

1 2



6 **Conseil d'Administration**

8 **Présentation**

Joaquim Coello Brufau,
Président

10 **Introduction**

Josep Oriol Carreras,
Directeur général

Gestion

14 Mission, vision et valeurs
de l'APB

16 Domaines relevant
de la Présidence

22 Domaines relevant
de la Direction

27 Infrastructures

30 Exploitation et planification

32 Stratégie et
développement

36 Entreprises en
coparticipation

Évolution du trafic

44 Évolution du trafic

45 Analyse par type
de navigation

48 Passagers

3

4

5



Exercice économique et financier

- 52 Exercice économique et financier
- 57 Origine et utilisation des fonds
- 58 Compte de pertes et profits
- 59 Bilan de situation

Guide du Port de Barcelone

- 62 Données techniques
- 63 Terminaux spécialisés

Répertoire du Port de Barcelone

Membres du Conseil d'Administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone

au 31 décembre 2006





Président du Conseil d'Administration

M. Jordi Valls i Riera

Membres de droit

M. Francisco J. Valencia i Alonso (commandant du Port)

M. Josep Oriol i Carreras (directeur général)

Membres représentant le gouvernement catalan

M. Julián García i González

M. Carles Güell de Sentmenat (vice-président)

M. Joaquim Llach i Mascaró

Mme Imma Mayol i Beltran

M. Jordi Nadal Atcher

M. Enric Querol i Marimon

M. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

M. Joaquim Ma. Tintoré i Blanc

M. Josep Trius i Collazos

Membres représentant l'Administration à l'échelle nationale

M. Severo Bueno de Sitjar de Togores

M. Josep Anton Burgasé i Rabinad

M. Josep Lluís Estrada i Llaquet

M. Manuel Royes i Vila

Membres représentant la mairie de Barcelone

M. Xavier Casas i Masjoan

Mme Maravillas Rojo i Torrecilla

Membre représentant la mairie du Prat de Llobregat

M. Lluís Tejedor i Ballesteros

Membres représentant la Chambre de Commerce, d'Industrie et de Navigation de Barcelone

M. Josep M. Basáñez i Villaluenga

M. Joan J. Llonch i Pañella

Membre représentant l'Association des entreprises de manutention

M. Xabier Ma. Vidal i Niebla

Membre représentant l'Association des agents consignataires de navires de Barcelone

M. Jordi Forné i Ratés

Membres représentant les syndicats

M. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)

M. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)

Secrétaire (non membre)

M. Pere Caralps Riera

Membres ayant quitté le Conseil d'Administration

M. Emilio Rodríguez González

M. Joaquim Coello i Brufau (accord du 12 décembre 2006 avec le gouvernement catalan)

Présentation

L'exercice 2006 a été riche en succès pour le Port de Barcelone, tant en ce qui concerne le trafic et les activités que du point de vue du développement des infrastructures et de l'amélioration de la qualité des services.

Le trafic total du Port de Barcelone a augmenté de 5,8%, démontrant ainsi un dynamisme supérieur à celui de l'ensemble de l'économie catalane, qui a enregistré en 2006 une croissance de 3,6%. À signaler dans le bilan annuel le poste des marchandises diverses qui, avec 31,8 millions de tonnes, a connu une augmentation de 16,5%. Ce type de marchandise, caractérisé par la plus forte valeur ajoutée, a représenté 68,4% du volume total de trafic.

Autre évolution particulièrement positive, celle du trafic de conteneurs, qui a augmenté de 12% par rapport à l'année passée et a atteint le chiffre record de 2.318.239 EVP. Le Port de Barcelone affiche ainsi une croissance supérieure à celle de ses concurrents, dans tous les cas inférieure à deux chiffres.

Pour ce qui est des résultats financiers, l'Autorité Portuaire de Barcelone a clôturé l'exercice 2006 avec un bénéfice d'exploitation de 69,6 millions d'euros, soit 20% de plus qu'en 2005. Le chiffre d'affaires, de 139 millions d'euros, a pour sa part augmenté de 9%. En ce qui concerne la génération de ressources, le *cash flow* de l'APB s'est élevé à près de 84 millions d'euros.

Ces résultats placent le Port de Barcelone dans une position privilégiée pour atteindre son objectif prioritaire: devenir la porte d'entrée du sud de l'Europe pour les trafics asiatiques.

L'année 2006 nous a permis d'avancer sur différents fronts pour nous approcher de cet objectif. Du point de vue des infrastructures portuaires, le projet clé du futur accroissement constant du trafic est l'extension de l'enceinte portuaire. Le montant des investissements prévus d'ici 2011 –1,8 milliards d'euros– est révélateur de la portée de ce projet. Le futur terminal de conteneurs du quai Prat est aujourd'hui la pièce la plus paradigmatique de cette expansion vers le sud.

Le mois de mai 2006, qui a vu l'adjudication de l'exploitation de ce terminal par le Conseil d'Administration, fera date dans l'histoire du Port de Barcelone. L'octroi de cette concession à Tercat-

Hutchison ouvre en effet de nouveaux horizons, car il implique l'arrivée à Barcelone du plus grand opérateur mondial de terminaux, présent dans 42 ports du monde entier et leader indiscutable en Asie. Le fait que Hutchison ait choisi Barcelone –où se trouvera son siège opérationnel pour la Méditerranée– va dans le sens de la stratégie du Port qui aspire à devenir la porte du sud de l'Europe pour le commerce avec l'Asie, dont la croissance annuelle est de 20%.

L'investissement de 650 millions d'euros prévu par Hutchison et TerCat pour transformer le nouveau terminal de conteneurs en leur base pour le sud de l'Europe vient ainsi se joindre aux efforts d'investissement réalisés par le Port de Barcelone dans le cadre des travaux d'infrastructures du quai Prat.

Ces installations, qui permettront de disposer de 100 ha de plus, ne constituent cependant pas le seul projet envisagé pour répondre aux besoins de l'enceinte portuaire en matière de surface. Le réaménagement des espaces, approuvé en octobre et impliquant la mise en valeur de 20 ha du profil actuel du Port, représente ainsi un potentiel supplémentaire de 5 millions de tonnes pour le trafic de marchandises diverses et le transport maritime à courte distance. Cette action, née d'un accord entre six terminaux, permettra d'augmenter de 10% la capacité de génération de trafic total du Port.

La troisième grande initiative qui, avec le terminal du quai Prat et le réaménagement des espaces, donnera une nouvelle projection au Port de Barcelone, est l'extension du terminal TCB (Terminal de Contenidors de Barcelona), également approuvée en 2006. Ces travaux porteront la surface de ce terminal à 78 ha, soit 20,4 ha de plus, et le doteront d'une capacité annuelle de 2,5 millions d'EVP. Le Port de Barcelone disposera ainsi de deux grands terminaux de conteneurs susceptibles de se concurrencer à chances égales, un modèle adopté avec succès par de nombreux ports du nord de l'Europe.

La construction de nouvelles infrastructures n'est pas la seule et unique réponse au défi que représente l'accroissement de la capacité du Port. D'autres mesures destinées à améliorer la productivité ont été adoptées. Lancé fin 2004, le Plan de restructuration et d'aménagement de l'accès terrestre des



conteneurs au Port de Barcelone (Proatrans) –une initiative pionnière en Espagne– a vécu en 2006 une année intense marquée par les préparatifs de la mise en œuvre, en 2007, des 40 mesures qui y sont envisagées. Le plan Proatrans, qui définit les bases d'un nouveau cadre de fonctionnement du transport de conteneurs par route, permettra d'améliorer la compétitivité du Port tout en garantissant aux entreprises de transport un mode de fonctionnement rentable et de qualité.

Le Port de Barcelone a aussi résolument favorisé l'essor d'un secteur d'activité dont l'avenir s'annonce prometteur: le transport maritime à courte distance. Il l'a fait de manière singulière, à savoir en dirigeant un projet européen de formation. Le Port de Barcelone accueille en effet, depuis septembre 2006, le siège de l'École européenne de transport maritime à courte distance, première institution de portée européenne spécifiquement consacrée à la formation dans ce domaine. Elle propose un programme innovateur de cours qui se déroulent à bord des navires assurant les liaisons régulières entre Barcelone et les ports de Gênes et Civitavecchia (Rome). Quatorze pays européens participent à ce projet qui, avec le soutien de la Commission européenne, propose des cours adaptés aux professionnels des entreprises importatrices et exportatrices, aux opérateurs logistiques, aux transporteurs et aux étudiants en logistique et en commerce international.

L'année 2006 a également été exceptionnelle dans le domaine du trafic de passagers, et plus précisément dans celui des croisières. Le Port de Barcelone a accueilli 2,5 millions de passagers, 1.136.108 à mettre à l'actif des lignes régulières et 1.402.643 à celui des navires de croisières. Suite aux travaux réalisés sur le quai Adossat ces dernières années, deux chantiers ont été entrepris en 2006 pour renforcer la spécialisation de cet espace dans le trafic des croisières, en pleine expansion: la construction du terminal du groupe Costa Cruceros (Palacruceros) et le début de la rénovation intégrale du terminal A, géré par la compagnie Creuers del Port de Barcelona.

Les résultats obtenus par le Port de Barcelone et les projets en cours offrent des perspectives d'avenir positives. Le défi le plus immédiat à relever consiste à

compléter les accès routiers et ferroviaires qui doteront le Port de la connectivité, dont il a tant besoin, avec le reste de la péninsule et du continent. En renforçant son arrière-pays, le Port de Barcelone pourra se positionner solidement comme porte d'entrée du sud de l'Europe pour l'Asie. Un objectif qui, nous en sommes convaincus, est de plus en plus proche.

Joaquim Coello i Brufau
Président



Par décret du gouvernement catalan publié le 22 décembre 2006, M. Joaquim Coello i Brufau a été remplacé par M. Jordi Valls i Riera, qui a pris ses fonctions de président de l'Autorité Portuaire de Barcelone le 10 janvier 2007.

Introduction

Le Port de Barcelone a continué en 2006 à poser d'importants jalons en matière de développement d'infrastructures portuaires, indispensables pour faire face à la phase d'expansion et de croissance enregistrée par le commerce maritime international au cours des dernières années.

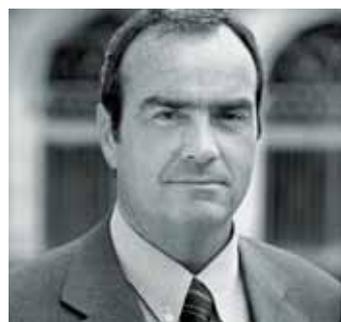
Du point de vue des activités portuaires, l'exercice 2006 a été marqué par une forte croissance du trafic de marchandises, qui a atteint 46,4 millions de tonnes (avitaillement et pêche non compris), et par un accroissement de 12% du trafic de conteneurs (2.318.239 EVP) et de 11% du trafic de véhicules neufs (855.410 unités), ce qui, joint à l'augmentation de 45% enregistrée par le trafic de véhicules en transit, a permis au Port de Barcelone de conserver une position stratégique privilégiée en Méditerranée.

Dans le domaine des croisières, le Port a affermi sa position au premier rang européen et s'est maintenu parmi les 10 premiers ports mondiaux en totalisant 1.402.643 passagers, soit une augmentation de 15% par rapport à 2005. En ce qui concerne les infrastructures, l'année 2006 a vu l'achèvement des travaux d'aménagement du quai Adossat et l'investisseur Costa Crociere a poursuivi la construction du nouveau terminal D Palacruceros pour qu'il soit opérationnel pendant la saison 2007.

L'offre de services du Port de Barcelone en matière de transport maritime à courte distance continue à contribuer à un développement intermodal durable. Cette alternative fiable, sûre et rentable, lui a permis de capter de nouveaux trafics et de créer de nouvelles lignes, ce qui s'est traduit par une croissance de 36% dans ce domaine.

L'École européenne de transport maritime à courte distance a été fondée pour former les opérateurs logistiques d'aujourd'hui et de demain de la communauté logistique maritime européenne. Elle bénéficie de l'aide financière des fonds du programme Marco Polo de l'Union européenne. Les organisations impliquées dans ce projet sont les ports de Civitavecchia, Gênes et Barcelone, et les compagnies de navigation italiennes Grandi Navi Veloci et Grimaldi Napoli.

Du point de vue financier, le Port de Barcelone a clôturé l'exercice 2006 avec un résultat net d'exploitation de 69,6 millions d'euros, soit 20% de plus qu'en 2005. Ce résultat est notamment dû à la restriction des frais et à l'augmentation du trafic.



Le développement de l'avant-pays et la collaboration avec d'autres ports et les organisations qui y sont implantées revêtent un aspect stratégique pour le Port de Barcelone. L'année 2006 a ainsi vu le lancement du projet de développement d'une plateforme de commerce électronique au sein de la Communauté logistique de Buenos Aires, principal port d'Argentine et porte d'entrée du Mercosur. À signaler également la signature d'accords de collaboration avec le Port de Shanghai (Chine), le consortium de gestion du Port de La Plata (Argentine) et le ministère de la Production de la province de Buenos Aires (Argentine). Ces accords portent sur des missions conseil dans divers domaines d'activités portuaires.

La phase finale préalable à la mise en œuvre du projet Proatrans a par ailleurs été officialisée par la publication, dans le Journal officiel de la province de Barcelone (n° 312 du 30/12/2006), du cahier des charges provisoire pour la délivrance des autorisations de types P et E liées au transport terrestre de conteneurs dans le Port de Barcelone. Grâce au soutien et aux efforts de la Communauté Logistique Portuaire, ce document permettra au Port de Barcelone de disposer d'un service de transport de conteneurs concurrentiel et stable.

En ce qui concerne les infrastructures, il convient de signaler l'octroi de la première concession d'espace du domaine portuaire de la zone d'extension Sud, le terminal Prat, à Terminal Catalunya (groupe Mestre), avec la participation du groupe Hutchison (Hong-Kong), leader mondial de l'exploitation de terminaux de conteneurs et propriétaire des principaux terminaux du premier port européen, celui de Rotterdam. Cet octroi va dans le sens de la politique du Port de Barcelone, qui vise à favoriser la participation d'entreprises susceptibles non seulement de réaliser des investissements financiers - un facteur essentiel -, mais aussi d'apporter de nouveaux trafics.

Dans le même domaine, la proposition de réaménagement des espaces portuaires, qui permettra à différents opérateurs de regrouper leurs activités et d'optimiser l'exploitation de la surface disponible et son fonctionnement, a été approuvée au mois d'octobre. L'accord signé par les sociétés Cía. Trasmediterránea, SA, Interlogística del Frío SA

(Interfrisa), Terminal Port Nou SA, Unió Terminal Estibadors de Llevant SL (UTE Llevant), Terminal de Contenidors de Barcelona SL (TCB) et Estibadora de Ponent SA prévoit un certain nombre d'actions de mise en valeur de 20 ha du profil actuel du Port. De nouvelles possibilités de croissance et de consolidation s'annoncent également pour le terminal de conteneurs TCB, qui gagnera 20 ha de concession auxquels viendront s'ajouter, à moyen terme, les 7,5 ha issus du transfert des lignes actuellement exploitées par l'UTE Llevant du quai Álvarez de la Campa au quai Adossat.

Le Port «zéro papier» reste l'un des objectifs auxquels les institutions et les entreprises qui forment la Communauté Logistique de Barcelone ont consacré le plus d'efforts. Cette initiative a pour but de minimiser l'impact financier de l'utilisation du papier dans la gestion portuaire et d'accélérer les démarches documentaires liées aux marchandises.

Au sein même de l'APB, il convient de souligner le travail réalisé pour mettre en œuvre et déployer le modèle d'excellence EFQM (Fondation européenne pour la gestion de la qualité) afin d'améliorer les processus internes et de fournir des services de qualité supérieure aux clients du Port de Barcelone.

Josep Oriol Carreras
Directeur général





Gestion

- 14 Mission, vision et valeurs de l'APB
Déploiement stratégique de l'APB
- 16 **Domaines relevant de la Présidence**
Centre de Documentation
- 17 Plan APB 2006-2008
- 19 Le système de Qualité du Port de Barcelone
- 22 **Domaines relevant de la Direction**
Ressources Humaines
- 23 Systèmes d'Information
- 24 Service d'Accès Unifié (SAU)
- 25 Promotion Commerciale
- 27 **Infrastructures**
Actions en matière d'Infrastructures
- 30 **Exploitation et planification**
Sécurité Industrielle et Environnement
- 31 Sécurité Opérationnelle
- 32 **Stratégie et développement**
Développement du réseau du Port
- 34 Direction du Développement Commercial
- 36 **Entreprises en coparticipation**
Centre Intermodal de Logistique (CILSA)
- 38 Estibarna
- 39 Port Vell
- 40 World Trade Center Barcelona
- 41 Coopération sociale

1.

Mission, vision et valeurs de l'APB

Tous les membres de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) s'efforcent jour après jour d'être fidèles à sa mission en tant qu'organisation, à sa vision –c'est-à-dire à la manière dont elle envisage son avenir– et aux valeurs qui régissent son comportement en tant qu'institution:

Mission

Piloter le développement du Port de Barcelone, générer et gérer les infrastructures, et garantir la fiabilité des services pour contribuer à la compétitivité des clients et créer une valeur ajoutée pour la société.

Vision

Le Port de Barcelone: la solution européenne en Méditerranée

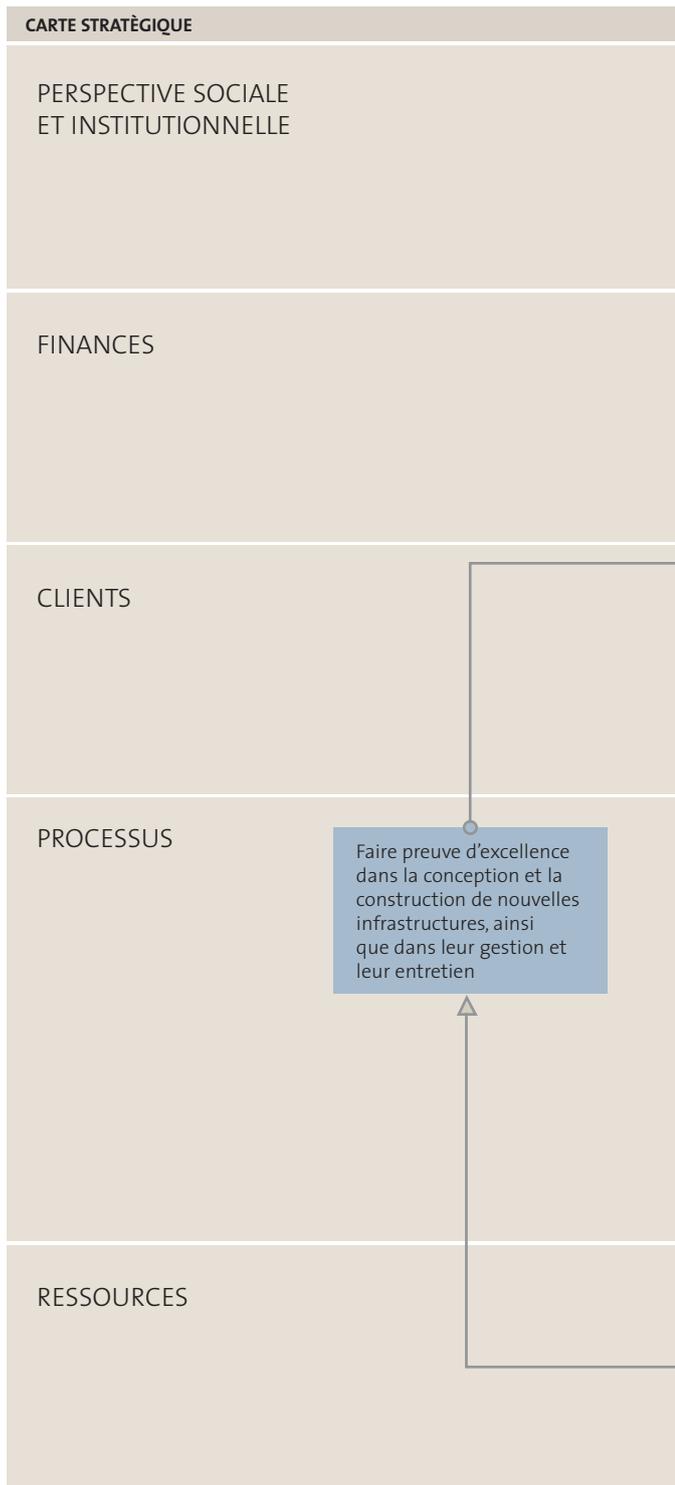
Valeurs

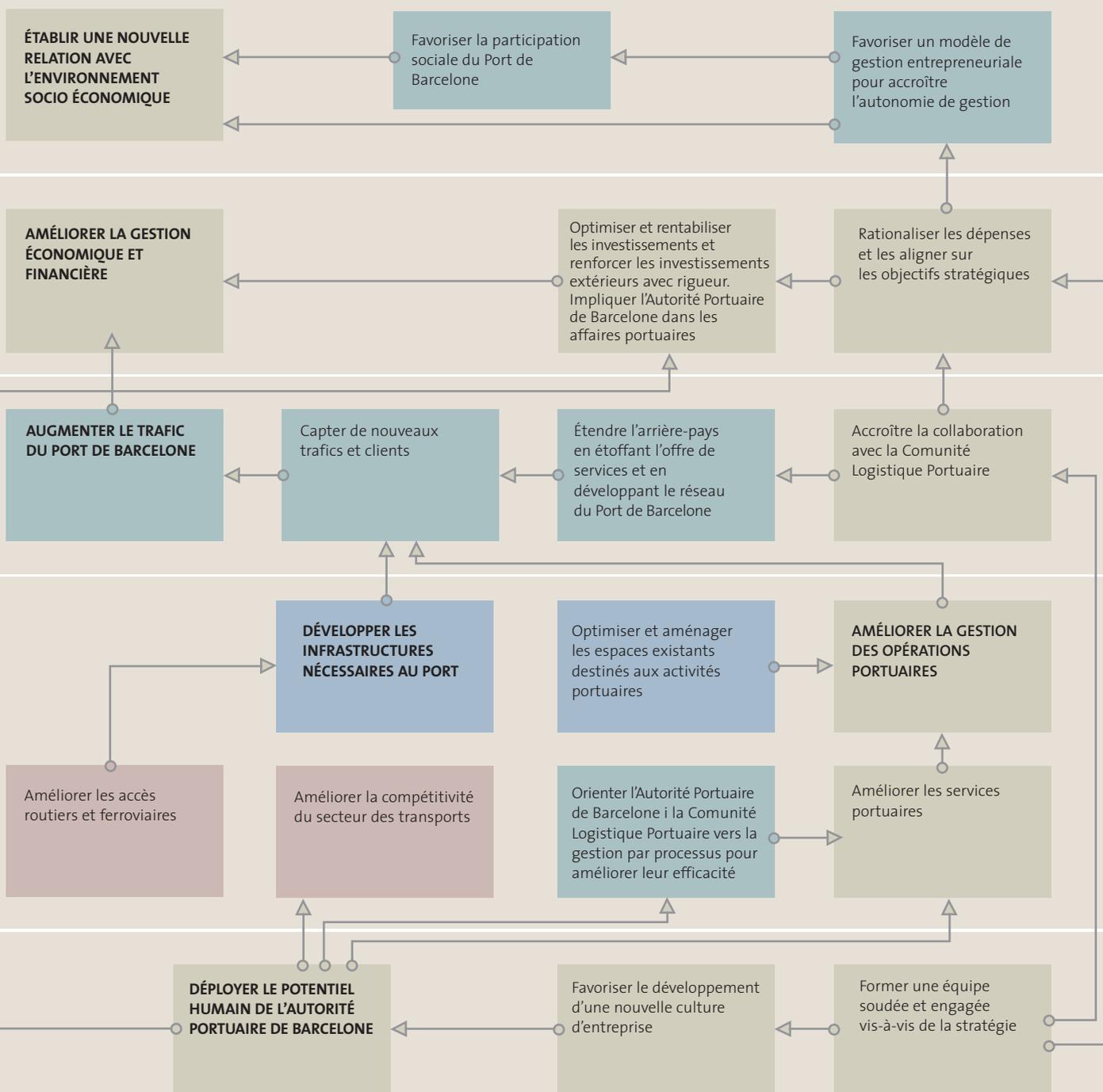
- Valorisation et engagement des personnes
- Gestion éthique et professionnelle
- Orientation vers le client
- Responsabilité sociale
- Innovation

DÉPLOIEMENT STRATÉGIQUE

Pour convertir sa mission et sa vision en réalité, l'Autorité Portuaire de Barcelone a organisé, au mois de novembre 2006, les IIIe Journées de l'APB. Ces journées, auxquelles ont participé les membres du Comité de direction et un certain nombre de collaborateurs, ont servi de cadre à la définition des principaux composants de la stratégie de l'Autorité Portuaire: lignes stratégiques, objectifs stratégiques et objectifs opérationnels.

- Nouveau modèle de gestion
- Amélioration de l'accessibilité
- Accélération des travaux d'extension
- Vocation de port européen







CENTRE DE DOCUMENTATION

Tout au long de l'exercice 2006, le Centre de documentation du Port de Barcelone a cimenté les initiatives de gestion qui définissent les lignes stratégiques de son développement. Celles-ci sont basées, d'une part, sur l'amélioration et la spécialisation des services fournis aux usagers, et d'autre part, sur la diffusion du vaste patrimoine maritime et culturel lié au Port de Barcelone.

Sous sa nouvelle dénomination de CENDOC, le Centre de documentation étend et améliore l'offre de services destinée aux chercheurs, au personnel de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et aux usagers en général en optimisant, grâce aux nouvelles technologies et à différentes bases de données documentaires spécialisées, la recherche de documentation et d'informations, nécessaires aux dirigeants du Port dans leur prise de décisions.

