



L'activité portuaire du port de Hambourg

Wolfgang Hurtienne le 3 avril 2009

Hambourg est le 11^e port à conteneurs du monde. Les autres ports de la région Nord - Europe sont Rotterdam et Brême. Actuellement tous ces ports font face à la crise. Hambourg garde foi en l'avenir et anticipe un nouveau développement une fois la crise passée. Hambourg est aujourd'hui la plaque tournante pour les importations venant d'Asie, pour le fret à destination des ports de la Baltique et plus généralement des pays de l'Est européen.

Hambourg, ville-État, se situe entre deux États très actifs dans le commerce et l'industrie et compte 3,4 millions d'habitants. La croissance du port est due à cette région métropolitaine. Les effets du port se répercutent sur les emplois de la région métropolitaine et provoquent de la croissance bien au delà des limites du port.

Deux grandes entreprises se partagent les activités du port : Hamburg Port Authority (HPA) en assure la gestion et Eurogate les autres activités. HPA loue les terrains aux entreprises qui ensuite y construisent leurs infrastructures.

On a assisté jusqu'en 2008 à une croissance du volume de marchandises en vrac. L'élément dynamique du commerce est avant tout le trafic des conteneurs qui a connu une croissance très forte jusqu'en 2008 puis une stagnation due à la crise. Les conteneurs vont et viennent entre l'Asie et les pays dynamiques du Nord.

En dépit de la crise, HPA maintient son objectif de doublement de ses capacités à l'horizon 2020, qui sera repoussé s'il le faut à 2025.

Hambourg est aujourd'hui un port entouré de toutes parts par la ville, présentant des zones adaptées à la grande variété des marchandises chargées.

Au cours des derniers siècles, depuis la formation du port il y a 820 ans, les superficies des quais et des terrains ont fortement augmenté, pour pouvoir en particulier accueillir récemment l'entreposage des conteneurs.

A ce stade une rénovation complète est en cours et s'appuie sur de nombreux projets : on restructure les terrains devenus peu efficaces, c'est-à-dire qu'on les refait entièrement, et on restructure les parties dédiées aux conteneurs pour en augmenter la capacité.

Quelques exemples de projets en cours :

- Le port dispose de réserves foncières mais ces terrains sont difficiles aujourd'hui à récupérer sans devoir déplacer des villages ou des activités agricoles. Dans certaines zones, de grandes surfaces ont été gagnées sur l'eau dans les années 30.
- Le quartier d'Altenwerde a été transformé en port industriel. Depuis 2007 fonctionne un nouveau site à conteneurs bien relié à la voie ferrée.

- D'autres projets d'extension de surface existent qui multiplieront l'aire utile par deux sans changer le périmètre du port.
- Deux anciens terminaux à conteneurs (Buchardhai et Eurogate) sont en cours de rénovation. A noter que ces travaux se font sans interrompre complètement l'activité.
- De nouvelles zones d'évitage pour les très grands navires sont en cours de création ou d'aménagement.
- Il existe aussi un projet ambitieux de remodeler certains îlots pour restructurer le port tout en remblayant des bassins.
- Des études détermineront les surfaces à céder sur le marché ou à la ville, ou à utiliser pour la création d'un second port à conteneurs.

La rénovation des accès au port (fer, route, voie fluviale) doit accompagner celle du port proprement dit. Elle permet en stimulant les fonctions de logistique, de manutention et de distribution de générer beaucoup d'emplois. Pour écouler le fret arrivant surtout d'Asie, le port s'appuie sur :

- un réseau ferré développé,

- un réseau de navires "feeders" plus petits en direction de la Baltique (124 départs / semaine).

Des schémas directeurs ont été établis pour le fer, la route et les voies d'eau. L'environnement pousse à donner la préférence au ferroviaire, de nouvelles voies ferrées sont planifiées. Les autoroutes sont prévues être élargies et un système de gestion du trafic (orientation par panneaux à messages) permet de tenter de fluidifier un trafic souvent difficile. La gestion des voies d'eau est prévue être améliorée jusqu'à Dresde. Un système de simulation améliore déjà la programmation des mouvements. L'Elbe est l'ancienne frontière avec la RDA et n'a pas été aménagée à temps. Le plan directeur est dimensionné pour 12 000 navires / an. Les résultats sont encore modestes.

