1980, le second armateur mondial en terme de capacité était Hapag-Lloyd. En 2004, l'armement allemand n'est plus qu'en 16^e position. Sans avoir connu de déboires particuliers, il illustre l'évolution de certains armements européens, à la fois dépassés par les nouveaux venus asiatiques et par le dynamisme de concurrents plus agressifs (MSC, Maersk, CMA-CGM). Hapag-Lloyd n'a pas connu le destin de l'autre grand opérateur, DSR Senator racheté par Hanjin en 1997. DSR Senator était alors le produit de l'union entre l'ancienne compagnie nationale de la RDA et l'armement de Brême Senator (le land en possède encore 10%).

Hapag Lloyd est né en 1970 de la fusion entre deux armements de Hambourg (Hapag) et Brême (Norddeutscher Lloyd). Plusieurs traits caractérisent Hapag-Lloyd : l'absence de politique d'achat d'autres opérateurs, l'intégration à la Grande Alliance et la non implication dans des services terrestres. La flotte se composait au 1^{er} janvier 2004 de 41 unités (164 420 evp de capacité, 2,1 M d'evp transportés en 2003, +13,5%) à 29% en affrètement, ce qui est très faible pour un armement européen. L'armement s'est équipé de quelques gros porte-conteneurs mais n'avait, au début, de l'année que cinq navires en commande.

L'autre grand armement allemand¹ est la vieille société Hamburg Süd (1871) du conglomérat familial Oetker qui est placée sur d'autres segments mais avec d'autres choix stratégiques. Hamburg Süd a pour spécialité l'Amérique du Sud et depuis 1990, l'armement a mené une très importante politique d'achat² d'opérateurs ou

de services du segment Nord – Sud. La force du groupe repose sur l'Amérique latine non sans difficulté en raison du déséquilibre des trafics lié à la faiblesse des importations brésiliennes et argentines.

L'armement qui est aujourd'hui leader sur le reefer Nord – Sud utilise, selon BRS, 74 navires (142 000 evp de capacité à 71% affrétés). BRS indique 10 navires en commande pour une capacité de 41 000 evp. En 2002, le groupe a été le deuxième acheteur mondial de conteneurs frigo et en 2003, la plus grosse croissance de capacité (+40,9%, 1,115 M d'evp transportés).

Hamburg Süd, un savoir faire Nord - Sud



Depuis 1997, Hapag-Lloyd fait partie du groupe Preussag - TUI qui est présent dans d'autres secteurs maritimes (croisière) et économiques dont l'aviation civile et le tourisme. Les milieux maritimes allemands rêvent d'un rapprochement (réaliste) avec Hamburg Süd pour former un grand groupe à la fois Est – Ouest et Nord – Sud. Pour l'instant, le groupe TUI a décidé d'introduire en bourse 50% de son opérateur maritime à l'automne (qui a dégagé 306 M d'euros de bénéfice net en 2003). Le possible intérêt du groupe logistique Künne & Nagel a été aussi signalé par la presse professionnelle.

¹ Parmi les petits armements, on peut citer le spécialiste de l'Afrique DAL-WAL et du short sea ibérique OPDR.

² Soit : 1990 Furness Withy (HK), RZAL (PB), 1991 Laser Lines (Suède), 1998 Aliança (Brésil), South Seas Steamship (Norvège), 1999 South Pacific Container Line (Chypre), lignes sud américaines de Crowley et de Transroll, 2003 Ellerman Lines (GB) et Kien Hung

(Taiwan). Depuis 2004, la division Columbus Line a été intégrée et le groupe divisé en trois entités Hamburg Süd, Aliança et Ellerman.