La volonté du CENDOC de se rapprocher des clients s'est traduite par l'intégration de ses services au portail électronique de l'APB (intranet). Cela facilite les démarches et la communication entre le personnel de l'Autorité Portuaire et les documentalistes et archivistes, et permet de fournir une réponse rapide et efficace aux demandes. Signalons également que, grâce à l'entente cordiale et à la collaboration entre le CENDOC et le Centre de documentation maritime (CDM), une grande par-

tie des demandes de renseignements adressées au CENDOC en 2006 a été traitée par l'historien que l'APB a affecté au CDM.

Par pôle d'activité, les principales actions menées à terme en 2006 par le Centre de documentation ont été les suivantes:

- Le **centre documentaire**, responsable de la recherche d'informations et chargé de gérer la distribution des nouvelles et des coupures de presse au sein de l'APB, a reçu 160.000 demandes de renseignements; 100.000 nouvelles ont été classées par thème et publiées en 2006. Ces nouvelles sont intégrées à une base de données spécifique destinée à faciliter les recherches et l'élaboration de dossiers d'informations à la demande des usagers.



- L'**archive centrale**, chargée de la conservation et du traitement de la documentation du Port de Barcelone, a accueilli 115 m de documentation supplémentaire transférée par différents départements de l'APB et répondu à plus de 1.000 demandes d'informations.
- L'**archive d'images** a augmenté son fonds de plus de cinq cents images récentes numérisées et a transféré sur support numérique sept cents photos anciennes. Ce matériel est utilisé pour l'élaboration de différents supports publicitaires, de promotion et d'information de l'APB. Plus de trois cents demandes ayant trait à cette archive ont été reçues en 2006.



- Le **Centre de documentation maritime (CDM)**, spécialisé dans les informations relatives à l'histoire du Port, a traité en 2006 plus de cinq cents demandes émanant essentiellement du monde de l'enseignement et de la recherche. Le service d'information du CENDOC a pour sa part répondu à plus de trois cents demandes de renseignements portant sur des thèmes d'actualité liés au Port.

L'une des actions décisives pour garantir la qualité de la gestion documentaire au sein des autorités portuaires et ouvrir la voie à l'adoption de critères précis de sauvegarde du patrimoine documentaire a consisté à créer la Commission de classification du ministère des Travaux Publics, placée sous l'égide de la Commission de classification des documents administratifs de l'État. Le Port de Barcelone a joué un rôle moteur dans cette initiative. Ses propositions de sélection et d'élimination de documents ont été examinées et acceptées au mois de juin.

Lors de sa dernière réunion de l'année 2006, le Conseil d'Administration de l'APB a approuvé un accord de collaboration avec le Consorci de les Drassanes Reials et le musée Maritime. Cet accord porte sur la consolidation du Centre de documentation maritime, ainsi que sur la régulation et le renforcement des activités culturelles se déroulant dans l'environnement portuaire.

PLAN APB 2006-2008

L'APB a consacré en 2006 d'importants efforts au développement du modèle d'excellence EFQM, modèle qu'elle a choisi comme référence pour déterminer son état actuel et détecter ses points forts et ses domaines d'amélioration.

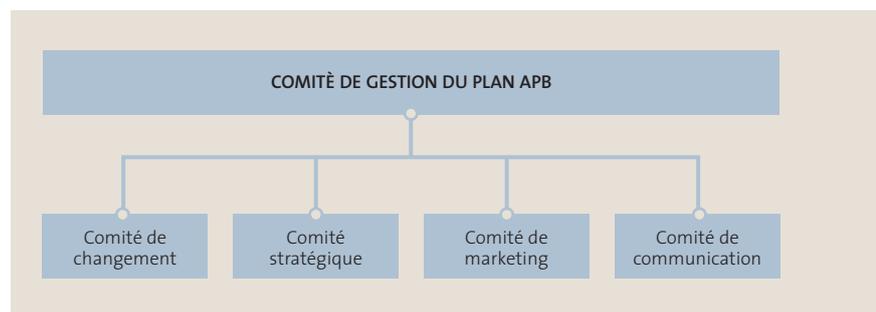
S'il est important d'identifier les points forts pour être en mesure de les préserver et de les consolider, il est encore plus essentiel d'identifier les domaines d'amélioration, car cela met en évidence les nombreux aspects à prendre en compte pour améliorer la gestion et répondre aux besoins de tous les groupes d'intérêt.

Suite à ses 11e Journées de réflexion stratégique, qui se sont déroulées en novembre 2005, l'APB a défini, sous la forme du Plan APB 2006-2008, son orientation pour les trois prochaines années.

Ce plan est structuré autour de quatre lignes d'action. La première consiste à utiliser l'alignement stratégique comme mode de gestion et de progression continue et accélérée dans le sens de la vision. La seconde est basée sur l'aspect prioritaire que revêtent les actions commerciales pour une organisation tournée vers des clients. La troisième est une priorité interne et consiste à réorienter le domaine des ressources humaines. La quatrième met l'accent sur la nécessité d'adopter une méthodologie EFQM pour évaluer les progrès effectués en ce qui concerne les trois premières lignes d'action et se rapprocher de la vision.

Comités de pilotage

Pour développer et mesurer les progrès des actions figurant dans le Plan APB, une structure organisationnelle formée de cinq comités de pilotage, dans lesquels des membres du Comité de direction sont impliqués, a été créée. Les plans d'amélioration de l'APB ont été conçus sous la responsabilité de ces comités.



• Comité de gestion du Plan APB

Principal organe de gestion du Plan APB dont dépendent les autres comités. Il sert de lien entre le Conseil d'Administration et le Comité de direction.

• Comité de changement

Responsable des aspects concernant les changements organisationnels internes, et notamment ceux relatifs au personnel et aux processus, il est également chargé de la coordination du Plan APB et de l'auto-évaluation EFQM.

1.1.

• Comité stratégique

Responsable du développement du Plan stratégique et des tâches de planification au sein de l'APB: Plan d'entreprise, Processus de planification, TBP (tableau de bord prospectif).

• Comité de marketing

Responsable de la restructuration du département commercial de l'APB et de l'élaboration du Plan de marketing.

• Comité de communication

Responsable de la résolution des aspects du Plan liés à la communication interne et externe.

Les comités de gestion et de changement seront maintenus pendant toute la durée du Plan APB; les autres seront dissous dès qu'ils auront atteint les objectifs qui leur ont été assignés.

Chaque comité a créé, dans son propre domaine d'action, les groupes d'amélioration départementaux ou interdépartementaux nécessaires pour mener à terme les actions d'amélioration dont les objectifs, les délais d'exécution et les parties prenantes ont été définis individuellement.

Auto-évaluation selon le modèle EFQM

L'APB a réalisé une auto-évaluation détaillée et complète en 2006. Les mois de mars et d'avril ont été consacrés à l'évaluation des critères «facteurs», qui fournissent des indications sur la gestion en termes de leadership, personnel, politique et stratégie, partenariat et ressources, et processus. L'évaluation des critères «résultats», qui portent sur les réalisations actuelles et passées, a eu lieu en octobre. Cette auto-évaluation a permis de détecter plusieurs domaines d'amélioration, qui après avoir été regroupés en fonction de leurs similitudes et classés par priorité, ont donné lieu à 28 plans d'action.

Pour réaliser l'auto-évaluation, 15 groupes spécifiques ont été créés et sont venus s'adjoindre aux groupes existants; 117 personnes y ont participé volontairement. Le processus d'auto-évaluation a été complété par un calcul de la note qu'obtiendrait l'APB selon la matrice RADAR (résultats, approche, déploiement, évaluation et revue). Le total obtenu a été de 321,53 points.

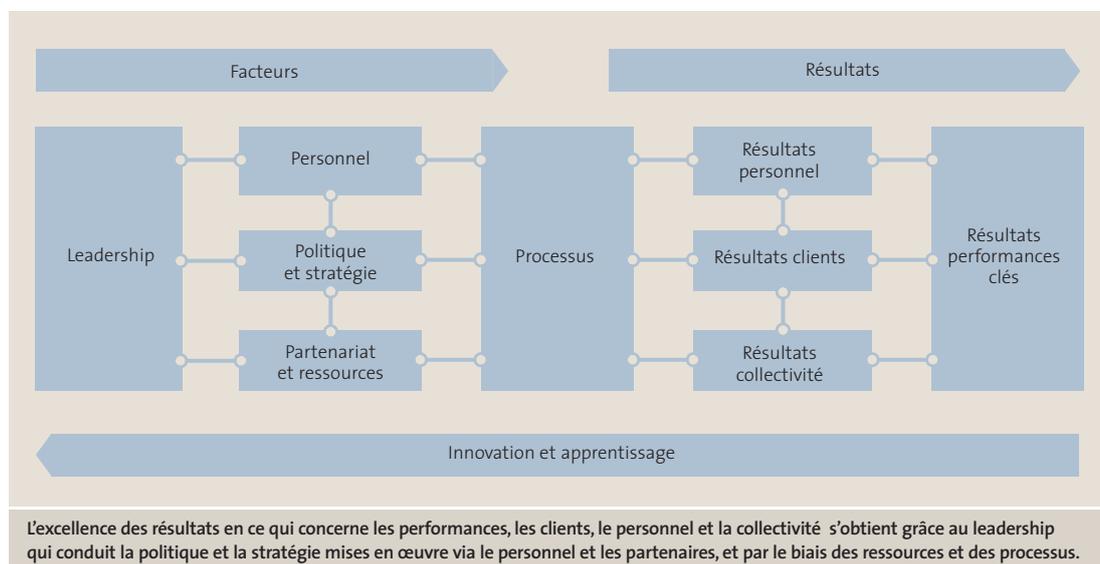
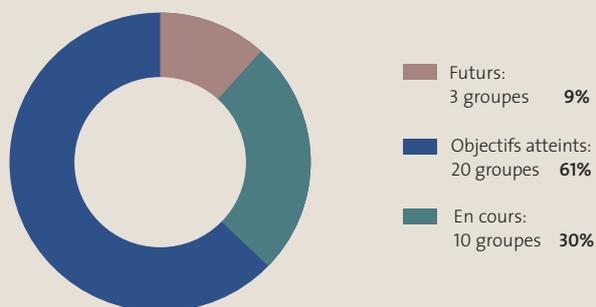
Groupes d'amélioration

Parallèlement, 18 groupes d'amélioration rattachés aux Comités de pilotage ont été créés en vue de la réalisation des plans d'action préalablement définis; 21,64% de l'effectif de l'APB a participé à ces groupes.

Vu la portée des objectifs fixés –et atteints par ces groupes–, les initiatives qui en ont découlé ont porté sur différents domaines: ressources humaines (enquête de climat de travail), processus de communication interne (plan de communication interne), analyse de l'offre et la demande portuaire, analyse des groupes d'intérêt et segments de marché, études de viabilité, etc.

À la clôture de l'exercice 2006, 61% des groupes ont atteint leurs objectifs, 30% poursuivent leur tâche et 9% la débiteront en 2007. Les plans d'action à mettre en œuvre en 2007 pour progresser vers l'excellence grâce à l'amélioration continue ont également été identifiés.

GROUPES D'AMÉLIORATION (Nombre et pourcentage)



LE SYSTÈME DE QUALITÉ DU PORT DE BARCELONE

Ce système englobe l'ensemble des plans de qualité conçus et mis en œuvre dans l'environnement portuaire, ainsi que leur évaluation et leur amélioration. Il a actuellement pour champ d'application les lieux suivants: Terminal de Contenidors de Barcelona, SL, Terminal Catalunya, SA, Estibadora de Ponent, SA, et Point d'Inspection Frontalier (PIF).

La collecte et l'évaluation continue des données relatives aux processus et l'amélioration de ceux-ci font l'objet d'un contrôle, dont les principaux résultats pour 2006 sont résumés dans les tableaux ci-dessous:



Volume d'activité		Nombre d'inspections	
Conteneurs déchargés (pleins)	314.019 (+11%)	Export	1.106 (+9,3%)
Lots vidés sous hangar	16.252 (-5,4%)	Import	15.018 (+8,6%)
Lots manipulés/vidés	3.307.841 (+0,1%)	Total	14.844 (+2,9%)
Lots endommagés	356 (+110,1%)	% d'inspections par rapport au volume total d'activité	2,92% (+1,03%)
Détail des inspections		Interventions de l'Équipe de Qualité	
Inspections sur esplanade	10.831 (+6,1%)	Conteneurs/sceaux de sécurité	23 (-42,5%)
Inspections en extérieur avec couloir de passage	4.989 (+16,1%)	Marchandises	1.737 (-24,9%)
Inspections sous hangar	304 (-9,5%)	Total	1.760 (-25,2%)
Inspections au PIF (sans couloir de passage)	3.577 (-25,9%)		
Inspections au PIF (avec couloir de passage)	1.905 (+51,8%)		
		Incidents internes	
		Conteneurs/sceaux de sécurité	1 (-88,9%)
		Marchandises	106 (+53,6%)
		Inspection	6 (+50%)
		Total	113 (+39,5%)

Les indices de qualité issus du contrôle des processus permettent d'évaluer la tendance des principaux objectifs de qualité de service dans le Port de Barcelone. L'indice A traduit la rapidité du passage des marchandises dans le Port, en tenant compte des processus physiques et documentaires. L'indice S reflète le taux d'intégrité et de sécurité des marchandises, et l'indice I mesure le niveau de coordination lors de leur inspection physique.

ÉVOLUTION DES INDICES "A", "S" ET "I"			
Moyenne	Indice "A"	Indice "S"	Indice "I"
2005	8,0	8,6	9,3
2006	7,8	8,7	8,9



1.1.

Programme de garanties

Le Port de Barcelone dispose d'un programme de garanties qui regroupe les engagements de la Communauté Logistique Portuaire envers le client final. En cas de non-respect, ce programme prévoit une indemnisation financière d'un montant maximum de 400 g par incident interne démontré. Le programme de garanties inclut les engagements suivants dans les terminaux intégrés au système de qualité:

- **Garantie de sécurité totale de la marchandise:** l'APB garantit l'absence totale d'incidents (détérioration ou disparition de la marchandise, et non-détection de ces vices d'origine lors de l'ouverture du conteneur) pendant la manutention de la marchandise et son séjour dans les terminaux.
- **Transit immédiat:** l'APB garantit que l'acheminement des documents relatifs aux marchandises conteneurisées en transit dans l'environnement spécifié sera effectué le jour de l'admission des documents de transit, à condition que ceux-ci soient présentés pendant les horaires fixés par les douanes et qu'ils remplissent toutes les conditions requises pour être validés et acheminés.
- **Acheminement FCL import:** l'APB garantit que l'acheminement des documents relatifs aux marchandises importées dans des conteneurs FCL manipulés dans l'environnement spécifié sera effectué le jour de l'admission de la déclaration en douane ou le jour ouvrable suivant.
- **Garantie d'inspection physique coordonnée:** l'APB garantit que l'inspection physique des marchandises FCL et LCL dans l'environnement spécifié sera effectuée le jour prévu. Pour ce faire, il est nécessaire que la marchandise se trouve dans la zone d'inspection, qu'elle soit prête à être inspectée et que l'inspection ait préalablement été demandée par l'un des organismes compétents.

En 2006, l'application de ce programme s'est soldée par les résultats suivants:

TYPE D'INCIDENT	GARANTIES ACTIVÉES	
	2006	2005
Marchandises endommagées (manipulation)	6	13
Non-détection de dommages/disparition	8	5
Conteneurs sans emplacement pour inspection avec couloir de passage	5	2
Total	19	20
Total (€)	5.181	5.418
Ventilation des garanties versées		
Sécurité totale	14	18
Inspection physique coordonnée	5	2

Analyse, transparence et contrôle

À la demande de plusieurs clients, l'APB a réalisé en 2006 des suivis ponctuels des opérations auxquelles sont soumises les marchandises dans le Port. Après **analyse des processus** en collaboration avec l'Équipe de Qualité, les rapports correspondants ont été rédigés et remis aux clients. Cet examen a permis de constater l'absence d'incidents dans les processus liés au séjour et à la manutention des marchandises dans le Port de Barcelone.

Le département des Systèmes de qualité de l'APB encourage différentes actions pour garantir la transparence du passage des marchandises dans le Port de Barcelone, tant dans les terminaux d'arrimage que dans les installations qui sont de son ressort. Dans ce contexte, les organismes compétents **inspectent les marchandises** avec le soutien de l'Équipe de Qualité qui enregistre en outre toutes les interventions. L'APB intègre cette information et l'envoie systématiquement aux opérateurs qui interviennent dans le processus d'inspection. Les consignataires de marchandises correspondants reçoivent également chaque jour le **rapport d'incidents** élaboré par l'Équipe de Qualité.

Quatre audits ont été réalisés en 2006 dans le cadre du **Plan annuel d'audits**. Trois d'entre eux portaient sur les terminaux intégrés au système de qualité et le quatrième sur l'Équipe de Qualité du Port de Barcelone en tant que prestataire de services. Aucune non-conformité et aucun écart significatif n'ont été détectés lors de ces audits.

L'Équipe de Qualité a également passé avec succès l'audit de suivi de la certification ISO 9001:2000



concernant le «support aux services d'inspection et aux marchandises dégroupées dans les terminaux de conteneurs» du Port de Barcelone, émise par le British Standard Institute (BSI).

Référentiels de services du Port de Barcelone

- **Référentiel de service pour le trafic d'automobiles**

Les terminaux d'automobiles du Port de Barcelone, Setram et Autoterminal, ont obtenu pour une durée de deux ans la certification de service pour le trafic de véhicules, conformément au Référentiel de service spécifique.

Dans le courant de l'année 2006, les terminaux, Estibarna et le département des Systèmes de qualité de l'APB ont élaboré ensemble le *Manuel de révision et d'amélioration*, qui décrit les modes d'action et les critères généraux qui seront appliqués aux différents processus dans le domaine du trafic d'automobiles pour que celui-ci se déroule de manière contrôlée tout en garantissant la satisfaction des exigences du client.

- **Référentiel de service pour les aides à la navigation**

Le mois de décembre a vu la signature du *Manuel de qualité des services d'aide à la navigation dans le Port de Barcelone*, qui fixe les critères de qualité que le département d'Aide à la navigation de l'APB s'engage à remplir pour améliorer ses services.

Ce document a été approuvé par le comité de qualité constitué pour ce projet et formé de représentants de la direction générale des Ports et Transports du gouvernement catalan, de l'organisme Ports de la Generalitat, de la capitainerie maritime, de la société de sauvetage en mer, de la Corporation des lamaneurs, de l'Association catalane des ports touristiques et de plaisance, de l'EPPE (ports d'État) et de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

- **Référentiel de service pour le lamanage**

Après avoir obtenu, en mars 2003, la certification de la qualité de ses services (QualiCert), la Corporation des lamaneurs du Port de Barcelone a travaillé en

étroite collaboration avec le département des Systèmes de qualité au suivi du système de qualité des lamaneurs. Composé de représentants de la Corporation des lamaneurs, de l'Association des agents consignataires du Port de Barcelone et de l'APB, le comité de qualité chargé du suivi du *Manuel de qualité de services de la Corporation des lamaneurs du Port de Barcelone* a approuvé, lors d'une réunion qui s'est déroulée en novembre, le Plan d'amélioration continue de la Corporation des lamaneurs pour l'année 2007.



- **Manuel de qualité des services liés aux croisières**

Le *Manuel de qualité des services génériques* approuvé en juillet par l'EPPE a servi de base à l'élaboration du *Manuel de qualité des services spécifiques aux croisières dans le Port de Barcelone*. Le comité de qualité des croisières est chargé du suivi et de l'approbation de la documentation liée à ce manuel. Ce comité est composé de représentants de Creuers del Port de Barcelona, de Palacruceros, de MacAndrews, de Baleares Consignatarios, de P&B Agencies, d'Intercruises et de différents départements de l'APB.

Il est prévu que ce manuel sera remis en 2007 à l'EPPE en vue de sa révision et de son approbation. Les entreprises impliquées pourront alors obtenir la certification de leurs services après audit par une entreprise externe agréée.

Audits de système

En 2006, les processus intervenant dans la gestion du système de qualité ont fait l'objet de 13 audits internes. Ces audits, nécessaires au maintien de la certification ISO 9001:2000, n'ont révélé aucune non-conformité et se sont soldés par 40 observations (toutes corrigées pendant la période auditée) et 17 propositions d'amélioration (toutes mises en œuvre pendant la période auditée).

À signaler également le renouvellement de la certification concernant la gestion du système de qualité du Port de Barcelone (DSQ) conformément à la norme UNE-EN ISO 9001:2000.





RESSOURCES HUMAINES

La conclusion de la négociation collective à l'échelle nationale et locale a été l'un des faits les plus marquants de l'année 2006 dans le domaine des ressources humaines. À l'échelle nationale, elle s'est traduite par la publication le 11 janvier, dans le BOE (Journal Officiel), de la *II^e Convention collective des ports d'État et des autorités portuaires*. Cette convention, dont la validité est de 6 ans (2004-2009), comporte une nouveauté: la négociation d'une convention d'entreprise.

À l'échelle locale, c'est donc la signature de la convention d'entreprise, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2009, qui restera dans les annales. Elle inclut notamment l'application pratique du modèle de gestion par compétences et de la rémunération variable sur objectifs définie dans la convention collective, l'application et la régularisation des rétributions complémentaires, une flexibilité horaire accrue pour les employés, des aspects liés à la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale, et l'augmentation du montant des mini-prêts et des prêts immobiliers concédés aux employés.

Grâce à la mise en application de cette convention d'entreprise, le Port a posé en 2006 deux importants jalons. Il a d'une part achevé la phase de mise en œuvre du modèle de gestion par compétences, avec la

remise des évaluations individuelles à l'ensemble du personnel, ce qui permettra d'effectuer une gestion intégrale des ressources humaines conformément à ce modèle et de renforcer le développement personnel. Il a d'autre part implanté un modèle de rémunération variable sur objectifs, englobant toute l'organisation, et qui est intégré au processus de déploiement des objectifs stratégiques de l'APB.

Autre projet important à mettre à l'actif du département des Ressources humaines en 2006: l'enquête sur l'ambiance de travail menée auprès des employés pour connaître leurs préoccupations, leurs attentes et leur opinion sur l'entreprise.

L'année 2006 a également été marquée par les progrès réalisés dans l'amélioration de la communication interne grâce à l'élaboration du Plan de communication interne 2006-2008, qui regroupe différentes initiatives impliquant l'ensemble de l'organisation. Dans ce sens, le département a consacré d'importants efforts à la consolidation de l'intranet. Selon les résultats de l'enquête mentionnée précédemment, c'est un outil de communication efficace et apprécié de tous les employés, qui l'ont baptisé e-PORTal.

Dans le domaine social, il convient de signaler la création du Club sportif Port de Barcelona pour unifier les différentes sections sportives existantes (pêche, voile, football en salle, basket, etc.). L'ancien revêtement

des deux pistes de tennis a par ailleurs été remplacé par du *microgreen*. Enfin, comme chaque année, les employés de l'APB ont eu la possibilité de participer, dans les installations sportives du Port, à des activités dirigées par des professeurs qualifiés (tai-chi, aérobic, tennis...), auxquelles est venu s'ajouter le yoga.

Prévention des risques professionnels

Différentes actions se sont déroulées en 2006 dans le cadre du programme annuel de prévention des risques professionnels: un simulacre d'évacuation du bâtiment TERSACO, la formation à des fonctions et des responsabilités intermédiaires, la coordination d'activités préventives et la réévaluation des installations et équipements des bâtiments appartenant à l'APB.

Pour la seconde année consécutive, un prix récompensant les activités de prévention a été décerné à l'un des employés de l'APB.

Formation et développement personnel

Ces dernières années ont été marquées par une évolution considérable de l'offre de formation de l'APB, qui ne se contente pas d'investir dans la formation continue, mais subventionne aussi certaines formations sanctionnées par des diplômes pour répondre aux besoins de son personnel et de l'entreprise; 88 actions de formation collective et 87 actions de formation individuelle ont ainsi eu lieu en 2006.

À l'occasion de la mise en œuvre du modèle de gestion par compétences, 20 actions de formation liées à l'évaluation des compétences génériques prévues dans le modèle ont eu lieu au début de l'année 2006. Elles s'adressaient aux évaluateurs et aux employés, qui devaient s'auto-évaluer.

Outre les mises à jour préconisées, le Plan de formation de la Police portuaire a introduit deux nouveautés: le plan d'urgence GISPEM et la détection de menaces par rayons X.

En ce qui concerne le Plan de formation aux langues étrangères, comme chaque année, les employés de l'APB ont eu la possibilité de suivre des cours d'anglais général. Ceux dont le niveau d'anglais était déjà élevé se sont vu proposer des cours de français et d'italien.

Les actions de formation continue destinées au personnel technique et administratif, et essentiellement constituées de cours particuliers, se sont également poursuivies.

Le Service linguistique

Le Service linguistique a continué à organiser des cours de catalan adaptés aux besoins spécifiques des personnes auxquels ils s'adressaient, à savoir les employés de l'APB et ceux des entreprises de la Communauté Logistique Portuaire. Soulignons la forte participation et les bons résultats obtenus en enseignement à distance lors des examens sanctionnant les cours généraux.

Ce service a également continué à fournir le soutien et l'assistance linguistique nécessaires aux employés de l'APB et de la Communauté Logistique.

En ce qui concerne les actions de dynamisation, le Service linguistique a publié, en collaboration avec la maison d'édition Proa, le livre *Poemes de Mar* (Poèmes de mer), recueil de poèmes marins de Joan Salvat-Papasseit accompagnés de la musique et de la voix d'Ovidi Montllor et de reproductions d'œuvres provenant du fonds artistique du Port de Barcelone. Il s'agit d'une initiative commune de la présidence de l'Autorité Portuaire et du secrétariat à la politique linguistique du gouvernement catalan.

