



Port de Barcelona

'09

RAPPORT ANNUEL



PORT DE BARCELONE **RAPPORT ANNUEL 2009**



Port de Barcelona



Sommaire

- 6 Conseil d'Administration
- 7 Présentation
Jordi Valls i Riera, président
- 9 Introduction
Jose Alberto Carbonell, directeur général

Gestion

- 13 Mission, vision et valeurs de l'APB
- 15 Domaines relevant de la Présidence
- 23 Domaines relevant de la Direction
- 37 Infrastructures
- 40 Exploitation et planification
- 44 Stratégie et développement
- 53 Entreprises en coparticipation

Évolution du trafic

- 61 Évolution du trafic
- 62 Vrac
Conteneurs
- 63 Véhicules
- 65 Passagers

Exercice économique et financier

- 69 Exercice économique et financier
- 77 Bilan
- 78 Compte de pertes et profits
- 79 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations
- 80 État des flux de trésorerie

Répertoire du Port de Barcelone



PORT DE BARCELONA

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

au 31 décembre 2009

Président du Conseil d'Administration

M. Jordi Valls i Riera

Membres de droit

M. Francisco J. Valencia Alonso

(commandant du port)

M. José Alberto Carbonell Camallonga

(directeur général)

Membres représentant le gouvernement catalan

M. Julián García González

M. Carles Güell de Sentmenat (vice-président)

M. Joaquim Llach Mascaró

Mme Imma Mayol Beltran

M. Mariano Fernández Fernández

M. Enric Querol Marimon

M. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

M. Joaquim M^a Tintoré Blanc

M. Josep Trius Collazos

Membres représentant l'Administration à l'échelle nationale

M. Josep Anton Burgasé Rabinad

Mme Pilar Fernández Bozal

M. Jaime Odena Martínez

M. Manuel Royes Vila

Membres représentant la mairie de Barcelone

M. Jordi W. Carnes Ayats

M. Ramón García-Bragado Acín

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. Àngel Montesinos i García

Membres représentant les syndicats

M. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)

M. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)

Secrétaire (non membre)

M. Román Eguinoa de San Román

Membres ayant quitté le Conseil d'Administration

M. Josep Oriol a quitté le Conseil d'Administration

et a été remplacé par M. J. A. Carbonell

M. Jordi Nadal Atcher a été remplacé par M.

Mariano Fernández

M. Julián Maganto a été remplacé par M. Jaime

Odena

M. Pere Caralps a été remplacé par M. Román

Eguinoa

Présentation

2009 aura été une année compliquée marquée par un contexte économique défavorable dont nous ressentons les effets depuis fin 2008, lorsque la crise financière a commencé à se déplacer vers le secteur économique. La crise économique a fortement impacté les échanges internationaux, en réponse à la contraction de la demande mondiale et intérieure, ce qui a entraîné une baisse importante du trafic de marchandises.

Après des années de croissance, nous avons dû faire face à une conjoncture négative et à une baisse de l'activité. La mission première de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), outre la gestion des infrastructures portuaires, consiste à piloter le développement du Port. A ce titre, nous avons donc été à l'origine (avec le soutien de la Communauté Portuaire) de plusieurs mesures anti-crise, afin d'aider nos opérateurs et clients à traverser cette étape de récession.

C'est le dernier Conseil d'Administration de décembre 2008 qui a pris la première décision en la matière, mise en œuvre dès le début de l'année suivante. Il s'agit du gel des tarifs commerciaux pratiqués par l'APB. Cette mesure couvre notamment le stockage, les inspections réalisées aux Poste d'inspection aux frontières (PIF), l'alimentation des navires et des installations à terre en eau et en électricité, les services aux navires et passagers de croisière, l'entretien des esplanades et le stationnement des camions. Il a également été convenu d'appliquer un coefficient correcteur de 0,98 aux taxes navires, passagers et marchandises.

Autre mesure adoptée pour faire face à la crise, la modification des conditions de paiement de la redevance d'occupation, afin d'améliorer les liquidités des entreprises installées dans le Port. Les primes et engagements de trafic ont également été revus afin d'alléger la pression que subissent les chargeurs en activité à Barcelone.

S'il est vrai que l'APB a ainsi cessé de percevoir des sommes importantes, il n'en demeure pas moins que cette mesure a permis d'améliorer la compétitivité de l'ensemble de la Communauté Portuaire, sans que nos projets d'avenir n'en souffrent.

Le Port de Barcelone jouit d'une grande solidité financière et poursuivra son programme d'investissements afin d'asseoir le projet d'extension et d'atteindre son objectif stratégique, à savoir devenir la porte d'entrée sud des marchandises en Europe. Une position confirmée par la signature en décembre avec la Banque européenne d'investissements, d'un nouveau contrat de financement d'un montant de 150 millions.

L'achèvement en 2008 des digues de protection, travaux les plus importants de

l'histoire du Port de Barcelone, garantit désormais l'extension des installations. L'infrastructure est désormais assurée et le gain de nouveaux espaces est en plein essor. Nous devons à présent nous efforcer d'optimiser au maximum la gestion de cette infrastructure, afin d'atteindre un niveau d'excellence opérationnelle et d'améliorer la qualité du service au client, ce qui nous permettra de gagner en compétitivité.

Plusieurs mesures ont été adoptées cette année, qui nous permettent de progresser dans ce sens. Soulignons par exemple l'extension du Programme de garanties, qui constitue un pas de plus vers l'adoption d'un nouveau Plan de qualité en 2010. Autre mesure, les présentations réalisées par le Port en Andorre, à Burgos, à Saragosse et à Madrid, preuves indiscutables de notre intérêt tout particulier pour les marchés de l'hinterland. Enfin, citons une orientation client plus marquée, avec le développement de relations plus étroites avec les clients du Port. L'accent sur la gestion, notre objectif à court terme, doit d'ailleurs tourner autour du renforcement de la vision commerciale.

Autre moteur de compétitivité, le lancement de services novateurs et durables, notamment ceux qui favorisent l'intermodalité. Les initiatives telles que le terminal de Short Sea Shipping du quai Costa, le service ferroviaire avec Lyon et l'ouverture prévue de services avec Toulouse et Bordeaux, en sont des exemples concrets.

Mais l'amélioration générale de la gestion rend tout aussi indispensables des remaniements au sein de notre organisation. La réorganisation interne de l'APB, entamée l'année précédente, s'est poursuivie selon le calendrier prévu, avec en point d'orgue à la fois concret et symbolique, la fin du déménagement du personnel de l'APB vers le nouveau siège du World Trade Center Barcelona. Le regroupement de bureaux et de collaborateurs dans un même espace physique facilite et rationalise la logistique de l'organisation, tout en permettant aux différents départements et services de mieux se connaître, le tout au service de procédures plus efficaces.

La mise en œuvre d'une nouvelle culture d'entreprise a impliqué un remaniement au sein de la Direction générale et repose sur une plus grande transparence dans le fonctionnement du Port de Barcelone. Il s'agit en définitive de poser les jalons qui nous permettront de devenir un port de référence non seulement en termes de résultats commerciaux et économiques, mais également dans nos modes de fonctionnement.



Je ne cesserai jamais de rappeler à quel point nous devons unir nos forces et travailler main dans la main à la réalisation des objectifs d'avenir du Port de Barcelone, que nous avons fait nôtres. Je suis en outre convaincu que cette année plus que jamais, nous devons être profondément reconnaissants au personnel de l'APB, qui a accepté les changements internes dans un contexte instable, et à l'ensemble de la Communauté Portuaire qui a tout fait pour maintenir l'activité dans une période de grandes difficultés économiques.

Jordi Valls Riera
Président

Introduction

Cette année, la crise internationale aura eu raison des résultats du Port de Barcelone, en net recul pour la première fois depuis des années. Toutefois, dans un tel contexte, la Communauté Portuaire de Barcelone a travaillé à l'unisson sur plusieurs fronts afin de maintenir l'activité dans le Port, et nous avons pu terminer l'année sur quelques signes annonciateurs d'une ébauche de sortie de crise.

S'il est vrai que la contraction généralisée des échanges s'est traduite par des baisses à deux chiffres du trafic total (-17%), du trafic de conteneurs (-29%) et du trafic de véhicules (-38%), il convient néanmoins de souligner que certains trafics ont réussi à se maintenir (les croisières par exemples), tandis que d'autres ont même réussi à se développer. C'est le cas des vrac solides et du trafic ferroviaire de conteneurs, un secteur dont tout le potentiel n'a pas été exploité et qui confirme le pari de l'intermodalité fait par le Port.

La chute des trafics et des escales a eu un impact négatif sur le chiffre d'affaires 2009. Malgré tout, le volume des ventes n'a connu qu'une baisse de 3%, grâce aux recettes des concessions de domaine public.

En revanche, tant le bénéfice net avant impôts que le résultat de l'exercice, enregistrent une baisse plus marquée, -57% par rapport aux résultats de l'année précédente. Principale explication, la comptabilisation d'une dépense exceptionnelle de 25,2 millions d'euros, provision prévue pour appliquer l'arrêt du Tribunal constitutionnel relatif aux tarifs portuaires contestés. Toutefois, sans l'effet de cette dotation extraordinaire, le résultat final de l'exercice se serait monté à 47,3 millions d'euros, soit seulement 7% de moins que l'année précédente. 2009 a donc été un exercice financier peu positif, mais qui a mis en lumière toute la solidité de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Il est désormais avéré que la diversification du Port de Barcelone est un élément très favorable. Elle permet en effet de maintenir des ratios raisonnables de rentabilité et un niveau optimal de cash flow (75,4 millions d'euros, soit seulement 3% de moins qu'en 2008), et ainsi de ne pas remettre en cause le plan d'investissement prévu.

La solidité financière du Port a donc permis d'éviter que la conjoncture économique et commercial ne freine les investissements prévus cette année. L'APB a donc investi 115 millions d'euros. La partie du quai Prat touchée par l'incident survenu en 2007 a notamment été entièrement reconstruite et la première phase de l'infrastructure a bien avancé ; elle sera disponible à 60% au cours des premiers mois de 2010.

En cours également, les travaux d'extension du quai Sud et la phase B de l'extension du quai Adossat (qui accueillera le terminal Port Nou), des travaux qui permettront de faire face à la future croissance des trafics dans des conditions de qualité garanties. Les perspectives à moyen terme vont également dans le sens des installations et des nouveaux entrepôts en cours de développement dans la Zone d'Activités Logistiques Prat.

Afin de soutenir l'un des trafics du Port qui, depuis 2008, subit de plein fouet les effets de la crise, plus de 7 millions d'euros ont été investis dans l'amélioration et l'agrandissement des terminaux de croisières. Il s'agit d'interventions qui doivent renforcer le leadership du Port de Barcelone sur le segment des croisières où il occupe la première place européenne et la quatrième mondiale comme port base.

Au chapitre des espaces ouverts au public, cette année aura vu l'achèvement du nouveau tronçon de la promenade maritime Mare Nostrum et l'extension de la promenade Joan de Borbó, un quartier de la ville très apprécié des barcelonais et des visiteurs. Enfin, l'achèvement de l'hôtel W Barcelona dans les espaces créés par l'embouchure nord, lui confère un statut de bâtiment de référence dans le Port Vell.

Les évolutions de notre Port, tant dans la forme que dans le fond, s'accompagnent de changements dans le mode de fonctionnement et l'organisation interne de l'Autorité Portuaire de Barcelone. L'objectif est en effet que le Port de Barcelone s'adapte au maximum aux besoins de son environnement socio-économique et à sa stratégie, en optimisant les ressources existantes, en renforçant la communication et la coopération transversale et en faisant de l'axe commercial un moteur pour élargir la gamme de services et développer les activités commerciales du Port.

C'est ce dernier élément qui est à l'origine de l'une des modifications adoptées par le Conseil d'administration : le remaniement de la sous-direction générale de la stratégie et commerciale, afin qu'elle regroupe les différentes visions et actions inhérentes à l'approche commerciale du Port et qu'elle coordonne plus efficacement les fonctions stratégie, développement, marketing et commerciale.

En outre, une sous-direction générale d'organisation et de ressources internes a été créée. Elle rassemble les directions Personnel et Organisation et Systèmes d'Information et de Qualité. Cette sous-direction gèrera de façon coordonnée, les systèmes de soutien à la gestion, le développement de la qualité interne et l'évolution professionnelle des



personnes qui travaillent dans le Port, en prenant la tête du changement culturel et de la modernisation en cours au sein de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

José Alberto Carbonell
Directeur général

7SBPTFW

Gestion

- 13** Mission, vision et valeurs de l'APB
Déploiement stratégique de l'organisation
- 15 Domaines relevant de la Présidence**
Communication et relations institutionnelles
- 18** Centre de documentation
- 20** La Promotion de la Communauté Portuaire
- 23 Domaines relevant de la Direction**
Personnel et organisation
- 26** Qualité et Responsabilité sociale des entreprises
- 29** Systèmes d'information et de qualité
- 30** Service d'Accès Unifié (SAU)
- 31** Promotion Commerciale
- 33** Délégué aux travaux d'extension du Port
- 37 Infrastructures**
Actions en matière d'Infrastructures
- 40 Exploitation et planification**
Sécurité industrielle et environnement
- 43** Sécurité Opérationnelle
- 44 Stratégie et développement**
Développement du réseau du Port
- 48** Avant-Pays
- 50** Direction du Développement Commercial
- 53 Entreprises en coparticipation**
Centre Intermodal de Logistique (CILSA)
- 54** ILI-Logistique International
- 57** Port 2000
- 58** World Trade Center Barcelona

Mission, vision, valeurs et objectif stratégique

La mission de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), c'est-à-dire sa raison d'être, est la suivante :

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.

Sa vision, c'est-à-dire la manière dont le Port envisage son avenir, se définit comme suit :

Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée

Enfin, ses valeurs, des principes généraux régissant le comportement de l'organisation et de son personnel, sont les suivantes :

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

L'APB a en outre fixé au Port de Barcelone l'objectif stratégique à moyen terme suivant :

Devenir le premier port logistique du sud de l'Europe et du bassin méditerranéen d'ici 2015.





LA STRATÉGIE DU PORT DE BARCELONE

En 2009, six ans après son dernier plan stratégique, l'APB a rédigé et soumis à la Communauté Logistique Portuaire le Troisième plan stratégique du Port de Barcelone, qui sera adopté au cours du premier trimestre 2010.

Hormis les bouleversements économiques, cette révision a été nécessaire à plusieurs titres. Nous avons tout d'abord constaté que le trafic du Port n'est pas captif et que l'existence de bonnes infrastructures constitue une condition nécessaire mais pas suffisante au maintien et à l'augmentation des trafics. En effet, la concurrence actuelle n'existe pas tant entre ports mais plutôt entre chaînes logistiques : pour l'opérateur, les marchandises doivent atteindre leur destination finale rapidement, en toute sécurité et à des prix raisonnables. Par conséquent, au-delà de l'efficacité portuaire, l'objectif est d'intégrer le Port à des chaînes logistiques efficaces, ce qui implique un changement de cap en termes d'activités.

En théorie, les mutations envisagées par le troisième Plan stratégique reposent sur trois concepts :

- Tout d'abord, la mise en œuvre d'une **véritable orientation marché** : le Port de Barcelone doit fournir à ses clients un service efficace qui ne saurait se limiter au seul secteur portuaire et qui doit couvrir l'ensemble de la chaîne logistique. Cela implique le développement d'infrastructures et de services permettant une meilleure pénétration de l'hinterland, en éliminant les entraves à l'utilisation du Port de Barcelone.
- En deuxième lieu, la création de ces chaînes logistiques exige une **étroite collaboration entre tous les acteurs**, ce qui nécessite une plus forte intégration entre les membres

de la Communauté Portuaire et avec d'autres acteurs périphériques : les alliances stratégiques doivent permettre la création d'un cluster logistique régional puissant, capable de concurrencer les clusters d'Europe du Nord.

- Enfin, il est nécessaire de voir **l'innovation comme un outil**, non seulement pour répondre aux attentes actuelles, mais également pour les devancer et être en mesure de proposer de nouveaux services susceptibles de diversifier nos marchés.

Ce nouveau plan stratégique n'est pas en rupture avec le précédent. Il réaffirme au contraire la **stratégie d'extension de l'hinterland** comme facteur clé de réussite du Port de Barcelone. Mais il analyse également le reste des activités portuaires telles que les navires de croisière et le Port Vell, et propose les dix axes stratégiques d'intervention suivants :

- Etendre l'hinterland.
- Renforcer les liens avec l'avant-pays.
- Être le port d'hinterland et de Short Sea Shipping le plus puissant du sud de l'Europe.
- Offrir une palette appropriée de services de transport et de logistique.
- Structurer et intégrer le réseau du Port de Barcelone en déployant les services de marque.
- Devenir la marque portuaire de référence du sud de l'Europe.
- Améliorer l'accessibilité et la mobilité dans le Port de Barcelone.
- Disposer d'un transport terrestre efficace et compétitif.
- Définir des opérations portuaires plus efficaces, adaptées aux besoins des opérateurs et chargeurs.
- Stimuler le développement du Port de Barcelone en s'inscrivant dans la durabilité économique, environnementale et sociale.

Domaines relevant de la Présidence

COMMUNICATION ET RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Le département de la Communication et des relations institutionnelles œuvre au renforcement de la visibilité du Port de Barcelone et s'attache à canaliser les informations le concernant, grâce à ses relations avec les médias, les institutions et la société en général.

Afin de toucher efficacement ces publics, le département utilise les supports les plus adaptés à chaque cas. C'est ainsi que le Port de Barcelone a cette année fait ses premiers pas sur les grands réseaux sociaux tels que Facebook, Twitter, Youtube, LinkedIn, etc. Ils lui ont permis de communiquer en temps réel sur les événements et les nouveautés concernant le port, ouvrant ainsi une nouvelle voie de communication avec l'extérieur.

Le Cabinet de presse de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a cette année publié à l'intention des médias 142 notes de presse et a convié les professionnels à 41 rendez-vous informatifs et institutionnels. Parmi les informations diffusées en 2009 et pertinentes pour les citoyens et les usagers et clients du Port de Barcelone, citons le prolongement de la promenade Marítim et de la promenade Joan de Borbó, l'extension du programme de garanties en prévision d'un nouveau Plan de qualité, l'inauguration de nouvelles liaisons maritimes malgré la conjoncture économique, le suivi des missions commerciales du Port en Egypte et en Algérie et les mesures anti-crise prises par l'APB.

La stratégie de forte présence du Port de Barcelone dans les publications internationales spécialisées pour ainsi renforcer son message et son image dans l'hinterland, a porté ses fruits. Le Port a ainsi fait l'objet de reportages publiés dans *Cargo Systems*, *Lloyd's List*,





Fair Play, Port Strategy, Finished Vehicle Logistics, Cruise Business Review, World Port Development, Cruise News, CI Yearbook, Containerisation International, Hydro International, Deutsche Verkehrszeitung, etc.

La responsabilité sociale des entreprises constitue pour le Port de Barcelone la clé de voûte de sa culture d'entreprise. C'est la raison pour laquelle il soutient et entretient des relations stables, quelle que soit la conjoncture, avec les grandes institutions sociales et culturelles tant publiques que privées. Cette philosophie prend la forme d'accords de coopération signés notamment cette année avec la Croix Rouge, Stella Maris, le Théâtre national de Catalogne, la fondation Logística Justa et le Liceu (pour une nouvelle édition de « Òpera a la platja » - Opéra sur

la plage). Le port intensifie encore davantage ses relations institutionnelles en participant à des initiatives et événements organisés en partenariat avec ces institutions et d'autres telles que la fondation Cares et la Caravane solidaire.

Autre biais utilisé dans le cadre des relations avec la société, le nouveau projet culturel du Port, chapeauté par ce département et qui rassemble plusieurs expositions temporaires, programmes de recherche et de proximité et propositions éducatives autour de l'univers maritime et portuaire. Toujours dans le but de diffuser la réalité du Port auprès des citoyens, une journée portes ouvertes a été organisée, avec visites gratuites à bord des célèbres Golondrinas (petits bateaux mouches) et organisation du Jeu du Port.





Etant donné la nature transversale de ses activités, le département de la Communication et des relations institutionnelles travaille avec et pour le reste des départements de l'APB. 2009 a ainsi marqué le démarrage d'une initiative de diffusion simultanée des décisions du Conseil d'administration aux salariés et à la presse. C'est un pas de plus vers l'amélioration de la communication interne de l'APB et donc vers sa cohésion en tant qu'organisation.

En collaboration avec le département des Systèmes d'Information, le département de la Communication a procédé au changement

de nom de domaine des sites web et des adresses électroniques du Port de Barcelone. Cette modification vise à renforcer la visibilité de la marque Port de Barcelona et son image. Dans le même ordre d'idées, les dernières étapes du projet pilote de médiathèque en ligne du Port de Barcelone ont été franchies, en collaboration avec le département des Systèmes d'Information et le Centre de documentation. Cette médiathèque mettra à disposition, en haute définition, des photos, vidéos et cartes du port issues du fonds de documents anciens et du fonds documentaire actuel.

Le travail effectué en partenariat avec la sous-direction générale de la stratégie et commerciale a débouché, entre autres, sur l'élaboration et la rédaction de fiches produits spécifiquement destinées à la promotion commerciale, et sur la conception des stands du Port de Barcelone sur les salons et expositions.

Ces projets appliquent déjà les grands critères définis par le nouveau Manuel de l'image d'entreprise mis au point en 2009 et qui sera déployé dans toute l'organisation au cours de l'année 2010.

La langue est également un outil de relations publiques et son bon usage, une question d'image. C'est la raison pour laquelle le Service linguistique rattaché au département de la Communication et des relations institutionnelles, s'est attaché en 2009 à fixer de nouveaux critères de traduction et à rédiger



un manuel stylistique. La nouvelle édition des Jeux floraux du Port de Barcelone a de nouveau permis d'apprécier à quel point la langue et son utilisation correcte suscitent l'intérêt dans l'enceinte du Port. Le Service linguistique a d'autre part présenté son travail au sein du Port de Barcelone, lors de la Journée d'expériences sectorielles en conseil linguistique, organisée en mai par l'université de Barcelone.

LE CENTRE DE DOCUMENTATION

En 2009 le Centre de documentation (CenDoc) a poursuivi ses initiatives d'amélioration des services destinés aux utilisateurs internes et externes, et de protection, conservation, catalogage et diffusion du patrimoine culturel du Port de Barcelone. Voici les principales actions entreprises pendant l'année.

Archives centrales

• Déplacement et prêt de documents.

Pour la deuxième année consécutive, en raison du déménagement de la plupart des départements vers les nouveaux locaux du World Trade Center, le nombre de documents déplacés vers les archives centrales a doublé : 1 457 cartons en 2009 contre 700 en 2008. Le déplacement de documents a également entraîné une augmentation de 27% du nombre de documents prêtés aux bureaux. Le centre a également géré le déplacement de 110 cartons du Fonds historique de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) vers les archives du musée Maritime.

• Gestion des bâtiments d'archives.

Au vu de l'augmentation des transferts de documents vers les archives au cours des deux dernières années, il s'est avéré nécessaire de gagner de toute urgence de l'espace de stockage dans les magasins, qui avaient quasiment atteint leurs limites. Après examen, des copies de documents ainsi que des originaux ne nécessitant pas d'archivage ont été éliminés, ce qui a permis de récupérer suffisamment d'espace pour 300 cartons supplémentaires.

En complément, les chemises en papier cartonné et cartons endommagés ont commencé à être remplacés et les plans des travaux réalisés entre 1859 et 1959 ont été nettoyés. Enfin, 6 des 17 plans du projet du Port de Barcelone, réalisés par José Rafo en 1859, ont été restaurés.

D'autre part, afin de protéger les documents existants relatifs au bâtiment du Portal de la Pau, les 8 plans sur papier végétal du



projet Edificio destinado a embarcadero de viajeros (bâtiment destiné à l'embarquement de voyageurs) de Julio Valdés (1903), ont été numérisés.

• Gestion documentaire.

La mise à jour des outils archivistiques de l'APB s'est poursuivie cette année, afin d'améliorer le suivi et la conservation de ses documents :

Les délais de versement de 18 séries documentaires de la section du personnel ont été soumis à la Commission supérieure d'évaluation des documents administratifs (CSCDA) du ministère de la Culture, qui a rendu un avis favorable.

En partenariat avec les différents départements de l'APB, le cadre de classement a été revu et les modifications nécessaires ont été apportées afin de déboucher sur une proposition plus fonctionnelle qui jettera les bases de la nouvelle application d'inventaire.

Les Journées techniques des archives portuaires, organisées à La Corogne, ont été l'occasion de présenter l'état d'avancement du projet de cadre de classement unique pour l'ensemble des ports d'État.

9 heures de formation à la gestion documentaire ont été dispensées au mois de mars à des salariés de l'APB.

Service de documentation

- Service presse. Le service de nouvelles quotidiennes a reçu plus de 96 000 demandes de renseignements, sans compter les demandes formulées sur le portail électronique.
- Fonds photographique. Poursuite des travaux pour que le nouveau programme permette la saisie et la gestion d'images historiques, mais également récentes, qui seront ainsi



mises à disposition de toutes les personnes intéressées.

- **Bibliothèque – Fonds historique.** Un fonds a été créé à partir des ouvrages de la bibliothèque des ingénieurs – directeurs techniques de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, datant de la première moitié du XXème siècle. Ce fonds bibliographique est singulier à plusieurs titres, car il rassemble notamment des données techniques sur des ports du monde entier ainsi que sur l'ingénierie portuaire de 1864 à 1940.
- **Hémérothèque.** Outre le service habituel de catalogage et de prêt de journaux, 1 006 exemplaires de 107 revues ont été prêtés à 194 utilisateurs internes.

Archives historiques

L'APB a signé le 19 janvier 2007, un accord de coopération avec le Consortium des arsenaux et musée Maritime de Barcelone (CDRiMMB), dans le cadre duquel les archives du consortium ont reçu en dépôt certains fonds

historiques du Port de Barcelone. Le traitement et la conservation des documents cédés ont été placés en tête des priorités annuelles d'action des deux organisations.