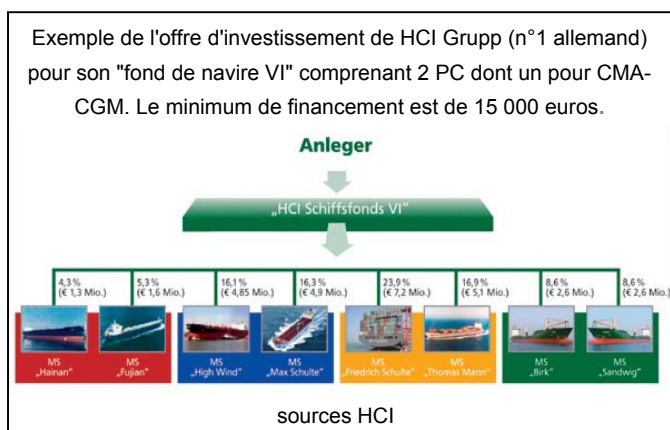
La maîtrise de la flotte mondiale

L'Allemagne maritime c'est aussi et peut être surtout les sociétés d'émission. En janvier 2003, 204 porte-conteneurs battaient pavillon allemand mais les intérêts allemands en contrôlaient 788, soit 43,6% de la flotte mondiale de plus de 1 000 gt (38,2% du tonnage mondial, 35% de la capacité en evp, sources ISL). Ainsi, on doit considérer que l'Allemagne est sans doute le pays qui profite le plus de l'extraordinaire développement de la conteneurisation.

Pour contrôler cette activité très consommatrice d'investissements, il faut avoir d'énormes capacités financières. La place de Hambourg est historiquement un bastion de l'économie maritime et ses banques sont largement impliquées. Ainsi la HSH Nordbank annonce avoir investi 16 milliards d'euro dans le shipping. Ces financements nourrissent en grande partie la construction navale allemande.

Pour beaucoup, une grande part du succès allemand provient de l'engagement individuel de particuliers allemands dans le financement des navires (gains élevés mais risques importants). Dans les années quatre-vingt, l'Allemagne a mis en place des systèmes d'acquisition de parts de copropriété de navires (quirats) avec des incitations fiscales (défiscalisation totale de l'investissement, réduite avec le temps). Il s'agit d'un mécanisme individuel de placement et non de fonds de pension.

L'effet de levier des quirats a épaulé le système financier traditionnel. Aujourd'hui, plus d'une trentaine de fonds spécialisés³ notamment hambourgeois sont présents sur le marché de l'affrètement avec en 2003 une somme record d'investissements (1,55 Mds d'euros). Ces sociétés qui préféraient plutôt les unités moyennes donc polyvalentes se sont engagées dans la construction de très gros PC souvent en partenariat avec le client armateur, unis dans la même volonté de répondre aux promesses d'un marché asiatique en forte croissance. En cas de retournement de conjoncture, ces sociétés seraient naturellement les premières à subir des pertes car les armements délaissent les affrètements réalisés ces dernières années à des taux élevés.



³ Reederei H.Schuldtt, C.-P. Offen, Reederei Conti, E.R. Schifffahrt. Hansa Treuhand, Norddeutsche Vermogen, HCI, Arhenkiel...

Ports, le profit de la grande Europe

Hambourg partage avec Brême la fonction de grand port transocéanique allemand, mais Hambourg dépasse largement son rival en matière d'importance dans le monde maritime allemand, par le trafic (2/3 des conteneurs nationaux), la construction navale toujours présente et surtout les décideurs maritimes.

La croissance du trafic de Hambourg est l'une des plus régulières des grands ports européens et montre une forte accélération ces quatre dernières années. Les trafics conteneurisés tiennent de plus en plus de place dans l'activité (2001 : 53,9%, 2003 : 60,5%). Le port a dépassé l'année dernière la barre des 6 millions d'evp⁴ avec une croissance de 14,2%.

Hambourg est traditionnellement le port de l'Extrême Orient et profite donc de la croissance chinoise et ce à l'échelle de l'Europe de l'Est grâce aux services ferroviaires (1 M evp par mode ferroviaire en 2003) et de la Baltique grâce au feederling (2,5 M d'evp en 2002). Le port de Hambourg a ainsi réussi à devenir l'interface entre l'Europe du Nord (Scandinavie, Russie, Pays Baltes, Pologne) et les grands services océaniques.

L'entreprise portuaire HHLA, possédée directement par la ville de Hambourg, contrôle environ les deux tiers de la manutention locale. La concurrence de HHLA est représentée par la société privée Eurokai. Fondée en 1965 lors de la libéralisation de la manutention à terre à Hambourg, elle constitue la partie hambourgeoise du groupe Eurogate.