La septième édition des Jeux floraux du Port de Barcelone et de la Communauté Logistique a bénéficié de la participation de l'écrivain Julià de Jòdar. La remise des prix a eu lieu en présence du secrétaire à la politique linguistique du gouvernement catalan.

SYSTÈMES D'INFORMATION

La direction des Systèmes d'Information travaille sur deux fronts nettement différenciés en ce qui concerne les technologies de l'information. D'une part, elle répond aux besoins liés au rôle d'administrateur du port joué par l'Autorité Portuaire, où ces technologies contribuent à améliorer l'efficacité de la gestion interne, et d'autre part, elle dirige et met en œuvre des initiatives communes à l'échelle de la Communauté Portuaire pour augmenter la compétitivité du Port.

Portic et Forum Télématique

Les actions liées à ces initiatives sont canalisées grâce à des instruments tels que le Forum Télématique et PortIC. Le Forum Télématique est un groupe de travail auquel participent des représentants de tous les groupes de la Communauté Portuaire. Il a pour mission de définir les procédures destinées à simplifier et à accélérer les échanges d'informations entre les entreprises et les administrations impliquées dans le transport maritime de marchandises. PortIC est quant à elle une plate-forme technologique qui facilite la mise en œuvre de toutes ces nouvelles procédures devant contribuer à la compétitivité du Port de Barcelone.

Les actions menées en 2006 par PortIC et le Forum Télématique ont essentiellement porté sur les aspects suivants:





- Le renouvellement du matériel informatique de la plate-forme technologique afin d'augmenter sa capacité de traitement et sa fiabilité. Ce nouvel équipement permet de traiter 10 millions de messages par an et contribue à une plus grande disponibilité de service.
- Le développement de nouveaux services sur cette plate-forme. Une connexion aux portails Intra et GT-Nexus destinée aux transitaires a été mise en place pour les réservations d'espace des navires et l'envoi de directives d'embarquement aux armateurs. Un service permettant de contrôler sur le site Internet les informations figurant sur les connaissances maritimes avant leur émission a également été créé.
- Le Forum Télématique a centré ses efforts sur l'accroissement de l'utilisation des procédures, notamment d'entrée et de sortie terrestre des conteneurs, ainsi que sur leur révision et leur amélioration. En 2006, l'utilisation des procédures télématiques relatives à l'Autorité Portuaire et à la Douane a pratiquement atteint 100%. Le Port de Barcelone a accueilli au mois de septembre une rencontre du groupe UN/CEFACT TBG, à laquelle ont participé les experts internationaux chargés de définir les messages électroniques du secteur des transports.
- En ce qui concerne la définition de nouvelles procédures, les principaux travaux du Forum Télématique ont certainement été ceux concernant les échanges d'informations lors de l'inspection non intrusive des conteneurs, ainsi que la participation à la définition de la plate-forme ATRAE, qui se veut la future fenêtre d'accès unique aux services d'inspection à la frontière, à l'échelle nationale.

Support à l'organisation

Un grand nombre de projets ayant pour objectif l'amélioration des services d'informatique, de téléphonie, de radiotéléphonie et des systèmes de sécurité et de contrôle de l'Autorité Portuaire ont également été menés à terme en 2006. À ce titre, il convient de citer la mise en place du composant technologique nécessaire pour que le projet Proatrans puisse atteindre ses objectifs ; un nouveau système d'identification des camions et des chauffeurs a été installé aux entrées du Port, des terminaux et des dépôts de conteneurs.

Dans le cadre du programme de sécurité des conteneurs (CSI, Container Security Initiative) proposé par le gouvernement des États-Unis, la direction des Sys-

tèmes d'Information a convenu, avec les ports d'État, de l'achat d'un scanner mobile pour conteneurs qui a été mis à la disposition des Douanes.

En matière de développements informatiques, le plus important d'entre eux a été l'analyse fonctionnelle d'une nouvelle application d'exploitation qui permettra d'améliorer la gestion des principaux processus métiers de l'APB, de les intégrer et de les doter de nouvelles facilités. Ce projet se prolongera pendant les trois prochaines années.

Pour terminer, signalons l'élaboration d'un plan d'évolution des systèmes d'information qui définit les lignes générales de l'évolution technologique à moyen terme et servira de cadre de référence pour les futurs développements.

SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est une fenêtre unique conçue pour faciliter les démarches des usagers du Port auprès de l'Autorité Portuaire. C'est aussi un centre d'information chargé de canaliser les demandes et de répondre, sur place ou par téléphone, à tout renseignement sur les activités du Port de Barcelone. En 2006, le SAU a répondu à 65.600 appels téléphoniques, a traité 22.000 documents et en a enregistré environ 13.000.

Le SAU exploite les nouvelles technologies de l'information pour trouver des solutions permettant de faciliter les démarches à distance. Il a ainsi révisé et mis à jour la rubrique des services du site Internet de l'Autorité Portuaire de Barcelone et en a développé de nouveaux comme le paiement en ligne. Dès le début de l'année 2007, les amendes, les transports spéciaux, etc. pourront être payés à distance, ce qui évitera des déplacements inutiles.

Le SAU est également intervenu dans le cadre du projet Proatrans, qui a vu la mise en place d'une nouvelle réglementation visant à réguler le transport terrestre de conteneurs dans l'enceinte du Port. Cette réglementation prévoit la mise en service d'un centre d'identification, porte d'entrée avancée des terminaux pour les camions ne disposant pas d'une autorisation préalable. Pour assurer ce nouveau service dont il a la charge, le SAU a aménagé en 2006 un nouveau bureau situé dans le bâtiment TIR.



PROMOTION COMMERCIALE

L'accomplissement des actions définies dans le Plan de marketing pour la période 2003-2006 a été l'une des constantes de cet exercice. La segmentation du département Marketing et Ventes par produits (conteneurs, véhicules, passagers, rail, vracs, café, fruits, transport maritime à courte distance, etc.) et l'embauche de deux nouveaux collaborateurs ont permis de définir très précisément les actions de promotion commerciale et de toucher les clients.

La stratégie de contact permanent appliquée par le Port lui permet de proposer à ses principaux clients, les armateurs, les dernières nouveautés en matière de services et d'infrastructures, mais aussi de suivre et d'anticiper leurs futurs besoins. L'Asie restant la principale priorité du Port de Barcelone, il organise chaque année deux voyages dans cette région du globe pour rendre visite aux principaux armateurs. Cette stratégie a contribué en 2006 à l'adjudication du nouveau terminal de conteneurs du quai Prat à l'association d'entreprises formée par Hutchison Ports Holding et le groupe Mestre, ce dernier étant le concessionnaire du terminal TerCat. Joint aux avantages que représente le fait de disposer d'espaces proches du terminal, cela a éveillé l'intérêt d'armateurs tels que NYK, ZIM et Hapag-Lloyd pour la nouvelle zone d'activités logistiques ZAL II (Zal Prat).

Tout au long de l'année 2006, le Port s'est aussi réuni avec les délégations européennes de différents armateurs, notamment K-Line, Grimaldi, Wallenius, MSC, Hapag-Lloyd, X-Press et Maersk, pour suivre l'évolution des volumes de marchandises.

Le Port a également consacré d'importants efforts à la mise en service de la ligne ferroviaire qui le relie au port sec d'Azuqueca à raison de plusieurs liaisons quotidiennes dans les deux sens. Ce fait marque un avant et un après dans la volonté d'atteindre le centre de Madrid via le principal axe logistique de cette région, le couloir d'Henares, grâce auquel le Port de Barcelone et la capitale de l'État espagnol sont reliés d'une manière beaucoup plus efficace et plus rapide. Les terminaux portuaires et opérateurs ferroviaires tels que TerCat et Spain Rail, et la très récente entreprise TCB Railway Services, ont collaboré à la conception d'un produit attractif et concurrentiel par rapport au transport par route.

Mission commerciale à Madrid

Contrairement aux précédentes, la neuvième mission du Port de Barcelone avait pour destination son propre arrière-pays, le centre de l'Espagne. Cette décision a été le fruit des efforts consacrés au développement d'un réseau de distribution capable de proposer une chaîne logistique intégrale et concurrentielle dans cet arrière-pays, une nécessité pour que le Port affirme sa vocation de principale porte du sud de l'Europe pour les marchandises en provenance d'Extrême-Orient.

Cette mission avait pour objectif de présenter à la Communauté Logistique de Madrid et de Guadalajara les plans d'expansion du Port de Barcelone et les services qu'il propose. Les thèmes suivants ont été abordés lors de la présentation, qui s'est déroulée le 28 septembre : l'extension du Port, à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte portuaire ; les possibilités offertes par l'arrivée de l'opérateur Hutchison (extension des services en réseau grâce aux terminaux dont il dispose en Allemagne, en Hollande et en Belgique) ; les avantages que représente pour le Port la mise en concurrence de deux grands terminaux ; la mise à disposition d'un service logistique intégral ; une nouvelle offre de transports ferroviaires efficaces et concurrentiels entre Barcelone et Madrid et la présentation officielle du représentant du Port de Barcelone dans la capitale espagnole.

Cet événement a bénéficié de la présence de nombreux représentants de la communauté madrilène et de la participation active des agents de la Communauté Logistique de Barcelone - armateurs et opérateurs des terminaux du Port et des terminaux maritimes intérieurs -, qui forment les piliers du service logistique intégral.

Salons et Congrès

En tant que responsable de la coordination de la présence du Port de Barcelone aux salons, la direction commerciale et de marketing a de nouveau mis sur sa présence au SITL de Paris. Le marché français, et notamment le sud de l'hexagone, étant l'un des objectifs commerciaux du Port, ce salon constituait un cadre idéal pour promouvoir les services maritimes qu'il propose aux chargeurs et aux opérateurs, et présenter la stratégie qui a présidé à la création des terminaux maritimes intérieurs. Le Port a ainsi présenté les caractéristiques des terrains logistiques, les projets d'entrepôts et les infrastructures d'accès du tmT (terminal maritime de Toulouse).

Autre rendez-vous important pour le Port en 2006, le SIL, qui a accueilli plus de 900 exposants sur une surface de 70 000 m². Ce salon, qui est devenu l'un des principaux lieux de rencontre de l'ensemble du secteur logistique du sud de l'Europe, des pays méditerranéens, de l'Amérique latine et du Sud-Est asiatique, permet au Port de Barcelone d'exprimer tout son potentiel informatif vis-à-vis des clients. Pour l'édition 2006 du SIL, le Port, CILSA et Barcelona Centre Logistic ont mis l'accent sur leurs synergies en partageant un espace pour diffuser un message logistique plus fort aux plus de 45 000 professionnels qui se sont rendus au salon.



1.2.

L'approche stratégique du Port de Barcelone pour se faire connaître en Asie passe par sa présence dans les principaux salons du continent. Historiquement parlant, ce facteur a fait l'objet de moins d'attention de la part du Port de Barcelone que de ceux du nord de l'Europe. C'est pourquoi le Port a participé en 2006 au salon Transport Logistics de Shanghai, où il a présenté ses services et ses plans d'avenir en association avec les terminaux portuaires et les opérateurs, et où il a accueilli plus de 45 entreprises. Toujours dans le cadre du salon de Shanghai, les représentants du Port ont rendu visite aux deux principaux armateurs chinois, COSCO et China Shipping, qui avaient déjà manifesté leur intérêt à travailler avec les terminaux de conteneurs du Port de Barcelone.

La segmentation du département Marketing et Ventes par produits permet de cibler les actions de promotion en fonction des salons. Le salon Fruitlogistics de Berlin est ainsi devenu une référence incontournable pour le trafic des fruits. Les réunions avec les principaux armateurs (Seatrade, Maersk, MSC, HamburgSud, etc.) offrent une vision de ce que sera la saison et permettent de négocier des accords et de préciser différents points tels que les volumes de marchandises et les escales. L'un des aspects les plus importants de ce salon est sans doute la possibilité de discuter avec les producteurs et les distributeurs pour convenir des volumes de marchandises et des tarifs des services, assurés dans ce cas par le terminal spécialisé BFT. En 2006, le Port a mis l'accent sur deux fruits, le melon et la banane, le premier couvrant la basse saison et la seconde étant disponible toute l'année. Les représentants du Port ont rencontré des délégations de différents pays : Chili, Brésil, Argentine, Costa Rica, Colombie et Équateur.

Dans le secteur caféier, le Port a participé au Congrès national du Café, qui s'est tenu à Puerto de Santa Maria (Cadix) et au cours duquel les principales tendances des pays producteurs et consommateurs ont été analysées. Point de rencontre du monde du café en Espagne, ce congrès accueille, en parallèle, les réunions annuelles des différentes associations de torréfacteurs et de négociants, et celle de la Fédération

espagnole du café. Barcelone et le Port ont proposé d'accueillir l'édition 2008 de ce congrès.

Comme chaque année, le Port de Barcelone a également participé à la plus grande des rencontres du monde de l'automobile liée au secteur maritime, Global Automotive. Les principales lignes maritimes et les principaux fabricants automobiles étaient présents à cet événement qui s'est déroulé au mois d'octobre à Anvers. Le Port a profité de cette occasion pour se réunir avec Wallenius Wilhelmsen et Grimaldi.

Le TOC figure lui aussi parmi les rendez-vous annuels du Port de Barcelone. Consacré aux conteneurs, cet événement de premier ordre pour le secteur maritime rassemble les plus grands armateurs et les principales entreprises du secteur, qui y exposent la situation et les perspectives du marché pour les années suivantes. L'édition 2006 du TOC s'est déroulée à Hambourg et a également donné lieu à des réunions avec les délégations européennes des principaux armateurs asiatiques.

Dans le domaine des croisières, l'Autorité Portuaire de Barcelone a comme de coutume participé en tant qu'exposant aux deux plus grands salons du secteur. Le premier, la Seatrade Cruise Convention, rendez-vous annuel incontournable pour un port de croisières, s'est déroulé mi-mars à Miami. Le stand du Port de Barcelone se trouvait dans le pavillon des ports espagnols. Le second, le Seatrade Med, s'est tenu à Naples au mois d'octobre. Le Port de Barcelone y possédait un stand situé dans le pavillon de MedCruise.

Pendant toute l'année, l'équipe commerciale a collaboré avec la compagnie de croisières Disney Cruise Line à la préparation de l'itinéraire 2007 du Disney Magic en Méditerranée. Le croisiériste ayant choisi le Port de Barcelone comme port de base, celui-ci a été invité à la cérémonie de présentation organisée par Disney à Orlando pour annoncer sa décision d'être présent en Méditerranée.

Le Port a également participé aux deux assemblées générales de MedCruise, association des ports de croisière méditerranéens dont il est membre, qui ont eu lieu à Gibraltar et à Naples. Port de croisières de référence à l'échelle mondiale, il a également pris une part active dans l'étude de l'impact des croisières sur les économies locales. Il a aussi été invité à différentes journées sur l'industrie des croisières, notamment à celle consacrée à la sécurité dans le transport, organisée par le gouvernement nord-américain à Chicago. Le Port y a participé à titre de référent européen en matière de croisières.

Pour mieux connaître ses interlocuteurs et mieux se faire connaître, le Port de Barcelone organise et reçoit la visite d'armateurs, d'opérateurs logistiques, de consignataires, d'associations professionnelles et de clients finaux. Il s'agit là d'un service sur mesure, les visiteurs pouvant choisir de centrer leur parcours sur les principaux aspects du transit de marchandises dans le Port de Barcelone ou sur les points sur lesquels leurs activités ont la plus grande incidence. En 2006, le Port a organisé plus de 30 visites, notamment celles de grands armateurs tels que Line, Hapag-Lloyd, MSC, Maersk, Hanjin, Royal Caribbean, Disney Cruises et X-Press.





ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant total des investissements effectués en 2006 par l'Autorité Portuaire de Barcelone s'est élevé à 229,4 millions d'euros, dont 217,3 millions (soit près de 95%) destinés aux infrastructures. En termes relatifs, ce chiffre représente une augmentation de 4,2% par rapport à l'année passée et marque ainsi un nouveau record historique en ce qui concerne les chantiers approuvés.

La majeure partie de ces investissements en infrastructures a été affectée aux actions liées à l'extension sud du Port et prévues dans le Plan Directeur. D'autres travaux nécessaires au bon fonctionnement du Port tels que l'aménagement d'espaces existants, la reconstruction et l'entretien des quais, différentes actions dans des zones publiques et les projets destinés à améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire du Port ont cependant débuté ou été achevés pendant cet exercice.

Extension Sud

Les travaux relatifs à l'extension du Port comprennent essentiellement la construction du quai Prat et des digues de protection Sud et Est. Nous détaillons ci-dessous l'état d'avancement de ces projets au 31 décembre 2006.

Les tronçons I et II de la digue Sud, qui devraient être achevés en 2007, auront une longueur de 3.700 m.

Le tronçon I est une digue à talus de 2 000 m dotée d'une carapace principale composée de parallélépipèdes en béton de 60 tonnes. Le tronçon II est une digue verticale de 1.700 m formée de caissons préfabriqués en béton. Après mise à jour des dates d'achèvement prévues, l'avancement des travaux se présente de la manière suivante: le dragage préalable est achevé à 100%, la pose du tout-venant à 93%, l'enrochement à 90%, les blocs de béton à 88%, les caissons de béton à 98%, l'armature des caissons à 85% et la longueur de digue émergente à 100%.

Le tronçon III de cette même digue Sud est composé d'une digue à talus de 1.100 m dotée d'une carapace principale composée de parallélépipèdes en béton de 40 tonnes. L'avancement des travaux se présente de la manière suivante: le dragage préalable est achevé à 100%, la pose du tout-venant à 86%, l'enrochement à 76%, les blocs de béton à 44%, les caissons de béton à 100%, l'armature des caissons à 78% et la longueur de digue émergente à 14%.

La digue de protection Est, dont la construction devrait être achevée en 2008, possédera quant à elle une longueur de 2 000 m. La carapace principale de cette digue à talus sera composée de parallélépipèdes en béton de 50 tonnes. Le dragage préalable est achevé à 100%, l'enrochement à 98%, les blocs de béton à 72% et la pose du tout-venant à 92%.

1.3.

La longueur de la digue émergente représente déjà 72% du total prévu.

Le quai Prat disposera d'une surface totale de 93 ha, d'une ligne d'amarrage de 1.500 m et d'un tirant d'eau minimum de 16,5 m. Les phases I et II ont été achevées en 2006. La première consistait à poser des caissons de béton armé sur une longueur de 1.000 m pour générer une surface de 81 ha et la deuxième à prolonger la phase I vers le sud d'environ 300 m supplémentaires. La limite méridionale de ce prolongement coïncide avec l'alignement modifié des quais tel qu'il est prévu dans le Plan d'aménagement du bassin de la zone d'extension du Port.

Amenagement d'espaces

Pour répondre à la demande croissante générée par le trafic de croisières et de conteneurs, il s'est avéré nécessaire d'aménager des espaces existants. Deux de ces chantiers méritent une attention particulière.

Le premier, intitulé «Aménagement de la zone d'inspection», consistait à adapter une esplanade de 8.000 m² située sur les terrains adjacents à la porte 28 pour la destiner à l'inspection des conteneurs. Ce projet impliquait la création d'une zone de circulation, d'une zone d'inspection par scanner et d'un parc de stationnement. Le second chantier, qui a débuté en 2005 et s'est achevé cette année, consistait à aménager 1.300 m d'esplanade sur le quai Adossat pour doter cette zone destinée aux croisières de meilleurs services et équipements.

Reconstruction et entretien des quais

Dans la rubrique des travaux de reconstruction des quais déjà opérationnels, il convient de signaler en 2006 l'achèvement du réaménagement du quai Costa, projet qui avait débuté en 2005 et portait sur la reconstruction de 460 m de quai.

L'année 2006 a également vu le début des travaux de construction d'un quai en palplanches sur le quai Álvarez de la Campa pour améliorer la ligne d'amarrage et l'adapter aux nouvelles exigences des opérations portuaires. Ce chantier a impliqué la construction d'un quai en palplanches de 450 m, en



avançant l'alignement actuel de 1,5 m, et celle d'une voie de roulement pour portique overpanamax sur toute la longueur du quai.

Actions Port-Ville

Dans le domaine des projets Port-ville, les travaux de modification du dispositif d'ancrage du revêtement de la Rambla de Mar ont été achevés, ce qui a permis d'améliorer la sécurité et la fonctionnalité de la passerelle.

Le chantier «Défense de l'esplanade de l'embouchure nord» est lui aussi terminé. Le futur aménagement d'une zone touristique et de loisirs, incluant notamment un hôtel, sur l'esplanade nord a contraint le Port à adopter des mesures de protection spéciales pour éviter le franchissement de la digue en cas de forte tempête. Ces travaux ont consisté à créer une risberme de prédéferlement adossée à la digue à talus et s'avançant de 50 m vers le large pour dissiper une grande partie de l'énergie de la houle.

Accès routiers et ferroviaires

Différents travaux concernant la voirie ont été exécutés dans l'enceinte portuaire. Le projet «Voie publique d'accès à la contre-digue du port» est l'un d'entre eux. Suite à la construction de la tour de contrôle et du bâtiment annexe destiné aux lamaneurs, il s'est avéré nécessaire de construire une voie d'accès adaptée à ces installations et au trafic automobile prévu. Il s'agit d'une route à deux voies, à double sens, de 1.300 m de long et dotée d'un corps de chaussée en briquettes d'asphalte. Ce projet inclut également les trottoirs et les canalisations de service.

Autre chantier achevé en 2006: l'accès routier nord à MEPSA. À la suite de la modification d'une série de concessions, l'actuelle rue A du quai Inflammables peut être attribuée en concession. Il a donc été nécessaire de construire une nouvelle chaussée permettant d'accéder à la concession de MEPSA. Deux chaussées de 7 m de large et de 265 m de long ont été construites de part et d'autre de la fosse située entre le rond-point





nord de MEPSA et la fosse principale du quai Inflammables. Ces voies ont été reliées à la chaussée principale grâce à un pont enjambant la fosse actuelle.

Lié à la création de nouveaux accès terrestres à la zone d'extension du Port de Barcelone, le projet «Aménagement d'une zone de stationnement pour camions» a quant à lui débuté à la fin de l'année 2006. Cette nouvelle voirie implique la construction d'un tronçon partant du périphérique littoral et longeant la rive gauche du Llobregat jusqu'à la ZAL et la zone sud du Port. Étant donné le volume de trafic supplémentaire qui sera généré, il convient de doter cette zone d'un parc de stationnement provisoire pour les camions. Un terrain d'environ 7 ha, situé à l'extrémité de l'ancien lit du Llobregat, a donc été réservé et sera aménagé à cette fin.

L'achèvement du chantier «Aménagement d'accès à la zone d'extension sud, phase II» a conféré un caractère définitif aux travaux d'accès exécutés en septembre 2004 et conçus à titre provisoire. Cette seconde phase impliquait la consolidation de l'accès provisoire, le renforcement et la signalisation de l'accès au chantier, un accès indépendant à CIMAT et aux bureaux du chantier, un accès direct, depuis la rue 4 du port, aux nouvelles esplanades générées près de l'ancienne embouchure du fleuve pour séparer le trafic portuaire du trafic propre au chantier et la réparation de la voirie du polygone du Prat, endommagée par les travaux.

Les zones ne faisant pas partie de l'enceinte portuaire proprement dite ont également fait l'objet de travaux. C'est le cas du «Dédoublage de la rue n° 3». La déviation du cours du Llobregat, effective depuis l'été 2004, a mené à reconsidérer les accès routiers situés à proximité du Port, de la ZAL et de la Zona Franca. Le dédoublement de la rue n° 3 du polygone de la Zona Franca figurait parmi les actions envisagées pour permettre d'accéder au Port depuis le périphérique qui longe la côte. Ce projet, pratiquement achevé, consistait à convertir la rue n° 3 de la Zona Franca en une rue à double sens à six voies, trois dans le sens Port-périphérique et trois dans le sens contraire, excepté sur le tronçon allant du périphérique

au rond-point d'intersection de la rue E, qui ne compte que deux voies. Ce projet englobait également la signalisation horizontale et verticale, ainsi que les retouches des bordures de trottoirs et les petits travaux nécessaires aux intersections des rues débouchant sur la rue n° 3.

Dans le domaine du rail, le projet «Boucle ferroviaire dans l'ancienne zone tir» est en cours d'exécution. Il porte sur la construction d'un tronçon de voie de 1.100 m, dont 960 sur dalle de béton et le reste sur ballast. Cette voie à double écartement, RENFE et européen, sera dotée de rails de type VIC-54.

Soulignons également que l'Autorité Portuaire a assumé la direction des travaux du projet «Remblai de l'ancien lit du Llobregat» pour le compte du ministère de l'Environnement.

Projets singuliers

Dans cette rubrique, il convient de mentionner l'achèvement de la tour de contrôle portuaire. Ce bâtiment singulier à structure métallique, d'une hauteur de 46 m et flanqué d'un volume annexe, est notamment destiné au contrôle du trafic portuaire et à la coordination des services fournis aux navires.





SÉCURITÉ INDUSTRIELLE ET ENVIRONNEMENT

La tendance à la hausse du trafic des marchandises dangereuses conteneurisées s'est poursuivie pendant l'exercice 2006. Avec un volume total de 820.881 tonnes, il a augmenté de 6% par rapport à l'année passée. Le trafic des marchandises dangereuses en vrac s'est quant à lui élevé à 10.145.754 tonnes, soit 9% de moins qu'en 2005.

