



**ISEMAR**

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

## Brême Bremerhaven L'autre polarité de l'Allemagne maritime

L'une des caractéristiques du monde maritime allemand est l'étroitesse de sa façade littorale, mais aussi la puissance de ses métropoles portuaires. Avec Hambourg, la force économique dépasse le port pour comprendre aussi l'une des principales places maritimes dans le monde. Brême qui possède une très large palette d'activités portuaires n'a pas la même force en termes de tissu armatorial pourtant la diversification des pôles d'activités liées à la mer sont remarquables : entreprise de manutention pan européenne, transformation industrielle des produits de la mer, construction navale, énergies marines renouvelables. Pour beaucoup d'observateurs, Brême Bremerhaven incarne la modernité des cités maritimes européennes.

### Évolution d'un grand port allemand

Comme Hambourg, Brême forme un land urbain, le plus petit d'Allemagne, avec le titre de « libre et hanséatique ». La caractéristique hanséatique est une attribution commune pour qualifier les puissantes villes commerçantes et portuaires d'Europe du Nord. Pour Brême, la présence dans la Hanse est marqué par des interruptions en raison de conflit d'intérêt avec les autres membres. La ville est alors à la jonction des espaces, frison tournée vers la mer et saxon tourné vers l'Allemagne.

Les siècles suivants, le commerce brêmeois s'est toujours inscrit dans une perspective occidentale d'abord avec l'Angleterre, mais aussi les États-Unis. Les négociants de la ville sont notamment actifs dans le tabac et les cotons. Ralliée en 1871 à un nouvel Etat allemand unifié, elle bénéficie comme Hambourg et après négociation en 1888 de l'union douanière nationale. La négociation permet le maintien du port franc enclave douanière maintenant les fonctions commerciales de la cité.

La ville de Brême se situe sur la dernière partie de la Weser un fleuve dont le bassin couvre toute l'Allemagne du Nord-Ouest. L'embouchure se situe à 60 km au nord dans une vaste baie commune à la Jade. La distance à la mer est équivalente à celle de Hambourg pour l'Elbe, mais ce fleuve a un débit plus puissant. La question portuaire se posa à Brême dès le XVIe siècle quand la ville constata l'ensablement de ses quais. La ville met en œuvre le premier port artificiel de l'Europe moderne

en 1623. Au début du XIXe siècle, Brême doit se résoudre à construire un avant-port à l'embouchure de la Weser. En 1827, le port de Bremerhaven sort de terre avec petit bassin parallèle au fleuve. Il appartient à cette catégorie des ports de fin d'estuaire construit pour répondre à la contrainte des tirants d'eau, ainsi suivront Hartlepool pour Middlesbrough, Cuxhaven pour Hambourg, Saint-Nazaire pour Nantes, Zeebrugge pour Bruges.

Entre 1870 et 1970, les progrès techniques permettent de mieux draguer la Weser (10.7 m aujourd'hui) maintenant le statut portuaire de la ville avec des bassins et des zones industrielles à l'aval proche de Brême (Oslebshausen). Néanmoins, le destin maritime passe de plus en plus par Bremerhaven. L'avant-port agrandi de la ville voisine de Wesermunde forme une enclave du land de Brême au sein de la Basse-Saxe (après 1947). Aujourd'hui, le land urbain compte 550 000 habitants pour la ville amont et Bremerhaven 130 000 habitants.

L'avant-port est l'escale principale des lignes vers les États-Unis d'où partent plusieurs millions d'émigrants allemands. Déjà construit par les marchandises ce tropisme américain se maintient. Il se trouve renforcé après la Deuxième guerre mondiale, car les forces d'occupation américaines contrôlent la ville et les deux rives de l'estuaire de la Weser à l'intérieur de la zone britannique afin de disposer de larges capacités portuaires pour leurs approvisionnements. Et c'est donc tout naturellement que la première ligne conteneurisée transatlantique réalise son escale allemande à Bremerhaven à partir de 1966. Enfin, cette histoire américaine s'incarne encore par la présence de groupes alimentaires américains (Kellogs, Mondelez ex Kraft).

