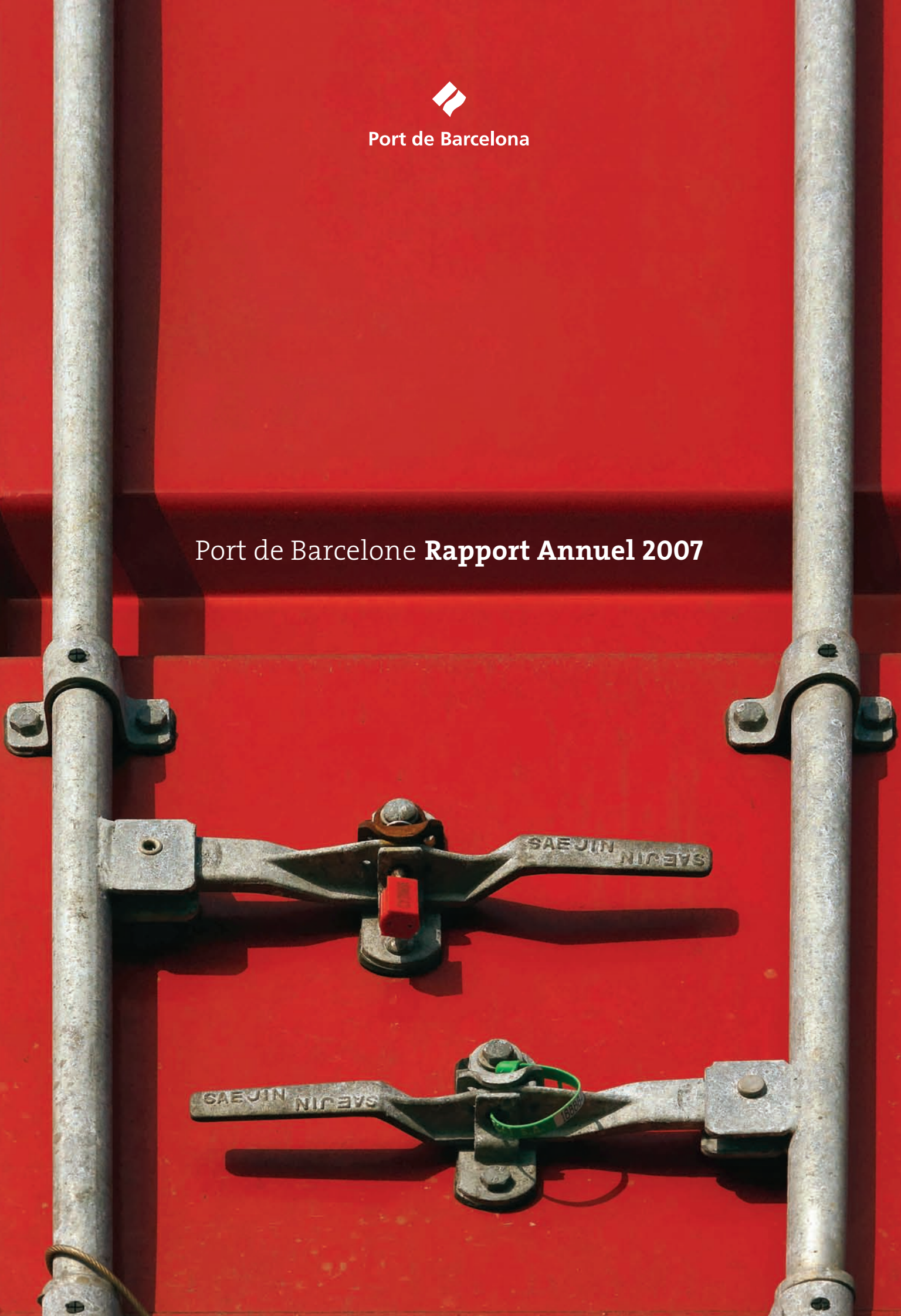




Port de Barcelona

Port de Barcelone **Rapport Annuel 2007**



Port de Barcelone **Rapport Annuel 2007**



Port de Barcelona

4 Conseil d'Administration

6 Présentation

Jordi Valls i Riera, Président

8 Introduction

Josep Oriol Carreras, Directeur général

Gestion

12 Mission, vision et valeurs de l'APB

14 Domaines relevant de la Présidence

22 Domaines relevant de la Direction

31 Infrastructures

34 Exploitation et planification

37 Stratégie et développement

42 Entreprises en coparticipation

Évolution du trafic

52 Évolution du trafic

53 Analyse par type de navigation

54 Analyse par type de marchandise

56 Passagers

Exercice économique et financier

60 Exercice économique et financier

65 Tableau de financement

66 Compte de pertes et profits

67 Bilan de situation

Guide du Port de Barcelone

70 Données techniques

71 Terminaux spécialisés

Répertoire du Port de Barcelone

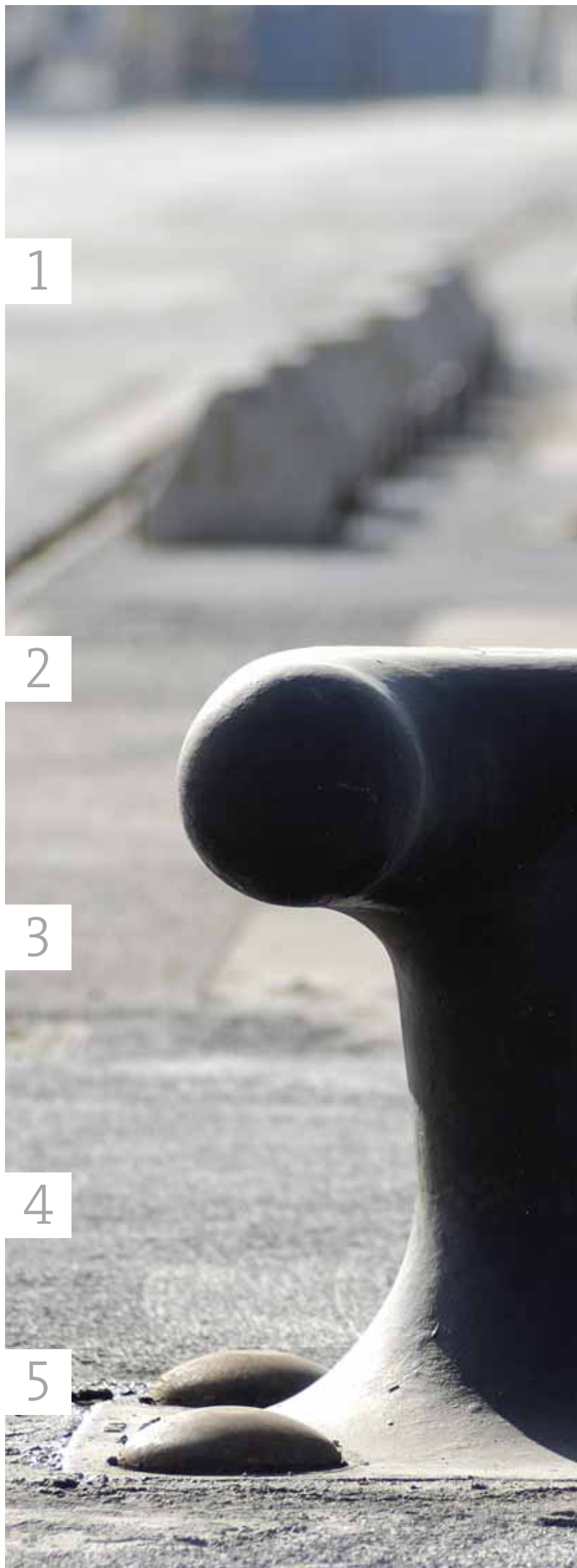
1

2

3

4

5





Membres du Conseil d'Administration

de l'Autorité Portuaire de Barcelone

au 31 décembre 2007

Président du Conseil d'Administration

M. Jordi Valls Riera

Membres de droit

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

M. Josep Oriol Carreras (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. Jordi Nadal Atcher

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 Fernandez Bozal

M. Julián Maganto López

M. Manuel Royes Vila

Membres représentant les mairies de Barcelone

M. Jordi W. Carnes Ayats

M. Ramón García-Bragado Acín

Membres représentant les mairies du Prat de Llobregat

M. Lluís Tejedor Ballesteros



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

M. Josep M. Basáñez Villaluenga
M. Joan J. Llonch Pañella

Membre représentant l'Association des entreprises de manutention

M. Xabier M^a Vidal Niebla

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

M. Jordi Forné Ratés

Membres représentant les syndicats

M. José Pérez Domínguez (Fetcomar CC.OO.)
M. Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Secrétaire (non membre)

M. Pere Caralps Riera