Les marchandises dangereuses ont représenté 24% du total du trafic. Leur proportion a donc diminué par rapport aux années précédentes, au cours desquelles elle était de l'ordre de 30%.

Le nombre d'autorisations d'admission de marchandises dangereuses traitées a toutefois augmenté de 9% par rapport à l'année passée en raison des bons résultats enregistrés par le trafic de marchandises conteneurisées. Il convient de signaler que 99% des 83.451 autorisations traitées l'ont été via EDI.

L'année 2006 a également été marquée par la signature d'un nouvel accord de collaboration entre la mairie de Barcelone et l'APB. Cet accord, qui porte sur l'exercice de leurs compétences respectives en matière de protection civile, de sauvetage, et de prévention et d'extinction d'incendies, possède une durée de validité initiale de cinq ans, automatiquement prorogeable pendant un maximum de vingt-cinq ans. À grands traits, il englobe les prévisions de maintenance de la flotte existante, ce

qui implique le renouvellement des véhicules et équipements en fonction de leur amortissement.

En matière de formation, 59 sapeurs-pompiers et officiers ont participé aux quatre éditions du cours d'extinction d'incendies sur navires organisé par le Centre de sécurité maritime intégrale Jovellanos de Gijón et 20 officiers ont assisté au cours de direction et de contrôle des urgences, qui s'est déroulé au Fire Service College de Moreton-in-Marsh (Royaume-Uni).

Dans le domaine des exercices et des simulations, l'APB a poursuivi sa collaboration avec les différentes entreprises concernées par la réglementation du Port en matière d'accidents majeurs. Un plan provisoire d'urgence de la ZAL-Prat a été mis en place avec la collaboration de CILSA pour couvrir les besoins dérivés de l'exploitation de cette nouvelle zone.

Des simulations générales du Plan d'urgence intérieure du Port (PEI) ont également eu lieu dans trois environnements avec la participation des différents agents des groupes d'action correspondants. Le premier exercice, qui s'est déroulé en mai au terminal d'Acciona-Trasmediterránea, a consisté à simuler un incendie avec risque de déversement de marchandises dangereuses à bord du navire Eurostar Roma. Le second a eu lieu en octobre, dans les installations de CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos); il s'agissait de simuler un déversement avec pollution marine pendant le chargement

d'une gabare d'approvisionnement des navires en mazout. Le dernier s'est déroulé au mois de novembre, dans les installations d'Enagas du Port, et a consisté à simuler une fuite de gaz naturel liquide.

Nettoyage des eaux marines

En 2006, les cinq embarcations utilisées par le service de nettoyage des eaux –trois externes et deux appartenant à l'APB– ont collecté 160 tonnes de déchets flottants, soit un volume de 1.092 m³. Cela représente une moyenne quotidienne de 448 kg, dont 45% constitués de plastique.

En ce qui concerne les épisodes de pollution par hydrocarbures, 79 interventions, dont 72% dues au gas-oil, ont été effectuées et 750 m de barrage absorbant ont été utilisés. Dans la plupart des cas, la surface de l'eau a dû être oxygénée, mais dans 22 cas, le produit a été récupéré et 28.625 kg d'hydrocarbures en phase libre ont pu être gérés comme déchets.

Dans cette même ligne de travail, il convient de signaler l'approbation du Plan intérieur d'intervention du Port de Barcelone (PIC) et la réalisation de 2 simulations et de 5 exercices.

Nettoyage de la voirie et collecte des déchets

Les services de nettoyage ont consacré 9.377 heures de travail au nettoyage de la voirie et à la collecte des déchets dans l'ensemble du Port et 411 heures au nettoyage des esplanades publiques de vracs.

Sur l'ensemble de l'année, 2.687 tonnes de déchets ont été collectées, soit une quantité légèrement inférieure à celle de l'année précédente. En revanche, la quantité de déchets valorisables et/ou spéciaux est passée de 197 tonnes en 2005 à 392 tonnes en 2006, et le nombre de réclamations et d'incidents (32) liés au service de nettoyage de la voirie a diminué de 40%.

En ce qui concerne la surface paysagée du Port de Barcelone, qui a augmenté de 1 000 m² et a ainsi été portée à 30.853 m², 10.480 kg de déchets végétaux ont été compostés.

Qualité de l'air

L'évolution des résultats annuels des mesures effectuées par le réseau météorologique et de surveillance de la qualité de l'air de l'APB montrent que le niveau des différents polluants est resté stable ou a légèrement augmenté, excepté dans le cas du dioxyde de soufre et du sulfure d'hydrogène, dont les taux ont sensiblement diminué.

Dans l'environnement portuaire (Communauté urbaine de Barcelone), les polluants les plus problématiques ont été le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules présentant un diamètre inférieur à 10 µm (PM10), qui ont dépassé les teneurs permises, suivant ainsi la tendance constatée ces dernières années. Suite à ces constatations et pour améliorer la qualité de l'air, le ministère de l'Environnement et du Logement (DMAH) du gouvernement catalan a commencé à élaborer un Plan d'action pour l'amélioration de l'environnement atmosphérique dans les Zones de protection spéciale (ZPE) de Barcelone, du Baix Llobregat, du Vallès Oriental et du Vallès Occidental (Décret 266/2006). Ce plan prévoit différentes mesures destinées à réduire ces émissions polluantes.

En tant que partie intégrante de ces ZPE, le Port de Barcelone a approuvé cette initiative et proposé de collaborer à la conception et à l'application des mesures qui seront finalement adoptées.

En ce qui concerne le Port, les mesures proposées par le DMAH vont de l'alimentation des navires en électricité pendant leur séjour dans le Port à la réglementation de la manutention des vracs solides sur les quais, en passant par la modernisation des équipements terrestres des terminaux, des remorqueurs et des camions qui circulent dans le Port.

SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Police portuaire

L'année 2006 a été marquée par le développement et le renforcement des mesures de sécurité du Port de Barcelone, ainsi que par la consolidation des conditions référencées dans l'ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) et des consignes fixées par la directive européenne.

Les réunions périodiques du Comité de sécurité portuaire et les audits de sécurité réalisés tout au long de l'année par les gouvernements de plusieurs pays et différentes organisations privées ont entraîné l'augmentation du nombre d'indicateurs de sécurité et le renforcement des mesures de protection globales appliquées aux usagers du Port. Il convient de souligner que des moyens techniques supplémentaires ont été mis en place pour couvrir les nouveaux espaces, les nouvelles zones d'intervention et les chantiers de construction des nouvelles installations portuaires.

Dans le domaine des ressources humaines, pour assumer l'augmentation significative du volume de croisières et de passagers, des auxiliaires de Police portuaire ont comme de coutume été embauchés pour la saison des croisières (mai-octobre). La somme des services et des tâches policières réalisées dans la zone commerciale et dans le Port Vell ont été en concordance avec l'augmentation de l'effectif. De nouveaux agents issus des deux promotions 2006 sont venus renforcer le Corps des garde-quais (10 en juillet et 23 en novembre).

Les actions de formation, qui se sont déroulées pendant les quatre premiers mois de l'année, ont comporté des cours mettant l'accent sur les rayons X, le Gispem (application informatique de gestion des urgences), les moyens de contrôle du taux d'alcoolémie, la gestion par compétences et la défense personnelle.



1.5. Stratégie et développement



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DU PORT

Le Port de Barcelone a élaboré une stratégie de croissance basée sur le développement d'un «port-réseau», le réseau étant l'ensemble des installations et services liés au Port, répartis sur le territoire et gérés de manière décentralisée par les opérateurs, mais avec une coordination, une efficacité et une visibilité optimales pour les clients.

Cette stratégie consiste à créer des terminaux maritimes intérieurs et des zones d'activités logistiques qui, liés au Port et reliés par des couloirs de transport intermodaux, fournissent des services de manutention, de transport et de logistique, ainsi que des opérations à valeur ajoutée. Tout cela permet d'assurer la connectivité physique du réseau terrestre avec les flux maritimes et de faire en sorte que le Port gagne en accessibilité physique et commerciale vis-à-vis des chargeurs, importateurs et exportateurs de ses marchés stratégiques, dans l'arrière et l'avant-pays.

Sur ces plates-formes, le Port détecte les besoins des chargeurs en matière de logistique et de transport, et favorise l'implantation d'une entreprise commercialisant ces services aux opérateurs (transitaires et agents maritimes). Le centre de service clientèle local permet au Port de Barcelone de découvrir les besoins logistiques, actuels et futurs, et de configurer,

avec les opérateurs maritimes et celui de la plateforme, les structures de fonctionnement et au besoin les infrastructures nécessaires à l'augmentation et à la consolidation des trafics du Port sur ces marchés.

Pour développer ce réseau, le Port a défini six lignes d'action stratégique:

- Étendre l'arrière-pays sur l'ensemble de la péninsule ibérique (en particulier Saragosse, Madrid, Lisbonne et la façade nord de l'Espagne) et dans le sud de l'Europe (axe Toulouse-Bordeaux et axe Perpignan-Montpellier-Lyon).
- Renforcer les liens du Port de Barcelone avec l'avant-pays, notamment avec la Méditerranée.
- Devenir le premier port océanique et de transport maritime à courte distance du sud de l'Europe.
- Disposer d'une offre de services logistiques et à valeur ajoutée, non seulement dans le Port, mais aussi sur l'ensemble du territoire.
- Structurer et intégrer le réseau du Port de Barcelone en déployant ses services de marque (PortIC, SAC, qualité et garanties, présence commerciale).
- Se transformer en marque portuaire de référence du sud de l'Europe.

Plusieurs plates-formes sont d'ores et déjà en marche: le terminal maritime de Saragosse (tmZ),

destiné à couvrir le nord-est de la péninsule, les ports secs de Coslada (Madrid) et Azuqueca (Guadalajara), qui desservent le centre de l'Espagne, et le terminal maritime de Toulouse (tmT), orienté vers le sud de la France.

Le terminal maritime de Saragosse

L'année 2006 a été marquée par la consolidation des infrastructures du terminal de Saragosse. Au vu des besoins des chargeurs et des opérateurs maritimes locaux, les institutions et entreprises qui forment la société de promotion tmZ, SL ont pris conscience qu'il convenait de miser résolument sur des infrastructures destinées au commerce maritime. La structure de l'actionariat a donc été modifiée de manière à ce que la composition solide de la société garantisse l'avenir des prestations logistiques nécessaires au commerce maritime international que requiert l'Aragon.

Dans cette optique, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a réalisé en 2006 un apport financier convertible en actions pour la construction du terminal ferroviaire de conteneurs de tmZ. La mise en service de ces installations pendant les premiers mois de l'année 2007 permettra de disposer d'un couloir de transport entre le Port, le nord-est et le centre de la péninsule, et de tirer parti des synergies entre ces deux régions.

La concession du nouveau terminal de conteneurs du Port situé sur le quai Prat a mis en évidence la nécessité pour les terminaux d'élaborer une stratégie leur permettant de proposer aux armateurs de coordonner le transport jusqu'à la destination finale des marchandises. Pour confirmer cette stratégie commerciale, les terminaux TCB et Tercat feront partie de la société qui exploitera la plate-forme tmZ. Cette plate-forme proposera des services de transport ferroviaire, de manutention de conteneurs, de stockage de conteneurs pleins et vides, et des prestations logistiques ayant trait aux marchandises.

Le terminal maritime de Toulouse

Les accords conclus avec la région Midi-Pyrénées et la connaissance des besoins des chargeurs en vue de la promotion du commerce maritime international ont mené la collaboration entre l'APB et Eurocentre à se matérialiser sous la forme de la ZAL Toulouse.

Les 20 hectares qui constituent cette plate-forme accueilleront des opérateurs et des chargeurs disposant de leurs propres moyens logistiques orientés vers le commerce maritime. Ce centre possédera 80.000 m² d'entrepôts à louer, divisés en unités de 4.500 et 6.000 m², et créera ainsi la synergie nécessaire pour assurer la compétitivité des services d'assistance au transport maritime et aux activités des armateurs. L'opérateur qui fournira aux entreprises qui le requièrent les services communs et synergiques pour le transport maritime disposera d'une surface de 3 ha qui lui a été réservée.

L'avant-pays revêt également une grande importance dans le développement du réseau du Port de Barcelone. Conformément à cette stratégie, l'APB a poursuivi ses projets internationaux et étendu ses

alliances stratégiques avec des ports situés sur ses marchés lointains préférentiels: l'Amérique latine et l'Extrême-Orient.

Accords de collaboration avec d'autres ports

L'exercice 2006 a vu le lancement du projet de développement d'une plate-forme de commerce électronique au sein de la communauté logistique de Buenos Aires, principal port d'Argentine et porte d'entrée du Mercosur. Cette première mise en œuvre à Buenos Aires servira de modèle pour des projets similaires dans d'autres ports argentins et du Mercosur. Signalons également l'achèvement de la mission conseil menée dans le cadre de l'accord signé en 2004 relatif à la création d'un Forum Télématique au sein de la Communauté Portuaire de Valparaiso.

L'APB a également signé des accords de collaboration avec le troisième port mondial, celui de Shanghai (Chine), ainsi qu'avec le consortium de gestion du Port de La Plata (Argentine) et le ministère de la Production de la province de Buenos Aires (Argentine). Ces accords portent sur des missions conseil dans divers domaines d'activités portuaires.

Formation en gestion portuaire

L'un des aspects importants pour l'APB est la création de liens avec les ports de l'avant-pays stratégique grâce à la formation en gestion portuaire. Cette formation a pour objectifs de transmettre l'expérience du Port de Barcelone dans ce domaine, de renforcer les liens avec les ports participants et de découvrir d'éventuelles voies de collaboration.

Deux actions de formation en gestion portuaire ont été organisées pendant l'exercice 2006. La première, une nouvelle édition du cours destiné aux étudiants en commerce et transport international de l'Académie arabe des sciences et techniques d'Alexandrie (Égypte), originaires de différents pays arabes et africains, s'est déroulée au mois de mai et a bénéficié du soutien financier de l'Agence espagnole de coopération internationale (AECI).

La seconde, le séminaire de gestion portuaire, a eu lieu au mois de novembre. Il s'adressait aux dirigeants et techniciens portuaires latino-américains et a réuni



1.5.

25 participants des secteurs portuaires argentin, brésilien, colombien, costaricain, mexicain et vénézuélien.

Présence au sein d'organisations internationales

Le Port de Barcelone a également continué à jouer un rôle actif dans les principales organisations mondiales chargées de promouvoir des mesures et des projets destinés à stimuler les échanges de marchandises afin de dynamiser le commerce international et lui permettre d'exploiter au mieux les nouvelles technologies.

Le Port de Barcelone assure la présidence du Comité de facilitation du commerce (Trade Facilitation Committee) de l'Association internationale des ports (IAPH) et participe, au nom de l'IAPH, à l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Il est également présent au sein du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques dans l'administration, le commerce et le transport (UN/CEFACT) et fait partie du Comité des transports de l'ESPO (Organisation des ports maritimes européens).

tavecchia. Destiné aux entreprises importatrices et exportatrices, ainsi qu'aux opérateurs et aux passagers recherchant un mode de transport efficace entre ces deux villes, ce guide contient toutes les informations nécessaires: infrastructures, administrations, formation en matière de transport maritime à courte distance, opérateurs, services et coûts.

CCLINK et site Internet de l'APB

La politique de diffusion de la direction du développement commercial s'appuie sur deux outils: le bulletin électronique CCLINK et le site Internet de l'APB.

En 2006, sa troisième année d'existence, CCLINK a été consulté 133.454 fois, ce qui représente une augmentation de 12% par rapport à 2005. En termes de provenance, bien que l'Espagne et la France soient toujours en tête de la liste des visiteurs, l'Italie a fortement progressé en passant du huitième au troisième rang.

Le site Internet de l'APB fournit des informations sur les installations et les services proposés par le Port de Barcelone, sur l'Autorité Portuaire en tant qu'organisation chargée de la gestion du Port et sur les démarches que les opérateurs, les clients et les usagers effectuent habituellement. En 2006, le site de l'APB a reçu 398.299 visites.

Projet Picaso

Le coût du transport maritime de marchandises résulte du prix de son transfert entre deux points, auquel viennent s'ajouter les droits de douane, le conditionnement de la marchandise, le stockage et la sous-traitance d'un certain nombre d'opérations ou de services, ainsi que les frais de gestion correspondants.

C'est pour analyser le coût du passage des marchandises dans le Port de Barcelone que les principaux axes du projet PICASO ont été mis en place en 2006. Ce programme d'information sur les coûts liés aux services et aux opérations est un outil d'orientation pour les différents agents qui interviennent dans la sous-traitance des services de transport de marchandises. Il fournit des critères d'appréciation fiables pour convenir de prix en se fondant sur des bases raisonnablement éprouvées.

Processus d'amélioration

Le Service Clientèle (SAC) a pour objectifs prioritaires d'optimiser les opérations commerciales qui se réalisent dans le Port de Barcelone et de les rendre plus transparentes. Catalyseur des intérêts des clients, il a également pour mission de détecter les besoins logistiques et de fonctionnement, actuels et futurs, des chargeurs.

Pour atteindre ces objectifs, il gère les demandes, suggestions et réclamations concernant le passage des marchandises et des passagers dans le Port, et traite les informations reçues à deux niveaux: à court terme, après avoir analysé chaque cas, il adopte des mesures immédiates afin de minimiser d'éventuels dommages et de fournir des solutions rapides; à moyen et long terme, il analyse l'ensemble des ser-



DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) a pour principaux objectifs de collecter et transmettre les besoins du marché à la Communauté Logistique du Port de Barcelone, de fournir le maximum d'informations sur les services et infrastructures disponibles et de promouvoir leur utilisation.

Les activités de la DDN se structurent autour d'une série de programmes et de projets qui conjuguent les tâches de diffusion et de promotion du Port citées précédemment et celles inhérentes au Service Clientèle, à savoir des activités de conseil orientées vers les clients et les usagers, et la gestion des incidents et des réclamations.

Point d'information

Le projet Dalila consiste à élaborer, selon des critères cohérents, des guides électroniques concernant des trafics ou des couloirs logistiques donnés. L'année 2006 a ainsi été marquée par la publication d'un guide à double entrée consacré au transport maritime à courte distance entre les ports de Barcelone et de Civi-

vices fournis aux usagers et participe à des forums et à des groupes d'amélioration.

En 2006, le SAC a traité 349 dossiers (257 en 2005), dont 170 réclamations et 179 demandes de renseignements, les questions les plus fréquemment posées portant sur les tarifs (79), et les réclamations les plus courantes sur l'intégrité des marchandises (96). Les importateurs et les exportateurs ont été à l'origine du plus grand nombre de demandes de renseignements et de réclamations (90).

Formation

Le Plan de formation et de divulgation du SAC, géré par la DDN, a pour la première fois rassemblé plus d'un millier de participants. Les 1 108 personnes –soit 25% de plus qu'en 2005– qui ont assisté aux 19 actions de formation organisées en 2006 provenaient de 666 entreprises.

La participation croissante à ces cours et les résultats et conclusions des enquêtes menées auprès des bénéficiaires révèlent le fort taux d'acceptation et la consolidation de ces actions de formation au sein de la Communauté Logistique Portuaire.

À titre de nouveauté 2006, signalons la première édition du cours FRESH sur la gestion des chaînes logistiques du froid, en collaboration avec la Direction territoriale du commerce de Barcelone (SOIVRE).

École européenne de transport maritime à courte distance

Le cours inaugural de l'École européenne de transport maritime à courte distance (www.2E3S.eu) s'est déroulé du 20 septembre au 3 octobre 2006 à bord du *Fantastic*. Outre le professorat et les organisations impliquées, 42 représentants de médias, 35 universitaires et membres de centres de formation, et 18 représentants d'entreprises et d'organisations entrepreneuriales du monde de la logistique et de centres de promotion du transport maritime à courte distance en Europe (Espagne, Portugal, Italie, Belgique, France, Finlande et Hollande) y ont participé.

Ce cours inaugural de l'École européenne de transport maritime à courte distance, qui bénéficie de fonds du programme Marco Polo de l'Union européenne, a donné lieu à la présentation des cinq organisations impliquées dans ce projet: les ports de Barcelone, de Civitavecchia et de Gênes, et les deux compagnies de navigation italiennes Grandi Navi Veloci et Grimaldi Napoli.

Les réunions avec les organismes de promotion du transport maritime à courte distance, les universités et les médias européens ont permis de définir les lignes directrices de travail qui présideront, dans un avenir immédiat, au lancement de l'École européenne de transport maritime à courte distance à l'échelle européenne.

Proatrans

Placés sous la direction du Forum du transport terrestre, les travaux du Plan de restructuration et d'optimisation des transports liés au Port de Barcelone



(Proatrans) ont connu en 2006 un important essor. Parmi les initiatives les plus marquantes, citons: le système Transportic, qui relie entreprises et cabines de camions et permet une communication totale entre le transporteur et son entreprise; le nouveau système d'identification des chauffeurs et des véhicules, et le plan de formation Proatrans, auquel ont participé 2.255 personnes venant de 187 entreprises.

Toujours dans le cadre de Proatrans, différentes actions visant à améliorer la communication et la transparence dans le secteur des transports ont vu le jour en 2006: publication d'un bulletin semestriel détaillant les progrès du projet, élaboration d'un guide du transport, création d'un observatoire des coûts, mise à disposition d'un formulaire de réclamation destiné aux clients et aux transporteurs, et création d'un règlement de transport de conteneurs et d'utilisation des espaces et du domaine public portuaire.

La mise en oeuvre des mesures envisagées dans ce projet a donné lieu à la création de deux nouveaux services: le Centre de coordination du trafic (SICTT) et le Centre de service clientèle (CI-SAU), spécifiquement consacrés à la gestion des autorisations qui permettent aux transporteurs d'accéder au transport terrestre des conteneurs dans le Port de Barcelone.

ftt



1.6. Entreprises en coparticipation



CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

Le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques du Port de Barcelone (ZAL), a centré ses actions 2006 sur l'avancement de l'extension de ces installations. Différents opérateurs internationaux (Geodis Teisa, N&K, Schenker, Damm, Hellmann, ITC Logistics, Nippon Express, Universal Forwarding) se sont d'ores et déjà installés sur les 143 ha nouvellement aménagés sur la commune du Prat del Llobregat; 50% de cette surface destinée à des activités logistiques est déjà commercialisée, le reste étant en cours de négociation. Cet exercice a également vu la poursuite des travaux d'aménagement de la ZAL Prat, après achèvement des principales voies d'accès, et le début de la construction de neuf entrepôts, dont trois seront livrés en 2007.

L'emplacement stratégique de la ZAL permet une distribution efficace des marchandises vers les marchés de la péninsule ibérique, le sud de la France, l'Italie et le nord de l'Afrique. Fidèle à sa mission, qui consiste à contribuer à la croissance du Port de Barcelone et à sa consolidation comme premier hub logistique euroméditerranéen, la ZAL exige qu'au moins 30% du trafic traité par les entreprises qui s'installent sur ses terrains soit de type maritime. L'ensemble des activités de ces opérateurs logistiques

génère un mouvement de 2,5 millions de tonnes de marchandises par an.

Les entreprises installées sur la ZAL jouissent de nombreux avantages (surveillance 24 heures sur 24, technologies de l'information de dernière génération, garderie Simphonie, installations sportives, etc.), auxquels viennent s'ajouter les services complémentaires proposés par le Service Center.

Le Service Center est occupé à 100%, et avec son Centre de formation et de réunions, tourne à plein rendement. Une zone Wi-Fi, nommée CyberZAL, y a été aménagée en 2006. Cet espace permet aux employés



et visiteurs du Service Center de se connecter gratuitement à Internet. À signaler également la fréquentation accrue des zones paysagées, lieux de détente et de loisirs pour les employés de la ZAL.

ILI - Institut International de Logistique

L'Institut international de logistique (ILI) intervient dans deux domaines: la formation et les activités conseil. Le fait que la ZAL soit devenue l'un des principaux centres logistiques du sud de l'Europe et qu'elle ait connu la plus forte croissance en matière de trafic de marchandises a favorisé la collaboration entre le Centre de recherche et de développement des entreprises (CIDE) –école de commerce de l'Université Abat Oliba CEU– et l'ILI, qui ont commencé à proposer des programmes de formation en logistique et en commerce international. Cette collaboration garantit non seulement la rigueur de l'enseignement, mais aussi l'expérience pratique et l'immersion dans le secteur. Grâce à ces atouts, le Mastère en logistique et commerce international proposé par ces deux organismes est aujourd'hui le plus coté des diplômés spécialisés du secteur.

Dans le domaine des activités conseil, l'ILI a poursuivi sa diversification géographique et a étendu son champ d'action au-delà des frontières de l'Amérique latine.

Au Maroc, il a mené les premières études en vue de la mise en place de plates-formes logistiques, tout d'abord à Casablanca, puis dans les principaux nœuds d'import-export et les plus grands centres de production et de consommation du pays.

L'ouverture géographique de l'ILI s'est également traduite par la réalisation d'une étude orientée vers la participation d'un investisseur et d'une société de gestion à un projet de plate-forme logistique à Nankin (Chine), sur le Chang Jiang, à environ 300 km de Shanghai.

L'ILI, qui avait réalisé en 2005 une étude pour un centre de transport de marchandises en Équateur, a aussi collaboré en 2006 à un nouveau projet avec la municipalité de Quito et l'organisme qui gère l'aéroport. Il s'agit d'une étude concernant l'implantation d'une zone franche et d'un parc technologique sur le nouvel aéroport international de la capitale. L'ILI prévoit de poursuivre cette collaboration en 2007 en matérialisant ce projet grâce à l'apport d'investisseurs.