Le classement du fonds de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1868-1978) s'est poursuivi en 2009. Une partie des documents du Fonds sur les phares a été inventoriée, archivée et déplacée. Enfin, une politique de diffusion des fonds auprès des établissements scolaires primaires et secondaires, a été adoptée.

Patrimoine culturel

Au cours de l'année 2009, le travail d'inventaire de la collection de maquettes de bateaux portant le nom de Barcelone a été achevé. Les maquettes sont exposées dans divers espaces du World Trade Center Barcelona, siège actuel de l'APB. L'inventaire des photos d'art a également été entamé.

Tous ces projets ont été coordonnés par la Commission du fonds d'art du Port de





Barcelone, qui a cette année soutenu une politique de conservation – restauration du patrimoine culturel (documentaire et artistique).

L'une des initiatives majeures mises en œuvre en la matière a été l'évaluation et l'étude de l'état de conservation du tableau El Puerto de Barcelona (Le Port de Barcelone) d'Eliseu Meifrèn (1887). L'étude a été réalisée par l'équipe technique de conservation – restauration du musée Maritime de Barcelone, et a permis d'en définir les différentes étapes de restauration, à commencer, en 2009, par la fixation de la peinture.

LA PROMOTION DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Le Conseil de direction et les groupes de travail

Le Conseil de direction est l'instance de représentation de la Communauté Portuaire. Il réunit l'ensemble des acteurs publics et privés en activité dans l'enceinte du Port de Barcelone.

En 2009, le Conseil de direction (sous la houlette du département Promotion de la Communauté Portuaire) a organisé une assemblée et deux réunions du Comité exécutif, au cours desquelles chaque groupe de travail a présenté l'état d'avancement de ses travaux :

- **Innovation** : ce groupe a proposé la création d'un cluster logistique formé par les entreprises de la Communauté Logistique Portuaire de Barcelone, afin de stimuler les opérations logistiques et améliorer les échanges intermodaux.
- **Forum du transport terrestre** : ce groupe a expliqué quel est l'objectif du Pacte pour la compétitivité et la stabilité du transport terrestre de conteneurs de la Communauté

Logistique Portuaire de Barcelone, signé le 4 décembre 2008.

- **Forum télématique** : ce groupe a présenté les procédures dont la mise au point est achevée, ainsi que leur degré d'utilisation. Il a d'autre part détaillé les grands projets en cours de définition et d'implantation, à savoir la procédure douanière d'exportation et le service de coordination de positionnement des conteneurs pour inspection.
- **Commerce et marketing** : ce groupe a présenté les actions commerciales menées dans l'hinterland et celles prévues dans l'avant-pays. Il a également travaillé sur les nouveaux horaires du Poste d'inspection aux frontières (PIF), les secteurs avec lesquels il est indispensable d'organiser des réunions de travail et la proposition de relance du projet Mercuri.
- **Prévention des risques professionnels** : ce groupe a présenté les activités de coordination et de coopération organisées avec le service d'urgences médicales SEM, et les conclusions de la sixième Journée de prévention des risques professionnels du Port. Il a également proposé la création d'un observatoire de la prévention dans le Port de Barcelone.
- **Qualité de l'environnement** : ce groupe a présenté les résultats de la mise en service du circuit de collecte intégrale des déchets dans les concessions, ainsi que les nouveaux objectifs en matière d'économies d'énergie.
- **Qualité** : ce groupe a présenté la nouvelle version du programme de garanties et la proposition de nouveau Plan de qualité.
- **Responsabilité sociale des entreprises** : ce groupe a présenté l'étude sur les équipages en transit dans le Port de Barcelone et formulé des recommandations. Il a également annoncé les conclusions du Diagnostic de responsabilité sociale de la



Communauté Logistique Portuaire, conçu par la fondation Logística Justa.

- **Services ferroviaires** : ce groupe a présenté l'étude sur le coût du transport ferroviaire de marchandises et rendu ses conclusions.
- **Services d'inspection aux frontières (SIF)** : ce groupe a exposé l'état d'avancement des projets en cours (service de coordination du positionnement des marchandises pour inspection, protocole en cas d'urgence en dehors des horaires habituels, nouveau PIF...) et a présenté le guide de l'utilisateur des SIF.
- **Short Sea Shipping (SSS)** : ce groupe a traité des alternatives concurrentielles au SSS par voie terrestre, de l'élaboration de rapports ASCAME (qui évaluent les marchés italien, turc et marocain et leurs clients potentiels pour le développement du SSS), de l'évolution de ce type de trafic et du pourcentage d'heures qui y sont consacrées. Le résultat des réunions de la sous-commission d'acconage a également été analysé.

Une évaluation globale du Conseil de direction et des groupes de travail a également été à l'ordre du jour cette année, deux ans après sa relance. Une enquête de satisfaction de tous ses membres a donc été menée au cours du second semestre 2009. Ils ont été interrogés sur les points suivants : réalisation des objectifs de participation, fonctionnement et méthode de travail du Conseil de direction et des groupes de travail, niveau d'utilisation de l'Intranet, documentation et service / organisation. Les résultats ont été analysés lors des réunions organisées en parallèle avec les présidents et coordinateurs des groupes de travail.

S'agissant de la composition du Conseil de direction, 2009 aura marqué le changement de secrétaire et de deuxième vice-président, le remplacement de trois membres et l'arrivée au sein du Conseil du responsable du PIF du Port et de l'aéroport.

Mission commerciale en Egypte

En coopération avec la Chambre de commerce de Barcelone et le Bureau économique et commercial égyptien à Barcelone, le Port de Barcelone a effectué une mission commerciale multisectorielle, qui s'est déroulée du 15 au 20 février dans les villes égyptiennes du Caire et d'Alexandrie. La délégation présente en Egypte comprenait notamment 35 chefs d'entreprises. 10 d'entre eux font partie de la Communauté Portuaire de Barcelone.

Une journée d'information a été organisée dans chaque ville. Un total de 200 chefs d'entreprise égyptiens y ont assisté et les réunions bilatérales organisées ont permis plus de 400 contacts commerciaux.

Deux accords ont été signés au cours de la mission : l'un entre les ports de Barcelone et d'Alexandrie afin d'intensifier la coopération





que ces deux institutions entretiennent depuis des années, et l'autre entre l'association de transitaires Ateia-OLT Barcelona et la Egyptian International Freight Forwarding Association (Eiffa), la fédération égyptienne de transitaires, afin d'échanger sur la formation professionnelle dans ce secteur.

Forum maritime catalan

Conformément à ses principes de développement économique de son entourage et de promotion des échanges internationaux, le Port de Barcelone est devenu membre fondateur du nouveau Forum maritime catalan (FMC) créé le 30 juillet dernier.

Le Forum maritime catalan est un outil de mise en relation des différents acteurs du monde de l'entreprise, groupes d'entreprises et institutions qui agissent (de manière directe ou indirecte) dans le secteur maritime catalan, afin de promouvoir ce dernier et de le développer en tant que secteur économique. L'objectif est également que l'ensemble de ce secteur atteigne un niveau de compétitivité et de productivité plus élevé, afin, de manière générale, de défendre ses intérêts. Le forum est présidé par M. Jordi Brufau.

La première réunion, organisée au mois de décembre, a permis de présenter les interventions et projets prévus pour stimuler le secteur maritime catalan et favoriser la recherche et le développement des PME, un comportement durable et l'amélioration de la compétitivité, de la sécurité et de la prévention des risques professionnels dans ce secteur. Au programme notamment, donner une image de marque à la Catalogne comme secteur maritime de qualité et de référence, et la collaboration avec d'autres clusters régionaux, nationaux et internationaux.

Réunions avec la communauté portuaire

Afin de renforcer les liens du Port de Barcelone avec la Communauté Logistique Portuaire et d'évaluer l'impact de la chute des trafics, le département Promotion de l'APB aura programmé cette année plusieurs rencontres institutionnelles de travail avec les principales organisations de représentation des opérateurs portuaires : l'association de transitaires ATEIA, l'Association des agents consignataires de navires de Barcelone, l'Association des entreprises de manutention de Barcelone, le Collège officiel d'agents et commissionnaires en douane de Barcelone, le Conseil des usagers du transport, la Corporation des lamaneurs et l'APIE Estibarna.



Domaines relevant de la Direction



PERSONNEL ET ORGANISATION

L'année 2009 a été consacrée au renforcement des politiques de gestion des personnes, adoptées au cours des dernières années (gestion par compétences, définition d'objectifs, etc.), tout en étant riche en changements organisationnels.

A la fin de l'année dernière, à l'issue de longs mois de travail, le besoin d'un projet de **changement culturel** au sein de l'organisation afin de faire face aux nouvelles demandes du marché, s'est précisé. Une initiative partagée et envisagée par de nombreux professionnels de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB). A l'issue de ces réflexions, le directeur général a défini en mars 2009 les trois actions à mettre prioritairement en œuvre pour lancer le projet : 1) élaboration d'un manuel de procédures selon une méthodologie partagée, 2) définition des pouvoirs, caractéristiques et limites des différentes fonctions et responsabilités et 3) développer le Plan de communication interne.





Dans le cadre de la définition de fonctions et responsabilités, le Conseil d'administration de l'APB du 30 septembre 2009 a approuvé, à l'initiative du président et du directeur général, une nouvelle structure organisationnelle. Cette décision a représenté un premier pas vers l'adaptation de l'organisation au nouveau contexte socio-économique. Nous détaillons l'état d'avancement des deux autres lignes d'intervention dans des paragraphes séparés.

Au chapitre des politiques de **gestion des personnes**, 2009 a été une année de mise au point et d'adoption de procédures portant notamment sur la couverture mixte et le développement professionnel. Leur mise en œuvre a contribué à la visibilité du modèle de gestion par compétences qui figure dans la convention collective, tout en favorisant l'égalité des chances à tous les niveaux.

Le déménagement du personnel de l'APB vers le World Trade Center Barcelona (WTCB) était quasiment achevé au dernier trimestre 2009. L'ensemble du personnel administratif est désormais réuni dans le même bâtiment, l'objectif étant d'améliorer la communication, le travail en équipe, l'efficacité et la culture partagée.

Formation

L'APB fait tout pour mettre à disposition de l'ensemble de ses collaborateurs une offre de formation de qualité. Principale nouveauté pour 2009 en la matière, le **projet de formateurs et formatrices internes**, qui a permis à des professionnels de tous bords de partager leurs connaissances au sein de l'organisation. Ce projet a été scindé en 26 formations pour plus

de 3 500 heures de cours et une note moyenne de 7,7 sur 10 donnée par les participants.

Tant au plan humain que de la gestion des connaissances, le projet est un vrai succès et devient incontournable pour la compréhension et l'implication.

Le **Plan de formation continue de la Police portuaire** ce sont cette année 542 heures de cours, dont une partie a été dispensée à l'Institut de sécurité publique de Catalogne, chargé de former l'ensemble des forces de sécurité de Catalogne.

Cette année encore, le **Plan de formation aux langues étrangères** a été activé, avec des cours d'anglais, de français et de catalan. Sur l'année scolaire 2008 – 2009, 156 participants ont suivi les 18 cours dispensés sur place à l'APB par UAB Idiomas, établissement prestigieux qui décerne des diplômes officiels.

La **formation spécifique** proposée par l'APB vise essentiellement à l'amélioration des processus dans les différents départements. Cette année, l'accent a été mis sur les applications de gestion interne de l'organisation, comme par exemple le suivi des dossiers, le registre général, le nouveau contrôle budgétaire, la gestion électronique des factures et d'autres sujets qui seront développés courant 2010.

Communication interne

La communication interne de l'APB en 2009 s'est articulée autour de deux axes : d'une part répondre aux besoins de communication du projet de changement culturel et d'autre part mettre en œuvre les actions définies en 2008 dans le Plan de communication interne.

Parmi les initiatives mises en œuvre en 2009, soulignons le nouveau bulletin interne, baptisé Fem Port par les salariés et qui est diffusé depuis juin au format électronique et papier, afin de répondre aux besoins de l'ensemble des collectifs de l'organisation.

D'autre part, un nouvel outil de communication 2.0, **le blog des syndicats**, a été mis en service. L'objectif recherché est un contact plus direct et continu entre les salariés et les représentants syndicaux. Le blog a reçu près de 900 visites depuis son lancement au mois d'octobre dernier.

De son côté, **l'ePORTal**, l'Intranet du Port de Barcelone, a enregistré près de 160 000 visites en 2009, un record depuis son lancement en 2006. Le département n'en a pas moins redoublé d'efforts pour adapter cet outil à la réalité de l'organisation, en analysant entre autres l'infographie, les contenus ou encore la convivialité.

Ressources sanitaires et prévention des risques professionnels

Ce service est chargé du soutien et du suivi de l'ensemble des activités d'assistance et de prévention sanitaire à l'APB. Il propose, depuis les centres de Bosch i Alsina et du WTC Barcelona, un large éventail de couvertures sanitaires et sociales au personnel en activité, à leurs ayants droits et aux retraités, ce qui représente 3 000 personnes environ.

Les médecins de l'APB ont fait passer 18 866 visites médicales en 2009, dont 11 265 ont été passées par des salariés en activité et 7 601 par des salariés non actifs. D'autre part 169 patients ont effectué 1 848 séances de rééducation.

La publication du Plan Santé de l'Autorité Portuaire de Barcelone 2008-2012 a permis

la mise à jour des procédures et protocoles nécessaires pour harmoniser les démarches des professionnels de la médecine d'assistance et du travail de l'APB, conformément au Plan Santé de la Catalogne et aux protocoles spécifiques du Conseil interterritorial du système national de santé.

Dans le cadre de ce plan, signalons la poursuite du travail d'information sur les bonnes habitudes de vie, en attirant l'attention notamment sur les facteurs de risque cardiovasculaire et les dangers de l'usage de produits stupéfiants, afin d'améliorer les conditions de travail des salariés et de leur entourage.

Le service de prévention a en outre participé au développement des référentiels de qualité, programme de l'APB destiné aux différents terminaux installés dans le Port de Barcelone. Il a également participé à la journée « Vers une gestion intégrée : responsabilité sociale et prévention des risques professionnels », organisée à l'initiative du groupe d'amélioration Prévention du Conseil de direction de la Communauté Portuaire et du service extérieur de prévention du FREMAP, en partenariat avec le département Qualité et Responsabilité sociale de l'APB.

En matière de **surveillance de la santé**, 346 visites médicales de contrôle ont été passées, ce qui représente 65% des effectifs. Les protocoles sanitaires officiels ont été suivis, et les plans de santé de Catalogne et de l'APB respectés.

L'APB a également poursuivi le développement du système de gestion de la prévention destiné à ses sous-traitants. Les mécanismes de collaboration avec le service homologue de l'Institut Gaudí de la construction ont ainsi été fixés. Conformément à l'accord conclu avec la direction des Infrastructures et de la conservation de l'APB, l'institut a assumé en partie la coordination d'activités de conservation du Port.

Intervention spécifique en 2009, le plan d'information et de prévention mis sur pied par l'organisation en prévision de la pandémie de grippe A. Dans ce contexte, citons la collaboration entre l'APB et le ministère des Transports et de l'Équipement dans la collecte d'informations sur le nombre de cas détectés au sein de la Communauté Portuaire de Barcelone.

QUALITÉ ET RESPONSABILITÉ SOCIALE DES ENTREPRISES

L'amélioration continue des moyens et des résultats dans le développement de l'organisation est l'un des objectifs permanents de l'APB pour atteindre des normes élevées





de qualité de service. Cet objectif implique un apprentissage permanent et la participation active des salariés de l'organisation.

Comités de pilotage et Groupes d'amélioration

Le modèle de gestion développé au sein de l'APB favorise le travail en équipe et l'implication. A cet égard, les efforts des Groupes d'amélioration, qui travaillent sur des projets transversaux, ont essentiellement porté cette année sur la durabilité, le changement culturel et la communication.

Le premier niveau de la structure organisationnelle sont les **Comités de pilotage** (composés de membres du Comité de direction), dont la mission consiste à analyser les grands sujets faisant débat au sein de l'organisation en matière stratégique et à prendre les décisions sur les orientations nécessaires en matière de stratégie, transformation, communication, responsabilité sociale et qualité.

Lorsqu'ils souhaitent étudier des sujets particuliers, les Comités créent des **Groupes d'amélioration** ad hoc, chargés d'approfondir les sujets et de proposer des solutions applicables aux processus de travail. Pour 2009, il convient de souligner l'activité des groupes suivants :

- **Groupe d'amélioration pour des bureaux verts.** Il a été créé par le Comité de responsabilité sociale des entreprises afin de rédiger un guide de bonnes pratiques autour de deux objectifs : la sensibilisation

aux questions environnementales et le regroupement et la mise en pratique de projets d'économies d'énergies et de consommation responsable sur le lieu de travail. Quatre documents sont nés de la réflexion et du travail du groupe : Cadre de référence, Guide de bonnes pratiques, Propositions d'actions (pour développer les économies, le bon usage et le recyclage du matériel de bureau) et Guide du matériel recommandé.

- **Groupes d'amélioration autour du changement culturel.** Ces groupes à caractère consultatif dépendent du Comité de changement. Ils ont préparé une liste d'actions prioritaires facilitant le changement culturel. Les 3 groupes concernés ont travaillé sur l'amélioration de l'activité, le développement des personnes et l'efficacité de l'action dirigeante. Comme indiqué ci-dessus, leurs conclusions rendues en février définissent les trois actions à lancer en priorité.

Une fois atteints les objectifs des groupes, la **Commission de suivi du changement culturel** a été créée afin de piloter le lancement et le développement des actions jugées prioritaires.

En outre, lors du Comité de communication du 17 avril, le **Plan de communication interne 2009 – 2010** a été présenté, révisé et adopté. Il en a été de même en juin pour le **Plan de communication externe 2009 – 2011**, qui repose sur la stratégie du Port de Barcelone.

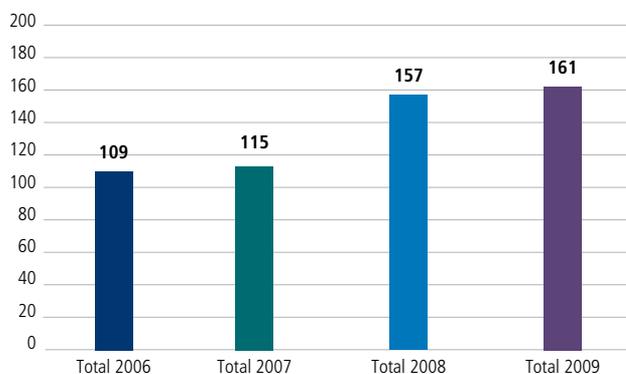


La participation des salariés aux Comités de pilotage et aux Groupes d'amélioration poursuit sa tendance à la hausse : fin 2009, l'objectif de 30% avait été atteint, avec une participation cumulée (2006 – 2009) de 32,07% des effectifs.

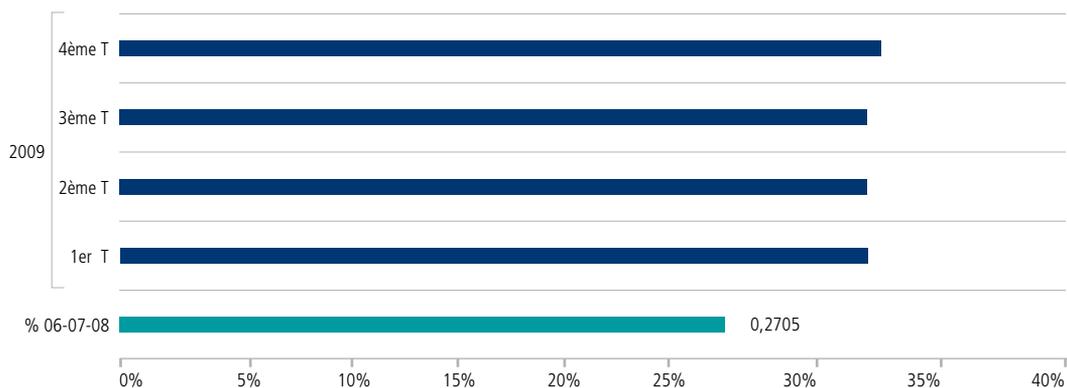
Journée APB

La Journée APB a été organisée le 27 novembre. Tous les membres des Groupes d'amélioration y ont participé et ont présenté les actions à entreprendre au vu des changements internes et externes survenus au cours des dernières années. L'accent a été mis sur les effets positifs de la procédure adoptée dans le cadre du projet de changement culturel, la plus grande transparence affichée dans la gestion du quotidien, le renforcement de la vision commerciale et la promotion de plusieurs valeurs intrinsèques telles que l'engagement humain, l'orientation client ou encore le pari de l'innovation.

COMPARAISON ET TENDANCE : IMPLICATION DU PERSONNEL



IMPLICATION DU PERSONNEL (sur le total des effectifs)





Tout au long de la journée, le président, le directeur général, les membres du Comité exécutif et les collaborateurs des sous-directions Stratégie et Economie et Finances ont traité de sujets tels que la crise, les prévisions économiques du Port de Barcelone, l'amélioration de l'efficacité de l'organisation, le marché et les clients du Port. Le remaniement au sein de la direction de l'APB et les changements que ces mesures impliquent au plan organisationnel, ont également été présentés.

Amélioration de la gestion au sein de l'organisation

L'une des actions prioritaires identifiées par les groupes d'amélioration autour du changement culturel est l'élaboration du Manuel de procédures internes selon une méthodologie partagée. L'année 2009 a été le point de départ des interventions nécessaires pour élaborer ce document, mission confiée à la sous-direction générale Exploitation et planification portuaire et à la direction du Personnel et de l'Organisation, en partenariat avec l'équipe Qualité d'entreprise. Il s'agit d'un projet d'une durée de 2 ans et demi. A la fin de l'année, 26% des travaux prévus avaient été réalisés, 10% étaient à l'état d'avant-projet et 64% encore dans les tuyaux.

Responsabilité sociale des entreprises

La Responsabilité sociale des entreprises (RSE) est la participation volontaire de l'entreprise à l'amélioration sociale, économique et environnementale. Ces valeurs font déjà depuis

longtemps partie intégrante des interventions de l'APB auprès des groupes d'intérêt, même s'il reste encore un certain chemin à parcourir avant leur véritable transposition à la société.

Les interventions en la matière figurent dans le **Rapport sur la responsabilité sociale**. Afin d'accélérer la parution de ce document, le travail des derniers mois de l'année a porté sur l'amélioration de la méthode de collecte des informations utilisées par l'APB pour rendre des comptes à tous les groupes d'intérêts.

Parmi les grands tournants de 2009 en matière de RSE, soulignons l'élaboration d'un **plan d'égalité** des chances, afin d'appliquer le concept d'égalité des chances à l'ensemble des relations internes et externes du Port de Barcelone. Un premier diagnostic du contexte a permis l'élaboration d'un plan dont l'adoption est prévue pour 2010. Parmi les priorités, l'utilisation d'un langage non sexiste, sans marques de genre, la formation à l'égalité et la création d'un comité permanent sur l'égalité et de la fonction d'agent d'égalité des chances.

Citons également parmi les grandes actions entreprises en 2009, et reprises en détail dans le rapport spécifique sur la RSE, la participation à la campagne alimentaire catalane « Gran recapte d'aliments a Catalunya », l'organisation de la campagne « Noël solidaire avec les enfants », et la journée « Vers une gestion intégrée : responsabilité sociale et prévention des risques professionnels. »

SYSTEMES D'INFORMATION ET DE QUALITÉ

La mission de la direction des Systèmes d'Information et de la Qualité consiste d'une part à développer des projets transversaux

en technologies de l'information et de la communication (TIC), afin de rendre la gestion de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) plus efficace, et d'autre part à diriger et mettre en œuvre, en collaboration avec la Communauté Portuaire, des initiatives visant à rendre le port plus compétitif.

Systèmes et développements

En matière de gestion interne de l'APB, le département SI-C gère les services de téléphonie, la bureautique, les applications informatiques de gestion d'entreprise, les applications décisionnelles (business intelligence), l'Intranet et le web, le plan du Port et les systèmes de sécurité et de contrôle.

L'une des mesures adoptées cette année et qui a une incidence directe sur la gestion de plusieurs départements, est la transposition de la **loi 11/2007 relative à l'accès des citoyens aux services publics par voie électronique (LAESCP)**. Il s'agit de faciliter l'accès des usagers aux services de l'APB grâce à une identification par certificats numériques, ce qui permettra de maîtriser les délais et de connaître à tout moment l'état d'avancement des démarches.

L'APB a lancé, en collaboration avec le département Économique et financier, un **logiciel de numérisation de factures** homologué par les services des impôts. Ce logiciel permet de limiter les erreurs de saisie des factures, d'améliorer l'efficacité de la procédure de paiement, d'assouplir l'accès aux documents et aux copies numériques (ce qui facilite donc les consultations internes et les audits externes), de réduire l'espace nécessaire

au stockage des supports papier et de réduire le coût des photocopies et des envois inter-départements.

Toujours pour gagner en efficacité, l'application de **contrôle budgétaire** a été modifiée en fonction du nouveau modèle conçu par la sous-direction générale économique et financière. Cette application est intégrée à l'ERP (entreprise resource planning, c'est-à-dire un progiciel de gestion intégré), aux applications transactionnelles liées aux achats et à la conservation, à la nouvelle application de numérisation des factures et aux applications DSS (Decision Support System, système d'aide à la décision) existantes.

En collaboration avec le département de la Communication et des relations institutionnelles, le nom de domaine **apb.es** a été remplacé par **portdebarcelona.es**, tant pour le site web que pour les adresses électroniques de l'APB. De même, le département SI-C a activement participé au **déménagement vers le nouveau siège** au World Trade Center (WTC) Barcelona, du matériel et des collaborateurs.