La question de l'accès au port par l'Elbe depuis la mer est importante : il faudrait rendre le fleuve navigable aux navires désormais à fort tirant d'eau (15,50 m de tirant d'eau pour 400m de long). Des travaux limités se termineront en 2010-2011. Une partie du fleuve est sous responsabilité fédérale, une partie sous celle de la ville. La solution retenue est d'utiliser la marée et de calculer avec une bonne marge de sécurité des créneaux de transit de 2 heures pour les plus gros bâtiments. Il n'est pas souhaité de faire de l'Elbe un canal. Des études relatives à l'élargissement et à l'approfondissement du fleuve sont en cours quant à l'impact sur l'homme et sur l'environnement.

Une autre grande question est celle du "saut au-dessus de l'Elbe" pour agrandir la ville de Hambourg (se reporter à la conférence sur le sujet).

Une question très débattue est celle des émissions sonores des terminaux de conteneurs et de la gêne occasionnée pour les riverains. En effet des quartiers résidentiels bordent l'Elbe et font face aux terminaux. Pour améliorer une situation devenue difficile, un conseil de voisinage a été établi, il permet une concertation sur le bruit. Une "hotline" a été mise à disposition des habitants concernés 24h/24. De nombreuses mesures ponctuelles et des techniques de réduction du bruit ont été mises en place ainsi que le développement de pratiques silencieuses.

Le projet de Hafencity a poussé à instaurer des mesures techniques dans la manière de construire et d'équiper les nouveaux immeubles pour minimiser l'effet des nuisances venant du port industriel.

Une autre question est celle des émissions dans l'air ambiant dues au fonctionnement des navires, même si l'impact semble moindre à Hambourg qu'à Rotterdam. Hambourg bénéficie sur ce plan d'un régime de vents favorables. Différentes mesures sont en place telles que :

- la réduction des produits sulfurés dans les combustibles,
- la mise en œuvre d'améliorations techniques (filtres à particules et catalyseurs),
- l'incitation à alimenter en énergie les navires par le quai plutôt que de faire fonctionner en permanence des groupes électrogènes (l'incitation se fait par une réduction des frais dans le port). Malheureusement il n'est pas réalisable d'équiper tous les postes à quai.

Ces mesures sont communes à tous les ports de la région par souci d'équité commerciale. A noter que les émissions rapportées à la tonne transportée sont plus faibles si le navire est de fort tonnage. Les navires fluviaux bénéficient d'une alimentation en énergie par le quai depuis de nombreuses années. Enfin des avantages importants sont accordées aux bâtiments "climatiquement neutres".

Une dernière mesure favorable à l'environnement consiste à tout faire pour accélérer les processus du port de manière à diminuer les temps d'attente inutiles.

Questions

- sur la répartition des moyens d'écouler le fret : 50% par voie maritime, 30% par route, 25% par voie ferrée.
- sur le bruit : des indemnités financières sont accordées au cas par cas par les entreprises et non par HPA pour l'isolation des fenêtres.
- sur les risques inhérents au franchissement de l'Elbe :
 - * des mesures de prévention existent en termes de dimensions des navires;
 - * les navires sont soumis à autorisation dans un créneau de temps;
 - * un centre de gestion du trafic maritime s'appuie sur un réseau de radars;
 - * des postes et zones refuges sont prévus pour les navires à fort tirant d'eau.
- sur l'emploi local : 276 000 emplois dont 146 000 à Hambourg sont générés par le port.
- sur l'idée d'un avant-port : elle n'a pas été retenue car:
 - * il casserait le flux des navires;
 - * il faudrait le relier par d'autres moyens à grands frais à la ville;
 - * Hambourg refuse évidemment de financer un projet dans l'État voisin.

Compte-rendu rédigé par Dominique Leroy

Avril 2009