Le port de Brême conserve une partie de l'activité portuaire avec notamment des vracs secs et des marchandises générales (aciers, bois, colis lourds). Sur les 78,3 Mt manipulés en 2014, 12,8 Mt l'ont été sur les terminaux des bassins situés à l'aval de la ville de Brême (16,4%) modernisés dans les années soixante. Le port ne possède pas de complexe pétrolier qui est régionalement situé à Wilhelmshaven et Hambourg mais depuis 1957 l'un des sites sidérurgiques construit au bord de l'eau et désormais dans le giron d'Arcelor Mittal.

La maritimité<sup>1</sup> de Brême est étendue avec des filières déclinantes, mais aussi de nouvelles activités qui font référence en Europe. Les compagnies maritimes n'ont jamais été nombreuses à Brême à la différence de Hambourg. L'aventure de la Norddeuther Lloyd qui incarna à partir de 1857 une partie des liners allemands s'est achevée dans la fusion avec Hapag. Désormais, Hapag Lloyd a son siège à Hambourg. Plus récente, Senator Line (1997) a été rachetée en 1997 par l'armement coréen Hanjin et a disparu comme armement en 2009.

La construction navale brémoise a possédé à sa grande époque plusieurs chantiers : Bremer Vulkan Werft 1893-1997, mais reste sur la base du site de Vegesack un chantier spécialisé de Lürssen (militaire, yacht), Bremerhaven Schichau Seebeckwerft (SSW) a fermé en 2009 et il reste encore Lloyd Werft (ancienne filiale du NDL) et des réparateurs avec German Dry Dock et Bredo. Désormais, c'est sur une autre industrie mécanique de la mer que s'oriente Brême avec un important secteur des EMR.

Reste, enfin la pêche qui est une activité importante pour la côte allemande de la mer du Nord. La spécialisation de Bremerhaven se situe dans la transformation avec plusieurs entreprises d'importance nationale (Frozen Fish International, Deutsche Sea, Frosta, Nordsee) localisées dans le Fishereihafen. Le pôle industriel qui occupe 480 ha représente 400 compagnies et 9 000 emplois.

**La richesse portuaire de Bremerhaven**

D'une certaine manière, le port de Brême / Bremerhaven peut être considéré comme le plus petit des ports géants du Range Nord. Avec des hauts et des bas, l'activité générale tourne ces dernières années autour de 80 Mt. A la différence des ports du Benelux, les vracs liquides sont peu nombreux (1,8 Mt) alors que les vracs secs (8,4 Mt) reposent sur les approvisionnements de l'unité sidérurgique de Brême ainsi qu'un gros pôle agricole (trois terminaux dédiés). La force de Bremerhaven repose donc essentiellement sur les conteneurs (59,8 Mt en 2013, 76,4% du tonnage) et sur les véhicules (4 Mt, 5%) tout en accueillant des activités de fruits, la croisière<sup>2</sup> et les colis lourds des EMR.

Bremerhaven est le deuxième port à conteneurs allemand. A priori, le port semble coincé entre les ports du Benelux et Hambourg, mais le port de Bremerhaven

a connu une très forte croissance dans les années 90. En 2013, le nombre d'evp manipulé a été de 5,795 M d'evp, c'est le double de l'activité de l'an 2000. Néanmoins, depuis plusieurs années, les trafics de Bremerhaven sont moins performants (croissance très faible en 2012, en recul en 2013 et en 2014).

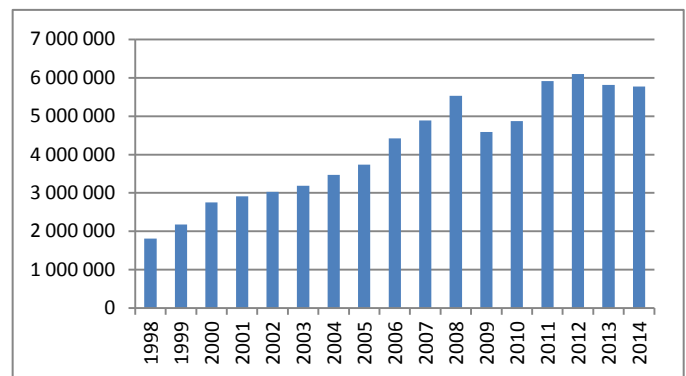
**Classements de Brême dans le Range Nord en 2014**