Entre autres projets portant sur les procédures du Port, citons l'extension du système d'identification des camions et des conducteurs à de nouveaux sites de l'enceinte portuaire, ce qui permet d'améliorer la sécurité tout en facilitant le contrôle de la durée des opérations des camions porte-conteneurs dans le Port. D'autre part, en collaboration avec les Douanes et le gouvernement des États-Unis, le Port a avancé dans la mise en œuvre du projet **MEGAPORTS** de détection de matériel radioactif, qui doit renforcer la position du Port dans les chaînes logistiques sûres.



Amélioration des procédures & Plan de qualité

Début février 2009, le **Forum Télématique** a fêté ses 15 ans. Au fil des ans, plus de 300 professionnels de différentes entreprises et services administratifs de la Communauté Portuaire de Barcelone ont travaillé en étroite collaboration afin de définir, d'optimiser et d'harmoniser les démarches documentaires liées au passage des marchandises par le Port de Barcelone.

Certains des projets définis auparavant par le Forum Télématique sont devenus réalité en 2009 : la procédure douanière d'exportation, également appelée « Mainlevée zéro papier pour l'exportation » (LSP-E), et le service de coordination du positionnement des conteneurs pour inspection (SCPP).

Avec la **LSP-E des conteneurs**, les officiers du Port (« resguardos fiscales ») peuvent mieux contrôler les conteneurs embarqués dans le Port et les consignataires ne sont pas tenus de présenter les documents de dédouanement autorisant la sortie par voie maritime. Dans le cadre du second projet, lorsque les Douanes ou les services d'inspection aux frontières décident d'inspecter un conteneur, le positionnement de ce dernier dans la zone d'inspection définie est une tâche que le **SCCP** est chargé de coordonner, la rendant ainsi plus transparente et rapide.

Dans une période de crise et de réduction de l'activité, une bonne partie des interventions du Forum Télématique a consisté à jeter les bases permettant de favoriser certains trafics et de promouvoir certains modes de transport. A cet égard, plusieurs projets ont été lancés en 2009, qui visent à simplifier les démarches documentaires et à étoffer les informations disponibles sur le trafic de marchandises vers les **terminaux d'automobiles**. Des efforts ont également été faits pour rendre les démarches en matière de **transport ferroviaire** compatibles avec les démarches déjà en place en matière de transport terrestre. Le transport ferroviaire joue ainsi un rôle clé dans la stratégie d'extension de l'arrière-pays vers l'intérieur de la péninsule et vers le sud et le centre de la France.

Dans le cadre de la mise en œuvre du référentiel de service automobile, une **équipe qualité des terminaux d'automobiles** a été créée en 2009. Comme pour les terminaux de conteneurs, cette équipe relève les incidents et rédige des rapports sur ce type de trafic, en garantissant que les services des terminaux offrent le niveau de qualité prévu.

Concernant le **Plan de qualité**, la définition des nouveaux engagements de qualité du Port de Barcelone a été achevée



cette année, et la réglementation et le système de contrôle et d'amélioration continue ont été élaborés, en collaboration avec la Communauté Portuaire. L'ensemble comprend le système d'indicateurs, la réglementation générale et les outils de gestion nécessaires à la mesure, à la diffusion et à la révision régulière des engagements d'efficacité et de qualité.

Ces engagements portent sur les procédures les plus critiques du passage des marchandises conteneurisées dans le Port de Barcelone, et fixent des critères de service garantissant fiabilité, transparence et sécurité.

SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est la fenêtre unique du Port de Barcelone, conçue pour faciliter les démarches de ses usagers auprès de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB). Le SAU permet d'enregistrer des documents, de demander des autorisations, d'obtenir des renseignements sur les différents services et activités de la Communauté Portuaire et d'effectuer le paiement des services offerts par l'APB. Il est possible d'effectuer certaines de ces démarches sur le site Internet de l'APB.

Le SAU est également un centre d'information chargé de canaliser les demandes de renseignements sur les activités du Port de Barcelone et d'y répondre sur place, par téléphone ou par courrier électronique.

En 2009, le SAU a répondu à 80 114 appels téléphoniques, a traité 91 898 documents et en a enregistré 11 880. Il a par ailleurs effectué 38 042 recouvrements.

A souligner l'essor de la plateforme de paiement web pour les services en ligne, dont le pourcentage d'utilisation est passé de 20% en 2008 à 38,5% cette année.

Le bureau du centre d'identification des camions (CI-SAU), service spécifique du SAU, a quant à lui délivré 28 096 autorisations provisoires et 48 731 préavis.

PROMOTION COMMERCIALE

Dans une période marquée par une crise qui a influencé toutes les statistiques à la baisse, la direction Marketing et Ventes a tout fait pour soutenir les clients du Port de Barcelone et atténuer quelque peu la gravité de la situation.

Les interventions menées en 2009 sont de deux types : celles dont ont directement bénéficié les clients, comme par exemple des primes de chargement, et les actions habituelles de promotion commerciale telles que la présence sur les salons et la participation aux congrès ou à des groupes d'intérêt.

Comme déjà par le passé, l'offre de salons internationaux a été analysée, afin de porter nos efforts sur les domaines propres mais génériques que sont la logistique, le transport et l'expédition. L'approche adoptée au cours des dernières années a permis de renforcer un produit destiné aux salons et garantissant la présence du Port de Barcelone lors des grands rendez-vous, avec des stands qui exposent tous ses produits et mettent son développement en valeur. La présence à ses côtés du CILSA et de BCL envoie un message complémentaire percutant.

Partant de ce principe mais sans oublier la situation budgétaire, le Port de Barcelone a cette année encore participé au grand salon européen de la logistique et du transport, organisé tous les deux ans à Munich, **Transport Logistic**. Par ailleurs, afin de renforcer sa présence en Amérique du Sud, il a participé à **Intermodal**, au Brésil. Dans les deux cas, les contacts pris et les liens noués permettent de dresser un bilan extrêmement positif.

Les mesures décidées pour l'exercice 2009 se poursuivront en 2010, afin de couvrir au moins les deux ans qui semblent nécessaires à une ébauche de sortie de crise. Le département

Marketing et Ventes part du principe que c'est aujourd'hui qu'il convient de renforcer ce type d'actions, qu'il est nécessaire de rester au plus près des principaux clients (armateurs, consignataires, transitaires et clients finaux), afin d'en connaître directement l'évolution et les perspectives d'avenir. C'est ainsi que le Port de Barcelone sera à même de les aider, en concevant des actions commerciales qui facilitent et développent leur activité.

Le marché chinois a continué de faire l'objet de toutes les attentions, car c'est l'un des pays qui surmontent le mieux la crise actuelle. Malgré la conjoncture, la Chine poursuit sa croissance, ce qui a lui a permis d'enregistrer l'une des baisses de trafic les plus modérées constatées dans le Port de Barcelone.

S'agissant des trafics majeurs du Port, la stratégie du département Marketing et Ventes s'est traduite par la signature de plusieurs accords garantissant des volumes minimum. Ces accords sont conclus pour une durée de deux ans et constituent un véritable outil de fidélisation des clients.

Présence sur les salons et dans les congrès

Conformément à la stratégie définie dans le Plan marketing, la présence du Port de Barcelone sur les salons est devenue l'un des principaux moyens de mettre en œuvre les actions commerciales prévues et de promouvoir les produits et services que le Port souhaite le plus développer.

Contrairement aux prévisions initiales, les fruits ont été l'un des produits les plus sensibles à l'évolution du marché, avec des baisses supérieures à 20%. Ce phénomène et le besoin de faire connaître BRT, l'exploitant du nouveau terminal fruitier, ont entraîné une augmentation du nombre de visites et de réunions organisées avec des armateurs et des producteurs, en présence de responsables du terminal.

C'est également pour cette raison qu'il a semblé judicieux de maintenir notre participation au grand rendez-vous du secteur, le salon **Fruitlogistica** de Berlin, qui rassemble les principaux producteurs et opérateurs. Le Port de Barcelone s'est notamment réuni avec la délégation brésilienne, pour évoquer une possible augmentation des volumes, suite à la bonne campagne 2008 des agrumes. Avec la délégation argentine, le Port a prévu une mission commerciale et a traité de l'évolution du marché du citron en termes qualitatifs.

Comme indiqué ci-dessus, le rendez-vous suivant a été le salon **Transport Logistic** de





Munich, le grand salon logistique européen qui, en alternance avec le SITL de Paris, tient le haut du pavé des rencontres internationales du secteur. Malgré la crise, le salon a conservé le même nombre d'exposants et a même connu une augmentation de sa surface d'exposition, devenant ainsi une vitrine incontournable pour présenter l'état des nouvelles infrastructures du Port de Barcelone (terminal Prat ou extension de TCB par exemple), promouvoir les produits de Short Sea Shipping et renforcer les produits ferroviaires. La possibilité de desservir les pays du bassin méditerranéen en respectant solvabilité, respect des délais et qualité, est un facteur décisif qui a permis le développement de services au-delà des liaisons avec l'Italie. Ainsi, c'est le service ferroviaire Barcelon Express, représenté par son coordinateur, qui a reçu le plus grand nombre de demandes de renseignements.

En avril, le Port a participé pour la première fois à **Intermodal**, à Sao Paulo. Il s'agit du salon le plus important d'Amérique du Sud dans ce secteur. Outre le nombre d'exposants et de visiteurs, il convient d'en souligner la forte interaction commerciale : en effet, en seulement trois jours, plus de 40 contacts commerciaux ont été pris et une vingtaine de réunions ont été organisées sur le stand. Cette participation a été jugée très positive et il a été conseillé de rééditer l'expérience en 2010, en mettant l'accent sur des produits spécifiques du Port de Barcelone, comme le café, le cacao, les fruits, les vrac et l'automobile.

Le dernier grand salon de l'année dans ce secteur s'est tenu à Barcelone en juin : le

Salon International de la Logistique (SIL).

Ce salon a été l'occasion pour le président, le directeur général et le sous-directeur général en charge de la stratégie, de présenter la stratégie d'avenir du Port de Barcelone, dans des discours prononcés lors de plusieurs conférences et forums. Dans le droit fil de l'année précédente, le contenu commercial du stand et la description des terminaux et des produits accompagnent le message du Port moteur de l'économie catalane et trait d'union avec le reste du monde.

Le Port a également tenté d'établir des relations avec les deux pays invités à cette édition du SIL : le Panama et la Colombie. Un nombre important de contacts ont été pris avec cette dernière et une visite des installations portuaires de Barcelone a été organisée pour la délégation colombienne.

Cette année encore, a eu lieu **Classe Export**, à Lyon. Lors de cette édition, profitant de la présence d'une nouvelle représentante du Port de Barcelone dans la ville française, une présentation du service ferroviaire Barcelon Express a été effectuée. Elle s'adressait tant aux importateurs et exportateurs qu'aux opérateurs logistiques. L'objectif était de prouver à ce marché la compétitivité du produit et des services proposés par rapport aux ports d'Europe du Nord.

D'autre part, afin de promouvoir ses services au trafic de croisières, le Port de Barcelone a participé comme tous les ans au salon international par excellence de ce secteur, la **Seatrade Cruise Convention**, organisée à Miami en mars. En outre, en tant que



membre de MedCruise, le Port de Barcelone a participé à deux assemblées générales de cette association (l'une à Carthagène et l'autre à Monaco), dont il assure la vice-présidence depuis 2008 pour un mandat de trois ans.

Parmi les autres actions commerciales de 2009, soulignons la rencontre annuelle du secteur cafetier, en organisant la « **Journée du café** » à Séville. Le Port de Barcelone a parrainé l'une des cérémonies et s'est exprimé sur les dernières nouveautés pour ce produit. Il a également assisté à l'**Assemblée générale de la Fédération du café et à celle d'Ancafe**, deux associations dont il est membre, et on lui a proposé de faire partie du Comité de promotion du congrès 2010.

Fidèle au rendez-vous annuel et à l'accord de collaboration et de parrainage signé avec la CIFA et la WCA Family, le Port a mené une action de promotion auprès des transitaires, dans le cadre de la **Sinoconférence** de Hong Kong. Cette rencontre, parrainée non seulement par le Port de Barcelone, mais également par ATEIA, a été une excellente occasion de prendre des contacts avec le secteur des transitaires chinois, car malgré une baisse de la participation (crise oblige), l'événement a attiré 800 participants. Le stand du Port de Barcelone a reçu plus de 40 visites et 20 rencontres bilatérales ont été organisées, sans compter les personnes qui ont assisté à la présentation des services et installations portuaires.

En matière de **promotion des services ferroviaires et de SSS**, deux journées ont été organisées : l'une à Burgos, en partenariat avec CYLOG, et l'autre organisée à Madrid par la Chambre de commerce à l'intention de 200 entrepreneurs et opérateurs logistiques.

Parmi les autres interventions directes du département Marketing et Ventes, citons des **réunions avec les armateurs** (ZIM, MSC, Evergreen, Maersk, etc.), des rencontres avec la Fédération européenne du café, le travail réalisé dans le cadre des missions commerciales du Port de Barcelone en Egypte, en Argentine et au Moyen-Orient, et une visite du marché Saint-Charles.

DÉLÉGUÉ AUX TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT

Le Port de Barcelone a, en 2009, franchi un nouveau cap essentiel dans le développement de son vaste Plan directeur (1989–2010) : la fermeture du périmètre du quai Prat et son remblayage une fois les éléments endommagés par l'accident survenu le 1er janvier 2007, totalement réparés.

L'achèvement, en 2008, des travaux de construction de la digue de protection Sud (4 800 mètres) et des travaux d'extension de la digue de protection Est (2 025 mètres) a été le premier jalon indispensable pour atteindre les objectifs fixés dans le plan. Les digues ont permis de créer plus de 750 hectares d'eaux abritées, dont environ 350 seront remblayés pour devenir de nouveaux terminaux portuaires à mesure que les projets de construction de quais seront achevés.

Le quai Prat est l'infrastructure d'accostage la plus importante de l'extension sud du Port de Barcelone et la première réalisée à l'abri des deux digues.

Les interventions réalisées en 2009 dans ce contexte sous la houlette du Délégué aux travaux d'extension, sont les suivantes :

Quai Prat

Généralités

Le quai Prat est un rectangle de 1 500 mètres de ligne d'amarrage sur 630 mètres de terre-plein, soit environ une surface de 100 hectares. Le tirant d'eau compris entre 16 m et 16,50 permettra au futur terminal d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde.

L'exploitation du terminal, d'une capacité d'accueil de 3 millions de conteneurs par an, sera semi-automatisée grâce à des ponts roulants gerbeurs automatisés (ou automatic stacking cranes, ASC). Un important terminal ferroviaire sera installé à même le quai, avec des voies permettant le passage de trains de 750 m de long.

Le mur de quai est constitué de caissons flottants en béton armé de 41,3 mètres de long sur 18,5 mètres de large (12 mètres sur la Phase II) et 17,50 mètres de haut. Ces caissons sont constitués de cellules circulaires creuses, ce qui leur permet de flotter à vide. Le poids à sec d'un caisson atteint les 27 000 tonnes une fois les cellules remplies.

Le 1er janvier 2007, lors d'une tempête, 16 des 37 caissons constituant le mur de quai se sont déplacés, le plus éloigné finissant à 90 mètres de l'alignement initial. Les travaux étaient alors bien avancés ; en effet, le remblayage à l'aide de matériaux de dragage provenant de la darse, était quasiment achevé.

Afin de résoudre le problème, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a défini les objectifs prioritaires suivants : analyse des causes de l'incident, achèvement des éléments épargnés et réparation des éléments touchés, le tout dans des conditions de sécurité et dans les plus brefs délais.

Une importante campagne géotechnique a été lancée. Elle portait aussi sur les éléments épargnés et comprenait notamment l'analyse et la reprise de tous les calculs, ainsi que l'installation d'instruments sophistiqués de mesure du comportement du terrain. Les nouvelles données en main, le Comité d'experts créé à cette occasion a préparé un rapport sur les causes de l'incident. Trois rapports supplémentaires ont également été commandés à des professionnels et établissements de renom.

De manière simplifiée et synthétique, l'accident a essentiellement été provoqué par un phénomène de liquéfaction du remblai dû à ses caractéristiques physiques et au mode de déversement hydraulique. Cette liquéfaction a entraîné une poussée importante et ponctuelle du remblai sur les caissons, entraînant ainsi leur déplacement et la rupture du quai.

L'achèvement de la partie du quai épargnée soulevait également des questions majeures :

pourquoi ces éléments avaient-ils été épargnés ? Quelles garanties de sécurité pour l'avenir ? De nombreuses heures d'étude et d'analyse du comportement du terrain à partir des données de mesure ont été nécessaires pour répondre à ces questions. A l'heure actuelle, les rapports d'éminents professeurs de l'UPC (université polytechnique de Catalogne) et de l'UPM (université polytechnique de Madrid) évoquent des conditions de stabilité correctes.

Réaménagement du quai Prat

La réparation des éléments endommagés a été définie dans le cadre du projet Réaménagement du quai Prat. Ce projet est issu des informations contenues dans les rapports sur les causes de l'incident. Il prévoit le maintien de l'utilisation de caissons afin d'utiliser au maximum les installations de départ encore en bon état, après y avoir apporté les améliorations nécessaires. Le banc constituant les fondations a ainsi pu être utilisé aux 2/3, 11 des 16 caissons endommagés ont été récupérés / renfloués et seuls cinq caissons ont dû être détruits (car inutilisables ou difficiles ou impossibles à renflouer).

Les opérations de renflouage et de démolition ont marqué un véritable tournant pour la technologie maritime et portuaire mondiale, non seulement de par leur difficulté intrinsèque, mais également de par leur ampleur.

Au 31 décembre 2009, la reconstruction du mur de quai était totalement achevée, tous les caissons (5 neufs et 11 réutilisés) réinstallés et le remblayage de l'ensemble à l'aide de matériaux de dragage provenant de la darse mitoyenne effectué.

L'UTE composée des entreprises Ferrovial, Agroman et Cyes a été l'adjudicataire des travaux de réaménagement du quai, à l'issue



d'un appel d'offre portant sur le projet et les travaux, avec procédure négociée. Le montant du marché était de 64 millions d'euros et le délai d'exécution de 18 mois.

Les travaux prévus dans le projet ont porté sur la reconstruction de 660 mètres de ligne d'amarrage du quai Prat Phase I, concrètement entre les caissons 10 et 25, le dragage de la darse et le remblayage de l'esplanade à la cote +3,50, avec des matériaux de dragage et des matériaux acheminés par voie terrestre.

Résumé des interventions et travaux réalisés :

- Renflouage des 11 caissons déplacés, à l'aide d'un système de cheminées installées dans le prolongement des cellules utilisables.
- Démolition de 5 caissons dont la position et l'état ne permettaient pas le renflouage.
- Inspection et réparation des caissons renfloués.
- Fabrication de 5 nouveaux caissons en remplacement des 5 caissons détruits.
- Dragage des matériaux situés sur le banc existant.
- Dragage d'assainissement de l'extrémité supérieure du banc.
- Mise en remblai des matériaux et arasement du banc aménagé.
- Transport et mouillage des caissons renfloués et neufs.
- Réalisation du radier de l'extrados des caissons sur tout l'alignement du quai réaménagé.
- Dragage général de la darse à la cote -16,50.
- Remblayage du périmètre créé à l'extrados du quai, à l'aide de matériaux de dragage, à

la cote +0,00 sur 150 m à partir du bord du quai et jusqu'à la cote +3,50 à l'arrière.

- Remblayage des 150 m depuis le bord du quai à l'aide de matériaux acheminés à cet effet ou provenant de réserves proches des travaux. La cote varie de +0,00 à +3,50.
- Réalisation de levées destinées à créer des enceintes où sera déversé l'excédent de matériaux de dragage.

Projet de transfert de remblais de préchargement (action 5) – Terminal Prat

Les travaux comprennent le retrait (chargement, transport, déversement et application) des préchargements de l'esplanade correspondant au quai Prat phase II et aux caissons 1 à 7 de la phase I, dans le cadre de plusieurs interventions. La hauteur de préchargement atteignait la cote maximale de +10,50.

Le préchargement des caissons 8 et 9 du quai Prat phase I a également été effectué à l'aide de granulats et de géotextiles, à une cote maximale de 6 mètres au-dessus des caissons.

Autre intervention, la réalisation d'un talus d'enrochement de 540 mètres à la limite sud-est du périmètre et où seront déversés les matériaux provenant des différents dragages. Enfin, l'esplanade a été nivelée à l'aide de tout-venant, afin de compenser les tassements provoqués par le préchargement.

Ce chantier a constitué la cinquième tranche des travaux nécessaires (phases géométriques) pour que les remblais soient suffisamment consolidés.





Exécution des fondations profondes des voies des ponts roulants gerbeurs automatisés (zone Sud)

Afin de respecter les critères fixés pour le fonctionnement des ponts roulants gerbeurs automatisés (ou automatic stacking cranes, ASC) et de garantir au maximum l'absence de tassements (ou au moins leur réduction, étant donné l'hétérogénéité du remblai), la décision a été prise d'exécuter des fondations profondes destinées aux poutres de roulement des ASC, ce qui permet ainsi d'éviter l'apparition d'éventuels tassements différentiels.

Les fondations des ASC utilisent des pieux carrés de 0,4 x 0,4 m de diamètre et de 16,50 m de long, qui reposent sur la couche de sable existante, à la cote – 12 mètres.

Extension de l'esplanade vers le sud

Cette mesure est née des derniers accords conclus entre l'APB et la société TerCat, dans le cadre de la procédure de modification de la concession du terminal Prat.

L'accord prévoit que la surface du terminal passe de 93 à 100 hectares. A cet effet, la zone concédée est étendue vers le sud. Il s'agit d'une extension de 50 mètres dans la zone de manutention et de stockage et de 79 mètres dans la zone arrière. La zone arrière sera également étendue de 102 mètres vers l'est.

Le projet, en cours de réalisation, comprend le retrait (chargement, transport, déversement et application) des préchargements de l'esplanade correspondant à l'extension du quai Prat vers le sud. Il comprend également le nivellement et la création d'une esplanade de

catégorie E2 avec du tout-venant et de la grave artificielle.

Aménagement de la ligne d'amarrage du quai Prat (zone sud)

Ce projet comprend les 12 caissons de la Phase II et les 13 caissons de la Phase I, pour une longueur totale d'environ 1 000 mètres.

Une fois l'infrastructure achevée et le préchargement effectué, il a été nécessaire de couler la poutre de couronnement et de la doter des équipements nécessaires à l'accostage et l'amarrage des navires, sans oublier les éléments nécessaires au fonctionnement des grues et autres équipements présents dans le terminal.

La poutre de couronnement est aménagée pour accueillir les différents éléments prévus. Différents sabotages ont ainsi été réalisés pour le pied avant de la grue, le passage des câbles de la grue, les points d'ancrage et d'arrimage, les fosses pour l'alimentation électrique des grues, ainsi que les tuyaux de drainage correspondants. Les éléments nécessaires à l'accostage et à l'amarrage des navires (défenses et bollards) sont également installés.

A noter la présence de poutres de liaison entre les caissons, afin de permettre un passage en douceur sur le rail de la grue en cas de tassements différentiels.

Infrastructures

ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant total des investissements effectués en 2009 par l'Autorité Portuaire de Barcelone s'est élevé à 115 millions d'euros, dont environ 104 millions ont été destinés aux infrastructures.

La majeure partie de ces investissements a été affectée aux actions liées au quai Prat et à l'extension des quai Adossat et Sud. D'autres travaux importants et tout aussi nécessaires au bon fonctionnement du Port ont également été effectués : l'aménagement de nouveaux espaces, le renforcement de digues et quais existants, l'amélioration des structures d'amarrage ou encore les projets liés à l'accessibilité routière et ferroviaire.

Les travaux relatifs à l'extension sont présentés en détail au chapitre Délégué aux travaux d'extension du Port, dont ils dépendent. Ils s'agit notamment du projet **Réaménagement du quai Prat**, achevé cette année, du démarrage du chantier **Aménagement de la ligne d'amarrage du quai Prat**, du projet **Transfert de remblais de préchargement (action 5) – Terminal Prat**, et de l'**Extension de l'esplanade vers le sud**, toujours dans le terminal Prat.

Voici le reste des travaux et chantiers démarrés ou en cours d'exécution en 2009.

Aménagement d'espaces

En réponse à la demande générée par le trafic de croisières, le chantier de **Renforcement de la digue de l'embouchure nord** a été achevé cette année. Il permet l'utilisation du tronçon de digue verticale de cette embouchure comme quai de croisières pendant l'été. Les interventions effectuées comprennent d'une part la fermeture du tronçon nord (construction d'un mur d'abri d'une largeur allant de 2,80 à 4,45 et couronné à des cotes comprises entre +11,75 et +4,75, protégé contre les efforts dynamiques de la houle par une carapace de blocs de béton carrés sur le tronçon Est et par l'enrochement sur le reste), et d'autre part la superstructure de la digue verticale.

Fin 2009, période de ralentissement du trafic de croisières, le chantier **Aménagement d'une passerelle à la gare maritime C du quai Adossat** a été lancé. Il devrait être achevé courant 2010. Les travaux de **Réaménagement du terminal C**, sont également en cours. Ils portent sur la construction d'un dispositif d'élévation de près de 100 m² adossé à la façade du bâtiment actuel, avec un escalier mécanique,





un escalier classique et un ascenseur réservé aux personnes à mobilité réduite. Le premier étage du terminal donnera sur la passerelle fixe qui sera installée parallèlement à la façade du bâtiment et au quai. Elle permettra aux passagers d'embarquer et de débarquer par des passerelles sur rails.

L'augmentation croissante de la manutention de vrac liquides dans le Port de Barcelone et les prévisions de croissance de la demande ont conduit à la construction d'un nouveau poste d'amarrage pour ce type de navires. Le projet **Poste d'amarrage pour vraquiers liquides prévoit**, sur le flanc nord-ouest du quai destiné à l'énergie (Inflamables), un poste de déchargement de produits raffinés.