En République dominicaine, l'ILI a effectué différentes tâches dans le domaine portuaire. Il a, d'une part, collaboré avec l'autorité portuaire à la configuration d'une stratégie générale pour les ports du pays, et d'autre part, conseillé un groupe d'investissement privé en vue de la mise en marche d'un nouveau terminal de croisières. Cette activité conseil a bénéficié de la participation du Port de Barcelone et du terminal de croisières, qui ont apporté leurs connaissances et leur expérience.

L'activité au Brésil a débuté avec le développement du Plan directeur des ports de l'État de Bahia, en collaboration avec des entreprises associées à l'ILI.

Dans les projets qu'il aborde actuellement, il ne s'agit plus seulement pour l'ILI de déterminer la viabilité technique ou financière, mais aussi d'intervenir dans la recherche d'investisseurs et la configuration des affaires. Cela implique un plus grand apport de valeur ajoutée et lui permet de participer aux projets qui sont finalement menés à terme.



1.6.

ESTIBARNA

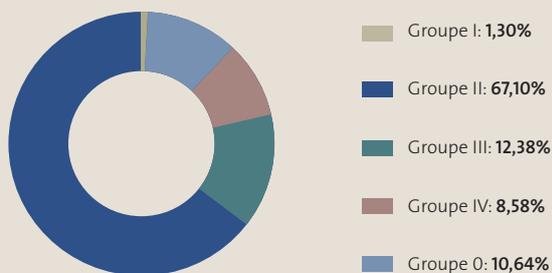
La société d'arrimage du Port de Barcelone, Estibarna S.A., a totalisé 221.053 journées de travail en 2006, soit 4,2% de plus qu'en 2005. La répartition des journées pendant l'année a été similaire à celle des exercices précédents. Il convient toutefois de signaler que le nombre de journées de travail a pour la première fois dépassé les 20.000 en mars et que les mois de mai, octobre et novembre ont affiché plus de 19.000 journées.

Évolution mensuelle des journées de travail

Comme le montre le tableau ci-dessous, les variations d'effectif enregistrées jusqu'au 31 décembre 2006 situent à 826 le nombre de travailleurs des groupes I à IV, et à 924 leur nombre total, groupe 0 compris. Cela représente 31 travailleurs de moins que l'année précédente, le seul poste de l'effectif ayant augmenté étant celui du groupe II.



EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE 2006

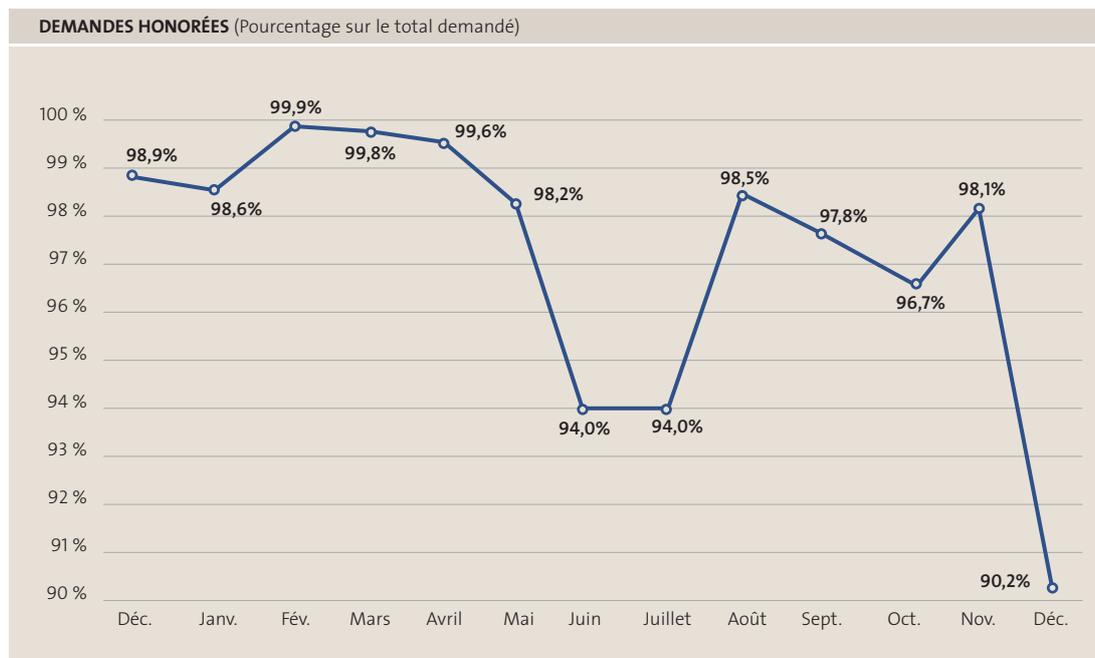


Le plan de formation 2006 d'Estibarna prévoyait 63.792 heures de cours réparties sur 311 actions de formation qui ont accueilli 1.102 participants. À signaler le renforcement des processus de promotion interne et la formation exhaustive au maniement spécifique de certaines machines. Le nombre d'heures de formation consacrées aux vancarriers et aux grues à portique a légèrement diminué, tout comme les cours de recyclage. La formation de base a quant à elle été considérablement réduite du fait de l'absence d'embauche.

Les 2.603 équipes de travail fournies pendant l'exercice représentent une couverture de 90,2% de la demande totale.

VARIATION ANNUELLE DE L'EFFECTIF (Nombre de personnes et pourcentage par rapport au total)

EFFECTIF	Groupe I	Groupe II	Groupe III	Groupe IV	Total recensé	Groupe 0	Total
1 ^{er} janvier 2006	19	564	118	87	788	167	955
+							
Groupe 0		69					69
Autres ports		1					1
Employés de l'entreprise				1			1
Total	0	70	0	1	71	0	71
-							
Changts de service						69	69
Departs en retraite	6	14	2	9			31
Invalidité	1	1					2
Total	7	15	2	9	33	69	102
31 décembre 2006	12	619	116	79	826	98	924



PORT VELL

La gestion des espaces publics du Port de Barcelone, connus depuis 1995 sous le nom de Port Vell, est du ressort de la société Gerència Urbanística Port 2000. Ces espaces accueillent des activités de toutes sortes: loisirs, culture, affaires, sports nautiques, réparation d'embarcations et pêche professionnelle.

Des constructions modernes telles que le World Trade Center, l'Imax et l'Aquarium y côtoient des bâtiments rénovés comme le Palau de Mar et le siège du Port de Barcelone, situé Portal de la Pau, et l'architecture emblématique de la Rambla del Mar contraste avec les tours Sant Sebastià et Sant Jaume du téléphérique.

Le succès de l'ouverture du Port sur la ville, qui se voit confirmé par les 16 millions de personnes qui s'y rendent chaque année, contraint les entreprises à s'adapter à cette évolution et aux nouveaux besoins qui en découlent. Le groupe Corio, qui a racheté les actions d'Odisea 2000 au mois de novembre, ne s'y est pas trompé lorsqu'il a décidé de rénover le Maremagnum, visité cette année par 13.145.000 personnes. Dans la même ligne novatrice, l'Aquarium, qui a reçu 1.443.847 visiteurs en 2006, s'est enrichi de nouvelles espèces et a étendu ses contenus éducatifs, et les films projetés sur l'écran géant du cinéma Imax ont été vus par 448.948 spectateurs. Le musée Maritime (365.167 visiteurs) et le musée d'Histoire de Catalogne continuent de figurer parmi les musées catalans les plus fréquentés, et les embarcations connues sous le nom de «Golondrinas» ont permis à plus de 382.000 passagers de visiter le Port.

Le Port Vell accueille également des activités issues d'une longue tradition sportive due à la présence de plusieurs clubs centenaires, à caractère associatif: le Club Natació Atlètic-Barceloneta, le Club Natació Barcelona, le Reial Club Marítim et le Reial Club Nàutic. Avec la Marina Port Vell, ces clubs proposent plus de 700 postes d'amarrage dotés de caractéristiques diverses, ainsi que

toutes sortes de services et d'installations complémentaires. Les bassins du Port Vell accueillent chaque année les régates Zegna, Godó et Freixenet, la coupe Nadal de natation et le Salon nautique.

Le passeig Joan de Borbó, les plages et le quai Bosch i Alsina constituent, avec les zones qui relient le passeig Marítim et la plaça del Mar, de vastes espaces publics diaphanes de promenade. Leur attrait a mené des entreprises, institutions et ONG à organiser des événements de toutes sortes en ce lieu de rencontre privilégié entre ville et mer. En 2006, des entreprises telles que BMW, Lancia et Skoda, et des institutions comme l'Office du tourisme du Mexique, le RACC (Reial Automòbil Club de Catalunya) et la Caixa d'Estalvis del Mediterrani ont choisi le Port Vell pour y faire différentes présentations.

Ces espaces servent aussi de cadre à d'autres activités temporaires qui se répètent chaque année: Foire



1.6.



au Vin et au Cava, représentations du Cirque Raluy, Ludothèque, salon Firagran, fêtes de la Mercè, rallye Barcelone-Sitges et Grande rencontre de groupes d'habanera.

La transformation du quai de Pescadors et sa réorientation sur la base de la reconversion nécessaire du secteur de la pêche est une priorité économique pour ses agents. L'aménagement de nouveaux espaces publics et d'une nouvelle criée, et la possibilité de combiner pêche, restauration et activités culturelles entraîneront une dynamisation sociale et économique, fondamentale pour l'avenir du quartier de la Barceloneta et pour le Port Vell.

En créant l'image de marque «Destí Port Vell» (Destination Port Vell), Gerència Urbanística Port 2000 souhaite contribuer à générer de la valeur et à développer synergies et affaires dans son domaine d'influence.

Pour terminer, il convient de souligner que la projection du Port Vell va au-delà des espaces qui lui sont propres. Il exporte en effet son savoir-faire en conseillant d'autres ports, en participant à des congrès et en intervenant dans des associations qui étudient et soutiennent la création et la reconversion de zones similaires. Ces projets ont pour objectifs de créer des postes de travail et de générer de la richesse dans les espaces publics, en collaboration avec des intervenants privés.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

Une fois de plus, le World Trade Center Barcelona (WTCB) a été l'un des centres de référence du monde des affaires en Catalogne. De prestigieuses entreprises telles que Barceló Destination Services, Billagong, Grimaldi Ferries et MSC Cruceros ne s'y sont pas trompées et ont décidé en 2006 d'y installer leurs bureaux.

Le centre de congrès a accueilli 80.000 personnes à l'occasion de plus de 600 manifestations de différents types, dont: l'événement organisé par IBM –qui a rassemblé 2.500 participants pendant cinq jours–, le Congrès de cardiologie de Catalogne, les journées de l'ASSET et du Collège des podologues de Catalogne, et le XLVIII^e Rallye international de voitures d'époque. D'autres entreprises connues ont choisi le centre des congrès pour leurs présentations et leurs événements: Motorola, Bacardi, Chupa Chups, Luxotica, Novartis, Danone, Renault et Oracle.

Fidèle à sa volonté de fournir des services de qualité et à la pointe de la technologie, le WTCB a mis en marche un nouveau système de signalisation par écrans à plasma et a adapté son système de management environnemental certifié ISO 14001: 1996 à la version 2004 de cette norme, qui a une incidence sur les processus et engagements environnementaux.

Du point de vue de l'image et de la reconnaissance médiatique, le WTCB a bénéficié de la décision prise par la chaîne Televisió de Catalunya d'y tourner la série de fiction *Mar de Fons*.



COOPÉRATION SOCIALE

Fondation CARES

Créée pour faciliter l'insertion professionnelle des personnes handicapées et exposées à des risques d'exclusion, la fondation CARES fournit des services, essentiellement de soutien logistique, à d'autres entreprises. Son conseil d'administration est constitué des sociétés CILSA, CTC Servicios Integrales, ADES, Prosegur et Concatel.

En 2006, la fondation CARES a pourvu 124 postes de travail directs et 9 postes supplémentaires dans l'entreprise d'insertion Codec, qui est l'un de ses nouveaux projets. Elle a géré un total de 13.900 m² de surface logistique, à l'intérieur et à l'extérieur de la ZAL, et a généré 4,6 millions d'euros de recettes et un excédent de 130.000 euros (chiffres provisoires avant clôture de l'exercice).

La fondation CARES est essentiellement intervenue dans les domaines du stockage, de la manutention avant emballage et de la logistique inverse; de nouveaux projets d'emballage et d'assemblage sont venus étoffer son portefeuille d'activités en 2006. Dans le domaine de la promotion, il convient de signaler sa présence au Salon international de la logistique (SIL).

L'offre de formation de CARES destinée aux cadres incluait en 2006 des cours sur les thèmes suivants: gestion de projets, ergonomie et psychosociologie appliquée, lutte contre les incendies (cours pratique), thérapie, modèles de familles, risques et mesures d'urgence, portail Internet, bureautique et journées croissance et travail organisées par la mutuelle Mutua Universal. Les opérateurs se sont vu proposer des cours de conduite de chariots élévateurs et de transpalettes électriques, ainsi que des cours sur la polyvalence sur le lieu de travail.

Au chapitre des actions sociales, la fondation s'est réunie avec les parents pour partager des informations sur la tutelle, l'autodétermination et le Service de santé mentale et handicap (SESM-DI). À signaler également, la création du Club sportif de la fondation CARES pour conférer un cadre structuré à l'équipe de football en salle, composée de 14 personnes, qui joue dans la 2^{ème} division de la Ligue catalane, Groupe 2 Acell (Fédération catalane de sports pour handicapés mentaux). La fondation CARES a par ailleurs rénové et étendu sa revue interne trimestrielle. Elle a également continué à participer au développement de la fondation Logística Justa (Logistique équitable) et à administrer FUSEAT, organisation de tutelle des handicapés mentaux sans famille.

Fondation Logística Justa

La fondation Logística Justa (Logistique équitable) est une association à but non lucratif née dans l'environnement de la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) du Port de Barcelone. Elle a pour principal objectif d'optimiser les processus logistiques, des unités de production des pays en voie de développement aux structures de commercialisation finale sur les marchés occidentaux.

Son conseil d'administration est formé par la fondation CARES, l'association ADES, la fondation Seur, l'association Global Humanitària et CTC Ingeniería Dedicada. Elle bénéficie également du soutien institutionnel de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

En 2006, la fondation Logística Justa a consolidé son modèle de travail dans le domaine de la commercialisation des produits du commerce équitable et de l'économie sociale en renforçant sa ligne de cadeaux d'entreprise pour le secteur logistique et portuaire. Elle a également aidé des institutions publiques, des organisations privées et des ONG de coopération à optimiser leurs envois.

La fondation Logística Justa se fait l'écho des besoins des entreprises et développe des projets de consultance destinés à accroître la responsabilité sociale des entreprises du secteur logistique et portuaire. Elle a déjà signé plusieurs contrats de prestation de services et a conclu des accords de collaboration avec des institutions comme la FETEIA (Fédération espagnole des transitaires, expéditeurs internationaux et assimilés), l'UIC (Université internationale de Catalogne) et l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Logística Justa a été invitée à participer à différents événements tels que la rencontre Mercosur d'économie solidaire, qui s'est déroulée à Asunción (Paraguay), le salon Expoartesanías de Bogota (Colombie) et le festival Asia de Barcelone.





2



Évolution du trafic

- 44 Évolution du trafic
- 45 Analyse par type de navigation
- 48 Passagers

2. Évolution du trafic



Les indicateurs de l'activité économique ont affiché tout au long de l'exercice 2006 une tendance à la hausse qui s'est reflétée dans une croissance de 3,6% du produit intérieur brut catalan (PIB), soit trois dixièmes de plus que l'année précédente. Les entreprises exportatrices catalanes ont par ailleurs déclaré avoir atteint le plus haut niveau d'activité depuis 2001, fait corroboré par les statistiques. Selon les données fournies par le secrétariat d'État au Tourisme et au Commerce, la valeur des exportations catalanes a connu en 2006 une augmentation supérieure à 11% et représente 27,45% du total exporté par l'Espagne. Les importations catalanes ont quant à elles augmenté de

11,8% et, en termes de valeur, représentent 28,8% du total importé à l'échelle nationale.

Ces chiffres font de l'économie catalane l'un des principaux moteurs de l'État, et le Port de Barcelone y contribue de manière décisive.

Le Port de Barcelone a confirmé en 2006 la tendance à la croissance dont il a fait montre les 11 dernières années, ce qui, malgré les travaux d'extension qu'il a dû entreprendre pour remédier à un manque d'espace, lui a permis de continuer à consolider ses trafics. Les actions entreprises au niveau des terminaux portuaires pour optimiser la gestion logistique et gagner en efficacité ont été récompensées par une augmentation de 5,8% du trafic total, qui a atteint 47.657.520 tonnes. Une fois de plus, la croissance moyenne du trafic du Port de Barcelone a donc été supérieure à celle des autres ports espagnols, qui s'est élevée à 4,7%.

Il y a déjà quelques années que le Port insiste sur l'effort qu'implique la croissance du trafic de conteneurs, alors même que les travaux d'extension battent son plein. Dans ce contexte, l'activité des deux principaux terminaux de conteneurs, TCB et TerCat, peut être jugée très positive dans la mesure où elle s'est traduite par une augmentation de près de 12% et un total de 2.318.239 EVP.

L'implication de ces deux terminaux dans la stratégie d'extension du Port de Barcelone a permis de



concevoir des solutions impliquant des mouvements de rotation efficaces pour parvenir à augmenter le volume de conteneurs manipulés pendant les travaux. Cette extension est sans conteste l'élément clé pour pouvoir faire des projections de croissance du trafic de conteneurs dans les prochaines années, doubler le volume actuel en 2008 et atteindre une capacité de traitement de 10 millions d'EVP en 2015.

Tous les trafics ont affiché une évolution positive en 2006. Les véhicules et les passagers - les deux produits phares après les conteneurs - ont également enregistré une croissance à deux chiffres. Le trafic des véhicules a augmenté de 10,9% par rapport à 2005: 855.410 unités



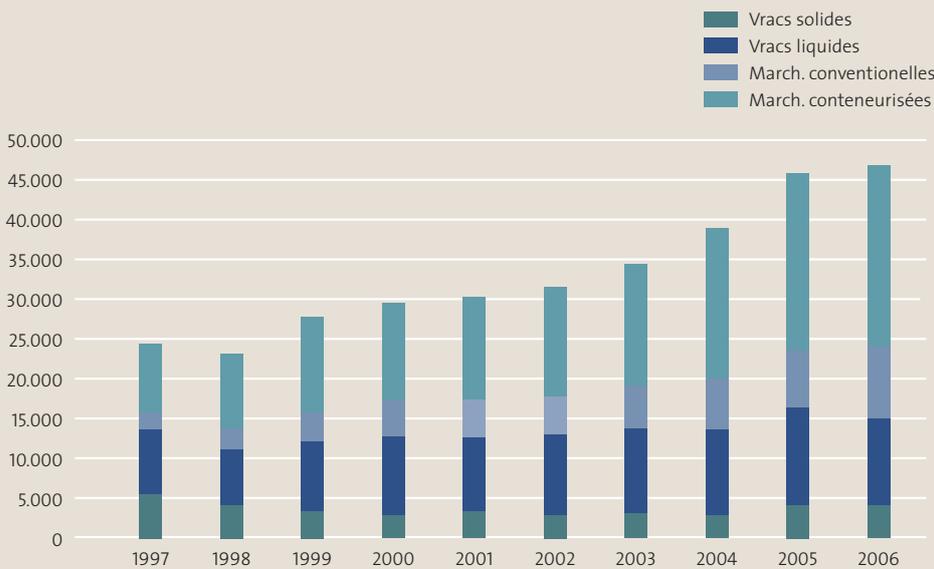
sont passées par les deux terminaux du Port, Autoterminal et Setram. Ces terminaux ont eux aussi déployé d'importants efforts pour trouver des solutions en hauteur et pouvoir ainsi augmenter l'espace disponible et assumer la croissance du trafic. Le réaménagement des espaces découlant de l'extension du Port bénéficiera à ce type de trafic, car une surface équivalant à la moitié de celle du terminal actuel de TerCat sera destinée aux véhicules. Le Port de Barcelone conforte ainsi sa position de hub de distribution en Europe pour les principales marques mondiales de véhicules.

Le trafic des passagers, et notamment celui des croisières, qui a connu l'augmentation la plus importante, mérite une mention spéciale. Les 2.538.751 passagers qui sont passés par les installations portuaires ont impliqué une augmentation de 15% par rapport à l'année passée. La croissance moyenne supérieure à 17% enregistrée ces 2 dernières années encourage par ailleurs les principales compagnies du secteur à continuer de faire confiance à Barcelone en faisant de son Port leur principal point de référence en Méditerranée. Le Port de Barcelone consolide ainsi sa position au premier rang des ports européens et parmi les dix premiers ports mondiaux pour ce trafic.

ANALYSE PAR TYPE DE NAVIGATION

Le volume total du trafic international s'est élevé à 38.312.152 tonnes pendant l'exercice 2006, soit une augmentation de 4,9%. Parallèlement à son extension, le Port de Barcelone a réalisé d'importants efforts pour capter les trafics asiatiques. Ces efforts se sont traduits par une augmentation de plus de 20% des

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES, 1997-2006 (Milliers de tonnes)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
March. conteneurisées	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573
March. conventionnelles	2.694	3.078	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190
Vrac liquides	8.045	7.238	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536
Vrac solides	5.077	4.407	4.053	3.254	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108
Total	24.887	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775	39.320	45.842	46.407

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES, 1997-2006 (Milliers de tonnes)



échanges avec des pays tels que l'Inde, le Pakistan et le Bangladesh, et par un accroissement de plus de 10% des échanges avec le Sud-Est asiatique. Ces résultats valident le positionnement du Port de Barcelone par rapport à l'objectif stratégique qu'il s'est fixé, à savoir devenir la porte d'entrée de l'Europe pour les marchandises asiatiques.

En ce qui concerne le trafic de cabotage, après quelques années sans grand changement, l'exercice 2006 a été marqué par un bond quantitatif. L'augmentation enregistrée, de 10,5%, a permis de dépasser pour la première fois les 8 millions de tonnes et d'atteindre un volume total de 8.093.967 tonnes.

Le rapport entre les mouvements d'entrée et de sortie a été plus équilibré qu'en 2005. Le volume de marchandises reçues s'est élevé à 28.928.322 tonnes, soit 62,3% du trafic total, et le volume de marchan-

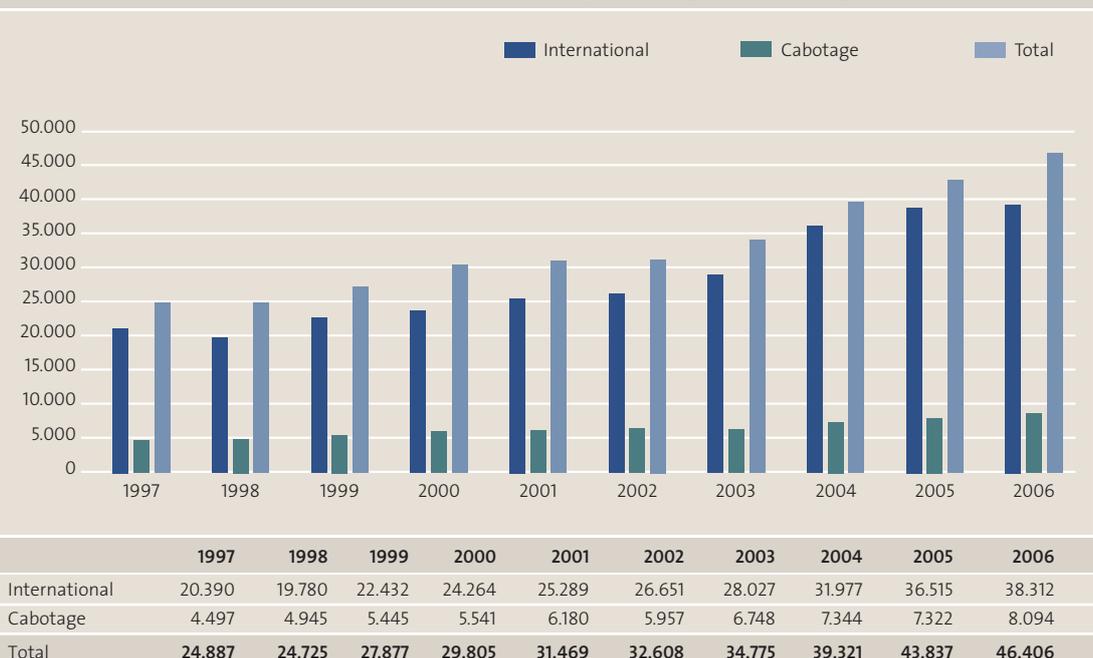
dises expédiées à 17.477.796 tonnes, soit 37,6% de ce même total. L'essor des exportations de marchandises, qui ont augmenté de 13,7% par rapport à l'année précédente, a permis d'équilibrer davantage la balance.

Dans le domaine des marchandises conteneurisées, le trafic international a affiché 2.013.319 EVP et le trafic de cabotage 304.920 EVP. Dans le premier cas, les conteneurs d'importation ont représenté 50,7% du total et les conteneurs d'exportation les 49,2% restants. Ces chiffres donnent une idée fidèle de l'équilibre parfait qui règne dans le Port de Barcelone entre marchandises importées et exportées.

Marchandises diverses

Avec 31.762.162 tonnes, soit une augmentation de 16,4%, le trafic des marchandises diverses occupe une place privilégiée dans les résultats annuels du Port de

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION, 1997-2006 (Milliers de tonnes)



Barcelone. Ce type de trafic, qui implique la plus forte valeur ajoutée, a représenté 68,4% du volume total de marchandises traitées en 2006.