A son terminal Burchardkai, HHLA a ajouté progressivement d'autres sites issus de rachats, Unikai (ex Hapag Lloyd) et Tollerort (ex Buss). Pour faire face à la croissance des trafics, HHLA a construit en 2002 un nouveau terminal : le Container Altenwerder Terminal (CTA) qui est opéré en joint venture de 25,1% avec Hapag Lloyd. Il n'était pas dans les habitudes de l'entreprise portuaire de construire des terminaux dédiés et réaliser des partages de capitaux mais le contexte actuel montre que le développement de nouveaux terminaux géants nécessite des alliances entre manutentionnaires et armements.

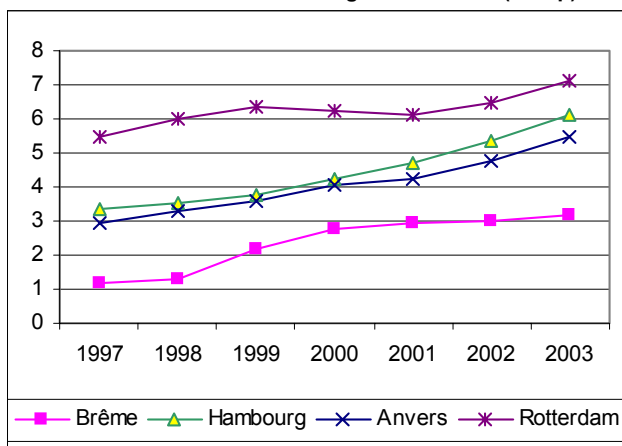
Le terminal de l'Altenwerder est un site de distribution de fret parmi les plus modernes d'Europe avec quatre postes à quai pour des navires porte-conteneurs de cinquième et sixième génération. Le nouveau terminal est un peu plus éloigné de l'Elbe mais cette localisation permet un développement foncier plus intéressant notamment pour l'entrepôtage, les services logistiques et les connections multimodales.

La situation des terminaux d'estuaire n'est pas une gêne pénalisante puisque Hambourg est massifiante pour un très large hinterland. Le choix du nouveau CTA témoigne d'un souci d'efficacité davantage terrestre que maritime. Le seul bémol reste le tirant d'eau de

⁴ En 1997, le *Port of Hamburg Handbook* établissait les perspectives d'avenir à 5,6 M d'evp en 2010.

l'Elbe qui interdit l'accès aux navires géants. Entre 1997 et 1999, le chenal de l'Elbe a été porté à 13,5 mètres⁵, des travaux financés par l'Etat fédéral (197 M de marks) et le land d'Hambourg (13 M d'euros). Le débat actuel à Hambourg se concentre sur la nécessité impérieuse de draguer à nouveau l'Elbe (de + 1 mètre à 1.5 mètres). La place portuaire considère que ne pas approfondir pourrait réduire les efforts entrepris depuis des années pour positionner de Hambourg au centre de l'Europe du Nord Est. L'autorité portuaire demande le dragage à court terme (dès 2007) et a déposé un dossier à l'autorité fédérale compétente pour le dragage des fleuves (pour un an de travaux et 130 M d'euros).

Evolution des trafics Allemagne et Benelux (M evp)



sources autorités portuaires

A Brême, la conteneurisation est l'affaire de l'avant port de Bremerhaven à l'embouchure de la Weser dont le site de Wilhelm Kaisen initia la conteneurisation en Allemagne. A priori, le port semble "coincé" entre le Benelux et Hambourg, néanmoins, Bremerhaven a connu une excellente croissance entre 1990 et 2002 multipliant par trois son trafic conteneurs. Les chiffres de croissance 1990 - 2002 sur les marchés de l'Europe du Nord sont les mêmes qu'à Hambourg: Scandinavie x 2, Russie / Pays Baltes x 12. Toutefois, en 2003, malgré ses 3,19 M d'evp, Brême affiche une croissance limitée de seulement 6,4%. Le port traditionnellement spécialisé sur l'Amérique du Nord ne profite pas du boom des importations de Chine. Bremerhaven a tout de même quelques atouts, en premier lieu d'avoir comme opérateurs portuaires, à la fois le grand groupe allemand de manutention Eurogate (pour moitié de Brême via BLG) et les premiers armements mondiaux : Maersk (50% du North Sea Terminal Bremerhaven) et MSC (50% MSC Home Terminal, mai 2004). Eurogate continue de développer le port avec l'achèvement en 2007-2008 du CT IV⁶ qui terminera la possibilité d'extension de Bremerhaven.