Le chantier **Extension du quai Adossat 2ème phase B** s'inscrit dans le réaménagement en cours des terminaux de conteneurs. Il fait partie du Plan Directeur du Port de Barcelone et prévoit la création d'un quai destiné à abriter un terminal mixte de conteneurs, avec une ligne d'amarrage de 1 000 m de long pour 16 m de tirant d'eau. La solution retenue est un quai poids en caissons de béton armé, avec construction, à l'extrémité sud du quai, d'un poste permettant l'accostage de navires ro-ro, et la réalisation d'une levée de protection perpendiculaire au quai.

Afin de permettre l'amarrage de navires de croisières et de porte-conteneurs dans la zone sud du quai Adossat, le Port de Barcelone a lancé le chantier **Remplacement de l'alignement du module 1 du quai Adossat**. Il définit les travaux nécessaires pour démolir le poste ro-ro situé dans la zone sud du quai et pour fermer la darse des lamaneurs, afin d'aménager une ligne d'amarrage donnant une continuité aux deux tronçons de quai Adossat et leur prolongement.

Les travaux d'**Extension du quai Sud** se poursuivent. Ils consistent à construire un poste d'amarrage de 623 m et une esplanade

de 18 hectares. L'apportement de la société CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) sera par ailleurs supprimé, ce qui améliorera la manœuvrabilité de la darse située entre les quais Sud, Adossat et Inflamables. C'est dans cette zone que virent actuellement les navires et les travaux permettront d'augmenter les distances et le tirant d'eau de la darse. Sur le quai Sud, la ligne d'amarrage gagnera 10% et la nouvelle surface obtenue augmentera la capacité de stockage de conteneurs du terminal.

Réaménagement de quais existants

Parmi les chantiers de réaménagement et d'amélioration de certains quais, soulignons l'achèvement cette année du projet **Remblayage, esplanade et préchargement pour renforcer le réaménagement du quai Costa**, qui consiste en un remblayage général à la cote +2, du quai créé entre l'ancien alignement du quai et le nouveau. Les travaux ont également porté sur le prolongement d'un déversoir situé à l'extrémité sud du quai actuel et d'un collecteur de 800 mm de diamètre situé vers le milieu du quai. Pendant les travaux, les boues ont été extraites et déposées dans certains espaces de l'esplanade, jusqu'à dessèchement.

En cours de réalisation, le projet **Musoir du quai Contradic – Ergransa**, dont le but est le réaménagement du tronçon en blocs de béton de la partie avant (le musoir) du quai Contradic, qui sert au déchargement du grain avant son stockage dans le silo contigu de l'entreprise Ergransa. Les travaux comprennent la démolition d'une partie de la superstructure existante, le renforcement structurel de 149 mètres de quai répartis en deux alignements (116 mètres à l'extrémité nord de l'alignement



est et 33 mètres contigus à l'alignement nord) ; la réalisation de la superstructure qui comprend une poutre en béton armé de 3,2 m de large sur 2,6 m de haut et porte-à-faux variable et le remplacement des défenses existantes et leur déplacement jusqu'au nouvel alignement, ainsi que le déplacement des bollards.

Accès routiers

La construction d'infrastructures routières contribue à la fluidité et la rapidité de l'entrée et de la sortie de marchandises de l'enceinte portuaire. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet **Aménagement de la rue 100**, qui fait partie des travaux d'aménagement des accès au terminal Prat. Le chantier concerne la voie principale (rue 100), vers laquelle confluent plusieurs voies secondaires de la zone concédée au CILSA, dont la station d'épuration et l'usine de dessalement. La rue 100 fait 1 040 mètres et s'étend entre le croisement avec la rue 114 et l'embranchement avec la future voie d'accès Prat.

Projets singuliers

Un appel d'offre a été lancé cette année pour l'adjudication des travaux du **nouveau Poste d'Inspection aux Frontières (PIF)**, qui viendra compléter le poste existant, tout en dotant le Port de Barcelone d'installations uniques, destinées au contrôle et à l'inspection physique et documentaire des marchandises à leur entrée dans l'Union européenne.

Le nouveau bâtiment du PIF sera construit sur une parcelle de 11 800 m² située dans la zone sud du port et à proximité de la porte numéro 29, l'un de ses principaux accès. L'intérieur (4 480 m²) comprendra des espaces réservés au contrôle sanitaire des produits destinés à la consommation humaine, à la santé animale et à la santé végétale, ainsi que des bureaux, chambres froides, entrepôts, etc.

Autre projet singulier, le recours à la **fourniture de granulats issus de matériaux de construction recyclés**. Il s'agit d'un matériau à la granulométrie très irrégulière et qui entre dans la composition de la couche drainante de l'esplanade du quai Prat.

Le recyclage des déchets produits par les travaux constitue un bénéfice environnemental majeur, car il permet de limiter l'emploi de ressources naturelles tout en atténuant le problème environnemental que pose l'élimination des déchets.

Le déménagement du personnel de l'APB qui travaillait dans le bâtiment ASTA et au siège, Portal de la Pau, vers le bâtiment Est du World Trade Center Barcelona, a démarré en mai dernier. Le projet **Aménagement de bureaux** comprend le réaménagement des différents espaces.

Exploitation et planification

SÉCURITÉ INDUSTRIELLE ET ENVIRONNEMENT

Sécurité industrielle

Le trafic de marchandises dangereuses conteneurisées a enregistré au cours de l'exercice 2009, une baisse de 39% par rapport à 2008, avec un volume total de 576 080 tonnes. Le trafic de marchandises dangereuses en vrac suit la même tendance, même si la baisse n'a été que de 2% par rapport à 2008, avec un volume total de 11 028 491 tonnes. 100% des 80 253 autorisations d'admission de marchandises dangereuses traitées l'ont été via EDI (échange électronique de données).

Le Conseil d'administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) de novembre a adopté provisoirement le **Plan d'autoprotection du Port de Barcelone**. Ce plan a été transmis aux administrations compétentes en matière de protection civile, afin qu'elles formulent des commentaires dans un délai de trois mois, pour une adoption définitive prévue à la fin du premier trimestre 2010 et une mise en œuvre par étapes.

Dans le cadre de l'accord de coopération avec la mairie de Barcelone en matière de protection civile, de prévention et d'extinction des incendies et de sauvetage, 30 sapeurs-pompiers ont participé aux deux éditions du cours d'extinction d'incendies sur navires organisé par le Centre de sécurité maritime intégrale de Jovellanos de Gijón. Deux cours de direction et de contrôle des urgences ont également été organisés au Fire Service College de Moreton-in-Marsh (Royaume-Uni). 33 caporaux et 10 sergents y ont assisté.

Des **exercices et simulations** ont été organisés dans l'enceinte du Port avec l'ensemble des concessions concernées par la réglementation du Port en matière d'accidents majeurs. Les sapeurs-pompiers de Barcelone, le corps de la Police portuaire et de temps à autre le service d'urgences 061 SEM ont participé à ces simulations qui s'inscrivent dans le cadre du Pacte d'assistance mutuelle. Soulignons la simulation générale d'une menace terroriste à bord d'un navire de croisière international amarré dans le Port de Barcelone. L'exercice a permis d'aborder un type d'intervention complexe et qui sort du cadre strict du Plan d'urgence intérieure du Port.

La simulation a eu lieu pendant une brève escale du navire Costa Pacifica, de la compagnie Costa Crociere, dans son terminal Palacruceros sur le quai Adossat, ce qui a permis de prendre toutes les mesures possibles pour ne pas perturber les opérations courantes du navire. L'exercice a permis de constater le caractère complexe de l'intervention au cours de laquelle ont été activés les plans et





protocoles de sécurité et d'urgence du navire, du terminal, de l'ensemble du Port et des administrations publiques compétentes en la matière. L'expérience permettra de coordonner ce type d'intervention dans le cadre du futur plan de protection du Port de Barcelone.

Qualité de l'air

Dans ce domaine, l'APB a poursuivi sa collaboration avec le ministère catalan de l'Environnement et du Logement, dans la mise en œuvre du **Plan d'action pour l'amélioration de la qualité de l'air** dans la communauté urbaine de Barcelone. Au programme, le développement de mesures de réduction des émissions d'oxyde d'azote et de PM10 dans le Port.

Le **Plan d'action en matière de responsabilité sociale** (2008-2012) du Port

de Barcelone met l'accent sur le changement climatique, notamment au paragraphe qui traite du port durable. Le Port a d'ailleurs travaillé en concertation avec le département d'ingénierie chimique et l'Institut des sciences et techniques environnementales de l'Université autonome de Barcelone (UAB) autour de l'étude à paraître GHG Emission Estimate for Maritime Ports – a Case Study of the Port of Barcelona, qui calcule les émissions de gaz à effet de serre produites par les navires et les installations fixes du Port.

Cette année, le Port de Barcelone a également lancé le **Programme de surveillance environnementale des travaux portuaires**, qui couvre non seulement les travaux d'extension, mais également l'ensemble des interventions dans l'enceinte du Port. Le département de Sécurité industrielle et environnement du Port a activé toutes les stations du réseau de surveillance de l'atmosphère, afin de pouvoir répondre aux besoins décelés dans le cadre de ce programme.

Collecte des déchets

Chaque incident environnemental détecté ou reçu par la Police portuaire, entraîne le déclenchement de procédures spécifiques différentes selon le type d'incident. En 2009 les procédures ont été activées à 245 reprises : 137 incidents en milieu marin, 20 en milieu terrestre et 12 en milieu atmosphérique. 76 procédures d'autorisation d'admission de marchandises dangereuses ont également été déclenchées.

Le service environnemental de **nettoyage des eaux** du Port a récupéré un total de 145 856 kg de déchets flottants, soit un volume de 864,3 m3. Ces déchets flottants se composent à 39% de plastiques, 29% de



bois, 17% de matières organiques et 15% d'autres matériaux. 44% des interventions ponctuelles de ce service portent sur les déchets flottants produits par les opérations portuaires de construction ou par les quais en service. Dans 40% des cas, les déchets sont d'origine inconnue (embouchures) ou proviennent du système d'assainissement. 14% des interventions sont dues à des déversements d'hydrocarbures.

Cette année, 43 interventions ont eu lieu dans le cadre d'épisodes de pollution par hydrocarbures, 9 605 kg d'hydrocarbures ont été collectés et 200 mètres de barrages absorbants utilisés. Toutefois, dans 83% des cas, l'intervention consiste à oxygéner les zones touchées. Les types d'hydrocarbures les plus déversés dans les eaux portuaires sont le mazout (27%) et le gasoil (22%). Les fonds de cale, les huiles lubrifiantes et les huiles hydrauliques représentent chacun 13%.

Toujours en 2009, l'APB a rédigé le deuxième **Plan de réception des déchets des navires**, à partir de l'évaluation du premier plan et des commentaires des administrations compétentes en la matière et de la Communauté Portuaire. 9 437 interventions de réception de déchets de navires (appelés déchets MARPOL) ont été réalisées en 2009, pour un volume total collecté de 79 055 m³. 41 241 m³ (soit plus de la moitié) étaient des déchets liquides contenant des hydrocarbures (MARPOL I) ; 28 807 m³ des déchets solides (MARPOL V) ; 8 072 m³ des eaux grises et noires (MARPOL IV) ; et 933,5 m³ des déchets chimiques de navires-citernes (MARPOL II).

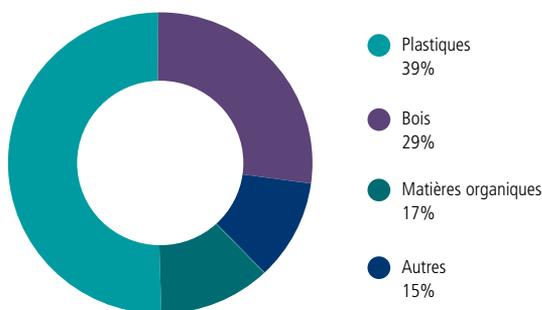
Les quantités de **déchets gérés** par le Port de Barcelone ont baissé, surtout les déchets produits par les bars, restaurants et locaux d'habitation. Cette diminution intervient dans le

cadre du réaménagement des zones de collecte des déchets du port commercial et du Port Vell. 686 tonnes de déchets envoyés à la décharge ont été collectées, contre 1 965 en 2008. Des baisses moins sensibles ont été constatées dans les catégories papier, emballages ou verre. Au total ce sont 249 tonnes de déchets destinés au tri sélectif qui ont été collectées.

En outre, les déchets valorisables collectés dans le cadre du circuit de collecte des entreprises de la Communauté Portuaire de Barcelone ont atteint 1 257 tonnes réparties en banals, papier et carton, ferraille et bois.

Un nouveau contrat de nettoyage de la voirie et collecte des déchets dans le Port de Barcelone, a été signé en 2009, afin de moderniser les machines, les conteneurs et le modèle de gestion et de contrôle du service. Ainsi, depuis mai 2009, 92% de l'activité correspond à des tâches programmées et seulement 8% des interventions ont été non programmées, urgentes ou exceptionnelles. Parmi les interventions exceptionnelles, soulignons 18 incidents dus à des déversements d'hydrocarbures ou d'huiles sur la chaussée, 12 pertes de chargement de camions pour mauvais arrimage et le retrait d'une baleine morte en juin.

DÉCHETS FLOTTANTS COLLECTÉS 2009





SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Cette année, le Port de Barcelone a poursuivi la mise en œuvre de mesures de sûreté maritime et portuaire au titre du Décret 1617/2007 portant transposition de la Directive européenne 65/2005 sur l'amélioration de la sûreté des ports.

Voici les principales mesures de sûreté adoptées dans l'enceinte portuaire :

- Elaboration de l'**Évaluation du niveau de sûreté**, une étude portant sur l'identification et l'analyse des risques dans le port et les zones limitrophes.
- Adoption du **règlement intérieur du Comité consultatif de sûreté portuaire**, créé l'an dernier.
- Adoption par le Comité consultatif, des prochaines **mesures de sûreté** à déployer.
- **Simulation d'intervention antiterroriste** sur le navire Costa Pacifica, réalisée en juillet dernier sur le quai Adossat, et à laquelle ont participé toutes les forces de l'ordre concernées (corps de sûreté, services d'urgence et groupes d'appui).
- **Entraînements et exercices de sûreté**, coordination et communication avec différentes installations portuaires.
- **Inspections et audits de sûreté** habituels menés par le Bureau de sûreté portuaire dans les principaux terminaux.
- Organisation de **rencontres thématiques** telles que : la 1ère Journée de sûreté de la chaîne logistique et les réunions de sûreté avec plusieurs gouvernements étrangers, le département de la Sécurité intérieure des Etats-Unis (U.S. Department of Homeland Security), le service américain de police des ports maritimes (U.S. Seaport Police) et le personnel des consulats britannique et canadien.
- Organisation et participation aux **Security Discussion Tables**, des réunions d'information organisées avec les terminaux maritimes Creuers del Port de Barcelona

et Palacruceros et avec des compagnies maritimes telles que Royal Caribbean, Princess, Norwegian et Celebrity.

- Actions de **coordination de sûreté** avec plusieurs services étrangers (Etats-Unis, Allemagne, Colombie, Corée du Sud) de police, des douanes et autres.
- Participation à des **séminaires sur la sûreté et la gestion des ports** avec Puertos de la Generalitat (l'organisation des ports catalans) et la Chambre de commerce dans le cadre des cours prévus pour les opérateurs économiques autorisés (OEA).

Police portuaire

Au chapitre de l'ordre public et de la police administrative, des actions préventives ont été menées en partenariat avec la Guardia Urbana (police municipale) et les Mossos d'Esquadra (police catalane), afin de garantir la sûreté dans le Port Vell.

En matière de circulation, soulignons la participation aux campagnes organisées par le service catalan de la circulation routière. Il s'agit des dispositifs d'arrêts de sûreté, ainsi que les contrôles de prévention permanents : alcoolémie, présentation des papiers, port de la ceinture de sûreté et du casque et utilisation des téléphones portables au volant.

Dans le cadre de la formation continue de la Police portuaire, citons les formations de mise à jour de l'Institut de sûreté publique de Catalogne sur les interventions de sûreté publique et les techniques judiciaires, le cours sur le test de dépistage des drogues et les formations internes de l'APB en gestion par compétences en matière de navigation et de prévention des risques professionnels.

Deux concours ont été organisés en 2009 pour recruter de nouveaux agents de Police portuaire, en plus des agents auxiliaires recrutés afin d'assurer les services de contrôle d'accès et de sûreté dans les gares maritimes pendant la saison estivale.

Stratégie et développement

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DU PORT

Au cours de l'année 2009 l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a continué de concrétiser sa stratégie de croissance basée sur le développement des services portuaires et logistiques en réseau. L'objectif est de mettre plus facilement à disposition des clients de l'hinterland les services proposés par les opérateurs maritimes de Barcelone et les opérateurs locaux, par l'intermédiaire de plusieurs centres de services adaptés aux besoins de chaque marché et constituant le réseau du Port.

L'objectif est que par l'intermédiaire des exploitants des installations et des centres de service client du Port de Barcelone, les acteurs du commerce extérieur (importateurs et exportateurs locaux) puissent avoir accès, dans ces installations, à la même gamme de services logistiques, de manutention, de transport et à valeur ajoutée que celle dont disposent les opérateurs physiquement plus proches du Port de Barcelone. Les services de marque du Port gérés par les centres de service client sont : la plateforme télématique PortIC, les normes de service et les garanties qui permettent aux chargeurs d'organiser et d'effectuer le suivi de leurs marchandises.

Cette année a été consacrée au renforcement et à la conception de différents types de centres de services et zones logistiques, terminaux maritimes intérieurs, terminaux intermodaux, dépôts..., mais



également et surtout au développement des couloirs de transport multimodal desservant le Port de Barcelone.

Le terminal maritime de Saragosse

Le terminal maritime de Saragosse (tmZ), en exploitation depuis 2001, est la plateforme de services d'import-export d'Aragon, de Navarre et de la Rioja la plus proche. Il met à disposition des professionnels (consignataires, transitaires, opérateurs logistiques, etc.) et par conséquent des importateurs et exportateurs, une offre différenciée et complète de services : services logistiques aux marchandises (consolidation et déconsolidation de conteneurs, stockage, services complémentaires et entrepôt douanier) ; logistique de conteneurs (entrepôt pour conteneurs vides, stockage, manutention, nettoyage et réparation, manutention de conteneurs pleins et zone de transbordement vers des camions) ; facilité d'accès aux services de transport entre Barcelone et Saragosse et prise en charge et distribution locale. Étant donné sa neutralité en tant qu'opérateur, tout chargeur ou professionnel ayant recours au transport maritime, est assuré du respect de la confidentialité et peut planifier, organiser et / ou suivre tous les mouvements d'import-export de ses marchandises pendant leur transit par le Port de Barcelone.

Le tmZ dispose à Mercazaragoza de 120 000 m², avec un entrepôt logistique de 6 000 m² et un entrepôt de conteneurs pleins et vides de 8 000 m² en cours d'extension pour atteindre 41 000 m². Cette année, le tmZ a enregistré un trafic total de 45 894 EVP, soit un volume multiplié par 1,6 depuis 2008.

Le terminal ferroviaire de 50 000 m² est relié au réseau principal et propose un service

régulier, compétitif et de qualité aux opérateurs ferroviaires et donc aux chargeurs aragonais et des régions voisines. L'emplacement stratégique de Saragosse, sur l'axe ferroviaire Barcelone – Madrid – Lisbonne et centre névralgique du réseau de communication du nord de la péninsule ibérique, fait du terminal ferroviaire de tmZ le point de départ, d'arrivée ou intermédiaire de certains trafics avec le reste de l'Espagne et du Portugal. En 2009, le terminal ferroviaire a géré un trafic de conteneurs de 23 864 EVP pour 224 trains (112 à l'arrivée et 112 au départ), soit un volume multiplié par 3,6 par rapport à l'année précédente.

Le terminal maritime de Toulouse

Le Port de Barcelone a noué une initiative similaire avec le sud de la France, le Terminal maritime de Toulouse (tmT). Exploité depuis 2002, le tmT rapproche le Port de ses clients du Midi de la France. Il vise à acheminer les services portuaires jusqu'aux chargeurs implantés au nord des Pyrénées. Il s'agit en fin de compte d'attirer de nouveaux trafics en provenance et / ou à destination des départements français des régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) du Port de Barcelone, est chargé de la mise en œuvre du projet tmT dans les nouvelles installations de la plateforme logistique Eurocentre, à 20 km de Toulouse. Le terminal disposera d'une zone d'activités logistiques de 17 hectares destinée aux opérateurs locaux et du Port de Barcelone travaillant dans le commerce maritime international. Il disposera également d'un espace consacré au dépôt et à la gestion de conteneurs (Container Freight Station) sur les 3 hectares restants. Les premiers entrepôts logistiques seront disponibles début 2010.



Terminal maritime de Perpignan

A 187 km de Barcelone, Perpignan est un autre nœud logistique et de communication majeur, car il se situe sur deux couloirs de transport terrestre qui sont stratégiques pour le Port de Barcelone : le couloir Toulouse – Bordeaux et le couloir Montpellier – Lyon – Sud de l'Allemagne – Nord de l'Italie. Il s'agit donc d'un emplacement exceptionnel pour les liaisons intermodales des trafics français et européens vers Barcelone.

C'est pour cette raison que le Port a entamé les démarches d'établissement d'un terminal maritime à Perpignan. Première étape, la prise de participation à hauteur de 5% dans la Société anonyme d'économie mixte locale Perpignan / Saint-Charles Conteneur Terminal. Cette société gère un terminal ferroviaire situé à côté du marché Saint-Charles, l'un des principaux centres logistiques et de distribution de fruits et légumes et produits frais du sud de l'Europe, mais qui traite en réalité toutes sortes de marchandises. Le Port de Barcelone travaille à présent sur l'implantation de trafics maritimes complémentaires, et un accord de développement d'une ZAL d'environ 30 hectares a déjà été signé à cet effet.

Centre de services pour la France

La présence du Port de Barcelone sur le marché maritime français va au-delà des implantations de Toulouse et Perpignan et des implantations prévues à Lyon et dans le nord de la France. 2008 a marqué la création de plusieurs services spécialisés destinés aux clients français, services regroupés sous l'appellation Centre de services pour la France.

Afin de mieux desservir les terminaux maritimes de Toulouse et de Perpignan en France, mais également ceux de Saragosse et de Madrid en Espagne, le Port offre plusieurs choses : un suivi personnalisé et gratuit des opérations physiques et documentaires de transit par le port ; l'assistance de consultants – facilitateurs spécialisés en logistique et transport et qui fournissent des conseils personnalisés et gratuits sur l'implantation de chaînes logistiques efficaces dans le Port ; et enfin, une équipe chargée du développement de services ferroviaires, une attention toute particulière étant accordée au marché français.

De nouveaux canaux de communication adaptés au marché français ont été ouverts : un numéro vert (gratuit) **0 800 800 160**, une adresse électronique (infofrance@apb.es), une newsletter mensuelle exclusivement destinée à la France et les services web du Port de



Barcelone en français (www.barcelone-port.fr).

Outre les initiatives déjà indiquées, le volume important des flux de marchandises du Port de Barcelone en provenance ou à destination de la France est due aux efforts de nombreux opérateurs de la Communauté Portuaire. De plus, grâce à l'harmonisation des procédures douanières de l'Union européenne, il n'est plus nécessaire d'avoir recours aux représentants fiscaux. Enfin, l'ouverture du transport terrestre de conteneurs à l'ensemble des transporteurs pour le retrait ou la livraison de conteneurs au Port, a fait le reste.

Ports secs à Madrid

Deux initiatives ont le même objectif que le tmZ et le tmT ; il s'agit des ports secs de Madrid, situés à Coslada et Azuqueca de Henares. Depuis ces ports secs, le Port de Barcelone dessert la région de Madrid, un important pôle logistique et de consommation qui lui permet d'accéder au reste des marchés de la péninsule ibérique.

Le **port sec d'Azuqueca de Henares** exploite le terminal ferroviaire et possède un dépôt de conteneurs, un entrepôt de douane et un entrepôt avec entrée directe d'une voie de service pour des opérations ferroviaires intérieures. Des opérations de consolidation et de déconsolidation de conteneurs sont également effectuées.

La participation du Port de Barcelone à la gestion de ce port se traduit par la présence du CILSA et d'un représentant de l'APB au sein de son Conseil d'administration. Sur cette ligne, entrée en service en 2006, les trains assurant la liaison avec le Port de Barcelone transportent en grande majorité des conteneurs destinés à être réceptionnés le long du couloir d'Henares, un trafic qui en 2008 a atteint 19 488 EVP (+8%), selon les derniers chiffres disponibles.

Le **port sec de Madrid Coslada** a pour but de contribuer à la croissance des trafics



des ports d'intérêt général participant au projet (comme c'est le cas pour le Port de Barcelone), en développant des initiatives logistiques et en fournissant des espaces et des infrastructures intermodales pour stimuler le transport ferroviaire entre ces ports et la communauté urbaine de Madrid. Le trafic entre Madrid Coslada et le Port de Barcelone a atteint 3 352 EVP en 2008 (+27%), pour un trafic total de 53 245 EVP (+1%) enregistré cette année par le port sec.

Centre intermodal de marchandises de l'Ampurdan

Le Port de Barcelone collabore avec l'entreprise publique catalane CIMALSA afin de promouvoir ce qui est appelé à devenir un important noyau intermodal d'activité logistique en Catalogne et dans toute la péninsule. Il s'agit du centre constitué par le futur grand terminal intermodal du Far de l'Empordà et le terminal actuel de Vilamalla, tous deux implantés à côté du centre de stockage et de distribution LOGIS Empordà.

En avril 2008, les promoteurs et Renfe ont signé un accord pour relancer l'activité du terminal ferroviaire de Vilamalla et l'adapter au transport intermodal de conteneurs (normaux ou réfrigérés) de marchandises diverses et de véhicules. Les promoteurs réaliseront les travaux nécessaires, d'un montant de 1,4 millions d'euros, et Renfe exploitera le terminal pendant 10 ans, avec une prévision de 10 trains hebdomadaires (5 à l'arrivée et 5 au départ).