Conteneurs

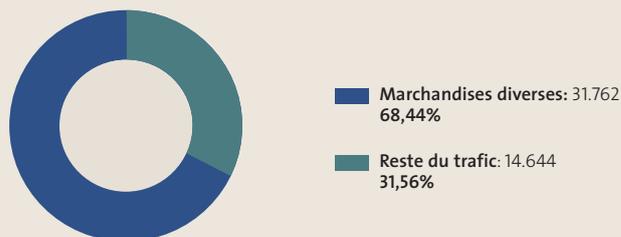
Barcelone est le port européen dont le trafic de conteneurs a le plus nettement augmenté en 2006. Les 2.318.239 EVP enregistrés ont représenté une augmentation de 11,9% par rapport à l'exercice précédent, augmentation supérieure à celle des ports européens concurrents dont la croissance a dans tous les cas été inférieure à dix pour cent.

L'équilibre habituel entre marchandises embarquées et débarquées s'est traduit une fois de plus dans les chiffres, respectivement 1.165.509 EVP et 1.152.730 EVP, soit une augmentation de 11,6% et 12,2%. En ce qui concerne la répartition totale du trafic de conteneurs par type d'opération, les transits ont représenté 37,4%, les débarquements 31,1% et les embarquements 31,5%.

Par zone géographique, la Chine et l'Espagne sont les principaux marchés du Port de Barcelone pour les marchandises conteneurisées. Le trafic en provenance de Chine a augmenté de 12,3% et a représenté 7,5% des marchandises conteneurisées ayant transité par le Port de Barcelone en 2006. Les trafics en provenance et/ou à destination de l'Espagne ont quant à eux représenté 5,1% de l'ensemble des marchandises conteneurisées manipulées dans le Port.

Il convient également de souligner l'augmentation des trafics avec les pays asiatiques en général, un marché prioritaire pour le Port de Barcelone. Le volume des marchandises en provenance ou à destination de l'Inde, du Pakistan et du Bangladesh a ainsi augmenté de 22,8%, alors que les trafics avec le Sud-Est asiatique ont enregistré une croissance moyenne de 12,2%. L'évolution de marchés plus proches et tout aussi stratégiques pour le Port de Barcelone tels que la

PART DES MARCHANDISES DIVERSES DANS LE TRAFIC TOTAL, 2006 (Milliers de tonnes)



ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES, 1997-2006 (Milliers de tonnes)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tonnes	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573
EVP	972	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328



Méditerranée Orientale, la Mer noire et le Proche Orient a également été significative puisqu'ils ont augmenté de plus de 14%.

Hormis l'Espagne, les marchandises conteneurisées ont eu pour principales destinations la Chine, les États-Unis, la Turquie, le Maroc, l'Algérie et le Mexique, le nord de l'Afrique se consolidant chaque année un peu plus clairement. Dans la rubrique des marchandises débarquées, la Chine a occupé le premier rang, suivie de l'Espagne, de l'Inde, des États-Unis et de l'Arabie Saoudite.

Vracs liquides

Le volume total du trafic de vracs liquides s'est élevé à 10.536.375 tonnes. La consommation d'hydrocarbures a augmenté par rapport à l'année passée, ce qui a entraîné une forte diminution des sorties et a eu des répercussions directes sur le trafic correspondant, qui a baissé de 17,8%. Le trafic d'autres produits comme le mazout a en revanche augmenté de 13,88%.

Vracs solides

Le trafic des vracs solides, qui s'est élevé à 4.107.582 tonnes en 2006, a augmenté de 1,37%. Parmi les produits ayant enregistré la plus forte croissance figurent les matériaux de construction (+20,06%), les produits alimentaires (+4,70%), les produits métallurgiques (+25,04%) et les produits chimiques (+6,91%).

Automobiles

Avec 855.410 unités, le trafic d'automobiles a augmenté de 10,9% par rapport à 2005. Près de 90% de ce volume est à mettre à l'actif du trafic international, qui a totalisé 765.161 véhicules en 2006. En ce qui concerne les types d'opérations, 404.683 unités (dont plus de 80% en trafic international) ont été chargées à Barcelone, 170.698 y ont été déchargées (dont 87% en trafic international) et 280.029 (presque toutes en trafic international) ont transité par le Port. Le trafic de véhicules a atteint son niveau maximum de l'année en novembre, avec 83.517 unités.

Transport maritime à courte distance

L'offre de services de transport maritime à courte distance (TMCD) du Port de Barcelone contribue au développement du transport intermodal et à la durabilité environnementale. C'est une alternative fiable, sûre et rentable en termes économiques, et le développement progressif de services connexes a permis au Port de Barcelone d'attirer un trafic habituellement étranger aux clients maritimes. Les liaisons quotidiennes avec Gênes et Rome (Civitavecchia) sont actuellement les lignes les plus importantes du Port.

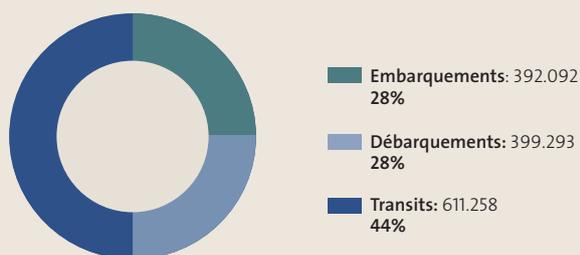
Le transport maritime à courte distance a augmenté de plus de 36% en 2006. Il a dépassé les 3 millions de tonnes, ce qui équivaut au chargement de 200.000 camions. Le Port de Barcelone démontre ainsi son engagement en ce qui concerne le TMCD, qui constitue une réelle alternative à la route. Dans cette même rubrique, avec 319.144 personnes, le trafic de passagers a lui aussi considérablement augmenté (+43%). Ce fait est important car il a des répercussions économiques directes sur le territoire.

Le Port de Barcelone mise sur l'intégration progressive de nouvelles lignes de TMCD à son offre actuelle. À ce titre, il convient notamment de signaler l'inauguration, en 2006, de la ligne Barcelone-Tanger.

PASSAGERS

En comptant les navires de croisière, les ferries reliant Barcelone aux Baléares et les lignes de TMCD, le Port de Barcelone a accueilli 2.538.751 passagers et 3.612 escales en 2006.

RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS DE CROISIÈRE, 2006



ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES, 1997-2006 (Nombre de véhicules)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trafic d'automobiles	533.402	622.162	564.806	644.253	613.073	603.900	649.441	785.446	771.109	855.410

TRAFIC D'AUTOMOBILES PAR TYPE DE NAVIGATION

	2005	2006	% VARIATION
Cabotage	99.133	90.249	-8,96
International	771.109	855.410	10,93

TRAFIC INTERNATIONAL D'AUTOMOBILES

	2005	2006	% VARIATION
Importations	147.321	148.804	1,00
Exportations	331.531	336.358	1,46
Transits	93.124	279.999	44,99

Croisières

Une fois de plus, le Port de Barcelone est le premier port d'Europe et l'un des dix premiers ports mondiaux pour ce type de trafic; 1.402.643 passagers de croisières sont passés par le Port en 2006, ce qui représente une augmentation de près de 15% par rapport à 2005 et en conséquence un nouveau record.

En ce qui concerne le nombre d'escales, 706 navires de croisières ont jeté l'ancre dans le Port de Barcelone en 2006, soit 2% de plus qu'en 2005. La différence entre le pourcentage d'augmentation du nombre de passagers et celui du nombre d'escales s'explique par la tendance du marché à utiliser des navires de plus en plus grands.

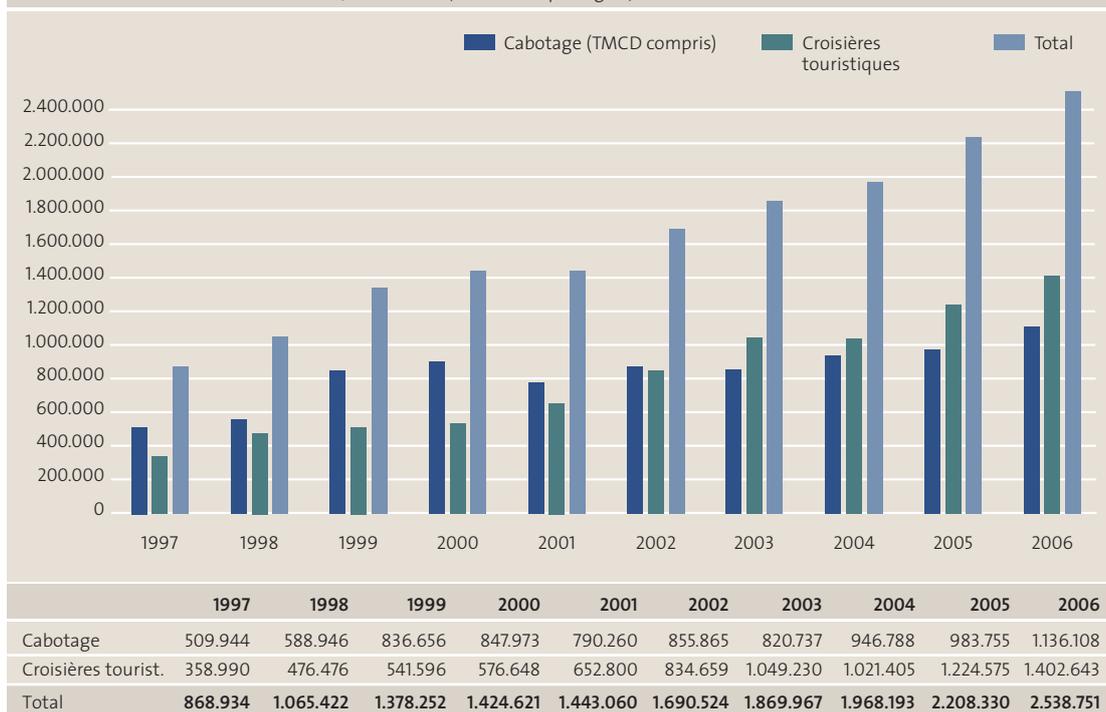
Pour ce qui est des infrastructures destinées à ce type de trafic, signalons que les travaux d'aménagement du quai Adossat ont été achevés dans le courant de l'année 2006. Costa Crociere, l'entreprise qui a investi dans la construction du nouveau terminal D Palacrueros, a

poursuivi ses travaux pour que le bâtiment soit opérationnel pendant la saison 2007. Le concessionnaire du terminal A, Creuers del Port de Barcelona, ayant projeté de construire de nouvelles installations dotées d'un aspect extérieur revu et d'une disposition intérieure similaire à celle du terminal B, l'ancien terminal A a été démolé à la fin de l'année. Le nouveau terminal A entrera en service pendant la saison 2008.

Cabotage

Le trafic des ferries reliant Barcelone aux Baléares a augmenté de 7%. Les compagnies qui assurent ce service –Trasmediterránea, Baleària et Estibadora de Ponent– ont transporté à elles trois 816.964 passagers qui, ajoutés aux 319.144 personnes qui ont emprunté les liaisons de TMCD, représentent un total de 1.136.108 passagers de cabotage, soit une augmentation de près de 16% par rapport à 2005.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS, 1997-2006 (Nombre de passagers)





3



Exercice économique et financier

- 52 Exercice économique et financier
- 57 Tableau de financement
- 58 Compte de pertes et profits
- 59 Bilan de situation

Exercice économique et financier



L'Autorité Portuaire de Barcelone a clôturé l'exercice 2006 avec un bénéfice d'exploitation de 69,6 millions d'euros, soit une augmentation de 20% par rapport à l'exercice précédent (chiffres avant audit).

Le chiffre d'affaires, qui s'est élevé à 139,4 millions d'euros, a enregistré une augmentation annuelle de 9%. Il a bénéficié de l'essor des trafics, ainsi que de la croissance, de 16%, des recettes des concessions du domaine public portuaire.

Le volume total de trafic du Port de Barcelone a atteint 46,4 millions de tonnes en 2006, soit 6% de plus qu'en 2005. Les recettes des taxes sur les

marchandises ont augmenté de 5% et celles des taxes sur les navires sont restées pratiquement identiques à celles de l'année passée. Dans l'ensemble, les recettes d'exploitation ont dépassé de 12% celles de l'exercice 2005.

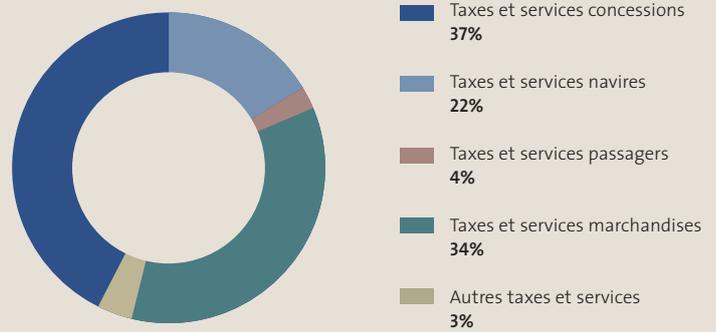
L'augmentation modérée (+5%) de l'ensemble des frais d'exploitation a contribué à l'amélioration significative du résultat d'exploitation. Les frais de personnel sont restés le poste principal et ont enregistré une augmentation annuelle de 4%. Les services sous-traités ont généré un volume de frais supérieur (+7%) à celui de l'année passée.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)				
	2006	2005	VAR	% VAR
Recettes d'exploitation	145.030	129.671	15.359	12%
Montant net du chiffre d'affaires	139.360	127.971	11.389	9%
Autres recettes d'exploitation	5.670	1.700	3.970	234%
Frais d'exploitation	75.468	71.638	3.830	5%
Frais de personnel	27.416	26.377	1.039	4%
Dotation aux amortissements des immobilisations	26.426	25.347	1.079	4%
Variation des provisions pour risques d'insolvabilité	234	(39)	273	
Services sous-traités	14.780	13.875	905	7%
Impôts	878	822	56	7%
Autres frais de gestion courante	687	767	(80)	-10%
Financement des ports d'Etat	5.047	4.489	558	12%
	69.562	58.033	11.529	20%

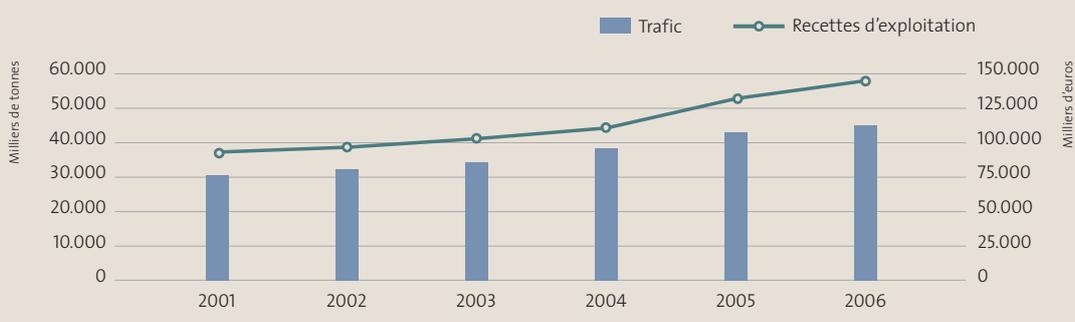
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (Milliers d'euros)				
	2006	2005	VAR	%VAR
Taxes et services navires	30.630	30.873	(243)	-1%
Taxes et services marchandises	46.813	44.510	2.303	5%
Taxes et services passagers	5.390	4.629	762	16%
Taxes et services pêche fraîche	233	267	(33)	-12%
Taxes et services navires de plaisance	673	672	1	0%
Taxes et services concessions	51.698	44.408	7.289	16%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	91	105	(14)	-13%
Serveis spécifiques	3.832	2.507	1.325	53%
	139.360	127.971	11.389	9%



MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES 2006

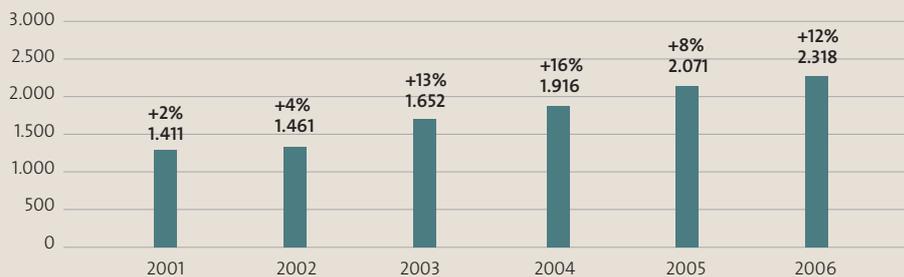


ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU VOLUME DE TRAFIC

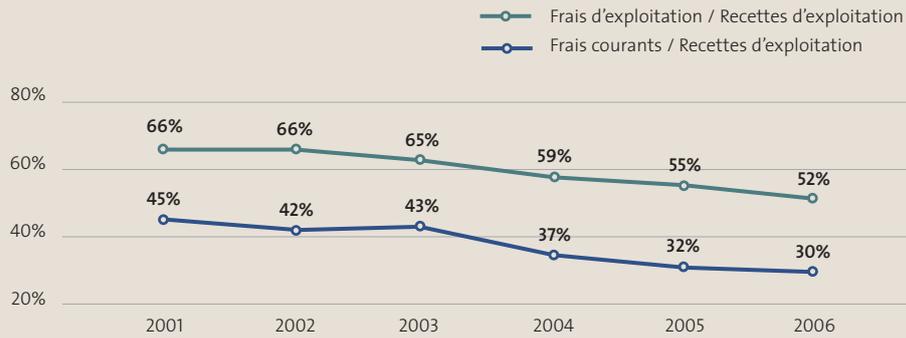


	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trafic (Milliers de tonnes)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406
Recettes d'exploitation (Milliers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)

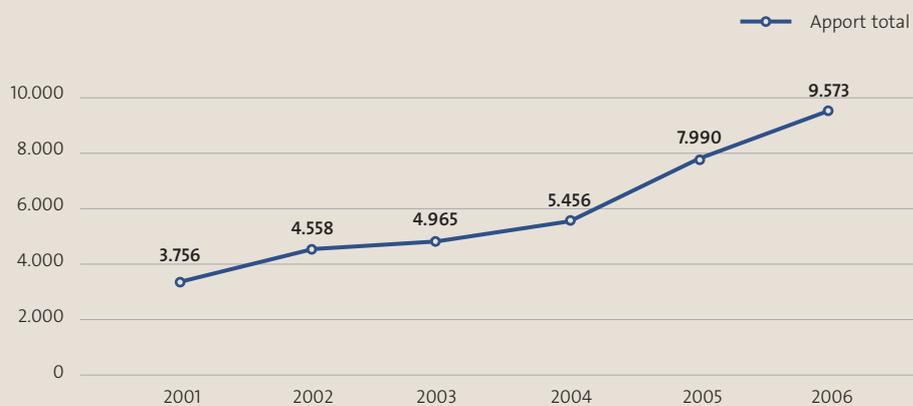


PART DES FRAIS DANS LE RECETTES D'EXPLOITATION



Frais courants = frais de personnel + Sices sous-traités + Autres frais de gestion courante

APPORT DE L'APB AU SYSTÈME PORTUAIRE ESPAGNOL (Milliers d'euros)



Dans ce domaine, il convient de souligner que la part des frais courants dans les recettes d'exploitation est passée de 31,6% en 2005 à 29,7% en 2006.

Le total des dotations aux amortissements des actifs immobilisés a augmenté de 4% et le financement de l'organisme public regroupant les ports d'État de 12%.

Le résultat financier s'est soldé par une perte de 6,9 millions d'euros, due à l'augmentation de

l'endettement bancaire lié au financement des travaux d'extension du Port, les prêts de la Banque européenne d'investissement restant l'option choisie pour couvrir les nécessités en matière de financement. Avec un total de 62,7 millions d'euros, le résultat des activités ordinaires a augmenté de 12% par rapport à l'année passée.

Après application du résultat extraordinaire et des apports nets au Fonds de compensation interportuaire, le bénéfice net de l'exercice 2006 s'élève à 16,2 millions d'euros. Il convient de souligner que la reconnaissance des pertes provenant des immobilisations et dues au déplacement de 600 m de la ligne d'amarrage des travaux de construction du quai Prat a eu une forte incidence sur les frais extraordinaires.

Les ressources issues des opérations (cash flow) se sont élevées à 83,9 millions d'euros, soit 2% de plus que l'année passée et 3% de plus que le chiffre de clôture prévu dans le Plan d'actions pluriannuelles 2007. Après les recettes à répartir, ces ressources ont constitué la deuxième source de financement de l'exercice 2006.

Le rythme auquel les travaux d'extension du Port ont été exécutés en 2006 a impliqué pour l'APB un volume d'investissements corporels de 224,5 millions



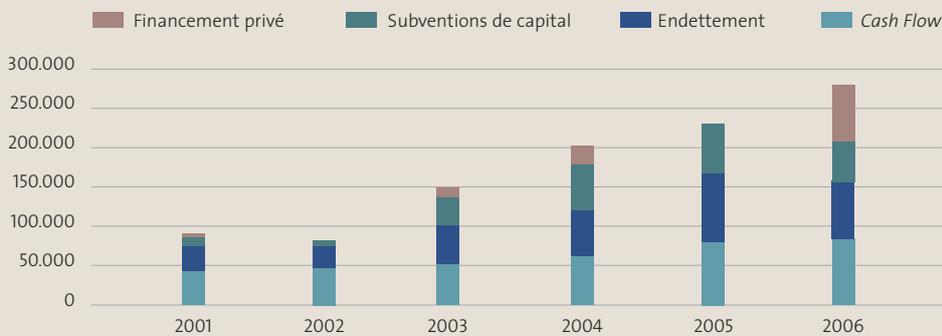


ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ET DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE À LONG TERME (Milliers d'euros)



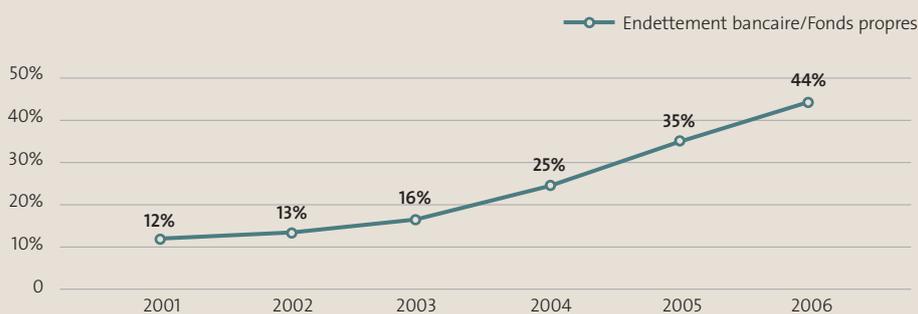
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Investissements	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006
Endettement	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Financement privé	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000
Subventions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032
Endettement	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030

ÉVOLUTION DU TAUX D'ENDETTEMENT



3.

d'euros, ce qui représente une augmentation de 7% par rapport au chiffre record de l'année passée.

L'APB a perçu en 2006 un montant de 56,9 millions d'euros au titre de la subvention de capital du Fonds de cohésion européen destinée à financer la construction des nouvelles digues. Ce montant résulte de l'application d'un cofinancement de 53% du volume des travaux exécutés pendant l'exercice.

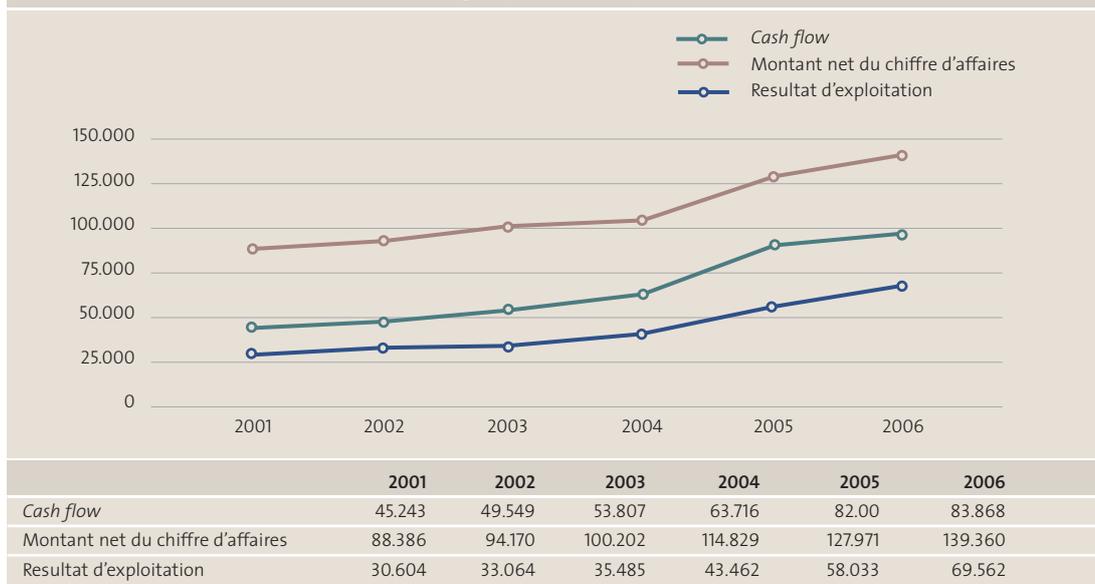
Le 31 mai 2006, le Conseil d'Administration de l'Autorité Portuaire a adjugé la gestion du futur terminal de conteneurs au consortium Tercat, composé de la société chinoise Hutchison (70%) et du groupe Mestre (30%).

L'adjudicataire Tercat s'est engagé à investir 500 millions d'euros en équipements et 160 millions d'euros en travaux de génie civil dans le nouveau terminal du Port. Suite à cette adjudication, l'APB a perçu 22 millions d'euros au titre de la concession et 28 millions de plus au titre des taxes d'occupation anticipées. Le financement privé des nouvelles infrastructures par voie de concession a permis à l'Autorité Portuaire de bénéficier de 74 millions d'euros de fonds.