Membres ayant quitté le Conseil d'Administration

M. Severo Bueno de Sitjar de Togores
M. José L. Estrada Llaquet
M. Xavier Casas Masjoan
Mme Maravillas Rojo Torrecilla

Présentation

2007 a marqué un tournant pour l'avenir du Port de Barcelone. Non seulement le Port a continué d'enregistrer une croissance supérieure à celle de l'économie générale et de battre des records de trafic, mais 2007 a également été une année de réaménagements, de remaniements et de déploiements qui viennent renforcer l'Autorité Portuaire de Barcelone au plan interne et font du Port de Barcelone l'une des infrastructures de référence en Europe.

Les piliers de la stratégie du Port sont parfaitement définis et constituent la toile de fond du vaste processus d'extension actuellement en cours. Toutefois, les orientations et les lignes directrices nécessaires à la mise en œuvre de cette stratégie doivent être dynamiques et faire l'objet d'un processus de révision et d'adaptation permanente sur un marché en perpétuelle mutation et dans des environnements professionnels toujours plus ouverts et complexes. Cette philosophie nous a poussés cette année à démarrer l'élaboration du futur III Plan stratégique du Port de Barcelone, un outil qui permettra de mettre à jour et de concrétiser les objectifs à long terme de la Communauté Portuaire, afin de conforter notre place de plateforme logistique du sud de l'Europe. Nous devons cependant être en mesure de relever en cours de route plusieurs défis à court terme, des défis qui impliquent des opportunités et des obstacles et dont le succès facilitera la réalisation de l'objectif stratégique du Port tout en définissant son futur positionnement. En 2007 des étapes importantes ont été franchies à cet égard.

Nous avons tout d'abord relevé le défi du développement physique du Port de Barcelone, un projet en cours de réalisation et qui s'est avéré être le seul moyen de garantir l'avenir de cette infrastructure, ce que nous confirment aujourd'hui les clients et le marché. Pour devenir le choix naturel face à une offre très vaste et mondialisée, et donc attirer davantage de