En 2009, le Port de Barcelone et CIMALSA ont créé une société pour construire un nouveau grand terminal intermodal avec accès aux deux écartements de voie dans le Far de l'Empordà et situé avant le terminal

de Vilamalla. Cette société est chargée de l'aménagement urbanistique, d'infrastructure et opérationnel, ainsi que de l'analyse de viabilité du projet.

Nouvelle liaison ferroviaire Barcelyon Express

S'agissant des couloirs multimodaux de transport (c'est-à-dire les infrastructures et les services de soutien), l'APB a porté tous ses efforts sur le secteur ferroviaire. Il s'agit d'une part d'assurer l'organisation et la promotion des services ferroviaires dans l'hinterland du sud de la France, et d'autre part d'améliorer les infrastructures, l'exploitation et la libre concurrence du couloir ferroviaire méditerranéen.

Le 3 février 2009, en vertu de l'accord signé avec Renfe Operadora et Naviland Cargo, une offre ferroviaire spécifiquement conçue pour le

BARCELYON express

Nuevo servicio ferroviario que conecta el Port de Barcelona y Lyon
 Servicio operado por Renfe Mercaderías, Naviland Cargo y el Port de Barcelona

El servicio de transporte de mercancías entre el Port de Barcelona y Lyon se realizará a través de un servicio ferroviario que conectará ambos puntos.

Horarios del servicio			
Origen	Destino	Frecuencia	Operador
Barcelona	Lyon	5 veces por semana	Renfe
Lyon	Barcelona	5 veces por semana	Renfe

NAVILAND Cargo
 Port de Barcelona
 renfe Mercaderías



couloir Barcelone – Lyon est entrée en service. L'APB a participé en tant que promoteur d'activité et pour faciliter la création de cette nouvelle liaison ferroviaire entre le Port de Barcelone et les principales villes et régions françaises sources de commerce extérieur. Le service, appelé BarceloYon Express, effectue deux départs hebdomadaires et relie les deux terminaux de conteneurs du Port de Barcelone (TCB et TerCat) et le terminal ferroviaire de Naviland Cargo à Vénissieux, Lyon, au cœur de l'un des principaux nœuds logistiques français.

FERRMED

L'APB est membre actif de l'association FERRMED, dont l'objectif est la promotion de l'axe ferroviaire européen de marchandises Méditerranée occidentale – Rhône – Rhin –Scandinavie, entre Algésiras et Stockholm. L'activité de FERRMED en 2009 a porté essentiellement sur l'achèvement de l'étude technique, socio-économique et sur l'offre et la demande, afin de proposer les investissements les plus urgents à effectuer dans le réseau ferroviaire et que la Commission européenne en fasse un projet prioritaire lors de la révision du réseau transeuropéen de transports (RTE-T), prévue pour 2010.

Zone logistique dans le complexe Tanger Med

Dans le cadre de l'extension de l'hinterland, le Port prévoit également d'intensifier sa présence sur la rive sud de la Méditerranée. Le 4 avril 2008, les ports de Barcelone et Tanger Med ont signé un accord de coopération visant à resserrer leurs liens. Il prévoit également

que le port de Barcelone développera dans le port marocain une zone logistique destinée aux opérateurs des liaisons Espagne – Maroc et utilisant ces ports. Le Port de Barcelone exploitera 10 hectares de zone logistique, dont cinq hectares dans la zone franche logistique et cinq autres dans la zone du port sec de Tanger Med.

Le port en réseau est l'approche stratégique de l'APB pour relever les défis du marché et tendre vers l'objectif consistant à faire du Port de Barcelone un grand centre de distribution, de concentration et de logistique de marchandises en Méditerranée. Cet objectif implique d'assurer les services de transport et de logistique dans le port et à l'extérieur de la zone portuaire, en nouant des alliances avec d'autres opérateurs externes afin de répondre aux besoins d'une production et d'une distribution de plus en plus mondialisées.

AVANT-PAYS

Les marchés extérieurs constituent également un facteur important de développement du Port de Barcelone en réseau. En 2009, les interventions sur les marchés stratégiques de l'avant-pays ont porté tout particulièrement sur la Méditerranée et l'Extrême-Orient, dans le but de renforcer le réseau portuaire dans ces régions.

Formation et collaboration

La formation en gestion portuaire proposée par le Port de Barcelone continue d'être un atout pour renforcer les relations avec des acteurs stratégiques de l'hinterland et de l'avant-pays, notamment en Méditerranée. Elle permet

également de découvrir d'éventuelles voies de collaboration.

Le cours destiné aux étudiants en commerce et transport international de l'Académie arabe des sciences et techniques d'Alexandrie (Egypte) et originaires de pays arabes et africains, s'est déroulé au mois de juin. L'édition 2009 de ce cours organisé tous les ans depuis 1997, a réuni 30 étudiants et 5 professeurs originaires entre autres, d'Egypte, d'Ethiopie, du Kenya, du Soudan, de Tanzanie et d'Ouganda.

Mention spéciale également aux actions de formation organisées avec le port de Bejaïa (Algérie) dans le cadre du projet MEDA MOS subventionné par la Commission européenne. Fruit de cette collaboration, l'organisation en mai, dans la ville algérienne, d'un cours de planification stratégique ; l'organisation en octobre, à Barcelone, d'un cours sur les plateformes technologiques et Portic ; et la participation de représentants de l'autorité portuaire de Bejaïa à une formation au Short Sea Shipping, organisée par l'École européenne de Short Sea Shipping. A cet égard, le Port de Barcelone a également offert au port de Bejaïa des services de conseil en développement de plateformes logistiques intérieures.

Tout au long de l'année, le Port de Barcelone a continué de parrainer la chaire de logistique de la China Europe International Business School (CEIBS), dans le cadre d'un accord de coopération. Installée à Shanghai, la CEIBS est considérée comme la première école de commerce d'Asie et la huitième au monde (classement établi par le *Financial Times* en 2009). La principale raison de la présence du Port de Barcelone auprès de la CEIBS est d'approfondir la connaissance du marché chinois (un marché prioritaire), grâce à la réalisation d'études liées à la gestion et au fonctionnement de la chaîne logistique ainsi que sur les meilleures pratiques en la matière dans les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe.

Fruit de l'accord conclu en 2008 avec la CIFA (Chinese International Forwarders Association) et le réseau WCA (World Cargo Alliance) Family, le Port de Barcelone a cette année parrainé la principale rencontre annuelle de transitaires chinois organisée à Hong Kong en juin, et à laquelle il a également participé. Signé pour 5 ans, cet accord de collaboration a permis l'organisation d'une conférence supplémentaire à Barcelone en 2010, afin que le Port puisse faire sa promotion et stimuler les échanges entre transitaires du monde entier.

Présence au sein d'organisations

Élément clé de la stratégie internationale du Port, sa présence active au sein d'organisations mondiales portuaires et de commerce international.

En 2009, le Port de Barcelone a pris pour 5 ans la vice-présidence de l'Association internationale des ports (IAPH - Internacional Association of Ports and Harbors), et il est prévu qu'il en assume ensuite la présidence pendant 2 ans. Au sein de l'IAPH, le Port assure également la vice-présidence du Comité de facilitation du commerce et des systèmes de communautés portuaires (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

Il participe également, au nom de l'IAPH, à l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et maintient une présence active au sein du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et du commerce électronique (UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) où il représente également l'IAPH.

Au plan européen, le Port de Barcelone a continué cette année d'assurer la présidence du Comité Intermodalité et Logistique de l'ESPO (Organisation des ports maritimes européens), présidence qu'il occupe depuis 2008. Par un lobbying actif, cette organisation représente les intérêts des ports européens auprès de la Commission européenne sur les questions maritimes et portuaires.



DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) étend et améliore en permanence ses services d'information, de formation, de diffusion et de promotion, qui lui permettent d'accomplir sa mission de soutien aux clients et aux usagers du Port de Barcelone.

Point d'information

Par l'intermédiaire du Service client (SAC) la DDN propose aux utilisateurs un accès aux informations relatives au fonctionnement de la logistique et du transport de passagers et de fret, aux infrastructures, aux circuits documentaires et aux processus physiques au sein de la Communauté Portuaire. Les supports utilisés sont :

- **Téléphone ligne directe** : 902 22 28 58.
Accueil téléphonique du lundi au jeudi de 9h00 à 17h00 et le vendredi de 08h00 à 15h00.
- **Courrier électronique** :
sac@portdebarcelona.es
En 2009, le SAC a répondu à 1 300 appels téléphoniques et à plus de 400 messages électroniques.
- **Page web** : www.portdebarcelona.es
Une grande partie des contenus du site Internet du Port de Barcelone a été mise à

jour en 2009, notamment l'annuaire des entreprises membres de la Communauté Logistique Portuaire. Les contenus les plus consultés au cours des 246 211 visites enregistrées cette année, ont été le calendrier des croisières, les terminaux du Port et les concours et appels d'offres lancés par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB).

• Guides de l'utilisateur du Port de Barcelone :

Au chapitre de l'action stratégique portant sur l'élaboration de guides électroniques destinés à des trafics spécifiques, citons cette année la publication du Guide de l'utilisateur de services pour le transport de marchandises dangereuses en régime de groupage maritime. Ce guide présente les procédures que doivent suivre les transitaires et NVOCC lorsqu'ils exploitent ce type de marchandises en régime de groupage maritime. Il contient des informations sur leurs représentants dans les pays d'origine et de destination, leurs certifications qualité, les installations, les assurances, les services, la périodicité, le temps de transit et les personnes de contact.

• Bulletin CCLink :

Cette publication électronique est un outil d'information destiné au Cercle des chargeurs et aux autres usagers du port. Les 4 numéros de cette année ont porté entre autres sur le programme européen Meda Mos, la fonction d'opérateur économique autorisé, le réseau Cylog et la mission commerciale du Port de Barcelone en Egypte.

Service client et gestion des demandes de renseignements et des réclamations

En 2009, le SAC a traité 345 dossiers, dont 115 réclamations et 230 demandes de renseignements émanant de clients et utilisateurs et liées au passage des marchandises par le Port de Barcelone. Cette activité doit permettre d'améliorer le service et de le faire connaître.

79% des 230 demandes de renseignements ont été formulées par des propriétaires des marchandises. Dans près de la moitié des cas, il s'agissait de demandes de renseignements d'ordre général sur le port (horaires, entrepôts, liaisons régulières, emplacement des terminaux...) et 60 portaient sur les tarifs.

72% des réclamations ont émané des clients finaux et 24% de membres de la Communauté Logistique Portuaire. Ces réclamations ont pour la plupart porté sur l'intégrité des marchandises (42) et les inspections (28).





Programme PICASO : observatoire des coûts

Le Programme d'Information sur les Coûts Associés aux Services et aux Opérations (PICASO) a été appliqué cette année à l'analyse de plus de 10 factures portuaires que les clients finaux ont demandées dans leurs réclamations. Le programme permet d'obtenir les informations suffisantes pour comprendre les coûts engendrés par le passage des marchandises dans le Port de Barcelone.

Cercle des chargeurs

Cette année, la direction du développement commercial a distingué les chaînes logistiques suivantes :

Torraspapel, SA - Asta Logistik, SL - Damex, SA - Hamburg Sud Iberia.

Récompensée pour sa logistique de pointe qui minimise les retours à vide, elle travaille en permanence sur l'innovation et la réduction maximale des coûts. Torraspapel utilise le Port de Barcelone pour la majorité de ses opérations d'exportation par voie maritime.

Pioneer France - Balguerie - Hapag Lloyd AG - Laren 2000, SL.

Pioneer Toulouse a retenu pour la première fois le Port de Barcelone parmi d'autres propositions européennes, pour ses importations de semences de maïs des Etats-Unis vers la France.

John Deere Ibérica - DHL Global Forwarding - Hanjin Spain, SA.

Leader des ventes de machines agricoles en

Espagne et au Portugal, John Deere Ibérica S.A. a choisi le Port de Barcelone pour une grande partie de ses exportations vers ses filiales en Allemagne, en France, au Brésil, en Argentine et au Mexique.

Activités de formation

Projet ForMar

En 2009, 10 formations ont été dispensées à 439 personnes, dont 66% étaient des importateurs et exportateurs, 30% des représentants d'entreprises de la Communauté Logistique Portuaire et 4% des représentants d'administrations sans lien avec les activités portuaires, de centres de formation, etc.).

Les cours spécialisés habituels ont été proposés ; ils traitent des procédures douanières (pays tiers, transit, zones franches...), du transport de marchandises dangereuses, des assurances transports et de la logistique maritime.

A la demande des clients du Port, deux nouveaux séminaires ont été organisés : l'un sur les taxes et droits portuaires, auquel ont assisté 85 personnes ; et l'autre, auquel ont assisté 100 personnes, sur l'opérateur économique autorisé et plus particulièrement les critères d'obtention de ce statut.

Outre les grandes actions du plan de formation, trois journées d'information sur la logistique maritime ont également été organisées. Elles s'adressaient aux agents des services de contrôle aux frontières. Le principal objectif de ces journées est de sensibiliser ces professionnels aux activités du transport maritime.

École européenne de Short Sea Shipping

L'École européenne de Short Sea Shipping a bénéficié cette année d'une subvention de la Commission européenne au titre du nouveau projet de formation intitulé Green Logistics Action & Deployment (GLAD), qui englobe le module maritime MOST (Motorways of the Sea Training ou formation aux autoroutes de la mer) et le module ferroviaire SURCO (Simple Use of Railway Connections ou utilisation simple des liaisons ferroviaires).

Le module MOST étoffe le contenu des cours-ateliers dispensés jusqu'à présent par l'École européenne de Short Sea Shipping (Gloss, Avtoritas et Numina) et y ajoute trois nouveaux éléments : la co-modalité, les aspects environnementaux et les coûts externes. SURCO est quant à lui un cours qui vise à renforcer les connaissances et l'utilisation de l'intermodalité mer – rail et de la logistique durable.

12 cours MOST (Gloss, Avtoritas, Numina) et 2 cours SURCO, ont été organisés et suivis par un total de 690 personnes.

Proatrans

Le projet Proatrans (Plan de restructuration et d'aménagement de l'accès terrestre des conteneurs au Port de Barcelone) a continué d'être développé cette année dans le cadre du Forum du transport terrestre. Afin de remplir sa mission d'organisation et de coordination des interventions de la Communauté Logistique Portuaire, Proatrans s'est fixé en 2009 les objectifs suivants :

- Une sécurité affichée dans tous les réseaux et services du transport terrestre de marchandises.
- La qualité sous forme d'engagement, afin de mieux répondre aux besoins de l'ensemble des secteurs de l'économie liés au transport.

- La protection du milieu naturel dans lequel se déroulent les opérations.
- L'intégration du transport terrestre dans l'approche générale du secteur des transports.

Les mesures mises en œuvre pour atteindre ces objectifs sont les suivantes :

- Mise à jour du Plan de qualité du Port de Barcelone.
- Définition des critères d'homologation des équipements télématiques dans la cabine.
- Innovations appliquées aux équipements Transportic.
- Présentation de deux nouveaux programmes de formation : « Structure du secteur des transports : aspects juridiques » et « Services de transport : aspects formels et régime de sanctions ».
- Rédaction de rapports bimensuels sur les variations de prix du carburant, à partir des informations publiées par le ministère des Transports et de l'Équipement.
- Formation Proatrans : 4 formations ont été organisées en 2009. Elles s'adressaient aux conducteurs de véhicules porte-conteneurs. 204 personnes y ont assisté. Destinés essentiellement aux professionnels du transport terrestre qui débutent dans le Port de Barcelone, ces cours permettent d'acquérir des connaissances en matière de risques professionnels spécifiques aux terminaux de conteneurs, ainsi que sur les transmissions télématiques en cabine, sans oublier la taille actuelle du transport terrestre et sa corrélation avec l'extension du Port.
- Promotion des cours de conduite écologique.
- Publication des éditions semestrielles de la revue Proatrans, qui informent les conducteurs de l'ensemble des interventions liées au transport terrestre de conteneurs dans le Port de Barcelone.



Entreprises en coparticipation

CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

Le CILSA (Centre Intermodal de Logistique), entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques du Port de Barcelone (ZAL), a connu en 2009 un vaste processus d'extension et de développement. Dans le cadre de la deuxième phase d'aménagement des 143 hectares sur la commune du Prat del Llobregat, à la fin de l'année, 35 entreprises s'étaient installées dans la **ZAL Prat**, dont 75% de la surface est désormais commercialisée, le reste étant en cours de négociation. L'achèvement de cette deuxième phase d'aménagement de la ZAL coïncidera vraisemblablement avec la mise en service du nouveau terminal de conteneurs du Port de Barcelone.

Barcelone, principal centre de production, de consommation et de transport du sud de l'Europe, est porteur d'une offre importante en concentration, distribution et logistique. C'est pour cette raison que le Port de Barcelone est en train de créer un réseau de plateformes et terminaux maritimes intérieurs desservis par tous les modes de transport. Et les ZAL Barcelone et Prat y jouent un rôle déterminant.

La **ZAL Barcelone** jouit d'un emplacement stratégique permettant une distribution efficace des marchandises vers les marchés de la péninsule ibérique, le sud de la France, l'Italie et l'Afrique du Nord. Elle possède en outre une offre immobilière alliant flexibilité et qualité, qui a attiré les meilleurs transitaires, opérateurs logistiques et acteurs du commerce extérieur, aussi bien nationaux qu'internationaux. Ces entreprises doivent garantir que 30% du trafic qu'elles généreront sera maritime, afin que la **ZAL** puisse accomplir sa mission : aider le Port de Barcelone à s'affirmer en tant que premier hub logistique euro-méditerranéen.

Il est indispensable pour un port spécialisé dans les marchandises de grande valeur (essentiellement des marchandises diverses et des conteneurs), de pouvoir bénéficier d'installations et de services à valeur ajoutée, d'où l'extension de la ZAL. Avec l'achèvement du projet d'extension de la ZAL sur la commune du Prat, le Port de Barcelone aura créé l'espace et les conditions nécessaires pour devenir l'un des cinq premiers ports européens et la grande porte d'entrée des marchandises asiatiques dans le sud du continent européen.

Le CILSA cherche toujours à créer des synergies entre les différents opérateurs et à dégager des économies d'échelle grâce à la gestion de plusieurs services communs. C'est dans cette optique qu'elle propose des ensembles de services qui, de manière directe ou indirecte, répondent aux besoins de ses



trois catégories de clients : les entreprises et leur activité logistique, les personnes qui y travaillent et le transport et la mobilité. La ZAL propose à cet effet surveillance 24 heures sur 24, technologies de l'information et de la communication (TIC) de dernière génération, garderie Simphonie, installations sportives, ou encore bâtiment de bureaux (le Service Center) avec galerie commerciale, centre de formation et de réunions, auditorium, salle de sport, restaurants et une longue liste de services complémentaires.

Les projets du CILSA sont mis en œuvre dans un contexte de Responsabilité sociale des entreprises (RSE) et reposent sur des critères de durabilité appliqués dans la ZAL dès le départ, en 1992, époque où le concept de développement durable n'était pas encore répandu. Le CILSA a toujours su que des mesures comme celles-ci produiraient des résultats positifs non seulement sur le plan environnemental mais également au niveau social et des entreprises.

Le décollage du réseau logistique international du Port de Barcelone aura lieu dans la **ZAL Toulouse**, avec l'installation de la société Pierre Fabre Dermo-Cosmétique, au premier trimestre 2010. Pendant 9 ans, la société occupera 9 000 m² d'entrepôts qui accueilleront son centre logistique de distribution de merchandising, de stockage et de préparation des commandes.

Ses services, son emplacement et sa connectivité rendent la ZAL Toulouse particulièrement attractive. Elle est installée dans le terminal maritime de Toulouse (tmT). C'est une plateforme logistique et de services dont l'objectif est de faciliter les échanges maritimes internationaux des importateurs et exportateurs de la région Midi-Pyrénées et de son aire d'influence.

ILI LOGISTIQUE INTERNATIONALE

Conseil

Les actions menées en Algérie au cours des deux dernières années par ILI Logistique Internationale, ont débouché en 2009 sur un premier projet. L'ILI a travaillé en tant qu'expert de la Commission européenne sur la réalisation d'une étude de préféabilité d'un port sec et d'une zone logistique dans l'hinterland du port de Bejaïa.

En outre, ce port sec peut faciliter la circulation de marchandises selon un circuit Europe – Port de Barcelone – zones de l'est de l'Algérie et dans une moindre mesure, dans le sens inverse, ce pays exportant actuellement peu, exception faite des produits dérivés du pétrole.



Toujours au Maghreb, et encore une fois en tant qu'expert de la Commission européenne, l'ILI a effectué une mission de conseil auprès de l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP) de Tunisie, afin de définir et de préciser les conditions de participation permettant de s'assurer les services d'une entreprise experte en développement et gestion de zones logistiques et qui souhaiterait investir dans le pays. L'ILI a ainsi défini les aspects stratégiques à inscrire au cahier des charges et a mis au point un schéma complet qui reste à soumettre à l'analyse juridique de l'OMMP et du ministère des Transports. Dans le cadre de son activité de conseil, l'ILI a eu connaissance des principaux projets d'infrastructure que la Tunisie s'appête à lancer. Elle y a d'ailleurs apporté son concours, tant au plan conceptuel que pour en préparer la mise en œuvre.

L'ILI a également maintenu sa participation à des projets logistiques en Colombie et au Pérou, tout en poursuivant ses actions dans des régions plus proches. Il a ainsi bouclé une analyse d'amélioration des opérations terrestres dans le Port de Barcelone, afin de présenter un diagnostic des principaux goulets d'étranglement et de définir des mesures permettant le désengorgement des voies d'accès au Port.

L'ILI a également participé au lancement du projet Anneau logistique, qui doit s'achever en 2010 et qui vise à créer un réseau électronique haut débit entre les différents nœuds logistiques catalans, permettant ainsi la prestation, à moindres frais, de services nécessitant une grande largeur de bande passante. Pour concrétiser le projet et le rendre plus opérationnel, ses auteurs ont décidé de réaliser un projet pilote à petite échelle de l'infrastructure de télécommunications et de services, ce qui permettra d'en évaluer la viabilité et l'utilité.

Formation

Depuis sa création, l'ILI a formé plus de 2 000 professionnels. Cette année, 254 élèves ont participé aux différents cours au format salle de classe proposés. En Espagne, ces cours comprennent les modules de troisième cycle en logistique et transport international, organisés en partenariat avec l'école de commerce CEU et l'Institut Balmaes (Gérone), des programmes de formation dispensés en partenariat avec plusieurs chambres de commerce locales et la Chambre de commerce de Barcelone, et les cours subventionnés par le gouvernement catalan.

D'autre part, une nouvelle édition du Mastère en logistique et affaires internationales a été organisée au Mexique en collaboration avec l'école de commerce CEU et l'université Anáhuac del Sur.

Enfin, au chapitre de la formation en ligne (développée en partenariat avec ECA Formación, Fundación Asturiana de Logística et EMI Manresa), l'ILI a continué de proposer un Mastère en logistique internationale.

FONDATION CARES

2009 a marqué le dixième anniversaire de la fondation Cares (Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social), créée pour faciliter l'insertion professionnelle des personnes handicapées et exposées à des risques d'exclusion, en fournissant des services de soutien logistique et à la production à d'autres entreprises.

La fondation (parrainée par les sociétés CILSA, CTC-BPO, ADES, Prosegur et Concate) a terminé l'exercice 2009 en ayant pourvu 195 postes de travail directs (soit une augmentation de 7%) et 49 postes supplémentaires dans l'entreprise d'insertion Codec, qui dépend de la fondation. Parmi le personnel handicapé de Cares, 52% présentent un retard mental, 15% souffrent de maladie mentale, 26% sont handicapés moteur et 7% handicapés sensoriels.

Les nouveaux projets démarrés cette année ont mis l'accent sur la gestion du picking dans les entrepôts sous température contrôlée. Cares est essentiellement intervenue dans les domaines de soutien logistique tels que le stockage, la manutention avant emballage et la logistique inverse, et du soutien à la production, s'agissant des assemblages. La fondation Cares et Codec ont géré 58 500 m² d'installations (dont 18 200 m² dans la ZAL Barcelona et la ZAL Prat) et ont dégagé un chiffre d'affaires de 7,376 milliards d'euros (5,3% de plus que l'année précédente) et un excédent chez les

deux institutions (chiffres provisoires avant clôture de l'exercice). En outre, Cares a reçu cette année le prix de l'excellence logistique décerné par la fondation ICIL.

Au chapitre de la promotion, soulignons la présence de Cares au Salon International de la Logistique (SIL) de Barcelone, aux côtés de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et du CILSA, l'élaboration d'une nouvelle vidéo commerciale et les deux événements organisés au Service Center de la ZAL à l'occasion du dixième anniversaire de la création de Cares, l'un pour les clients et l'autre pour les salariés de la fondation. En outre, Cares a signé un accord de partenariat avec la fondation du FC Barcelone et la fondation Logística Justa.

Au chapitre des actions sociales, la fondation a continué d'être très active : elle a organisé notamment des réunions parentales sur les thèmes des troubles du comportement. Elle a également publié sa revue interne trimestrielle et a participé au développement de la fondation Logística Justa et au parrainage de FUSEAT (fondation privée de services de tutelle). Événement exceptionnel cette année, le concert spécial donné par U2 à l'invitation de Special Olympics et auquel ont assisté des travailleurs de la fondation.

La fondation reste également dynamique au plan sportif. L'équipe de football en salle du Club sportif de la fondation Cares a continué de jouer en deuxième division du championnat catalan et est passé dans le groupe 2 de l'Acell (Fédération catalane de sports pour déficients psychiques). Ce club sportif a par ailleurs créé une équipe de pétanque qui joue en première division dans le cadre de l'Acell.

Des actions de formation ont également été organisées cette année sur la gestion des opérations et les risques professionnels. Les opérateurs se sont vu proposer des cours sur la manipulation d'aliments, la prévention



des risques en activité et lors de l'entrée en fonction, ainsi que sur la conduite de transpalettes électriques.