Trafic total (Mt)			Conteneurs (M evp)		
1	Rotterdam	444,7	1	Rotterdam	12,3
2	Anvers	199	2	Hambourg	9,7
3	Hambourg	145,7	3	Anvers	9
4	Amsterdam	95,7	4	Brême	5,8
5	Brême	78,3	5	Le Havre	2,7

Sources autorités portuaires

Une grande partie de l'activité est liée au transbordement (2/3 des mouvements concernent ce type d'activité) faisant de Bremerhaven le principal hub pour la Scandinavie et la Baltique en concurrence avec le voisin Hambourg. Les pré et post acheminements terrestres sont marginalement fluviaux (3,6%), la route (50%) couvre les distances courtes et le ferroviaire (46,6%) les plus longues.

**Evolution du trafic de conteneurs à Bremerhaven**



Sources BremenPort

L'autre grande spécialité de Bremerhaven est constituée des véhicules neufs. L'activité a débuté au début des années soixante-dix avec à la fois des expéditions allemandes et des importations japonaises. Le port expédie des véhicules allemands notamment de l'usine Mercedes de Brême et reçoit toujours des productions internationales y compris celles de certains modèles de marques allemandes fabriqués aux États-Unis.

Aujourd'hui, Bremerhaven est le premier port européen devant Zeebrugge (hub de plusieurs constructeurs japonais) et le voisin Emden (port de Volkswagen). En 2007, le trafic a atteint 2 M d'unités, après la crise, les flux ont retrouvé un niveau équivalent en 2011. Sans évolution majeure en 2012 et 2013, la reprise est venue en 2014 (2.269 unités). Si les volumes exportés sont de

<sup>1</sup> Comme métropole maritime allemande, Brême dispose de centres de formation et de recherche avec notamment l'Université et le réputé Institut d'économie maritime et logistique (ISL).

<sup>2</sup> Le trafic des paquebots via le Columbus Cruise Center Bremerhaven représente 60 000 croisiéristes et les trafics de fruits 134 000 t via un terminal disposant de cinq postes à quai gérés par une association entre BLG et Heuer Logistic.

plus en plus importants, les importations ont été divisées en deux par rapport à 2008.

Car carrier de NYK au terminal roulier de BLG



Photo ISEMAR

### Le développement territorial

Le premier terminal de Bremerhaven (CT I, 1970) initia la conteneurisation en Allemagne dans les années soixante-dix, mais fut finalement dépassé en volume par Hambourg pourtant parti plus tardivement dans cette activité. Le rattrapage de Bremerhaven tient à son statut de hub régional avec une croissance soutenue de l'offre portuaire. Les terminaux à conteneurs sont alignés le long de l'estuaire avec une profondeur de 14 m. Se succèdent ainsi le CT II en 1983, le CT III en 1997, le CT III en 2002 et le CT IV en 2008. Le CTIII avait juste offert une capacité additionnelle de 400 000 evp/ an dont l'autorité portuaire décide une ultime extension, car au-delà il n'y a pu de possibilité foncière. Cette extension du début des années 2000 répond aux travaux du Havre (Port 2000), Hambourg (Alterweder), Rotterdam (Euromax) et Anvers (Deurganckdock). Le CT IV représente un investissement de 500 M€ pour 4 postes à quai et 2.2 M d'evp de capacité. Au total, le port à conteneurs affiche 4.930 m de quai avec 14 postes à 14.5 m de profondeur, la surface de stockage de 3 M m<sup>2</sup> représente 8 M d'evp (taux d'utilisation de 73%).