marchandises internationales, il ne fait aucun doute qu'outre des prestations de tout premier ordre, nous devons disposer d'espaces opérationnels supplémentaires et d'installations compétitives. C'est la raison pour laquelle, le Port investit lourdement depuis des années en moyens économiques, environnementaux et techniques afin d'atteindre la taille critique lui permettant de répondre à la demande tant des entreprises que des consommateurs. Les travaux des digues de protection et du quai Prat ont beaucoup progressé en 2007, sous la coordination du Délégué aux travaux d'extension, une fonction que nous avons jugée indispensable au bon déroulement de travaux aussi complexes et d'une telle envergure.

Les résultats économiques obtenus en 2007 reflètent le bon niveau de gestion de notre institution. L'Autorité Portuaire de Barcelone a ainsi enregistré un bénéfice

net de 73,8 millions d'euros, soit une augmentation de 57 millions par rapport à l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation a progressé de 16% et le résultat extraordinaire a enregistré une amélioration nette de près de 50 millions d'euros, essentiellement due au résultat extraordinaire négatif de 37,8 millions d'euros enregistré en 2006 à la suite de l'accident du quai Prat. Soulignons l'augmentation de 24% du cash flow qui s'est monté en 2007 à 104,1 millions d'euros, ainsi que la valeur des investissements réalisés, qui a dépassé les 186 millions d'euros, dont 57% au titre des travaux d'extension.

Parallèlement au terminal du quai Prat qui sera exploité par Hutchison et TerCat, le projet d'extension du terminal de conteneurs TCB a suscité de nouvelles attentes de la part des armateurs, car il garantit une concurrence réelle entre terminaux de dimensions similaires. De plus, les grandes compagnies de porte-conteneurs confirment également leur pari en faveur du Port de Barcelone : en effet, ils augmentent en permanence leurs services et les capacités de trafic de leurs lignes, avec des navires de plus en plus grands. Nous sommes réactifs et le marché réagit à son tour ; nous sommes donc sur la bonne voie.