⁵ Les contestations écologiques ont déjà été fortes mais les services fédéraux compétents affirment que l'impact du dragage est très faible.

⁶ 4 postes à quai, 2,2 millions d'evp de capacité pour un coût de 500 M d'euros.

Le nouveau port de Wilhelmshaven

Dans la course au gigantisme à laquelle se prépare notamment Rotterdam, il paraît essentiel en Allemagne d'avoir aussi un port adapté, d'autant plus que les grands ports actuels montrent leurs limites. Depuis quelques années, un grand projet de terminal pour navires géants est prévu à Wilhelmshaven. Le port de Basse Saxe, situé à l'embouchure de la Jade et de la Weser, est aujourd'hui essentiellement un port pétrolier. Le futur terminal à conteneurs conquis sur la mer pourrait accueillir en 2010, les unités de plus de 10 000 evp nécessitant un tirant d'eau de 18 mètres.

En 2000, la localisation du nouveau port de la "baie allemande" s'est faite à l'instigation de la Basse Saxe (gestionnaire du port) en concurrence avec le site de Cuxhaven (à l'embouchure de l'Elbe) préféré par les milieux économiques de Hambourg. Si Cuxhaven apparaissait alors comme moins cher (plus de deux fois moins selon HHLA) à l'inverse Wilhelmshaven possédait de meilleures capacités d'extension à moyen terme (24 postes à quai contre 10).

Les autorités de Basse Saxe affirment que le secteur privé doit financer en partie les infrastructures⁷. Le groupe Eurogate cite Wilhelmshaven dans ses objectifs. Depuis 2001, Brême s'est impliquée dans le projet, le port et le land estiment que le site de Bremerhaven approchera de la saturation en 2010. Le nouveau site se situera à proximité et pourra être un nouvel avant port laissant à la place portuaire tout son rôle. Après s'être engagée dans le projet, Hambourg s'est retirée en le considérant finalement comme une concurrence.

La vocation du nouveau port est bien d'accueillir les futurs très grands porte-conteneurs. Le port pourrait notamment servir de hub pour la Baltique dans le cadre de services utilisant de très gros navires sur les lignes Est-Ouest. Les études⁸ parlent de 16 millions de conteneurs à terme et, ni Hambourg, ni Bremerhaven ne pourraient absorber ces trafics. Dans le contexte allemand, il s'agit de préserver une entrée maritime nationale dans le cadre des grandes transformations de l'industrie maritime, au risque de modifier les équilibres entre les ports existants.

Manutention, l'esprit de la Hanse

Le développement des deux grands ports allemands repose sur le dynamisme de leurs sociétés portuaires, Eurogate et HHLA qui ont affiché en 2003 des taux de croissance comparable (12,5% et 12,2%) avec des solutions proches notamment dans la maîtrise du transport ferroviaire et un ancrage uniquement

⁷ Le coût total est estimé à 780 à 900 M d'euros comprenant 178 M d'euros pour l'infrastructure (50% privé), 306 M d'euros pour la superstructure (100% privé) et de 271 M d'euros pour le remplissage des zones humides (320 hectares).

⁸ *Journal du Transport International* 9/2002

européen. Les manutentionnaires Eurogate et HHLA sont devenus des opérateurs logistiques globaux.

Le groupe Eurogate est issu d'un rapprochement, en 1999, entre l'entreprise portuaire Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG, fondée en 1877) et la société privée Eurokai de Hambourg. BLG comporte deux entités distinctes : une société d'exploitation BLG AG détenue à 50,4% par l'Etat de Brême et à 49,6% par des opérateurs portuaires privés et une société patrimoniale 100% publique (100% pour les bâtiments et 75% pour les équipements portuaires). Une cotation boursière de BLG est actuellement en projet.