À la clôture de l'exercice, l'endettement bancaire à long terme s'élevait à 326,2 millions d'euros. Ce volume a augmenté de 30% par rapport à l'année passée suite à l'octroi d'un nouveau prêt par la Banque européenne d'investissement.



ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)



RAPPORT INDICATEURS ÉCONOMIQUES

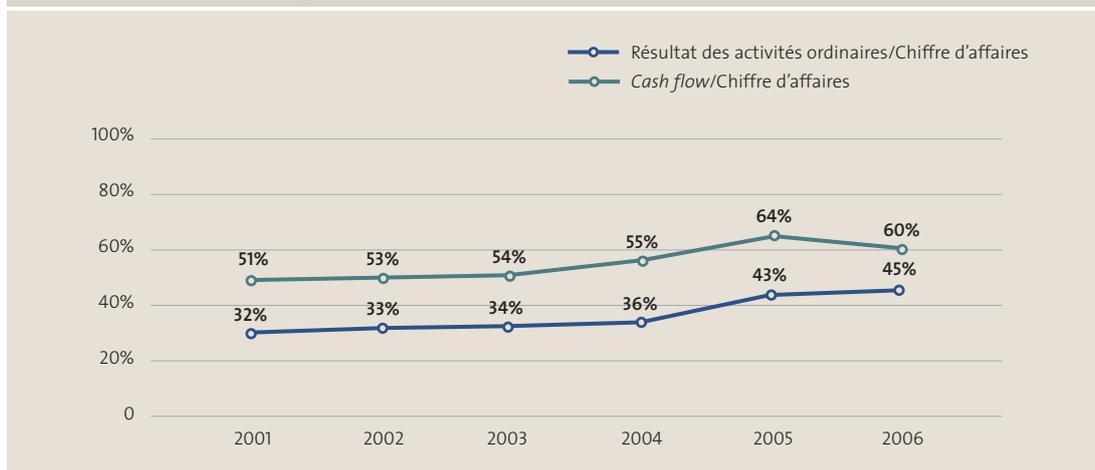


TABLEAU DE FINANCEMENT (Milliers d'euros)					
UTILISATION DES FONDS	2006	2005	ORIGINE DES FONDS	2006	2005
Acquisition d'immobilisations	245.214	213.602	Ressources issues des opérations	83.868	82.000
Incorporelles	1.465	2.853	Résultat des opérations	20.723	59.380
Corporelles	224.476	210.655	Dotations aux amortissements des immobilisations	26.426	25.347
Financières	12.065	94	Dotations aux provisions pour immobilisations	2.478	29
	7.208	-	Amortissement des frais à répartir	255	419
			Dotations aux provisions pour risques et charges	3.748	1.431
Apport au Fonds de compensation	4.838	4.109	Pertes provenant des immobilisations	39.376	984
			Autres	15	56
Annulation ou transfert à c/t de dettes à l/t			Excès de provisions pour immobilisations	(1.035)	(927)
Dettes auprès d'établissements de crédit	4.308	4.006	Excès de provisions pour risques et charges	(3.983)	(53)
Dettes auprès de fournisseurs d'immobilisations	2.404	2.404	Bénéfices provenant des immobilisations	(692)	(116)
Dettes auprès de fournisseurs d'immobilisations	1.904	1.602	Subventions de capital transférées au résultat	(802)	(1.714)
			Recettes transférées au résultat pour concessions rendues	(761)	(758)
Provisions pour risques et charges	0	324	Autres recettes à répartir	(1.880)	(1.925)
			Autres	-	(153)
Crédits commerciaux à long terme	8	195			
			Recettes à répartir	137.656	62.279
Frais à répartir sur plusieurs exercices	2.650	640	Subventions en capital	56.448	61.848
			Autres recettes à répartir	81.208	431
			Apport du Fonds de compensation	312	608
			Dettes à long terme auprès d'établissements de crédit	77.650	90.000
				75.000	90.000
			Aliénation d'immobilisations	2.650	-
			Autres origines	1.186	11.625
			Annulation ou transfert à court terme d'immobil. financières	1.186	2.864
			Annulation ou transfert à court terme de créances à long terme	-	8.761
			Régularisation selon l'arrêté sur la TVA des subventions	2.070	4.358
TOTAL UTILISATION	257.018	222.876	TOTAL ORIGINE	302.742	250.870
EXCÉDENT ORIGINE / UTILISATION	45.724	27.993	EXCÉDENT UTILISATION / ORIGINE	-	-



3.

COMpte DE PÈRTEs ET PROFITs (Milliers d'euros)								
				2006	2005	%Var		
FRAIS				2006	2005	%Var	RECETTES	
Frais de personnel	27.416	26.377	4%	Montant net du chiffre d'affaires	139.360	127.971	9%	
Salaires et traitements	18.819	17.130	10%	Taxes navires	24.951	25.214	-1%	
Indemnités	992	2.154	-54%	Taxes marchandises	39.011	37.091	5%	
Sécurité sociale à la charge de l'entreprise	5.041	4.721	7%	Taxes d'utilisation et d'exploitation des installations portuaires	43.216	37.372	16%	
Autres frais de gestion	2.564	2.372	8%	Autres taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	5.248	4.639	13%	
				Taxes services non commerciaux	23.102	21.148	9%	
Dotations aux amortissements sur immobilisations	26.426	25.347	4%	Autres recettes	3.832	2.507	53%	
Variation des provisions pour risques d'insolvabilité	234	(39)		Autres recettes d'exploitation	5.670	1.700	234%	
				Recettes accessoires et autres de gestion courante	1.616	1.497	8%	
Autres frais d'exploitation	21.392	19.953	7%	Subventions	72	150	-52%	
Services sous-traités	14.780	13.875	7%	Excès de provisions pour risques et charges	3.982	53		
Réparations et entretien	3.015	2.705	11%					
Services de professionnels indépendants	3.568	3.234	10%					
Fournitures	1.290	1.110	16%					
Autres services sous-traités	6.907	6.826	1%					
Impôts	878	822	7%					
Autres frais de gestion courante	687	767	-10%					
Financement des ports d'État	5.047	4.489	12%					
TOTAL FRAIS D'EXPLOITATION	75.468	71.638	5%	TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	145.030	129.671	12%	
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	69.562	58.033	20%					
Intérêts des dettes à long terme	8.429	4.741	78%	Recettes de participations en capital	252	244		
Autres frais financiers et assimilés	7	19	-63%	Recettes d'autres valeurs négociables et des crédits de l'actif immobilisé	462	518	-11%	
				Autres intérêts et recettes assimilées	864	1.309	-34%	
TOTAL FRAIS FINANCIERS	8.436	4.760	77%	TOTAL RECETTES FINANCIÈRES	1.578	2.071	-24%	
				RÉSULTATS FINANCIERS NÉGATIFS	6.858	2.689	-155%	
BÉNÉFICES DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	62.704	55.344	13%					
Variation des provisions pour immobilisations corporelles et financières	1.442	(898)		Bénéfices sur aliénation des immobilisations	692	116		
Pertes provenant des immobilisations	39.376	984		Subventions de capital transférées au résultat	803	1.714		
Frais extraordinaires	3.817	1.867		Recettes extraordinaires	1.145	3.650		
Frais et pertes provenant d'autres exercices	829	368		Recettes et bénéfices provenant d'autres exercices	843	877		
TOTAL FRAIS EXTRAORDINAIRES	45.464	2.321		TOTAL RECETTES EXTRAORDINAIRES	3.483	6.357		
RÉSULTATS EXTRAORDINAIRES POSITIFS	4.036			RÉSULTATS EXTRAORDINAIRES NÉGATIFS	41.981			
BÉNÉFICES DES OPÉRATIONS	20.723	59.380	-65%					
Apport au Fonds de compens. interportuaire	4.838	4.109		Apport du Fonds de compensation interportuaire	312	608		
BÉNÉFICE AVANT IMPÔT	16.197	55.879	-71%					
Impôt sur les sociétés	-	-						
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (BÉNÉFICE)	16.197	55.879	-71%					

BILAN DE SITUACION (Milliers d'euros)					
ACTIF	2006	2005	PASSIF	2006	2005
IMMOBILISATIONS	1.372.818	1.197.110	FONDS PROPRES	749.637	733.440
Immobilisations incorporelles	8.109	8.597	Patrimoine	512.743	512.743
Applications informatiques	11.627	10.166	Patrimoine initial	510.451	510.451
Autres immobilisations incorporelles	4.841	4.841	Patrimoine Loi 27/1992	2.195	2.195
Amortissement	(8.359)	(6.410)	Patrimoine assigné	97	97
Immobilisations corporelles	1.310.720	1.145.752	Résultats cumulés	220.697	164.818
Terrains	363.845	362.145	Réserve pour bénéfices cumulés	261.502	202.122
Constructions	595.720	574.368	Apport au fonds de compensation	(4.468)	(967)
Matériel et équipement technique	6.891	10.825	Immobilisations libérées pour usage général	(36.337)	(36.337)
Acomptes et immobilisations corporelles en cours	595.684	433.373			
Autres immobilisations corporelles	30.112	26.421	Pertes et profits	16.197	55.879
Provisions	(3.253)	(895)	Résultat des opérations avant impôt sur les sociétés	20.723	59.380
Amortissement	(278.279)	(260.485)	Fonds de compensation de l'exercice	(4.526)	(3.501)
Immobilisations financières	47.489	35.291	RECETTES À RÉPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES	397.864	263.651
Participations dans des entreprises du groupe	35.286	35.286	Subventions en capital	253.109	197.463
Prêts à des entreprises du groupe	1.215	1.619	Autres recettes à répartir	144.755	66.188
Participations dans des entreprises associées	719	719			
Prêts à des entreprises associées	452	678	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	11.492	11.727
Autres investissements financiers permanents en capital	1.667	1.667	Provisions pour pensions et obligations similaires	-	-
Autres crédits	12.264	351	Provisions pour impôts	-	-
Dépôts et cautions constituées à long terme	675	675	Provisions pour risques	10.992	7.244
Provisions	(4.789)	(5.704)	Provisions pour grosses réparations	500	4.483
Créances pour opérations de trafic à long terme	6.500	7.470	CRÉANCIERS À LONG TERME	330.132	256.790
			Dettes auprès d'établissements de crédit	326.202	253.606
FRAIS À RÉPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES	13.345	11.260	Dettes auprès d'entreprises du groupe ou associées	-	-
			Autres dettes	3.930	3.184
ACTIF CIRCULANT	161.167	150.444	DETTES À COURT TERME	58.205	93.206
Stocks	308	396	Dettes auprès d'établissements de crédit	3.313	2.738
Créances	112.039	80.092	Dettes auprès d'entreprises du groupe ou associées	248	349
Clients (services commerciaux)	4.114	4.529	Dettes auprès d'entreprises du groupe	(10)	76
Débiteurs (taxes portuaires)	44.785	24.130	Dettes auprès d'entreprises associées	258	273
Entreprises débitrices appartenant au groupe	2.875	2.479			
Entreprises débitrices associées	80	94	Dettes commerciales	4.720	4.768
Débiteurs divers	35.878	18.449			
Administrations publiques	25.475	31.345	Autres dettes non commerciales	49.811	85.265
Provisions	(1.168)	(934)	Administrations publiques	1.427	1.651
			Fournisseurs d'immobilisations	45.475	82.326
Investissements financiers temporaires	45.228	64.299	Autres dettes	1.436	882
Prêts à des entreprises du groupe	405	472	Rémunérations en attente de paiement	1.473	406
Prêts à des entreprises associées	226	226			
Portefeuille de valeurs à court terme	44.000	63.500			
Autres prêts	597	101			
Trésorerie	3.345	5.422			
Comptes de régularisation	247	235	Comptes de régularisation	113	86
TOTAL ACTIF	1.547.330	1.358.814	TOTAL PASSIF	1.547.330	1.358.814

VARIATION DU CAPITAL CIRCULANT (Milliers d'euros)				
	2006		2005	
	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
Stocks	-	88	37	-
Créances	31.947	-	23.383	-
Dettes	35.001	-	-	37.626
Investissements financiers temporaires	-	19.071	38.708	-
Trésorerie	-	2.077	3.536	-
Comptes de régularisation	12	-	-	45
	66.960	21.236	65.664	37.671
Variation du capital circulant	45.724	-	27.993	-



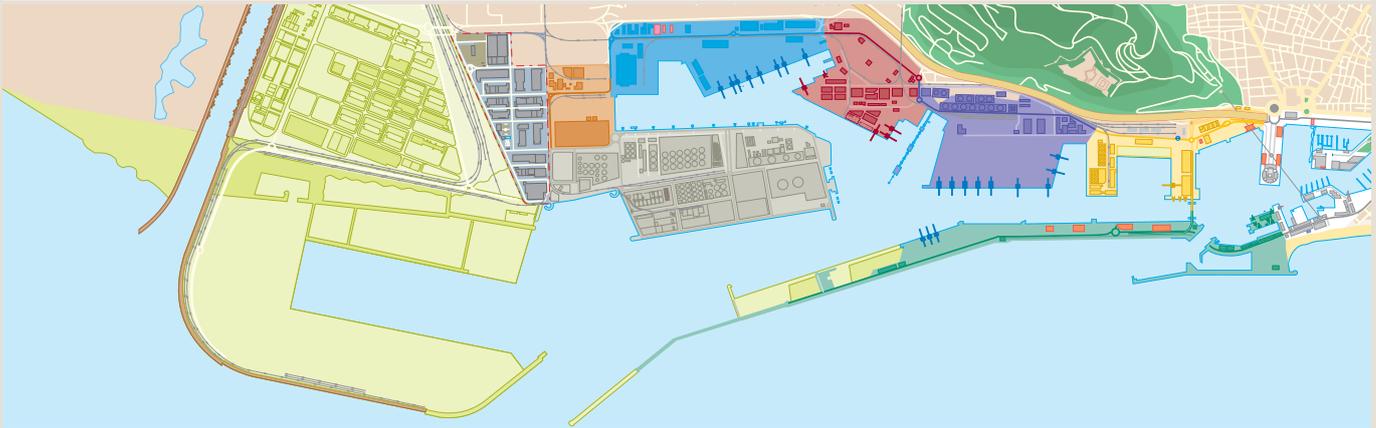
4



Guide du Port de Barcelone

62 Données techniques

63 Terminaux spécialisés



Situation géographique

Latitude: 41°20' N
Longitude: 2° 10' E

Marees

Amplitude: 125 cm

Embouchures

Orientation: 191,8°
Largeur: 370 m
Tirant d'eau: 16 m

Embouchure Sud

Orientation: 205°
Largeur: 145 m
Tirant d'eau: 11,5 m

Embouchure Nord

Surface à terre: 828,9 ha
Quais et appontements: 20,3 km
Rampes ro-ro: 32
Tirant d'eau: maximum 16 m

Remorqueurs

9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Stockage

Couvert: 121.035 m²
Découvert: 2.941.339 m²

Grues de quai

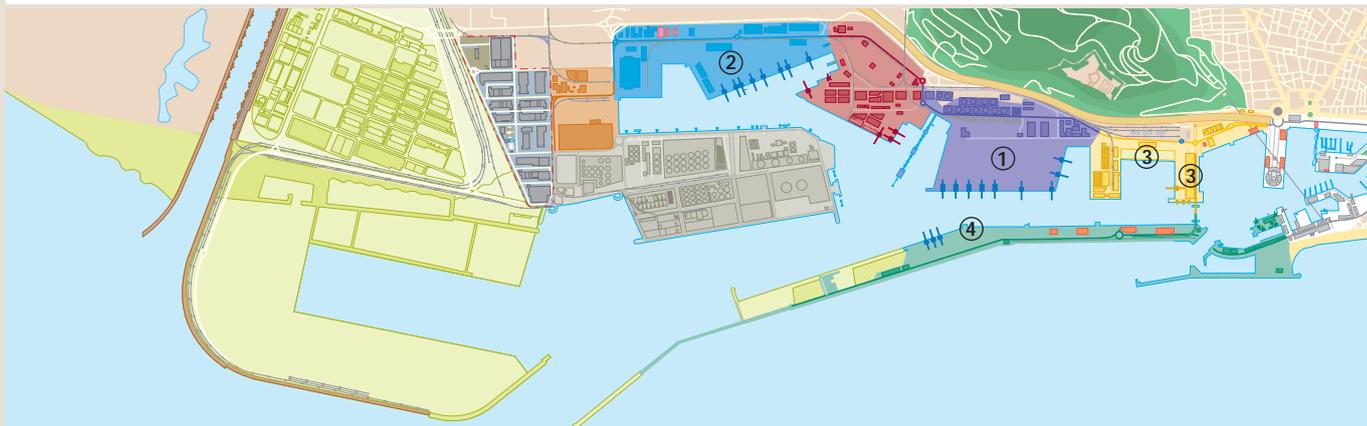
29 (25 pour conteneurs)

Cale sèche

Longueur: 215 m
Largeur: 35 m
Capacité: maximum 50.000 t de port en lourd

Digue flottante

Longueur: 120 m
Largeur: 19 m
Capacité de levage: maximum 4.500 t

**1. TCB, SL**

Tél.: +34 93 441 00 66 - Fax: +34 93 441 04 18
 www.tcbcn.com
 inf@tcbcn.com

Emplacement: quai 24 Sud

Caractéristiques:

Surface: 46,1 ha
 Ligne d'amarrage: 1 362 m
 Tirant d'eau: maximum 16 m
 Grues: 9 (5 overpanamax)
 Chariots-cavaliers: 58
 Terminal ferroviaire (5 ha)
 Douane maritime et PIF intégrés au terminal.
 Connexions frigorifiques: 350
 Centre de groupage/dégroupage: 13.800 m²
 Entrepôts couverts: 14.400 m²

2. TERMINAL CATALUNYA, SA

Tél.: +34 93 298 64 00; Fax: +34 93 298 64 01
 www.tercat.es
 terminal.catalunya@tercat.es

Emplacement: quais 29 Príncep d'Espanya et 30 bassin Sud

Caractéristiques:

Surface: 35,1 ha
 Ligne d'amarrage: 1 653 m
 Tirant d'eau: 8,70 / 14 m
 Rampes ro-ro: 2

Terminal polyvalent, de conteneurs:

Grues: 8 (overpanamax)
 RIG (ou RTG): 11 ; reach stackers: 30 ; tracteurs: 32
 Centre de groupage/dégroupage: 3 607 m²
 Entrepôts couverts: 14 225 m²

Terminaux de marchandises diverses

Grues: 8 (mobiles)
 Reach stackers: 6 ; machines frontales: 60 ; pelles mécaniques: 5
 Entrepôts couverts: 7 920 m²

3. TERMINAL PORT-NOU, SA

Tél.: +34 93 227 38 00 - Fax: +34 93 441 21 05
 www.portnou.com
 portnou@portnou.com

Emplacement: quais 20 Ponent et 21 Costa

Caractéristiques:

Surface: 7,5 ha
 Ligne d'amarrage: 1.530 m
 Tirant d'eau: maximum 12 m
 Rampes ro-ro: 5
 Entrepôts couverts: 19.442 m²
 Grues: 4 (1 porte-conteneurs, 3 à portique)
 RTG: 2 ; reach stackers: 7 ; tracteurs: 4

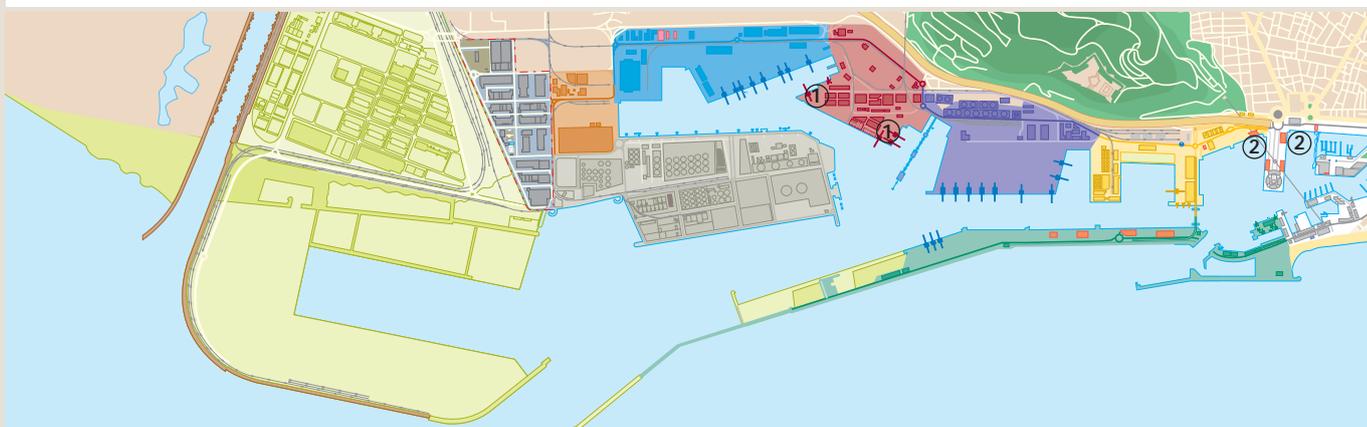
4. UNIÓ TERMINALS ESTIBADORS LLEVANT, SL

Tél.: +34 93 441 00 66 - Fax: +34 441 04 16 (Unió Terminals Estibadors Llevant)
 Tél.: +34 93 295 91 00 - Fax: +34 93 295 91 65 (Acciona Trasméditerranéa)

Emplacement: quai 01 Adossat

Caractéristiques:

Surface: 9,77 ha
 Ligne d'amarrage: 658 m
 Tirant d'eau: maximum 12 m
 Rampes ro-ro: 2
 Grues: 3 porte-conteneurs
 Chariots-cavaliers: 7 ; reach stackers: 6 ; tracteurs: 9

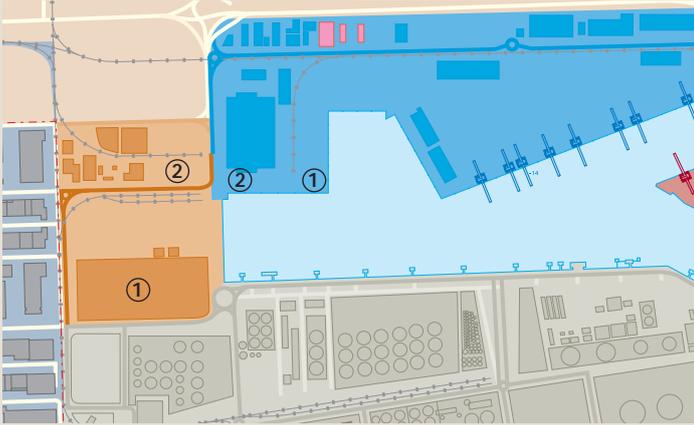
**1. ESTIBADORA DE PONENT, SA**

Tél.: +34 93 223 88 00 - Fax: +34 93 223 88 53
 jgomez@ral.es

2. ACCIONA TRASMEDITERRÁNEA, SA

Tél.: +34 93 295 91 00 - Fax: +34 93 295 91 65

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAUX D'AUTOMOBILES **B. 3**



1. AUTOTERMINAL, SA

Tél.: +34 93 223 48 33 - Fax: +34 93 223 42 68

www.autoterminal.es

correogeneral@autoterminal.es

Emplacement: quais 30 bassin Sud et 31 bassin Interior

Caractéristiques:

Surface: 29,2 ha d'esplanade et 29,9 ha de parc de stationnement vertical

Ligne d'amarrage: 850 m

Tirant d'eau: maximum 12 m

3 parcs de stationnement verticaux de 299.340

m² et de 22.900 places. Centre de

personnalisation de véhicules et tunnel de

déparaffinage.

2. SETRAM, SA

Tél.: +34 93 289 57 94 - Fax: +34 93 223 45 59

setram@setram.com

Emplacement: quais 30 bassin Sud et 31 bassin Interior

Caractéristiques:

Surface: 8,7 ha

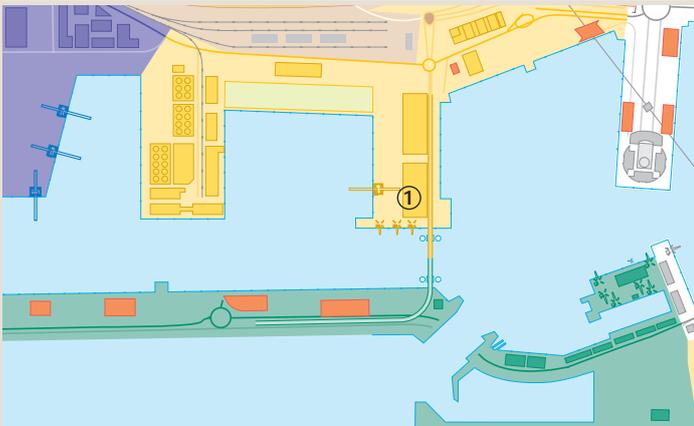
Ligne d'amarrage: 850 m

Tirant d'eau: maximum 12 m

Capacité: 10.000 places. 1 parc de stationnement vertical de 88.700 m²

4 postes d'amarrage ro-ro

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAL DE FRUITS **B. 4**



TERMINAL PORT NOU, SA

Tél.: +34 93 227 38 17 - Fax: +34 93 227 38 20

Emplacement: quai 20C Ponent

Caractéristiques:

5,556 m² d'entrepôt frigorifique, avec trois chambres à température indépendante.

Stockage simultané d'un maximum de 6.000 palettes.

Système informatisé de contrôle par code-barres.

Plate-forme de chargement pouvant accueillir 150 camions par jour.