FONDATION LOGÍSTICA JUSTA

La fondation Logística Justa (FLJ – Logistique équitable) a pour objectif la coopération internationale pour assurer le développement et la promotion du commerce équitable et de l'économie sociale, en optimisant les processus logistiques afin de stimuler le développement et la durabilité des producteurs des pays les plus défavorisés.

Les administrateurs de la fondation (qui coopère depuis le début avec le Port de Barcelone) sont l'association Global Humanitaria, la fondation Cares, CTC Ingeniería dedicada, ADES (l'association pour le développement de l'économie sociale), la fondation Seur et la fondation SEMG Solidaria. Outre ses activités avec les administrateurs, Logística Justa a également signé cette année des accords de coopération avec d'autres organismes, dont BUSF, Bomberos Unidos sin Fronteras (Pompiers unis sans frontières) qui bénéficiera d'un soutien logistique.

Coopération internationale

- A souligner parmi les actions de coopération mises en œuvre par Logística Justa avec ses partenaires au cours de l'année 2009 :
- En partenariat avec BUSF, envoi de 2 camions au Nicaragua et de 9 ambulances au Pérou.
- Coordination avec África Digna de l'envoi d'échographes au Kenya.
- En partenariat avec le Centre culturel León de République dominicaine, importation d'une exposition à caractère social pour Casa América.

- En partenariat avec la FAPCI (fondation d'aide et de promotion des cultures indigènes), envoi à Callao d'un conteneur de matériel scolaire et pédagogique.
- En partenariat avec la SEMG (société espagnole de médecine générale), envoi au Nicaragua de deux conteneurs de matériel médical.
- En partenariat avec la fondation Seur, envoi à Buenos Aires de deux conteneurs de matériel pédagogique.

Commerce social

Comme elle le fait depuis sa création, la fondation Logística Justa recrute en permanence de nouveaux fournisseurs dans le cadre de ses activités de commerce social, afin de donner à de nouveaux groupements d'artisans des pays du Sud, la possibilité de commercialiser leurs produits sur les marchés occidentaux et aux conditions de marché.

Cette année, la fondation a poursuivi sa collaboration avec des pays comme la Colombie, le Bangladesh, la Bolivie, le Népal, le Vietnam, le Cambodge, etc., tout en commençant à travailler avec des organisations péruviennes et équatoriennes qui œuvrent depuis de nombreuses années dans les domaines du commerce équitable et de l'économie solidaire. Parmi les nouvelles organisations, citons :

La fondation MCCH (produits naturels) en Équateur, qui commercialise des produits selon les principes du commerce équitable et fournit une assistance technique aux artisans, afin d'améliorer la qualité de vie des plus démunis.

CIAP (artisanat), au Pérou. Cet organisme travaille avec des personnes en risque d'exclusion sociale et réalise différentes activités afin d'améliorer les conditions de





PORT 2000

Le Port citoyen (qui comprend le **Port Vell** et la nouvelle embouchure) propose désormais un nouvel espace aux habitants et visiteurs de Barcelone : les nouveaux hectares dégagés par la construction de l'embouchure Nord ont permis de réaménager la Plaza del Mar et de créer la promenade Mare Nostrum qui dessert toutes les plages de la ville. Cet espace, géré par Gerència Urbanística Port 2000 comprend un hôtel 5 étoiles grand luxe, conçu par l'architecte Ricardo Bofill et inauguré cette année, et il doit accueillir à l'avenir un bâtiment de bureaux et d'espaces de restauration et de loisirs.

Cette capacité de croissance du port citoyen qui se renouvelle en outre d'année en année, prouve que la coexistence d'activités de toutes sortes (loisirs, culture, affaires, services hôteliers, sports, pêche professionnelle et réparation d'embarcations) est non seulement une réalité, mais également une nécessité pour créer des synergies et satisfaire tant les entreprises – concessionnaires que les citoyens – visiteurs.

Au cours d'une année de récession généralisée, le port citoyen a réussi à tirer son épingle du jeu. Les activités temporaires dans les espaces publics n'ont pas faibli et les entreprises installées en concession ont vu leurs attentes dépassées. Cette réussite est probablement due à un emplacement idéal dans la ville même de Barcelone et à une offre permanente de services et de loisirs de qualité. Cette offre est encore renforcée par les **activités temporaires et les événements promotionnels** organisés par des entreprises privées et publiques, qui y voient un espace privilégié jouissant d'un emplacement unique.

Certaines activités organisées dans le Port Vell en 2009 sont déjà des classiques, mais cet espace a également accueilli de nombreuses nouvelles manifestations : le « village » de la chaîne de télévision La Sexta, à l'occasion de l'épreuve de Formule 1 courue sur le Circuit de Catalogne ; les promotions du Conseil général d'Estrémadure et de la région Costa Blanca-Alicante ; la présentation officielle de la Liga BBVA ; le Périple marin Mariano de Sardaigne ; le départ du Rallye Mongolia ; les promotions de l'entreprise GAES et de la compagnie de croisières Pullmantur ; le festival Toute la France ; la retransmission de l'émission Thalassa en direct ; la remise du Trophée international d'aviron de Barcelone ; l'organisation d'une épreuve comptant pour le Championnat du monde d'escalade ; et le festival de musique Odissea.

D'autres manifestations sont désormais des classiques et attirent un public fidèle, comme par exemple la Foire au Vin et au Cava, les représentations du Cirque Raluy, la traversée

travail des artisans et les conditions de vie de leurs familles et de leurs communautés.

Élément remarquable et distinctif qui vient renforcer encore davantage la chaîne de valeur du commerce équitable, Logística Justa effectue l'ensemble de la manutention et de l'emballage en coopération avec des centres spéciaux pour l'emploi de personnes handicapées, afin de favoriser leur insertion professionnelle et sensibiliser l'administration publique et le secteur privé sur le potentiel des collectifs les plus en difficulté.

Une fois de plus et pour la troisième année de suite, la FLJ a réalisé des mouchoirs solidaires pour les fêtes de la Mercè à Barcelone (150 000 mouchoirs) et à Badalona (55 000 mouchoirs), en collaboration avec des centres pour l'emploi des handicapés.

Consultance

Cette activité est désormais bien ancrée dans la fondation. De plus en plus d'entreprises et d'institutions appartenant ou non au secteur logistique portuaire, incluent la responsabilité sociale des entreprises (RSE) dans leurs stratégies commerciales, en partant du principe que la mise en œuvre de ces critères (les achats éthiques, la consommation responsable, l'amélioration du développement durable, etc.) s'inscrit dans la croissance de l'entreprise. Au cours de l'exercice 2009, Logística Justa a non seulement intensifié sa coopération avec les organisations avec lesquelles elle travaillait déjà, mais elle a également démarré une collaboration dans ce sens avec GIS (Gestió i Serveis S.A.), entreprise qui gère notamment le World Trade Center de Barcelone. Elle a également, en partenariat avec l'Autorité Portuaire de Barcelone et l'ensemble de la Communauté Portuaire de Barcelone, participé au Salon international de la logistique (SIL) de Barcelone.

à la nage du Port de Barcelone, les régates Zegna, Godó et La Ruta de la Sal, le trophée Copa Nadal, l'arrivée des Rois Mages, las Habaneras et les fêtes de la Mercè et de la Barceloneta, auxquelles il convient désormais d'ajouter la Fête de l'eau et la Fête de la consommation responsable.

En **matière culturelle**, le musée Maritime de Barcelone et le musée d'Histoire de Catalogne ont une fois encore eu le premier rôle, malgré la conjoncture économique délicate. De plus, le Port de Barcelone, le Consortium des arsenaux et le Consortium El Far ont continué de travailler ensemble sur une série de projets liés aux activités maritimes. Le principal objectif de ces projets, qui entrent dans le cadre de plans pédagogiques, est la diffusion et la préservation des valeurs passées et présentes de la culture maritime, tout en favorisant une nouvelle approche des relations entre société civile et monde maritime.

Pour la troisième année consécutive, le Port de Barcelone a proposé aux visiteurs, à l'occasion des fêtes de la Mercè, une palette d'activités qui constituent désormais un vrai programme culturel : visite du Port en Golondrina (petit bateau-mouche) et le Jeu du Port, qui permettent de découvrir le port sous un angle dynamique et ludique ; et des marathons de « lindy » et autres danses, proposés par la section Danse du Port.

Le Port Vell se projette également dans l'avenir en prévoyant de nouvelles activités, ainsi que la reconversion et l'aménagement d'espaces et de concessions, selon les nouveaux besoins. Ainsi, sur le **quai de Pescadors**, les changements envisagés impliquent l'ouverture commerciale et culturelle sur la ville, d'un espace actuellement inaccessible aux citoyens – visiteurs. Cette approche redynamisera le quartier en en faisant un nouveau lieu de convergence entièrement réaménagé, ce dont bénéficieront le secteur de la pêche et le quartier de la Barceloneta ainsi remis au goût du jour.

Le Port Vell sait que pour s'affirmer comme lieu privilégié de rencontre entre le port et la ville, il a besoin du soutien, de l'élan, de l'acceptation et de la complicité de l'ensemble de la société civile et c'est dans ce sens qu'il bâtit sa stratégie.

WTC BARCELONA

A l'occasion de son dixième anniversaire, fête en 2009, le World Trade Center (WTC) Barcelona peut être fier d'avoir atteint son objectif : être une référence sur le marché de l'immobilier et dans l'organisation de congrès à Barcelone et en Catalogne.

Le WTC Barcelona a terminé l'année 2009 avec un taux d'occupation de 96% des 40.000 m² de bureaux en location. Après le déménagement des bureaux de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) du Portal de la Pau et du bâtiment Asta vers plusieurs étages du bâtiment Est, l'opération la plus remarquable de l'année a été l'extension du contrat passé avec l'entreprise Agilent, qui occupe à l'heure actuelle 4 465 m². Autre exemple de la confiance dont jouit le WTC Barcelona auprès des entreprises qui y sont déjà installées, l'augmentation du nombre de mètres carrés occupés par les sociétés Favorit et Intercriuses / Hotelbeds.

De nouvelles sociétés ont également ouvert cette année des bureaux au World Trade Center, dont Red Bull et CHS, et trois nouveaux prestataires de services complémentaires se sont installés au rez-de-chaussée : le kiosque à journaux Bapo, WTC Time, qui propose des services de formations en langues étrangères et de traduction, et Interactive, entreprise de services informatiques.

Le centre de congrès a pour sa part accueilli cette année près de 39 000 personnes à l'occasion de 266 manifestations. L'événement le plus marquant organisé dans ces installations a été la réunion du conseil de l'Agence spatiale européenne. Le WTC Barcelona a également accueilli la septième édition du symposium Ingram Micro et le vingtième anniversaire de l'Association européenne de chirurgie plastique. Sony, Henke, Nissan, RENFE, Sanofi, Gallina Blanca et AN Group font partie des nombreuses entreprises qui ont choisi le centre de congrès pour organiser réunions ou manifestations.

Les principales améliorations apportées en 2009 au centre d'affaires, concernent la réduction de la consommation de ressources naturelles (eau et énergie). Tous les points d'eau du centre ont été équipés de robinets temporisés et l'installation d'une horloge astronomique (encore en phase de test) a permis la maîtrise de l'éclairage extérieur. L'installation d'interrupteurs à détection de mouvement a pour sa part permis d'améliorer le système de déclenchement de l'éclairage.

FRÉQUENTATION PORT VELL 2009

Club de Natation de Barcelone	8.274 adhérents
Musée d'Histoire de Catalogne	287.663 visiteurs
Musée Maritime	1.281.279 visiteurs dont 386.858 dans le cadre des expositions
Marina Port Vell	1.327 bateaux amarrés, de 6 m à 120 m
Club de Natation Atlético Barceloneta	12.000 adhérents 752.000 entrées
Las Golondrinas	267.170 passagers
Consortium El Far	42.290 usagers
Imax Port Vell	350.699 spectateurs
L'Aquarium de Barcelone	1.461.271 visiteurs
Maremagnum	11.030.878 visiteurs





Évolution du trafic

62 Vrac
Conteneurs

63 Véhicules

65 Passagers

Évolution du trafic

Le Port de Barcelone a terminé l'année 2009 sur une chute de 17% de son trafic total, soit près de 43 millions de tonnes. Sur les 41,8 millions de tonnes que représente le trafic de marchandises, plus de 28 millions sont à rattacher aux échanges internationaux (import-export), qui sont directement liés à l'économie du pays. Les échanges dans l'hinterland (qui est une zone d'influence) ont ainsi enregistré une baisse de 8%, largement inférieure à la chute du trafic total qui comprend les marchandises en transit, c'est-à-dire déchargées dans les terminaux du Port pour être ensuite réembarquées vers leur destination finale.

Les statistiques du Port de Barcelone font ressortir deux tendances nettement différenciées sur l'année : à partir du mois d'avril, les trafics sont repartis par rapport au premier trimestre qui avait été la période la plus difficile. Le second semestre a été marqué par une stabilisation des résultats et une certaine tendance à l'amélioration par rapport au premier semestre. Nous pouvons donc en conclure que la chute des trafics a atteint son maximum. La reprise du trafic total de marchandises en décembre (+6,1%), premier mois de résultats positifs, est venu étayer ces constatations.

La stabilisation des résultats est en grande partie due à la bonne tenue des vracs, tandis que les conteneurs et les véhicules ont été les deux catégories les plus touchées par la crise des échanges mondiaux.



Vracs

Le trafic de vracs solides a augmenté en 2009 de 11,8% et s'est élevé à 3 921 099 tonnes. Ces résultats sont à mettre en partie au crédit de l'évolution positive des céréales et farines qui, avec 597 983 tonnes connaissent une augmentation de 10,3% par rapport à l'année précédente, et du ciment et clinker, en augmentation de + 7,4% (705 123 tonnes).

Au chapitre des produits ne nécessitant pas d'installations particulières, soulignons l'augmentation de 122,4% du trafic de ferraille qui a atteint 570 072 tonnes et de 248,6% du trafic de sel, avec 92 319 tonnes.

Le trafic des vracs liquides a pour sa part atteint un total de 11 755 823 tonnes, soit une baisse de 2,9% par rapport à l'année précédente. Précisons que si l'on exclue les 528 933 tonnes correspondant au trafic exceptionnel d'eau potable destinée à la consommation des habitants de Barcelone, pendant l'été 2008, les vracs liquides ont augmenté de 1,6% en 2009.

Les hydrocarbures représentent le gros de ce type de trafic. Avec 9 956 061 tonnes, ils maintiennent un niveau quasi-équivalent à celui de l'année précédente, grâce à l'augmentation du gaz et du gasoil. A souligner la croissance des produits chimiques (6,4%) et des huiles et graisses (15,3%).

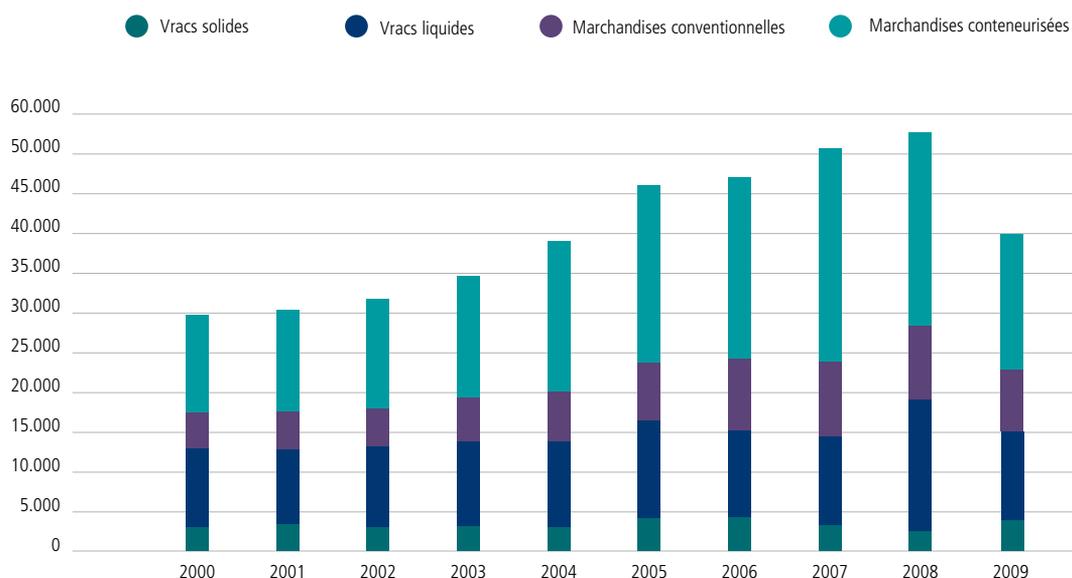
Conteneurs

Le trafic de conteneurs du Port de Barcelone a atteint 1,8 millions d'EVP (unité de mesure équivalente à un conteneur de 20 pieds) en 2009, soit une chute de 30% par rapport à l'année précédente. Une analyse plus fine indique que les exportations ont mieux résisté à la crise, tandis que les importations et le cabotage ont été les catégories les plus durement touchées. Ce sont toutefois les conteneurs en transit (-37%) qui ont le plus pesé sur le résultat total des marchandises conteneurisées. Rappelons que les flux de transit ou de transbordement dépendent davantage des restructurations des lignes régulières des compagnies maritimes (mesures fréquentes en temps de crise) que de l'évolution de l'économie en générale.

Élément positif à souligner en matière de trafic de conteneurs, l'augmentation constatée dans le secteur du transport ferroviaire. 59 544 EVP ont transité en entrée ou en sortie) par le Port de Barcelone en 2009 par voie ferroviaire, soit une augmentation de 13%. Cette progression de la part du trafic ferroviaire est essentiellement due aux différentes lignes ferroviaires qui desservent le Port : Saragosse, Tarragone, Madrid, Burgos, Vitoria ou encore Lyon.

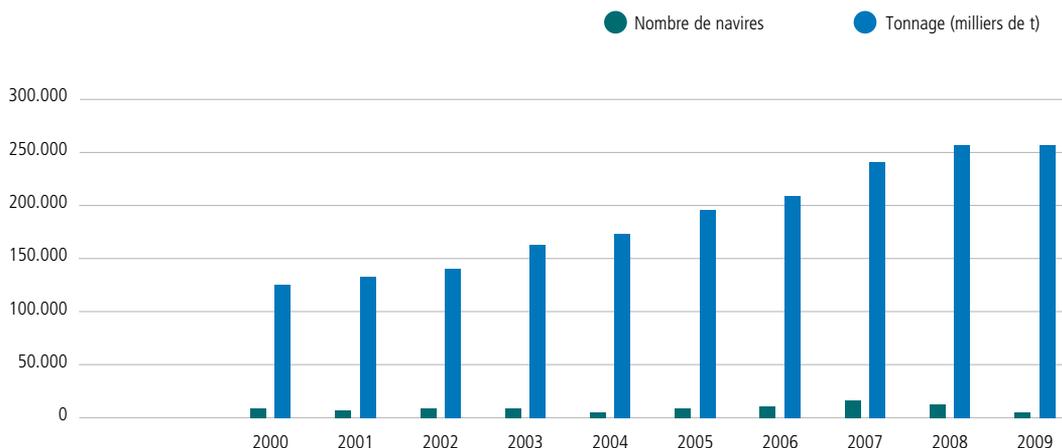
Par zone géographique, l'Asie et l'Afrique, les deux grands marchés sur lesquels s'était

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES 2000-2009 (Milliers de tonnes)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Marchandises conteneurisées	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625
Marchandises conventionnelles	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778	8.491
Vracs liquides	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105	11.756
Vracs solides	3.254	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506	3.921
Total	29.805	31.469	32.608	34.775	39.320	43.837	46.407	50.046	50.545	41.794

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES 2000-2009 (Milliers de tonnes)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre de navires	9.138	8.651	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418
Tonnage (milliers de t)	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272

portée la croissance du trafic de conteneurs du Port au cours des dernières années, font partie des marchés qui ont le moins souffert cette année. A souligner également au bilan 2009, les échanges entre le Port et le Moyen-Orient et l'Inde, en légère augmentation dans un contexte généralisé de pertes de trafic.

Véhicules

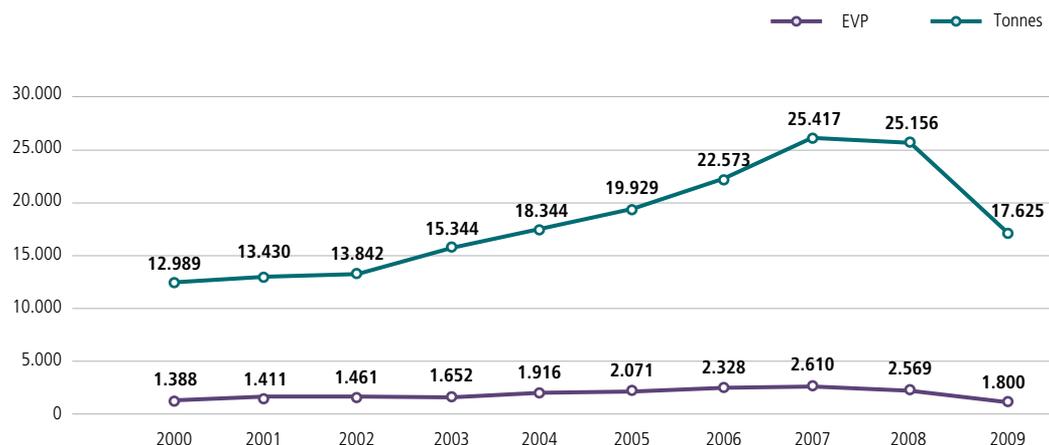
Avec 438 597 unités manutentionnées par les terminaux spécialisés dans le trafic de véhicules, ce trafic enregistre une baisse de

39% par rapport à l'année précédente. Malgré ce recul et la crise économique mondiale, soulignons la nette reprise constatée au second semestre, en particulier au cours des deux derniers mois de l'année où la croissance a été de 15%. Le trafic de véhicules a atteint son maximum en novembre, avec 52 278 unités.

Près de 85% du volume total est à mettre à l'actif du trafic international, qui a totalisé 372 832 véhicules. En termes de types d'opérations, 201 638 unités ont été chargées à Barcelone, 94 353 y ont été déchargées et 76 841 y ont transité.



ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES 2000-2009 (Milliers d'EPV et milliers de tonnes)

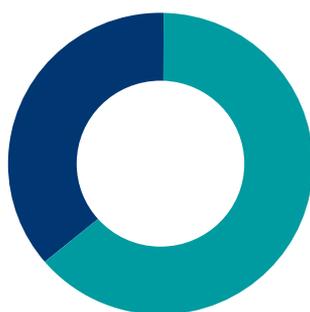


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tonnes	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625
EVP	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569	1.800

Passagers

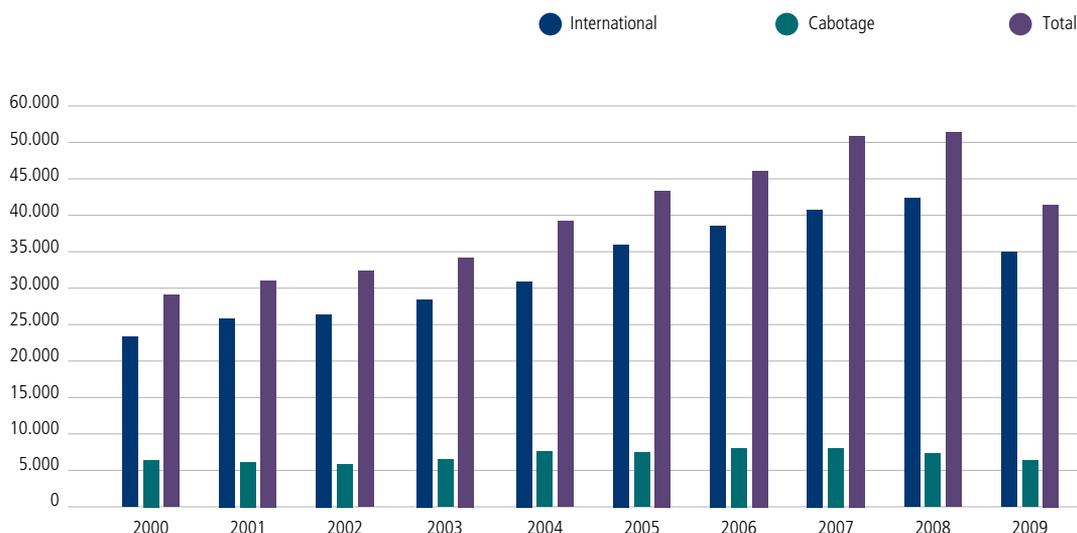
Le nombre de passagers ayant emprunté des ferries réguliers dans le Port de Barcelone a connu cette année une baisse de près de 9%, surtout due à l'évolution négative du cabotage national, qui a enregistré un recul de près de 20%. En revanche, la bonne tenue du cabotage communautaire et extracommunautaire (+10%) et des croisières a atténué le phénomène et permis de terminer l'année avec un chiffre stable de 3,2 millions de passagers (-0,75%) ayant transité par le Port de Barcelone.

PART DES MARCHANDISES DIVERSES DANS LE TRAFIC TOTAL 2009 (Milliers de tonnes)



- Marchandises diverses: **26.117** **62%**
- Reste du trafic : **15.677** **38%**

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION 2000-2009 (Milliers de tonnes)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
International	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151
Cabotage	5.541	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642
Total	29.805	31.469	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794



Une fois encore, des records ont été battus dans le secteur des croisières, avec une hausse de 3,7%, soit un total de 2 151 465 passagers en 2009. Plus de 54% des passagers ont commencé ou achevé leur voyage dans le port, preuve que Barcelone est bien un port base. Les statistiques confortent en outre le Port de Barcelone dans sa position de leader européen du trafic de croisières tout en faisant progresser au classement mondial : il est désormais cinquième en nombre total de passagers et quatrième comme port base.

Cette année, plusieurs compagnies de croisières ont pris la décision de ne pas faire de pause hivernale en Méditerranée : Norwegian Cruise Line et Royal Caribbean ont ainsi proposé des circuits en Méditerranée au départ de Barcelone, suivant en cela l'exemple donné depuis quelques années par certaines compagnies européennes.