Etant donné que le Port ne ralentit pas l'allure pour atteindre son objectif, nous recherchons des solutions imaginatives avec les opérateurs afin d'optimiser la surface disponible en attendant la mise en service des nouveaux espaces de l'extension et pouvoir ainsi continuer de nous développer à court terme. Face au défi que représentent des opérations en surnombre, un projet de réaménagement des espaces portuaires a été mis en œuvre en 2007. Il permet à court terme de faire passer notre capacité annuelle à 60 millions de tonnes et 2,7 millions d'EVP. Or, les 2,6 millions de conteneurs manutentionnés en 2007 nous prouvent qu'il reste encore du chemin à parcourir. Nous savons qu'au cours des deux ou trois années à venir, les niveaux de croissance actuels à deux chiffres seront difficiles à maintenir ; toutefois nous nous y préparons en prenant des mesures telles que l'achat de MEPSA par Catalana d'Infraestructures Portuàries, société dont l'Autorité Portuaire de Barcelone détient 49%, ce qui permettra de tirer le meilleur parti possible du profil actuel du Port tout en lui fournissant encore plus d'espace de développement. La mise à disposition des nouveaux espaces créés par le projet d'extension marquera un tournant très net.

Les efforts ont également porté avec succès sur le troisième défi, l'ouverture aux marchés stratégiques. Sur les territoires les plus éloignés, l'avant-pays, cette démarche se traduit par des initiatives extrêmement variées : actions commerciales spécifiques, visites aux armateurs ou présence lors de grands rendez-vous internationaux. Concernant l'origine des marchandises,



les efforts en 2007 ont essentiellement porté sur le Moyen-Orient et plus particulièrement la Chine, car il est indéniable que les volumes croissants du géant asiatique à l'exportation en font un client de premier ordre pour le Port de Barcelone.

Sur les territoires les plus proches, l'hinterland, le Port applique sa stratégie de croissance en développant les services portuaires et logistiques en réseau. En d'autres termes, il favorise la création d'un ensemble de centres de services proches des chargeurs et / ou consommateurs finaux et étroitement liés au Port par des couloirs de transport intermodaux. L'élan donné en 2007 aux terminaux maritimes de Saragosse et de Toulouse et au port sec d'Azuqueca de Henares, ainsi que les premiers accords en vue de la création d'un espace logistique à Perpignan, nous permettent de bénéficier d'ores et déjà d'un positionnement privilégié sur les marchés du nord et du centre de l'Espagne et du sud de la France. En outre, nous avons entamé le travail prospectif sur la région de Lyon, car selon nous, l'accès à l'Europe centrale est passé obligatoirement par une présence forte en Rhône-Alpes. Notre ambition de nous présenter comme un « port français » commence donc à prendre corps, ce qui nous permettra de proposer le départ de trains vers le reste de l'Europe, à des coûts de gestion et de transport compétitifs et accessibles.

L'ouverture de l'hinterland est donc étroitement liée au transport ferroviaire, qui joue un rôle prépondérant dans l'élaboration de la stratégie d'avenir du Port de Barcelone. Notre trafic ferroviaire de marchandises est encore loin de respecter les critères minimum de durabilité et ne constitue pas non plus encore une combinaison efficace des différents modes de transport, mais la libéralisation du transport ferroviaire (le quatrième défi), représente une grande chance que nous ne devons pas laisser passer. Bien que nous soyons encore très en amont, dans une phase où il est nécessaire de surmonter les déséquilibres provoqués par le changement de modèle commercial, l'Autorité Portuaire de Barcelone a conçu et présenté la figure d'une autorité ferro-portuaire chargée d'aménager et de réglementer le transport dans le périmètre du Port. En outre, nous assurons la promotion des affaires et facilitons la création de nouveaux services ferroviaires dans l'hinterland, comme pour Madrid et Saragosse, et qui commencent à produire des résultats positifs.

Il convient de faire une parenthèse pour signaler que les progrès réalisés sur les chantiers mentionnés jusqu'à présent, nécessitent une amélioration des infrastructures terrestres. Il s'agit de projets d'accessibilité routière et ferroviaire indispensables à une gestion efficace de l'entrée et de la sortie des marchandises dont

le volume sera croissant dans le cadre du Port élargi, et d'assurer la liaison entre ce dernier et les marchés prioritaires.