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAL DE CAFÉ ET CACAO **B. 5**



BIT, SA

Tél.: +34 93 223 33 14 - Fax: +34 93 223 29 83

Emplacement: quai 26 Álvarez de la Campa

Es_Barcelona_bit@sfgsgroup.com

Caractéristiques:

Surface: 11.000 m²

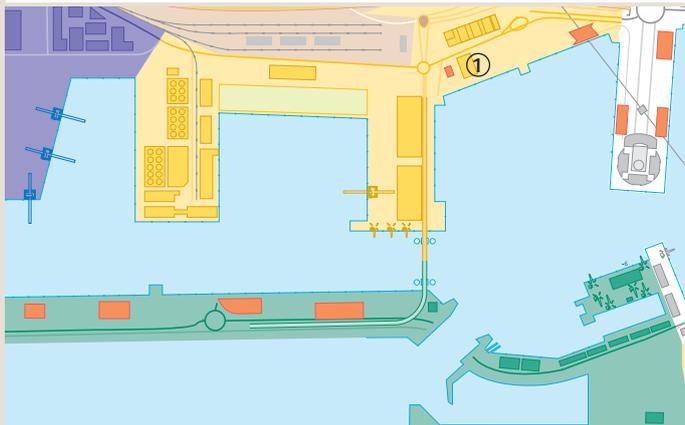
Capacité: 14.000 t

En régime de zone franche.

Seul terminal de Méditerranée occidentale homologué par la LIFFE (London International Financial Future and Options Exchange).

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

B. 6



INTERLOGÍSTICA DEL FRÍO, SA

Tél.: +34 93 443 68 20 - Fax: +34 93 443 68 30

Emplacement: quai 19 Sant Bertran

Caractéristiques:

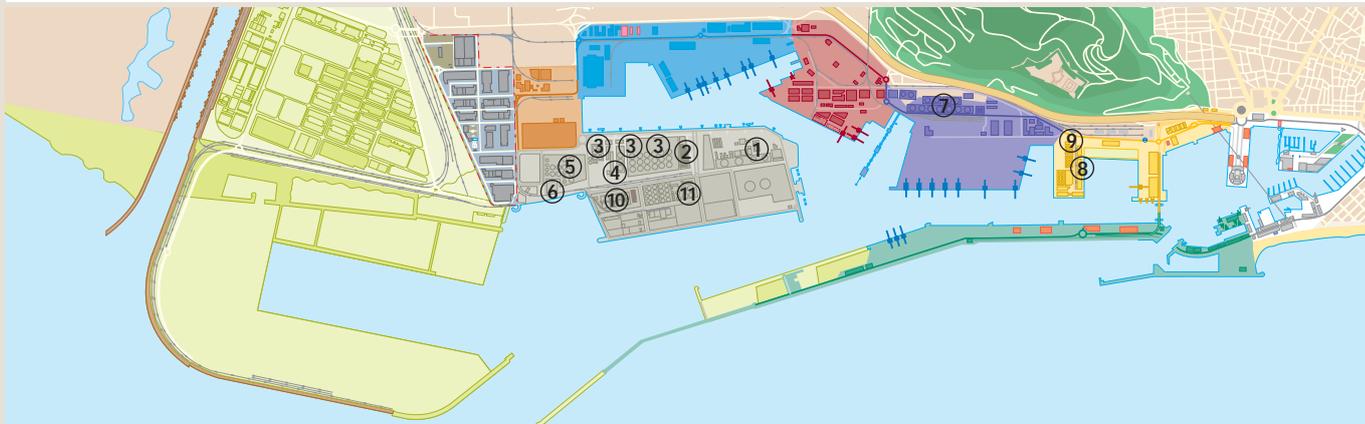
Capacité des chambres: 75.000 m³

Tunnel de congélation.

Homologué pour le stockage intracommunautaire.

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAUX DE VRACS LIQUIDES

B. 7



1. Enagás, SA (gaz naturel)

Tél.: +34 93 223 53 06 - Fax: +34 93 223 46 86
www.enagas.es

2. Relisa (liquides huileux)

Tél.: +34 93 223 40 02 - Fax: +34 93 223 46 10
www.relisa.com

3. Tepsa (produits chimiques et produits raffinés)

Tél.: +34 93 289 55 40 - Fax: +34 93 223 45 79
www.tepsa.es
tepsa@tepsa.es

4. Terquimsa (produits chimiques)

Tél.: +34 93 223 48 80 - Fax: +34 93 223 45 19
www.terquimsa.com
dptocial@terquimsa.com

5. Decal (produits raffinés)

Tél.: +34 93 223 87 40 - Fax: +34 93 223 80 95
www.decal.it

6. Koalagas, SA

Tél.: +34 93 289 51 76 - Fax: +34 93 289 51 73

7. CLH, SA (produits raffinés)

Tél.: +34 93 289 54 00 - Fax: +34 93 223 20 59

8. Sadesa (liquides huileux)

Tél.: +34 93 442 78 15 - Fax: +34 93 442 23 39

9. Loiret & Haëntjens España, SA (mélasse)

Tél.: +34 93 443 10 60 - Fax: +34 93 442 27 77

10. Quimidroga (produits chimiques)

Tél.: +34 93 236 363 63
www.quimidroga.com

11. Meroil

Tél.: +34 93 206 16 00
www.meroil.es

Emplacement: quais 32 Inflammables et 22 Contradic, et Tram IV

Caractéristiques:

Surface: 61 ha

Ligne d'amarrage: 2.390 m (exclusifs)

Tirant d'eau: 12 m

Nombre de dépôts: 522 (liquides); 7 (gaz)

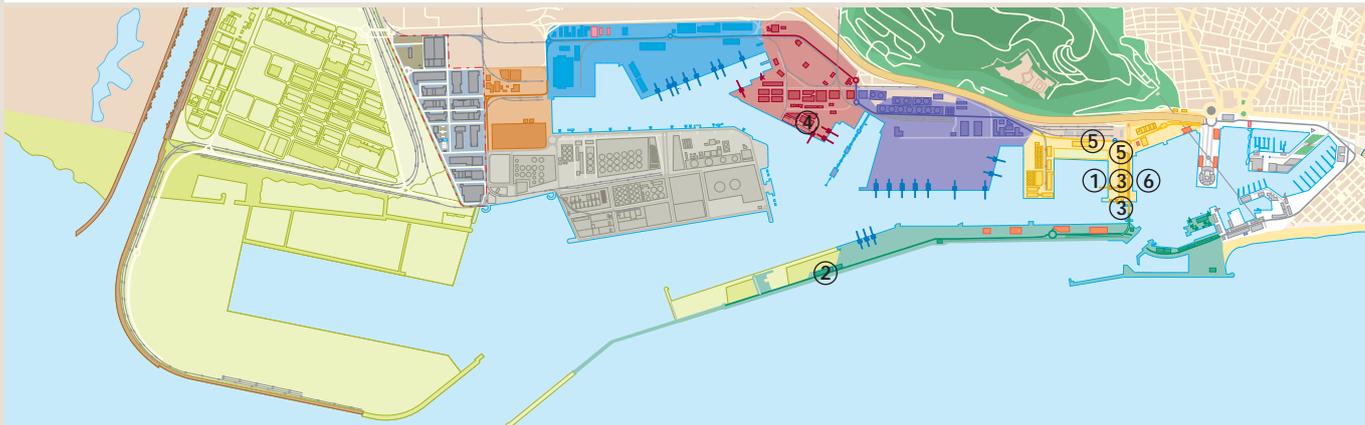
Types: aciers doux, inoxydables, isothermes, chauffés, avec revêtement et alimentaires.

Capacité totale: 1.838.478 m³ (liquides); 394.000 m³ (gaz)

Installations de remplissage de bidons.

Installations de remplissage de conteneurs CIG.

Propres terminaux ferroviaires.

**CIMENT****1. PORTCEMEN, SA**

Tél.: +34 93 443 05 14 - Fax: +34 93 443 10 29
portcemen@entorno.es

2. CEMEX ESPAÑA, S.A.

Tél.: +34 977 73 70 00

Emplacement: quais 01B Adossat et 22C
Contradic

Caractéristiques: silos d'une capacité de 104.800 t.

GRAINS**3. ERGRANSA**

Tél.: +34 93 443 37 16 - Fax: +34 93 443 44 39
silo@ergransa.es

Emplacement: quai 22B Contradic - 1 terminal

Caractéristiques: Silos multicellulaires d'une capacité de 145.000 t.
Rendement pratique de déchargement pneumatique: 900 t/h.

GRAINES DE SOJA**4. CARGILL ESPAÑA, SA**

Tél.: +34 93 223 04 54 - Fax: +34 93 289 51 05

5. MOYRESA

Tél.: +34 93 230 24 00 - Fax: +34 93 443 42 90

Emplacement: quais 26B Álvarez de la Campa, 22B Contradic et 23A Oest - 2 terminaux

Caractéristiques: Industrie de production de farine et d'huile crue.

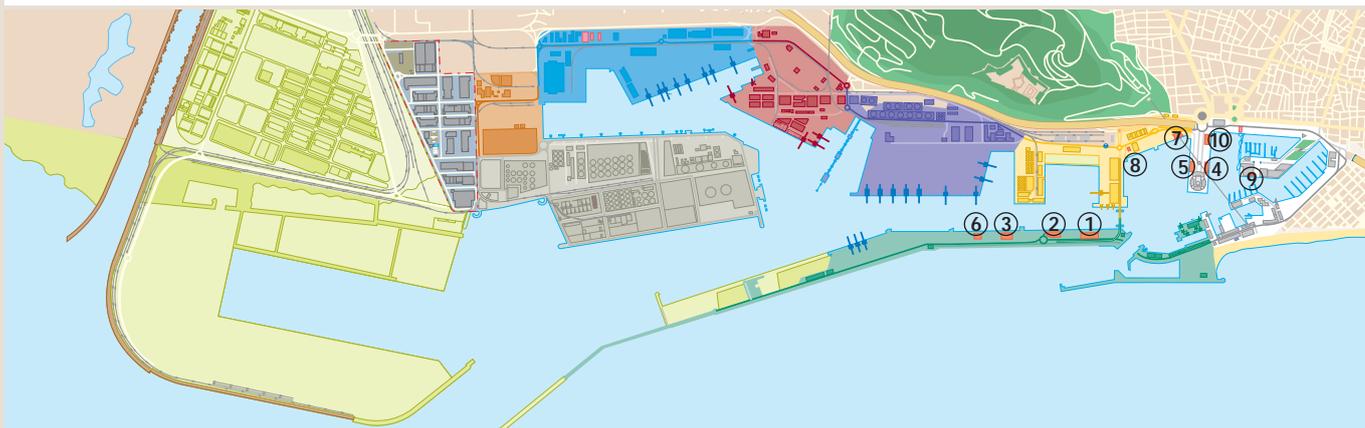
Stations de mouture d'une capacité de 1.400.000 t/an.

POTASSE**6. TRAMER, SA**

Tél.: +34 93 442 19 40 - Fax: +34 93 443 20 73

Emplacement: quai 22A Contradic - 1 terminal

Caractéristiques: Capacité maximum de stockage de 80.000 t.
Équipement: un portique de chargement (rendement: 700 t/h).



1. Gare maritime A (en cours de remodelage)

2. Gare maritime B

3. Gare maritime C

4. Gare maritime Nord (World Trade Center)

Tél.: +34 93 412 79 14

5. Gare maritime Sud (World Trade Center)

Tél.: +34 93 412 79 14

6. Palaucruceros-Gare maritime International D

Tél.: +34 646 14 99 56

7. Gare Sant Bertran-Trasmediterránea

Tél.: +34 93 295 91 82

www.apb.es/ca/PORT/Ferries

8. Gare maritime Gênes

Tél.: +34 93 443 98 96

www.apb.es/ca/PORT/Ferries

9. Gare maritime International - Port Vell

Tél.: +34 93 298 60 00

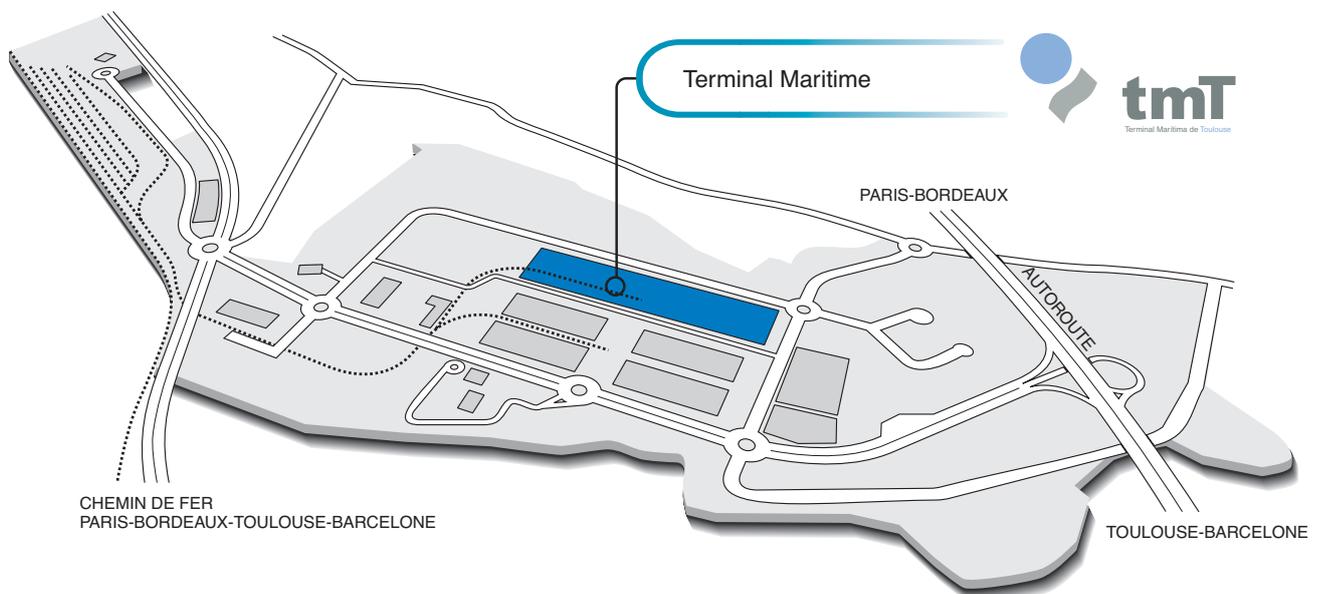
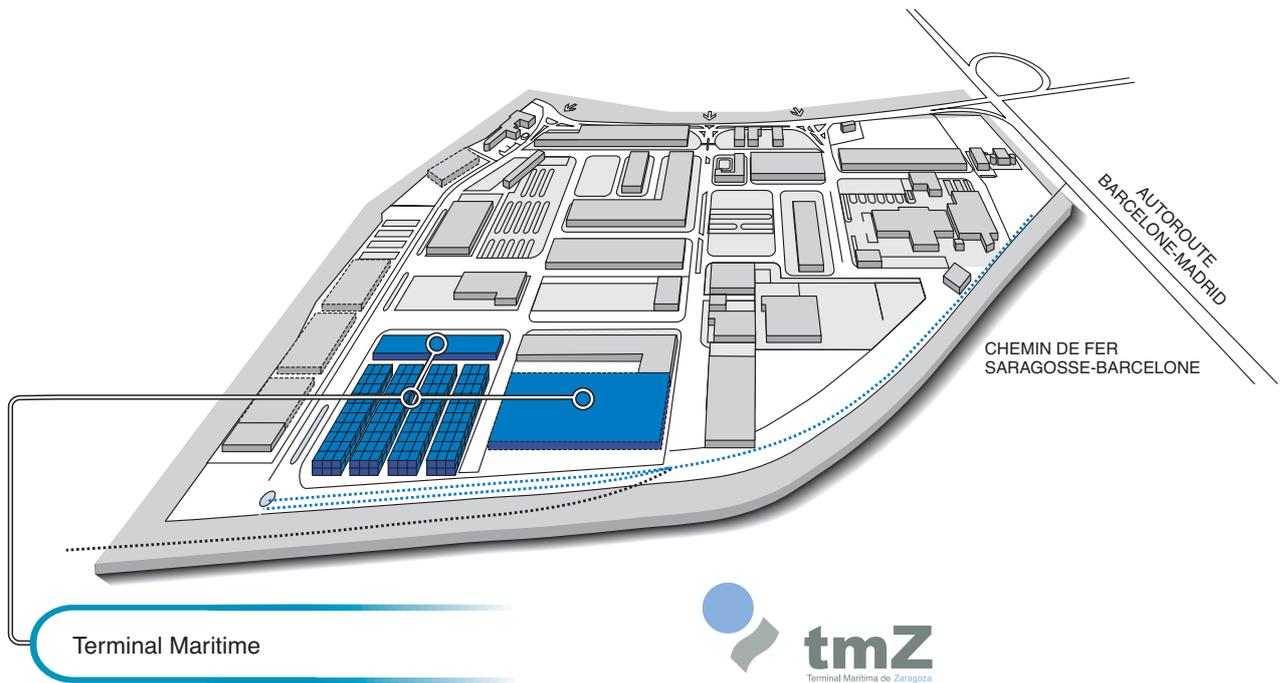
www.apb.es/ca/PORT/Ferries

10. Gare maritime Drassanes

Tél.: +34 93 441 60 00

www.apb.es/ca/PORT/Ferries

Emplacement: Trafic national sur les quais 18
Barcelona et 19 Sant Bertran.
Trafic international sur les quais 01 Adossat, 15B
Espanya et 20 Ponent.





STATIONNEMENT DE CAMIONS

Service Center

Crèche

Ecoparc

Ancien lit du Llobregat

Rue de L'Artic

Rue de L'Atlàntic

Rue de L'Indic

Rue de L'Antàrtic

Passage d'Elis Dardanel

Passage d'Aral

Passage d'Ormuz

Passage de Moçambic

Passage d'Ivurà

Passage de la Martinica

Passage de Malacca

Passage de Suez

Avenue de l'Estany

Rue de Cal Patrici

Mesquitera

Accès ZAL

Accès ZAL

Accès ZAL

Accès ZAL P. Sector VII

Carrer de La Mar Grossa

Avenue

de

l'Estany

de

la

Mesquitera

57

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

15

16

17

18

19

20

21

22

13

14

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

P

P

P

P

N



5



Répertoire du Port de Barcelone

Autorité Portuaire de Barcelone

Edifici Portal de la Pau
 Portal de la Pau, 6
 08039 Barcelone
 Tél.: +34 93 306 88 00
 Fax: +34 93 306 88 11
 www.apb.es

SAU (Service d'Accès Unifié)

Tél.: +34 93 298 60 00
 E-mail: sau@apb.es

SAC (Service Clientèle)

Tél.: 900 210 938
 E-mail: sac@apb.es

Représentation du Port de Barcelone au Japon

M. Takeshi Suzuki
 DE TOK LTD.
 1-34-1505, Toranomon 4-Chome
 Minato Ku, Tokyo 105-0001, Japon
 Tél.: +81 3 3436 11 17
 Fax: +81 3 3436 11 19
 E-mail: Suzuki@detokltd.jp

Représentation du Port de Barcelone en Chine

M. Joan Dedeu
 CHINA CONSULTANTS
 Room 101 1/F, Chung Nam Bldg
 1, Lockhart Road, Wan Chai,
 Hong Kong
 Tél.: +852 2866 88 41
 Fax: +852 2866 75 54
 E-mail: jdedeu@netvigator.com

Représentation du Port de Barcelone en Argentine

M. Hugo Norberto Lejtman
 Charcas 2715 PB "B"
 1425 Buenos Aires, Argentine
 Tél./Fax: +54 11 4824 36 01
 E-mail: h.l@abaconet.com.ar

Représentation du Port de Barcelone à Madrid

M. Miguel Angel Palomero
 C/ Jorge Juan, 19, 6º
 28001 Madrid
 Tél.: +34 91 781 54 45
 Fax: +34 91 781 54 48
 E-mail: mapalomero@apb.es

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)

Mme Silvia Martínez
 Camino de la Cogullada, s/n
 Mercazaragoza
 50014 Saragosse
 Tél.: +34 976 464 439
 Fax: +34 976 476 406
 E-mail: info@tmzaragoza.com
 www.tmzaragoza.com

Terminal maritime de Toulouse (tmT)

Mme Nathalie Thomas
 82, Chemin de la Plaine
 31790 Saint-Jory (France)
 Tél.: +33 561 357 389 / +33 624 01 09 02
 Fax: +33 534 275 764
 E-mail: n.thomas@tmtoulouse.com /
 info@tmtoulouse.com
 www.tmtoulouse.com

Port Vell

Gerència Urbanística Port 2000
 Josep Anselm Clavé, 27
 08002 Barcelone
 Tél.: +34 93 317 61 35
 Fax: +34 93 317 41 48
 E-mail: port.2000@bcn.servicom.es

ZAL (Zone d'Activités Logistiques)

CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA)
 Av. Ports d'Europa, 100 4a pl.
 Service Center
 08040 Barcelone
 Tél.: +34 93 552 58 00
 Fax: +34 93 552 58 01
 E-mail: info@zal.es
 www.zal.es

PortIC Barcelone, SA

World Trade Center, Moll de Barcelona
 Edifici Est, 6a pl.
 08039 Barcelone
 Tél.: +34 93 508 82 82
 Fax: +34 93 508 82 92
 E-mail: comercial@portic.net
 www.portic.net

World Trade Center Barcelone, SA

Moll de Barcelona, s/n.
Edifici Est, 2a pl.
08039 Barcelone
Tél.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
E-mail: comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA, SA

Ctra. Circumval·lació, Tram V
08039 Barcelone
Tél.: +34 93 223 18 22
Fax: +34 93 223 17 33
E-mail: estibarna@estibarna.es

Capitainerie maritime de Barcelone

Ctra. Circumval·lació, Tram VI
08040 Barcelone
Tél.: +34 93 223 53 94
Fax: +34 93 223 46 12

Centre régional de coordination de sauvetage de Barcelone

Edifici Torre de Salvament, Tram VI,
9a pl.
Ctra. Circumval·lació, Tram VI
08040 Barcelone
Tél.: +34 93 223 47 33
Fax: +34 93 223 46 13
E-mail: barcelon@sasemar.es

Douane de Barcelone

Pg. Josep Carner, 27
08004 Barcelone
Tél.: +34 93 443 30 08
Fax: +34 93 443 19 83

Point d'Inspection Frontalier

Edifici PIF
Ctra. Circumval·lació, Tram IV
08039 Barcelone
Services sanitaires, international
Tél.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 443 16 32
Équipe de Qualité (EQ)
Tél.: +34 93 306 88 18

CATICE**(Centre d'assistance technique et d'inspection du commerce extérieur)**

Moll Príncep d'Espanya
Edifici Tersaco, 4a pl.
080XX Barcelone
Tél.: +34 93 289 66 10
Fax: +34 93 223 48 64
E-mail:
buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Association de consignataires de navires de Barcelone

Plaça Tetuán, 40-41, 2^a, Ofic. 37
08010 Barcelone
Tél.: +34 93 265 07 32
Fax: +34 93 246 29 76
E-mail: acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Association des entreprises de manutention portuaire de Barcelone

Av. Drassanes, 23-25, 9^e 1a
08001 Barcelone
Tél.: +34 93 442 88 24
Fax: +34 93 442 90 62
E-mail: aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

Association des transitaires, expéditeurs internationaux et assimilés de Barcelone (ATEIA)

Via Laietana, 32-34
08003 Barcelone
Tél.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
E-mail: ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

Syndicat officiel des agents et commissionnaires en douane de Barcelone

Diputació 295, baixos
08009 Barcelone
Tél.: +34 93 329 27 58
Fax: +34 93 441 24 82
E-mail: coacab@coacab.com
www.coacab.com

Chambre de Commerce, d'Industrie et de Navigation de Barcelone

Av. Diagonal, 452 - 08006 Barcelone
Tél.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
E-mail: barcelona@cambrescat.es
www.cambrabcn.es

Conseil catalan des usagers des transports maritimes

Av. Diagonal 452-454, 4a pl.
08006 Barcelone
Tél.: +34 93 416 94 84
Fax: +34 93 416 93 01
E-mail: shippers@cambrescat.es

Corporation des lamaneurs du Port

Final Pg. Gabriel Roca. Edifici Porta
Coeli, 3r
08039 Barcelone
Tél.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
E-mail: pracbarn@accessnet.es

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)

Tél.: +34 976 464 439
Fax: +34 976 476 406
E-mail: info@tmzaragoza.com
www.tmzaragoza.com

Terminal maritime de Toulouse (tmT)

Tél.: +33 561 357 389
Fax: +33 534 275 764
E-mail: info@tmtoulouse.com
www.tmtoulouse.com

Port sec d'Azuqueca

Autovía A-2 (Madrid-Barcelone)
Km. 42,500
Avda. de Paris, s/n. Pol. Sena
19200 Azuqueca de Henares
(Guadalajara)
Bureaux:
Tél.: +34 949 261 207
Fax: +34 949 262 551
Terminal:
Tél.: +34 949 263 770
Fax: +34 949 263 848
E-mail: puertoseco@terra.es
www.puertosecoazuqueca.com



Port de Barcelona

Portal de la Pau, 6 - 08039 Barcelona
Tel.: + 34 93 306 88 00 / + 34 93 298 21 00
Fax: + 34 93 306 88 11
www.apb.es

© Autoritat Portuària de Barcelona

PRODUCTION ET IMPRESSION
Novatesa Gráficas, SL

DIRECTEUR D'ART
El taller interactivo, s.l.

PHOTOGRAPHIE
Taller de Fotografia de Alta Definición, S.L.
Lluís Castellà Bel (Tracte Comunicació Global)
Antoni Coll Tort

TRADUCTION
TRADTEC, S.L.

D.L.: B-33957-2007