A moyen terme, le Port espère que le Terminal T1 de l'aéroport de Barcelone, inauguré en juin, attirera les vols internationaux indispensables au secteur des croisières. Les améliorations d'infrastructure entamées cette année sur les terminaux C et D permettront en outre d'accueillir simultanément deux navires de croisières sans limite de longueur, et l'installation de passerelles mobiles pour l'embarquement et le débarquement des passagers permettra à ce trafic de gagner en rapidité et en sécurité. Le Port de Barcelone dispose à l'heure actuelle de sept terminaux spécialisés, qui respectent les normes de sécurité les plus strictes et appliquent au pied de la lettre le code ISPS de sécurité des ports et installations portuaires.

Il a également passé avec succès l'inspection sur l'application du nouveau règlement de l'Union européenne (CE) 725/2004, qui transforme de simples recommandations applicables aux ports européens selon l'ISPS, en mesures à appliquer systématiquement.

D'autre part, le trafic des ferries desservant des destinations communautaires et extracommunautaires a représenté un total de 470 570 passagers, soit une augmentation de près de 10%, qui prouve que l'offre de services de Short Sea Shipping (SSS) du Port de Barcelone a continué de croître et de contribuer au développement durable.

Toutefois, l'analyse du comportement de ce trafic indique que la crise a bel et bien touché les marchandises, plus de 3,6 millions de tonnes enregistrées. Bien que cette tendance ne s'applique pas à toutes les destinations (certaines ont enregistré des résultats positifs), en unités de transport intermodal (UTI), le transport de marchandises par Short Sea Shipping a reculé de 13,8%.

L'inauguration d'une nouvelle liaison avec Porto Torres, en Sardaigne, est venue étoffer l'offre déjà existante avec l'Italie : Gênes, Civitavecchia et Livourne. Les liaisons hors U.E. ont été renforcées avec deux départs hebdomadaires pour la liaison avec Tanger qui s'est fortement développée. Barcelone se réaffirme donc comme le port espagnol qui propose la meilleure offre de transport maritime à courte distance, et adopte une position de port d'origine des autoroutes de la mer ouvertes à l'initiative de l'Union européenne.

ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES 2004-2009 (Nombre de véhicules)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Véhicules	728.953	686.048	723.016	801.406	716.306	438.597

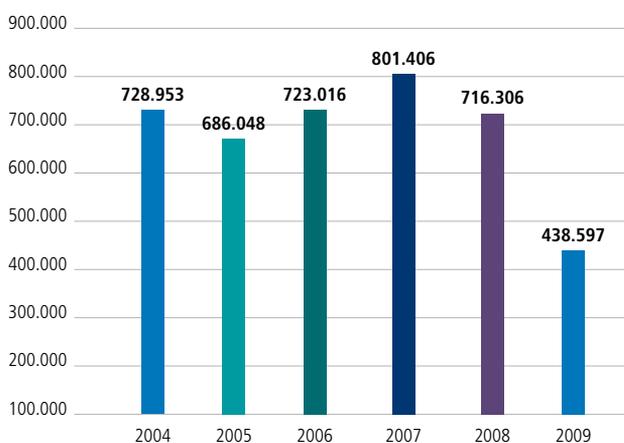
Trafic d'automobiles par type de navigation

	2008	2009
Cabotage	80.284	65.765
International	636.022	372.832

Trafic international de véhicules

	2008	2009
Importations	118.917	94.353
Exportations	368.329	201.638
Transit	184.397	76.841

VÉHICULES

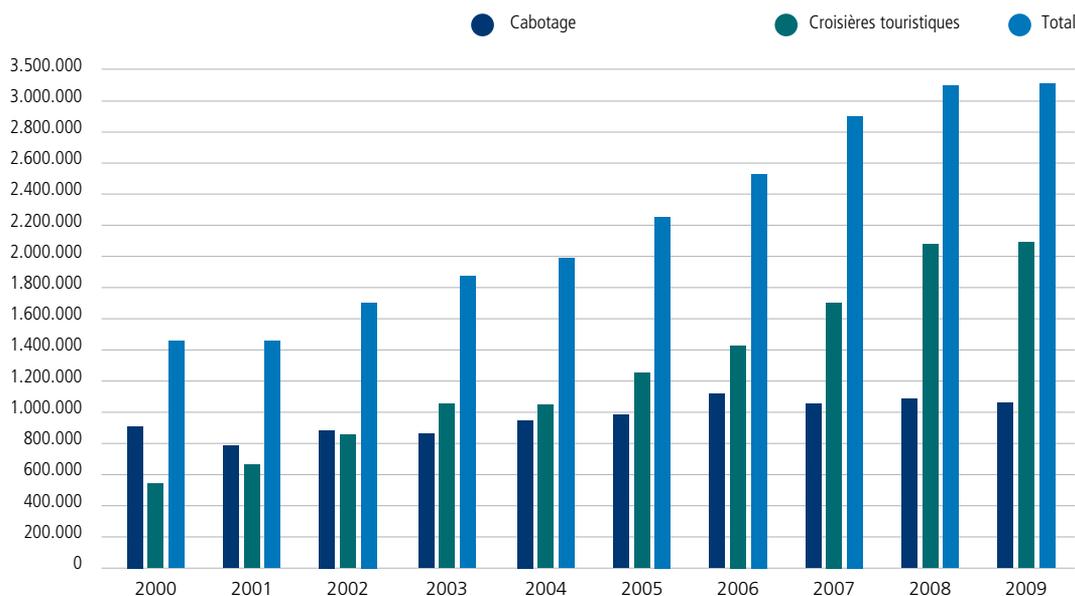


TRAFIC D'UTI*(U) PAR TYPE DE NAVIGATION

	2008	2009
Importations	193.064	17.228
Exportations	197.229	169.896
Transits	148	49
Total	390.441	341.173

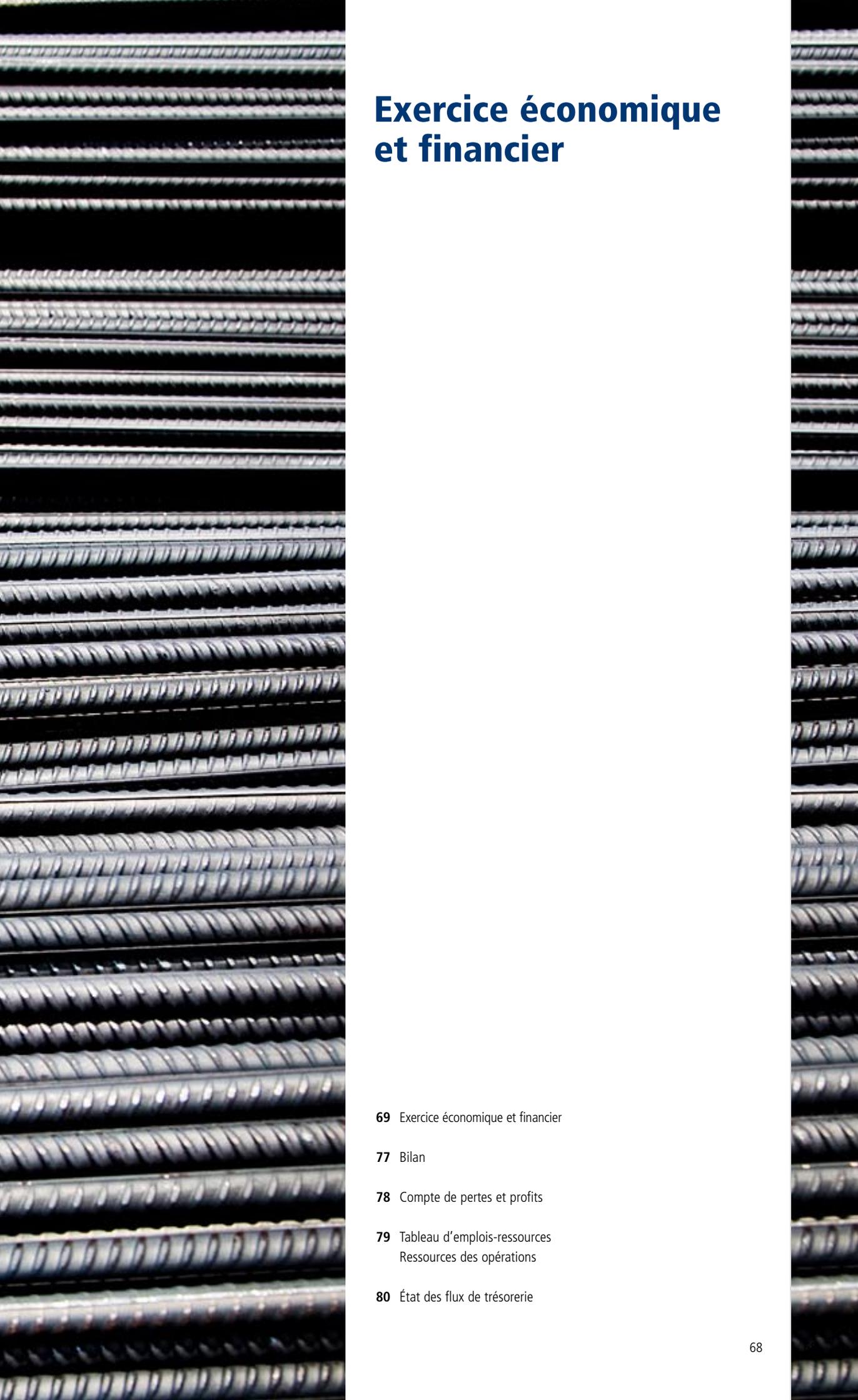
*UTI : toute unité de transport, autopropulsée ou non, utilisée directement ou indirectement comme moyen de transport terrestre. (Ex : remorques, plateformes, camions, fourgons frigorifiques...). Ne comprend pas les conteneurs.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS 2000 - 2009



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Cabotage	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231
C. touristiques	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465
Total	1.424.621	1.443.060	1.690.524	1.869.967	1.968.193	2.208.330	2.538.751	2.879.864	3.236.976	3.201.696



The background of the page is a close-up, vertical view of numerous parallel steel reinforcement bars (rebar) stacked together. The bars have a characteristic ribbed texture and are arranged in a dense, repetitive pattern that fills the entire page.

Exercice économique et financier

69 Exercice économique et financier

77 Bilan

78 Compte de pertes et profits

79 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations

80 État des flux de trésorerie

Exercice économique et financier

L'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a clôturé l'exercice 2009 avec un chiffre d'affaires net en baisse de 3% par rapport à l'exercice précédent (chiffres avant audit), dans un contexte marqué par la récession. Le ralentissement économique généralisé s'est traduit par une baisse de 17% du volume total de trafic et une réduction de 12% du nombre d'escales. Les recettes tirées des concessions de domaine public ont quelque peu limité la chute du volume des ventes.

Le volume total de trafic du Port de Barcelone a atteint les 41,8 millions de tonnes et le trafic de conteneurs s'est élevé à 1 800 213 EVP, soit 30% de moins qu'en 2008. La baisse la plus importante a été enregistrée par le trafic de véhicules, qui recule de 39%. Les recettes des taxes marchandises ont par conséquent baissé elles aussi, mais plus faiblement (-18%), grâce à une meilleure tenue des trafics de vracs. On constate un maintien du nombre de passagers qui sont passés par le Port (3,2 millions), car l'augmentation de 4% des passagers de croisières touristiques a compensé la baisse de 9% des passagers de ferries réguliers.



Les recettes des concessions de domaine public ont augmenté de 10% et représentent la moitié du chiffre d'affaires.

S'agissant du reste des éléments du résultat d'exploitation, les dépenses de personnel ont enregistré une augmentation de 9%, essentiellement due au coût des primes au départ volontaire, étant donné que le poste Salaires et traitements n'a augmenté que de 4%. Le grand poste Autres dépenses d'exploitation (dont les services sous-traités) s'est maintenu à un niveau légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

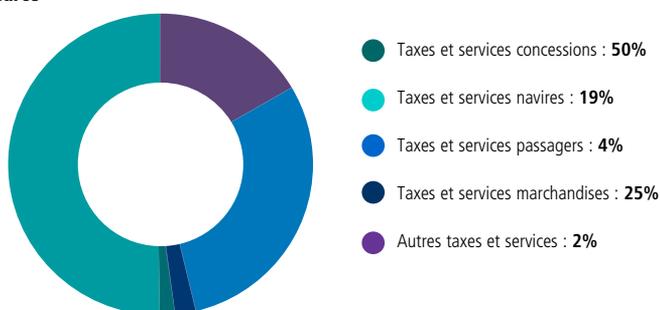
Le total des dotations aux amortissements des actifs immobilisés a augmenté de 19%, en raison de la mise en service de la digue Est et du troisième tronçon de la digue Sud en

septembre et octobre 2008, ce qui représente un investissement total de 373 millions d'euros.

La principale explication de la forte baisse du résultat d'exploitation est une dépense exceptionnelle de 25,2 millions d'euros. Cette année, l'APB a décidé d'effectuer une dotation exceptionnelle à la provision destinée à couvrir les frais des recours contestant les tarifs portuaires, suite à un arrêt du Tribunal constitutionnel annulant les mesures fiscales et administratives dont se réclamaient les autorités portuaires pour refacturer les tarifs. Cette nouvelle provision couvre le gros des réclamations. A la clôture de l'exercice, les provisions s'élevaient à un total de 40,5 millions d'euros.

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES 2009

162.197 Milliers d'euros



MONTANT DU CHIFFRE D'AFFAIRES

	2009	2008	Variation	%Var.
Taxes portuaires	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Taxe liée à l'usage privatif du domaine public du port	57.858	57.782	76	0%
Taxes liées à l'utilisation spéciale des installations portuaires	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Taxes navires	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Taxes navires de plaisance	565	504	61	12%
Taxes passagers	6.797	7.165	(368)	-5%
Taxes marchandises	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Taxes pêche fraîche	209	201	8	4%
Taxe liée à l'exploitation spéciale du domaine public du port	15.690	14.378	1.312	9%
Taxes sur les services non commerciaux	800	852	(52)	-6%
Autres recettes	10.509	5.127	5.382	105%
Montants supplémentaires	7.891	2.168	5.723	264%
Droits et autres	2.618	2.959	(341)	-12%
Milliers d'euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (PAR CATÉGORIES D'ACTIVITÉS)

	2009	2008	Variation	%Var.
Taxes portuaires et montants supplémentaires	159.579	163.661	(4.082)	-2%
Navires	30.104	32.017	(1.913)	-6%
Marchandises	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Passagers	6.797	7.165	(368)	-5%
Pêche fraîche	209	201	8	4%
Navires de plaisance	565	504	61	12%
Concessions de domaine public	81.331	74.234	7.097	10%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	108	94	14	15%
Services commerciaux	2.618	2.959	(341)	-12%
Milliers d'euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

L'augmentation de l'endettement bancaire pour financer le Plan Directeur a provoqué 7,7 millions d'euros de pertes financières. Toutefois ces pertes sont inférieures de 10,4 millions par rapport à l'année précédente. Le bénéfice net avant impôts et le résultat de l'exercice s'élevèrent à 22,1 millions d'euros, soit une baisse de 57% par rapport aux résultats de l'année précédente.

Sans l'effet de la dotation exceptionnelle de 25,2 millions à la provision pour tarifs portuaires contestés, le résultat final de l'exercice aurait été de 47,3 millions et la baisse annuelle de 7%.

Les flux de trésorerie s'élevèrent cette année à 75,4 millions, soit 3% de moins que les 78 millions de l'année précédente.

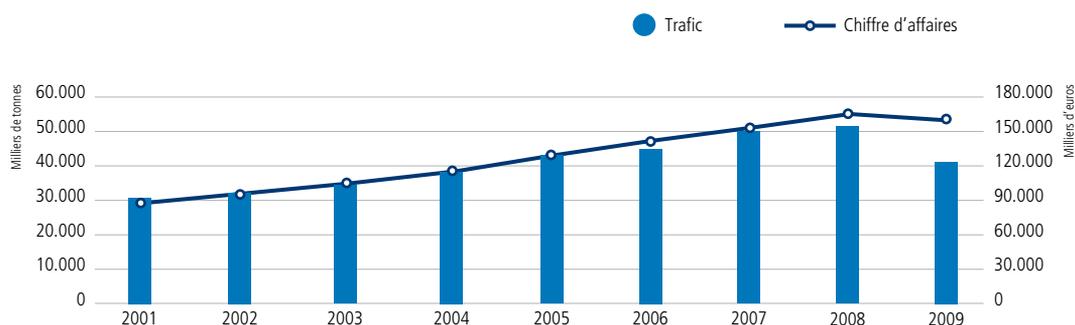
Au chapitre des investissements, l'APB a effectué 115,1 millions d'euros d'investissements, dont notamment 55,3 millions destinés à la construction du quai Prat et 21,7 millions au titre des travaux d'extension du quai Sud.

Afin de couvrir ses besoins de financement avec d'autres ressources, l'APB a signé en novembre un nouvel accord cadre avec la Banque européenne d'investissement. La nouvelle ligne de crédit fixe une limite de 150 millions d'euros dont le Port a reçu une première tranche de 50 millions.

Dans le domaine des entreprises en coparticipation, les opérations les plus remarquables menées par l'APB en 2009 sont les suivantes :

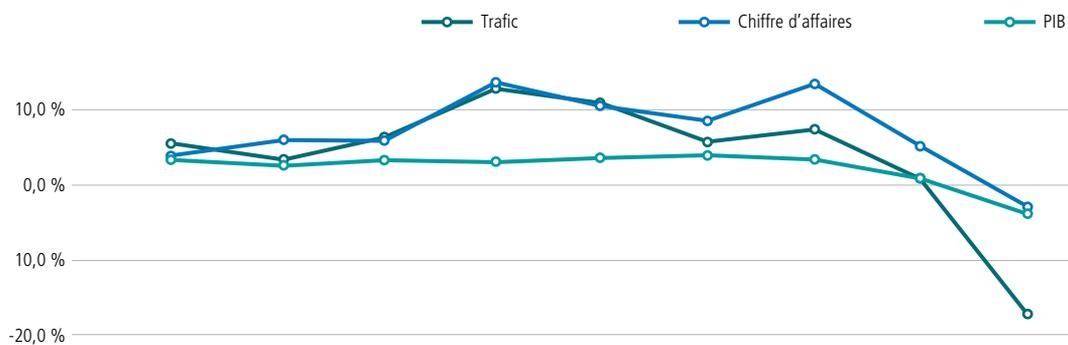
- La prise de participation de 47% du capital social de Terminal Intermodal de l'Empordà, SL, société en coparticipation avec Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA, pour un montant de 1,5 millions d'euros. L'objet social de Terminal Intermodal de l'Empordà est limité à la promotion et au développement de l'activité ferroviaire du Terminal de Vilamalla et du futur Terminal Intermodal d'El Far de l'Empordà.

ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU VOLUME DE TRAFIC



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Trafic (Milliers de tonnes)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794
Chiffre d'affaires (Milliers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128	162.197

ÉVOLUTION DES VARIATIONS ANNUELLES DU TRAFIC ET DES RECETTES PAR RAPPORT AU PIB (%)

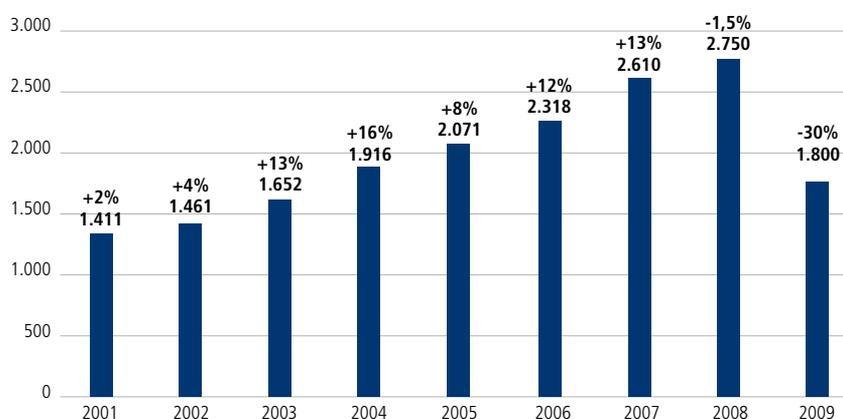


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Trafic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0	-17,3%
Chiffre d'affaires	4,0	6,5	6,4	14,6	11,4	8,9	13,5	5,1	-2,7%
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8	1,2	-3,6%

- La création, en décembre (et en partenariat notamment avec la Fundació Privada Abertis et l'entreprise en coparticipation Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA), du groupement d'intérêt économique Barcelona Strategic Urban System, AIE, dont l'APB détient 14% du capital social. L'activité du GIE portera essentiellement sur la mise au point de propositions stratégiques à caractère urbanistique et d'infrastructure, en collaboration avec d'autres entités.
- Conformément aux conditions du prêt participatif octroyé au CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA) en décembre 2008, l'APB a cette année capitalisé les intérêts dus, ce qui représente un investissement financier de 582 000 euros.

Au 31 décembre 2009, toutes les entreprises en coparticipation présentaient des résultats positifs, à l'exception de Terminal Marítima de Zaragoza, SL. Il convient néanmoins de préciser que cette société a considérablement réduit ses pertes par rapport à l'année précédente.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)



RÉSULTAT FINANCIER

	2009	2008	Variation	%Var.
Recettes financières	4.921	10.380	(5.459)	-53%
Frais financiers	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	(31)	2.611	(2.642)	-
Total	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%

RÉSULTAT AVANT IMPÔTS 2009 (Milliers d'euros)

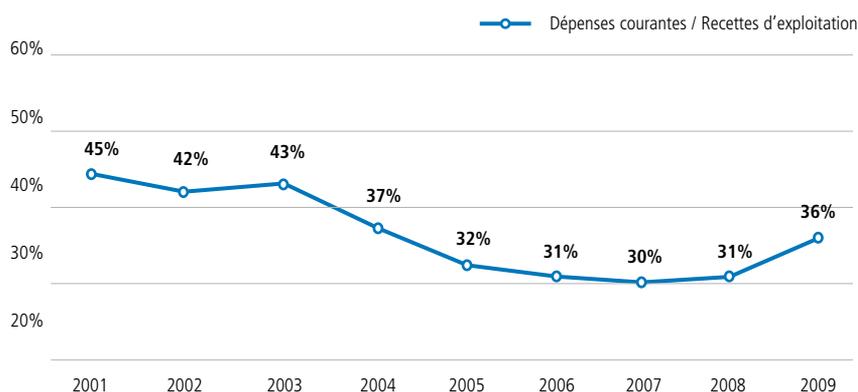
	2009	2008	Variation	%Var.
Résultat d'exploitation	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Résultat financier	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
Total	22.072	50.827	(28.755)	-57%

RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)

	2009	2008	Variation	%Var.
Montant net du chiffre d'affaires	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Autres recettes d'exploitation	6.624	6.914	(290)	-4%
Frais de personnel	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Autres dépenses d'exploitation	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Amortissement des immobilisations	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	8.126	4.103	4.023	98%
Excès de provisions		6.488	(6.488)	
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	957	(1.035)	1.992	
Autres résultats	(25.240)		(25.240)	
Total	29.816	68.949	(39.133)	-57%

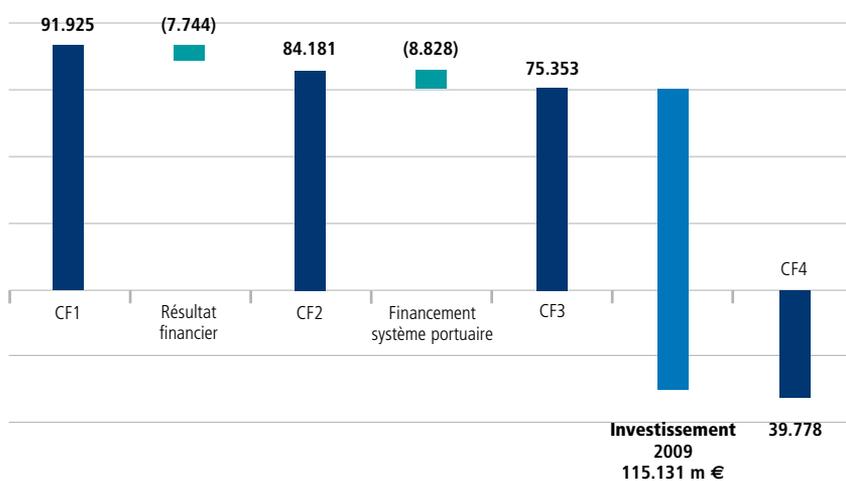


PART DES DÉPENSES DANS LES RECETTES D'EXPLOITATION



Dépenses courantes = Dépenses de personnel + Services sous-traités + Autres dépenses de gestion courante

RESSOURCES GÉNÉRÉES ET CAPACITÉ DE FINANCEMENT (Milliers d'euros)



CF1: Cash Flow avant résultat financier et financement du système portuaire

CF2: Cash Flow avant financement du système portuaire

CF3: Cash Flow net

CF4: Besoin de financement des investissements par d'autres fonds

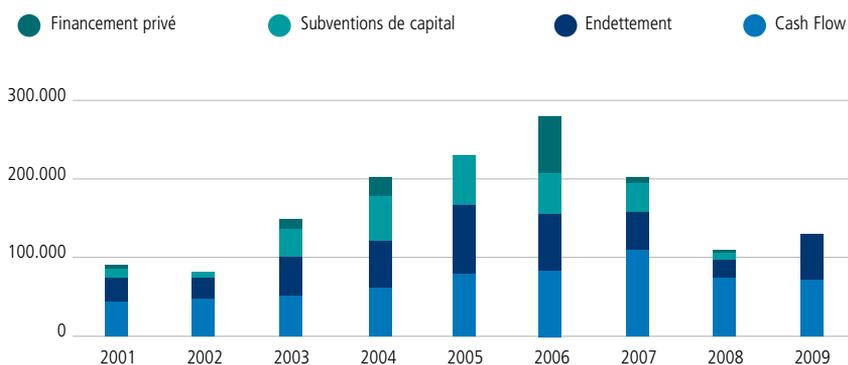
Le concept de financement du Système portuaire comprend les dépenses d'exploitation du financement de l'organisme public ports d'Etat et la contribution nette au Fonds de compensation interportuaire.