Le Port a prévu et anticipé cette réalité grâce à des propositions figurant dans le Plan d'accessibilité ferroviaire et routière du Port de Barcelone. C'est pourquoi la Déclaration d'impact environnemental favorable émise en octobre à propos du Plan par le ministère de l'Environnement, est l'une des meilleures nouvelles reçue au cours du dernier trimestre. Au cours de l'exercice 2007, nous avons pu achever les travaux de dédoublement de la rue 3 de la Zona Franca, un projet qui garantit une liaison routière directe et un trafic plus important entre le Port et le périphérique qui longe la côte (ronda Litoral). A présent, notre objectif est d'accélérer le reste des chantiers pour qu'ils soient prêts une fois les travaux d'extension achevés.

En matière de connectivité, nous avons également su faire face à la confirmation par le ministère des Travaux publics, du retard de la liaison ferroviaire prévue pour 2009 entre Barcelone et la frontière française avec la nouvelle ligne à grande vitesse. Cette ligne à écartement européen est le principal outil d'amélioration de l'accès et de la compétitivité du Port sur les marchés européens. Afin de ne pas compromettre cet objectif et d'accélérer la mise en service de la liaison pour 2010, l'Autorité Portuaire de Barcelone et le gouvernement catalan ont proposé une solution provisoire. Cette solution passe par la construction d'une troisième voie entre Gérone et Figueras, et par la construction des accès nécessaires à la ligne à écartement européen déjà construite, pour ensuite emprunter le nouveau tunnel transfrontalier ou la ligne actuelle de Port-Bou et aller jusqu'à Perpignan. Un pas de géant dans notre positionnement en tant que solution portuaire pour l'Europe et la Méditerranée.

Dans le même ordre d'idées, nouer des alliances constitue notre cinquième défi. Sans oublier quels sont nos trafics stratégiques et en gardant à l'esprit que nous vivons dans un contexte fortement concurrentiel, nous jugeons indispensable de rechercher des espaces de collaboration dans les domaines où la croissance ne sera possible qu'à plusieurs. C'est dans ce cadre que s'inscrit la participation de l'Autorité Portuaire de Barcelone comme membre actif de l'association FERRMED, dont l'objectif est la promotion d'un axe ferroviaire européen de marchandises entre Algésiras et Stockholm. Les conclusions de l'étude réalisée par l'association en 2007 visent faire de cette initiative un projet prioritaire lors de la prochaine révision de la politique européenne des transports par la Commission européenne. C'est également dans ce cadre que s'inscrit notre participation à l'initiative Intermed, avec Gênes et Marseille, afin de capter des trafics d'Extrême-

Orient à destination des ports du sud du continent européen.

Enfin, le Port a décidé de donner la place d'honneur qui lui revient au défi des valeurs et de la Responsabilité sociale des entreprises (RSE). Il s'agit d'une attitude intégrée naturellement par le Port de Barcelone dans son modèle de gestion quotidienne et dans ses grandes orientations. Or, l'Autorité Portuaire de Barcelone a jugé nécessaire de la rendre systématique, d'être pionnière en la matière et de veiller à ce que ces principes éthiques régissent le fonctionnement de l'ensemble de la Communauté Logistique Portuaire de Barcelone : il s'agit de mettre en valeur ce que nous faisons de manière responsable, et de faire preuve de responsabilité dans tout ce que nous entreprenons.

En matière de développement durable, cet engagement est visible dans les activités quotidiennes (avec par exemple la maîtrise systématique des rejets atmosphériques ou l'analyse de la qualité de l'eau) mais également dans les travaux d'extension, qui ont été conçus et exécutés selon des critères environnementaux qui bien souvent dépassent les exigences de la Déclaration d'impact environnemental (DIE). Ce même engagement est également manifeste dans la défense de l'intermodalité comme facteur d'efficacité économique, sociale et environnementale, grâce à la promotion du transport maritime à courte distance et du transport ferroviaire.

Preuve supplémentaire de ce respect du développement durable, la mise en œuvre immédiate de mesures d'application du décret 152/2007 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air, adopté l'été dernier par le gouvernement catalan. Les adaptations nécessaires au respect la réglementation dans les domaines de responsabilité de l'Autorité Portuaire de Barcelone, ont démarré avec le soutien de la Communauté Portuaire.