L'autre grand marché de Bremerhaven est la manutention et le stockage des véhicules neufs. Cette activité se déroule dans les bassins du Nord (Kaseihafen II et III, Norhafen, Osthafen). L'ensemble de l'espace dédié aux voitures représente 4 km de quais, 18 postes à quai pour 1.3 M m<sup>2</sup> (équivalent à 120 000 voitures stockées). La zone logistique est un espace de prestations connexions (préparation spécifique, réparation). Par ailleurs, un petit terminal se situe dans le port amont à Brême géré par Egerland filiale allemande de STVA (SNCF).

L'écluse d'accès de Kaiserschleuse formatée en 1897 pour les paquebots de la NDL (185 m) n'a longtemps posé aucun problème d'accès, mais l'arrivée au milieu

des années 2000 des car carriers de plus de 8 000 véhicules, a obligé l'autorité portuaire à un agrandissement massif de l'écluse (305 x 55 m, 13 m tirant d'eau) pour un coût de 233 M€, ouvert en 2011.

Bremerhaven, grâce au développement des énergies marines renouvelables par l'Allemagne en mer du Nord, a trouvé une source de redéploiement industriel. L'extrémité du bassin Fishereihafen est occupée par quatre usines Areva Wind (ex Multibrid, turbines), RE Power System (turbines), WeserWind Offshore Construction Georgsmarienhütte (fondation) et PowerBlades (pales). Ce sont déjà 1 000 emplois avec des activités connexes de recherche et de formation. Afin de se développer, Bremerhaven a viabilisé un espace attendant aux premières installations avec une partie de la zone de Luneplate de 200 ha sur un territoire cédé par la Basse Saxe à Bremerhaven.

Le port de Bremerhaven a naturellement été la plateforme portuaire pour l'installation de l'un des acteurs des EMR, la société RWE Innogy, le deuxième énergéticien allemand. Pour son champ baptisé Nordsee Ost de 48 éoliennes de 6 MW, RWE Innogy a utilisé une partie du terminal CT 1 d'Eurogate (400 m de quai, 17 ha). Toutefois, pour l'autorité portuaire, il faut que Bremerhaven soit doté d'un véritable terminal dédié. Sous le nom d'Offshore Terminal Bremerhaven (OTB), un nouvel espace est aménagé sur la Weser avec 500 m de quai et 25 ha, livré en 2015. L'objectif est d'offrir à l'industrie locale des EMR une capacité d'installation pour toute la mer du Nord avec une capacité de 160 éoliennes par an.

Un dernier développement devrait provenir d'un marché en croissance avec la fourniture de GNL comme carburant maritime. Les ports doivent donc s'équiper et à Bremerhaven, un projet associe deux sociétés allemandes (Bomin Linde GNL, HGM) pour la construction d'un petit terminal de soutage à la fin 2015 avec le soutien de fonds européens TEN-T.

### La manutention portuaire

Au moment de l'union allemande, trois villes-état portuaires, Brême, Hambourg et Lübeck, au moment de rejoindre l'union douanière (Zollverein) obtiennent en 1888, le statut de port franc pour une partie de leur territoire. La même année, la ville de Brême reprend dans son giron une association de 65 commerçants née en 1877, Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) pour gérer le port franc. Le port se construit alors comme un intermédiaire de commerce entre le monde et l'Allemagne au travers d'entrepôts dock et du port franc (le premier de 1888 et le second en 1953).

En 1963, il est décidé de scinder la fonction d'autorité portuaire, sous autorité municipale (de Brême), en une entité représentant l'autorité portuaire et une société de



manutention. Comme dans les autres ports du Range Nord, les autorités portuaires passent d'une gestion municipale directe à des sociétés de droit privé, pour Brême il s'agit de la Bremenport GmbH, créée en 2002.

Navires poseurs d'éoliennes offshore à Bremerhaven



Photo ISEMAR

BLG resta longtemps une entreprise dans le giron de la ville (actionnaire majoritaire à 51%), le reste étant détenu par des opérateurs portuaires. Après une restructuration en 1997 et l'introduction en bourse en 2002, seule une partie du capital de la société d'exploitation BLG AG est flottant (24.4%) et l'essentiel est contrôlé par le land (50.4%) et deux institutions bancaires publiques (Bremer Landebank, Sparkasse Bremen).