Eurokai est une société cotée en bourse contrôlée par le groupe familial Eckelmann (1865) via la société Hamburg Conteneur Terminal (50%). Eurokai possède directement (66%) et via Eurogate (36%) le groupe de manutention italien Contship Italia qui est présent dans de nombreux ports italiens (Gioia Tauro, La Spezia, Salerne, Ravenne, Livourne, Calgary : 5,23 M d'evp en 2003). Eurogate est devenu le premier manutentionnaire européen et le cinquième mondial sans aucune autres activités qu'européennes.

Eurogate est aussi présent dans le pré/post acheminement européen, par feeder avec les armements (United Feeder en Méditerranée, Swan Container Line pour la Russie) et le ferroviaire pour drainer des trafics allemands, danubiens et italiens. Pour le marché allemand, Eurogate a développé avec ERS et Netlog le service BoxXpress devenu le 3^{ème} client en Allemagne du gestionnaire d'infrastructure DB Netz. En l'Italie, Eurogate est présent via sa filiale locale Sogemar, et le groupe met en œuvre un "pont terrestre" par voie ferroviaire sous le nom d'Hannibal. La complémentarité Allemagne – Italie est l'une des clés du succès d'Eurogate.

présente à Saint Petersburg afin de mieux maîtriser le potentiel annoncé du marché russe.

Service allemand de BoxXpress



La stratégie de l'HHLA s'est largement développée dans l'organisation des liens ferroviaires en Allemagne et vers les voisins polonais (via Polzug) et tchèque (via Metrans). HHLA et la DB possèdent chacun 50% de l'opérateur allemand Transfracht International GmbH. En Pologne, Polzug appartient pour un tiers à l'HHLA, un tiers à la DB et un tiers aux chemins de fer polonais (PKP). Le réseau Polzug couvre toutes les grandes villes de Pologne ainsi que la plate forme logistique lituanienne de Sestokai qui rayonne plus à l'Est. Hambourg qui entend être le "port polonais le plus à l'ouest" peut désormais couvrir par mer et par rail la Biélorussie et la Russie.

L'histoire et la géographie pèsent sur le monde maritime allemand. La géographie oriente vers le Benelux l'espace rhénan et, durant quarante cinq ans l'histoire a bridé le potentiel économique de ses voisins orientaux. Ce potentiel est aujourd'hui libéré au profit des ports hanséatiques avec le rôle moteur des sociétés des grands opérateurs de la manutention devenus pour une grande part des logisticiens.

Du point de vue maritime, plus que les armements de taille mondiale, ce sont surtout les sociétés d'émission qui témoignent de la force du monde maritime allemand. Pour l'instant pour l'ensemble des opérateurs la croissance est à deux chiffres.

On peut néanmoins soulever quelques limites. Du point de vue des manutentionnaires, le profil est très européen et n'accompagne donc pas la croissance dès le départ en Asie. HHLA comme Eurogate sont appelés à s'ouvrir au capital boursier et devront peut être s'internationaliser d'avantage. Quant aux armements, la fusion Hapag-Lloyd / Hamburg Süd ramènerait l'Allemagne dans le clan des très grands *global carrier* alors même qu'elle contrôle une grande partie de l'outil maritime mondial.

Paul TOURRET

HHLA et Eurogate en Allemagne

société	terminaux	participation	trafics 2003
Eurogate	Bremerhaven CT	100%	3,166 M evp
	Bremerhaven NTB	50%	
	Hamburg CT	32%	
HHLA	Hamburg Burchardkai	100%	3,950 M evp
	Tollerort CT	100%	
	Hamburg Alterwerden	75%	

Sources Eurogate et HHLA

La ville et le land de Hambourg possèdent à 100% l'HHLA (Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft) holding détenteur de sociétés de manutentions portuaires conteneurs, ro-ro et vrac à Hambourg. HHLA est aujourd'hui une société par actions non cotée mais depuis septembre 2003 le land a annoncé son intention de privatiser l'entreprise.

Depuis quelques années, HHLA a développé ses activités en fondant avec des partenaires, des sociétés d'exploitation de lignes de transport combiné depuis la Pologne, la République Tchèque et la Hongrie. HHLA s'est aussi implantée dans les ports de Cuxhaven (CuxPort) et de Lübeck. Depuis 2003, HHLA est

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne
(fonds européens de développement régional)

juin 2004 - ISSN: 1282-3910 – Dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul TOURRET