ENTREPRISES EN COPARTICIPATION AU 31/12/2009

% DU CAPITAL SOCIAL

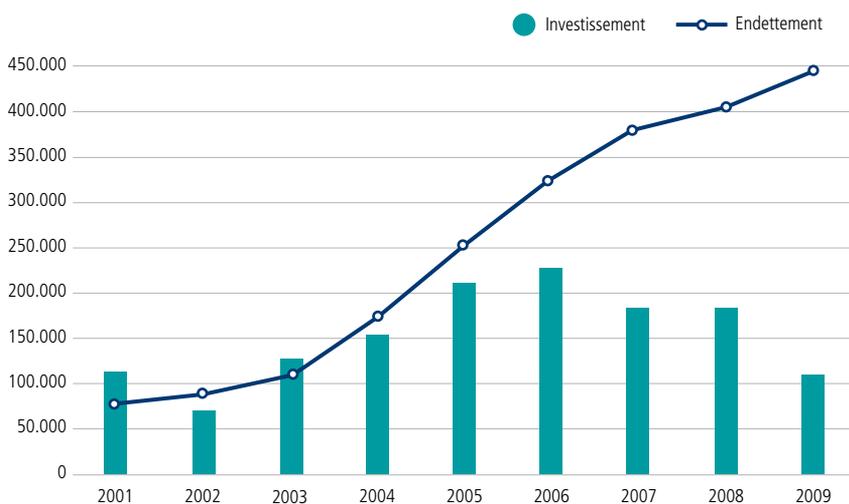
Entreprises du groupe	%
Gerència Urbanística Port 2000 de la APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, S.A.	63,00%
World Trade Center Barcelona, S.A.	52,28%
Entreprises associées	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, S.L.	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, S.L.	47,32%
Portic Barcelona, S.A.	25,18%
Terminal Marítima de Zaragoza, S.L.	21,55%
Creuers del Port de Barcelona, S.A.	20,00%
Autres participations	
Marina Port Vell, S.A.	14,98%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	14,19%
Barcelona Regional	11,77%
Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%
Marina Barcelona 92, S.A.	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



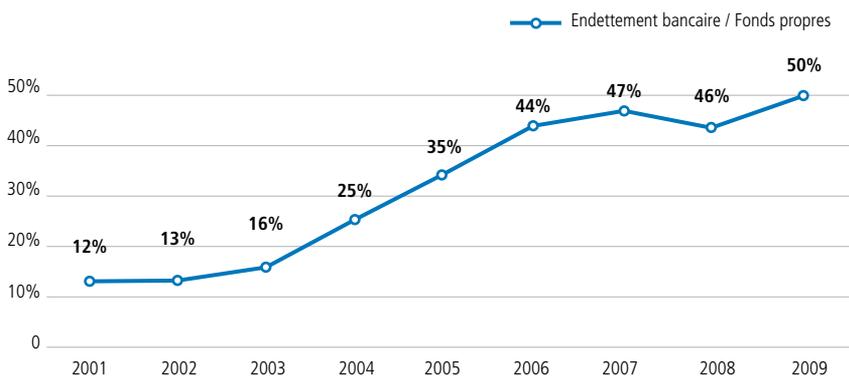
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Financement privé	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000	0
Subventions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012	0
Endettement	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103	77.987	75.353

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

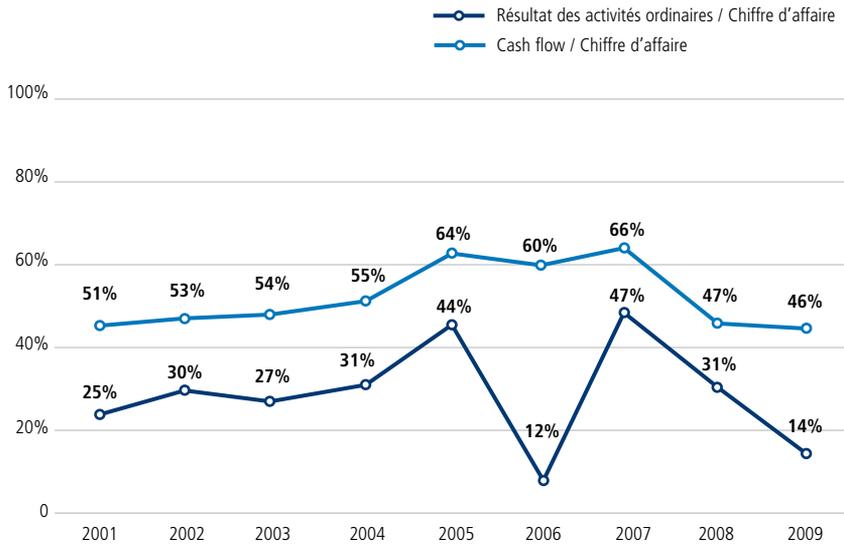


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Investissement	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209	115.131
Endettement	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222

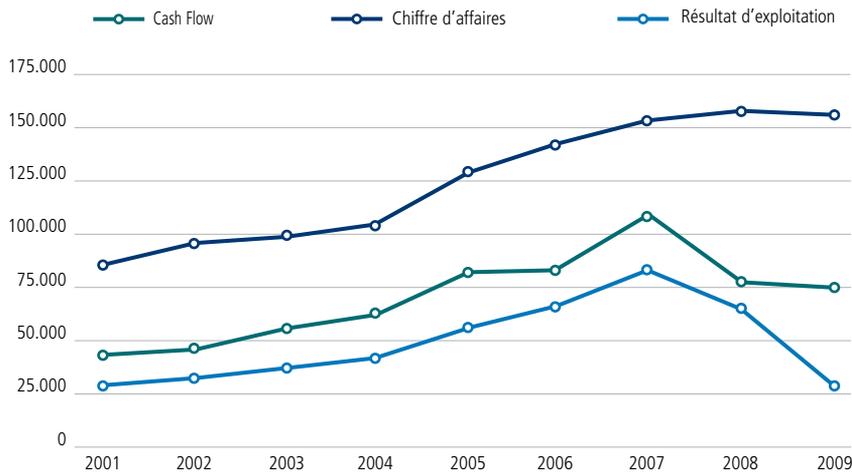
ÉVOLUTION DU TAUX D'ENDETTEMENT



RAPPORTS DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES

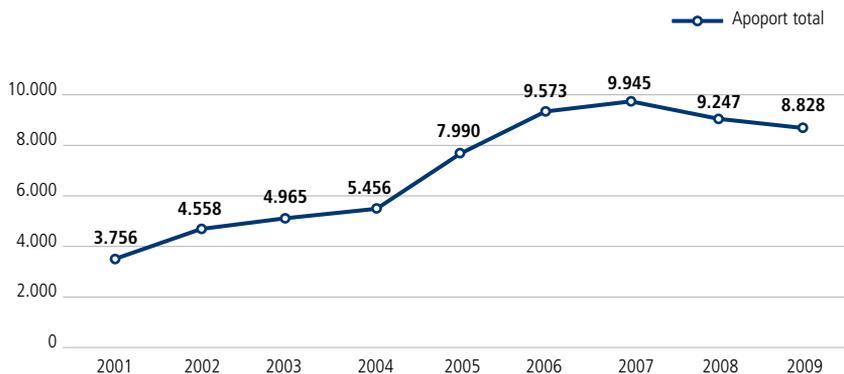


ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353
Chiffre d'affaires	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128	162.197
Résultat d'exploitation	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816

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



* Apport net au Fonds de compensation interportuaire + Financement OPPE (Loi 48/2003)

BILAN (Milliers d'euros)

	31-12-2009	31-12-2008		31-12-2009	31-12-2008
ACTIF IMMOBILISÉ	1.746.508	1.673.862	CAPITAUX PROPRES	1.194.795	1.181.684
I. Immobilisations incorporelles	16.174	15.182	Fonds propres	896.598	874.526
1. P. industrielle et autres immobilisations incorporelles	10.657	10.926	Patrimoine	512.743	512.743
2. Applications informatiques	5.517	4.256	Résultats cumulés	361.783	311.007
			Résultat de l'exercice	22.072	50.776
II. Immobilisations corporelles	1.365.304	1.310.969			
1. Terrains et ressources naturelles	170.733	175.425	Subventions, donations et legs reçus	298.197	307.158
2. Constructions	931.204	949.058	Subventions d'équipement	286.966	295.085
3. Matériel et équipement technique	2.857	2.630	Donations et legs d'équipement	20	20
4. Immobilisations corporelles en cours et acomptes	247.459	171.089	Autres subventions, donations et legs	11.211	12.053
5. Autres immobilisations corporelles	13.051	12.767			
III. Investissements immobiliers	230.263	219.576	PASSIF IMMOBILISÉ	628.322	570.173
1. Terrains	200.337	189.419			
2. Constructions	29.926	30.157	Provisions à long terme	42.418	16.953
			Provisions à long terme pour avantages au personnel	-	-
IV. Investissements à long terme dans des entreprises du groupe ou associées	71.622	69.955	Provisions pour charges	42.418	16.953
1. Instruments de capitaux propres	61.580	60.111	Autres provisions	-	-
2. Prêts à des entreprises	10.042	9.844			
			Dettes à long terme	450.720	409.291
V. Investissements financiers à long terme	59.874	58.021	Dettes auprès d'établissements de crédit	449.222	401.667
1. Instruments de capitaux propres	1.646	1.601	Fournisseurs d'immobilisation à long terme	-	-
2. Prêts à des tiers	1.638	233	Autres dettes	1.498	7.624
3. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	55.441	55.441			
4. Autres actifs financiers	1.149	746	Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupe et associées	-	-
VI. Crédit d'impôts différés	-	-	Dettes d'impôts différés	-	-
VII. Créances non courantes	3.271	159	Comptes de régularisation à lt	135.184	143.929
ACTIF CIRCULANT	150.730	151.086	PASSIF CIRCULANT	74.121	73.091
I. Actifs immobilisés détenus pour vente	-	-	Provisions à court terme	-	-
II. Stocks	251	251	Dettes à court terme	58.079	52.988
III. Clients et autres créances	33.613	47.350	Dettes auprès d'établissements de crédit	3.202	2.928
1. Clients pour ventes et prestations de services	21.109	32.272	Fournisseurs d'immobilisation à court terme	45.788	42.822
2. Clients et débiteurs, entreprises du groupe et associées	3.479	3.611	Autres passifs financiers	9.089	7.238
3. Débiteurs divers	969	398	Dettes à court terme auprès d'entreprises du groupe et associées	570	836
4. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	-	67	Dettes auprès d'entreprises du groupe	422	482
5. Autres prêts accordés aux administrations publiques	8.056	11.002	Dettes auprès d'entreprises associées	148	354
IV. Investissements à court terme dans des entreprises du groupe et associées	383	590	Fournisseurs et autres dettes	15.457	19.084
V. Investissements financiers à court terme	127	162	Fournisseurs et autres dettes	7.622	8.662
1. Instruments de capitaux propres	-	-	Administrations publiques, acomptes sur subventions	-	-
2. Prêts à des entreprises	127	135	Autres dettes auprès des admin. publiques	7.835	10.422
3. Autres actifs financiers	-	27	Comptes de régularisation	15	183
VI. Comptes de régularisation	689	506			
VII. Trésorerie et équivalents de trésorerie	115.667	102.227			
1. Trésorerie	8.667	8.227			
2. Équivalents de trésorerie	107.000	94.000			
TOTAL ACTIF	1.897.238	1.824.948	TOTAL PASSIF	1.897.238	1.824.948

COMPTE DE PERTES ET PROFITS (Milliers d'euros)

	2009	2008	Variation	%Var
Montant net du chiffre d'affaires	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Taxes portuaires	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Taxe d'occupation privative du domaine public portuaire	57.858	57.782	76	0%
Taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Taxe navires	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Taxes navires de plaisance	565	504	61	12%
Taxes passagers	6.797	7.165	(368)	-5%
Taxes marchandises	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Taxe pêche fraîche	209	201	8	4%
Taxe d'exploitation spéciale du domaine public portuaire	15.690	14.378	1.312	9%
Taxes sur services non commerciaux	800	852	(52)	-6%
Autres recettes	10.509	5.127	5.382	105%
Montants supplémentaires	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifs et autres	2.618	2.959	(341)	-12%
Autres recettes d'exploitation	6.624	6.914	(290)	-4%
Recettes accessoires et autres recettes de gestion courante	2.721	2.960	(239)	-8%
Subventions d'exploitation virées au résultat de l'exercice	126	115	11	10%
Recettes de concessions rendues	835	1.042	(207)	-20%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2.942	2.797	145	5%
Dépenses de personnel	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Salaires et traitements	(22.278)	(21.385)	(893)	4%
Indemnités	(2.292)	(1.016)	(1.276)	126%
Charges sociales	(9.643)	(8.996)	(647)	7%
Provisions	-	-	-	-
Autres dépenses d'exploitation	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Services sous-traités	(21.263)	(19.543)	(1.720)	9%
Réparations et entretien	(5.047)	(3.493)	(1.554)	44%
Services de professionnels indépendants	(4.127)	(4.529)	402	-9%
Fournitures	(1.624)	(1.484)	(140)	9%
Autres services sous-traités	(10.465)	(10.037)	(428)	4%
Impôts	(1.396)	(1.664)	268	-16%
Pertes, charges et variation des provisions pour opérations commerciales	(5.173)	6	(5.179)	
Autres frais de gestion courante	(8.439)	(15.353)	6.914	-45%
Financement des ports d'État	(6.460)	(6.183)	(277)	4%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	(5.310)	(5.861)	551	-9%
Amortissements des immobilisations	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	8.126	4.103	4.023	98%
Excès de provisions	-	6.488	(6.488)	-100%
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	957	(1.035)	1.992	-192%
Charges et pertes	91	91	-	-
Produits sur cessions et autres	866	(1.126)	1.992	-177%
Autres résultats	(25.240)	-	(25.240)	-
Recettes exceptionnels	-	-	-	-
Frais exceptionnels	(25.240)	-	(25.240)	-
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Recettes financières	4.921	10.380	(5.459)	-53%
Recettes de participations en instruments de capitaux propres	679	294	385	131%
Recettes de valeurs négociables et autres actifs financiers	3.391	4.992	(1.601)	-32%
Inscription de frais financiers à l'actif	851	5.094	(4.243)	-83%
Frais financiers	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Pour emprunts auprès de tiers	(10.366)	(20.401)	10.035	-49%
Pour mise à jour des provisions	(1.217)	(7.808)	6.591	-84%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	(31)	2.611	(2.642)	
Charges et pertes	(31)	2.611	(2.642)	
Produits sur cessions et autres	-	-	-	-
RÉSULTAT FINANCIER	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	22.072	50.827	(28.755)	-57%
Impôt sur les bénéfices	-	(51)	51	-100%
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	22.072	50.776	(28.704)	-57%

TABLEAU D'EMPLOIS-RESSOURCES (Milliers d'euros)

	2009
EMPLOIS	133.511
Autre actif immobilisé	115.131
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	2.285
Acquisitions d'immobilisations corporelles	105.215
Acquisitions d'immobilisations financières	7.631
Réductions de patrimoine	-
Apport au Fonds de compensation interportuaire	5.310
Diminution du passif immobilisé	13.070
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'établissements de crédit	2.444
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès de fournisseurs d'immobilisations	-
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'entreprises du groupe / associées	8.046
Constitutions de provisions à long terme	2.580
RESSOURCES	132.125
Ressources issues des opérations	75.353
Augmentations de patrimoine	-
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2.942
Subventions d'équipement obtenues	-
Augmentation du passif immobilisé	50.395
Dettes à long terme auprès d'établissements de crédit	50.000
Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupes / associées et autres	395
Diminution de l'actif immobilisé	3.435
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	2.283
Annulation ou cession à court terme d'autres placements financiers à long terme	1.152
Excédent ressources / emplois	-
Excédent emplois / ressources	1.386

RESSOURCES DES OPÉRATIONS (Milliers d'euros)

	2009	2008	Variation	%Var
Résultat pour la période	22.072	50.776	(28.704)	-57%
Plus	75.875	51.914	23.961	46%
Amortissement des immobilisations	40.594	34.146	6.448	19%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	5.310	5.861	(551)	-9%
Dotation aux provisions pour risques et charges	28.045	7.808	20.237	259%
Pertes sur immobilisations	428	1.126	(698)	-62%
Pertes pour dépréciation de l'actif immobilisé	1.082	2.962	(1.880)	-63%
Autres	416	11	405	3682%
Moins	22.594	24.702	(2.108)	-9%
Report de la dépréciation de l'actif immobilisé	91	3.011	(2.920)	-97%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2.942	2.797	145	5%
Excès de provisions pour immobilisations	-	6.487	(6.487)	-100%
Plus-values sur immobilisations	1.294	-	1.294	-
Subventions d'équipement virées au résultat et reports	8.962	5.145	3.817	74%
Inscription en charges d'acomptes reçus sur les ventes ou la prestation de services	8.271	2.168	6.103	282%
Inscription de frais financiers à l'actif	851	5.094	(4.243)	-83%
Recettes d'actualisations financières	183	-	183	-
Total	75.353	77.988	(2.635)	-3%

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (Milliers d'euros)

	2009	2008
A) Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	70.454	114.563
Résultat avant impôts	22.072	50.827
Ajustements du résultat	57.178	39.265
Amortissement des immobilisations (+)	40.594	34.146
Corrections de valeurs sur dépréciation	(60)	(2.952)
Variation des provisions	26.827	(6.488)
Imputation de subventions (-)	(8.125)	(4.103)
Produits des diminutions et cessions d'immobilisations	(866)	1.127
Revenus financiers (-)	(4.921)	(10.381)
Ajustements financiers (+)	11.583	28.209
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	1.051	2.905
Recettes de concessions rendues (-)	(835)	(1.042)
Inscription en charges d'acomptes reçus sur les ventes ou la prestation de services	(8.271)	(2.169)
Autres recettes et dépenses	201	13
Variation du fonds de roulement	150	34.909
Stocks	1	28
Clients et autres créances	11.025	19.463
Autres actifs circulants	(33)	(124)
Fournisseurs et autres dettes	(1.744)	11.755
Autres passifs circulants	(6.366)	5.776
Autres actifs et passifs immobilisés	(2.733)	(1.989)
Autres flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(8.946)	(10.438)
Paiement d'intérêts (-)	(10.171)	(15.811)
Paiement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (-)	(2.315)	(20)
Encaissement de dividendes (+)	679	294
Encaissement d'intérêts (+)	2.248	5.719
Encaissement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (+)	9	-
Encaissements / décaissements au titre de l'impôt sur les bénéfices	604	(670)
Autres encaissements / décaissements	-	50
B) Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	(105.080)	(151.593)
Décaissements liés aux investissements (-)	(125.755)	(173.962)
Entreprises du groupe et associées	(1.500)	(19.650)
Immobilisations incorporelles	(2.388)	(2.148)
Immobilisations corporelles	(119.822)	(152.010)
Autres actifs financiers	(2.045)	(154)
Encaissements liés aux désinvestissements (+)	20.675	22.369
Entreprises du groupe et associées	631	1.037
Immobilisations corporelles	369	-
Autres actifs financiers	-	7
Autres actifs	19.675	21.325
C) Flux de trésorerie provenant des activités de financement	48.066	23.399
Encaissements et décaissements d'éléments de capitaux propres	-	-
Subventions, donations et legs reçus	-	-
Encaissements et décaissements d'éléments de passif financier	48.066	23.399
Émission d'emprunts	50.000	24.000
Emprunts auprès d'établissements de crédit (+)	50.000	20.000
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (+)	-	-
Autres emprunts (+)	-	4.000
Remboursement et amortissement d'emprunts	(1.934)	(601)
Emprunts auprès d'établissements de crédit (-)	(1.934)	(601)
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (-)	-	-
Autres emprunts (-)	-	-
AUGMENTATION / DIMINUTION NETTE DES COMPTES DE TRÉSORERIE (A+B+C)	13.440	(13.631)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	102.227	115.858
Trésorerie à la clôture de l'exercice	115.667	102.227



Répertoire du Port de Barcelone



Répertoire du Port de Barcelone

Autoritat Portuària de Barcelona

WORLD TRADE CENTER
Edifici Est
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
Fax: +34 93 306 88 11
web: www.portdebarcelona.es

SAU (Servei d'accés Unificat)

Tel.: +34 93 298 60 00
a/e: sau@portdebarcelona.es

SAC (Servei d'Atenció al Client)

Tel.: 902 22 28 58
a/e: sac@portdebarcelona.es

Représentation du Port de Barcelone au Japon

Mr. Takeshi Suzuki
DE TOK LTD. 1-34-1505, Toranomom 4-Chome
Minato Ku,
Tokyo 105-0001 – Japó
Tel.: +81 3 3436 11 17
Fax: +81 3 3436 11 19
a/e: Suzuki@detokltd.jp

Représentation du Port de Barcelone en Chine

Sr. Joan Dedeu
CHINA CONSULTANTS
Room 101 1/F, Chung Nam Bldg 1, Lockhart
Road,
Wan Chai Hong Kong
Tel.: +852 2866 88 41
Fax: +852 2866 75 54
a/e: jdedeu@netnavigator.com

Représentation du Port de Barcelone en Argentine

Sr. Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires, Argentina
Telefax: +54 11 4824 36 01
a/e: h.l@abaconet.com.ar

Représentation du Port de Barcelone à Madrid

Sr. Miguel Ángel Palomero
C/ Jorge Juan, 19, 6è
28001 Madrid – Espanya
Tel.: +34 91 781 54 45
Fax: +34 91 781 54 48
a/e: mapalomero@portdebarcelona.es

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Sra. Silvia Martínez
Camino de la Cogullada, 65 Mercazaragoza
50014 Saragossa
Tel.: +34 976 479 658
Fax: +34 976 449 108
a/e: silvia_martinez@portdebarcelona.es
web: www.tmaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Mme. Nathalie Thomas
82, Chemin de la Plaine
31790 Saint-Jory – França
Tel.: +33 561 357 389
Fax: +33 534 275 764
a/e: n.thomas@tmtoulouse.com
web: www.tmtoulouse.com

Port Vell Gerència Urbanística Port 2000

C/ Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: +34 93 317 61 35
Fax: +34 93 317 41 48
a/e: info@portvellbcn.com
web: www.portvellbcn.com

ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA)

Av. Ports d'Europa, 100 4a pl. Ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
Fax: +34 93 552 58 01
a/e: info@zal.es
web: www.zal.es

Portic Barcelona, SA

World Trade Center, Edifici Est, 6a pl.
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 82 82
Fax: +34 93 508 82 92
a/e: comercial@portic.net
web: www.portic.net

World Trade Center Barcelona, SA

Moll de Barcelona, s/n Edifici Est, 1a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
a/e: comercial@wtcbarcelona.es
web: www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA – APIE

Ctra. Circumval·lació, Tram V
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 223 18 22
Fax: +34 93 223 17 33
a/e: info@estibarna.es
web: www.estibarna.es

Capitania Marítima de Barcelona

Ctra. Circumval·lació, Tram VI
Torre de Control.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 53 94
Fax: +34 93 223 46 12

Centre Regional de Coordinació de Salvament de Barcelona

Ctra. Circumval·lació, Tram VI
Edifici Torre de Salvament, 9a pl.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 47 33
Fax: +34 93 223 46 13
a/e: barcelon@sasemar.es
web: www.salvamentomaritimo.es

Duana de Barcelona

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

Punt d'Inspecció Fronterer - PIF

Ctra. Circumval·lació, Tram IV, Edifici PIF
08039 Barcelona
Sanitat Exterior Tel.: +34 93 520 91 80 Fax:
+34 93 441 72 76
Equip de Qualitat (EQ) Tel.: +34 93 306 88 23

CATICE (Centre Assistència Tècnica i Inspecció Comerç Exterior)

Moll Sud 1 (sortida TCB)
Ctra. Circumval·lació, Trm. IV Edif. PIF 2ª pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 441 65 36
Fax: +34 93 442 30 05
a/e: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Associació de Consignataris de Vaixells de Barcelona

Plaça Tetuan, 40-41, 2a, ofic. 37
08010 Barcelona
Tel.: +34 93 265 07 32
Fax: +34 93 246 29 76
a/e: acb@consignatarios.com
web: www.consignatarios.com

Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona

Ctra. Circumval·lació, s/n, tram VI,
edifici Gregal 1ª pl.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
Fax: +34 93 223 41 84
a/e: aeepb@aeepb.com
web: www.aeepb.com

Associació de Transitaris, Expedidors Internacionals i Assimilats de Barcelona (ATEIA-OLT)

Via Laietana, 32-34, 2n
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
a/e: ateia@bcn.ateia.com
web: www.ateia.com

Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona

Diputació 295, baixos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 58
Fax: +34 93 441 24 82
a/e: coacab@coacab.com
web: coacab.com

Cambrà de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
a/e: cambra@cambrabcn.org
web: www.cambrabcn.org

Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya

Av. Diagonal, 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 94 84
Fax: +34 93 416 93 01
a/e: shippers@cambrescat.es
web: www.shippers.es

Corporació de Pràctics del Port

Ports de Ningbó, Moll contradic, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
a/e: admin@practicos-bcn.com
web: www.practicos-bcn.es

Puerto Seco de Azuqueca

Avda. del Vidrio, s/n, Pol. Ind. Garona, ofic. n. 0,
Pl. Baja
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)
Tel.: +34 949 261 207
Fax: + 34 949 348 545
a/e: grupo@graneuropa.com
web: www.graneuropa.com



Port de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
Fax: 93 306 88 11
www.portdebarcelona.es

© Autoritat Portuària de Barcelona

Production et directeur d'art
El taller interactivo, S.L.

Photographie
Oscar Ferrer

Traduction
Claire Chanard