Sans être le seul acteur portuaire du port, BLG est l'entreprise dominante avec les trafics de véhicules neufs, de conteneurs (seule ou en joint-venture) et les fruits (co-entreprise). BLG s'est aussi élargie avec en 1998 grâce à l'union avec le groupe familial de Hambourg Eurokai pour donner naissance à l'acteur européen Eurogate<sup>3</sup> qui est aussi présent à Hambourg, en Italie (acquisition par Eurokai de Contship Italia) et au travers de joint-venture à Tanger Med au Maroc et Ust Luga en Russie.

A Brême, Eurogate opère ses propres terminaux et a engagé deux partenariats avec les deux leaders de la conteneurisation. Le North Sea Terminal Bremerhaven est une coentreprise avec AP Moller Terminal (2004) ce qui permet au port de bénéficier de l'essentiel des trafics allemands de Maersk alors que le MSC Gateway Bremerhaven (2005) assure le transbordement nord-européen de l'armement suisse<sup>4</sup>. Ainsi, les deux grands armements européens disposent de terminaux dédiés dans le nord de l'Allemagne. Les deux géants de la conteneurisation sont désormais partenaires dans l'alliance 2M ce qui amène à une réorganisation des

services avec forcément des conséquences pour Bremerhaven.

### La question du terminal de Wilhelmshaven

En Allemagne, un nouveau projet portuaire a émergé il y a quelques années dans le port de Wilhelmshaven en Basse-Saxe. Situé à l'embouchure de la Jade, le port était jusque-là, en raison de sa profondeur, d'abord militaire puis pétrolier. C'est justement le tirant d'eau qui permettait l'accueil des très grands porte-conteneurs de 10 000 evp nécessitant un tirant d'eau de 16 m. Il paraissait primordial que l'Allemagne dispose d'un port en eau profonde dans la course au gigantisme, une compétition difficile pour Hambourg et l'estuaire de l'Elbe alors que Bremerhaven n'a plus de capacité d'expansion.

Dans les années 2000, c'est donc posé la question du nouveau port de la "baie allemande" entre la Basse-Saxe (gestionnaire du port), Brême et Hambourg. D'abord plutôt réticent, car préférant Cuxhaven (à l'embouchure de l'Elbe), Hambourg considéra que le land ne pouvait financer un port de substitution sans la moindre contrepartie économique. Le land de Brême conscient de la limite à terme de Bremerhaven et des retombées directes pour l'économie logistique du land, a fait le choix de soutenir le projet bas saxon. Brême a pris l'option de profiter de ce qui apparaissait alors comme le nouvel élan portuaire allemand contre notamment Hambourg qui peut encore se transformer, mais qui est limité par l'Elbe.

Le land s'est engagé à hauteur de 20% dans la société de développement de JadeWeserPort avec le land de Basse-Saxe (71 %) et la ville de Wilhelmshaven (9 %). L'Etat fédéral a par contre annoncé son intention de ne pas financer. Les deux *lander* (Basse-Saxe 50,1%, Brême 49,9%) ont fondé une société de réalisation du JadeWeserPort (JWPRG) à la fois maître d'ouvrage et apte à attribuer des concessions. Le concessionnaire est Eurogate (70%) allié avec APM T. (30%) qui se retrouve acteur des trois ports à conteneurs allemands de mer du Nord.

Le nouveau terminal a été ouvert en septembre 2012 après avoir coûté 350 M€ pour offrir une capacité annuelle de 2.7 M d'evp (320 ha, 650 m de quai). En 2013, la première année pleine de trafic s'est achevée sur un très maigre total de 76 000 evp. Les chiffres 2014 confirment l'échec avec 67 000 evp. Les promoteurs espèrent beaucoup de la congestion de Hambourg, de la limite de l'Elbe et de la stratégie de Maersk et MSC dans la région.

Paul TOURRET, ISEMAR

<sup>3</sup> La connectivité ferroviaire est notamment assurée par la joint venture avec ERS et TX Logistic baptisée BoxXpress

<sup>4</sup> Le terminal est la propriété de TIL (PB) qui associe MSC et le fonds de gestion d'infrastructures Global International Partners.