Enfin, il convient de souligner que ce sont les hommes et les femmes qui sont le véritable moteur de cette grande machine complexe qu'est le Port de Barcelone. C'est à l'engagement des professionnels du Port, à leur capacité de dialogue, à leur sens des responsabilités et à leur esprit d'initiative que le Port de Barcelone doit sa réputation, l'un de ses atouts les plus précieux à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle nous devons particulièrement préserver ce patrimoine (synonyme de fiabilité, de sécurité et de qualité) en le mettant continuellement en valeur et en le faisant connaître. Si nous agissons correctement, si nous sommes en mesure de relever les défis que nous nous sommes fixés et d'entretenir cette somme de compétitivité et de durabilité, nous aurons sans nul doute parcouru une grande partie du chemin et fait de Barcelone l'un des plus grands ports d'Europe.

Jordi Valls i Riera
Président

Encore une fois, le Port de Barcelone clôture l'exercice en ayant battu des records de trafic et l'Autorité Portuaire a dégagé des résultats économiques très solides qui lui garantissent de pouvoir réaliser les projets en marche et notamment les grands investissements d'infrastructures prévus au titre des travaux d'extension du Port.

Dans le cadre de ces investissements, à la fin de l'année 2007, les digues de protection Est et Sud étaient émergées sur 100% de leur longueur. Ces travaux qui seront achevés courant 2008, définissent le nouveau profil du Port après son extension par le sud.

La construction du quai Prat avance également à grands pas (ce quai doit accueillir le premier terminal construit dans le cadre de l'extension), malgré l'incident survenu le 1er janvier 2007 et qui a touché une partie des caissons dont est constituée sa ligne de quai. Grâce à la prompte réaction de l'Autorité Portuaire de Barcelone et aux solutions proposées et mises en œuvre par les techniciens, la mise à disposition des installations pourra commencer en 2008, dans les délais prévus, mais en modifiant l'ordre de livraison des espaces. Ainsi, la livraison des infrastructures situées le plus au sud, soit près de 70% du terminal, est désormais prévue pour fin 2008. Le réaménagement de la zone touchée, située au nord, est quant à lui prévu pour le deuxième semestre 2009.

La mise en service du terminal Prat mettra un terme au problème actuel de manque d'espace qui a été surmonté en 2007 grâce à l'effort consenti par les terminaux afin d'augmenter leur efficacité opérationnelle et logistique. En outre, le travail commun avec l'Autorité Portuaire de Barcelone a permis l'approbation d'un projet de réaménagement portuaire tiré d'une proposition soumise en 2006. Il s'agit de regrouper des activités et d'optimiser l'utilisation des espaces en valorisant 20 hectares déjà existants, ce qui représente ainsi un potentiel supplémentaire de 5 millions de tonnes pour le trafic de marchandises diverses et le cabotage. Cela permettra d'augmenter de 10% la capacité actuelle de 60 millions de tonnes et 2,7 millions d'EVP du Port, dans l'attente des nouveaux espaces issus des travaux d'extension. Les terminaux d'automobiles ont pour leur part décidé d'investir dans de nouveaux espaces verticaux afin d'augmenter la capacité de stockage et de maintenance de véhicules dans le Port, à court et moyen terme.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'opération ayant permis à la nouvelle société Catalana d'Infraestructures Portuàries (détenue à 49% par l'Autorité Portuaire de Barcelone et à 51% par Catalana d'Iniciatives) d'acquérir la société Muelles y Espa-

cios Portuarios, S.A. (MEPSA), titulaire d'une concession de 49 hectares sur le quai Inflamables. Cette action permettra de réaménager les espaces exploités jusqu'à présent par MEPSA, afin de les adapter aux critères de développement du Port et aux besoins de croissance du trafic maritime.

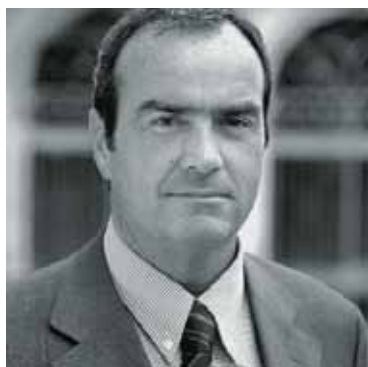
La construction des digues de protection a permis de protéger les quais des eaux extérieures. Les quais se trouvent à proximité de l'embouchure Sud qui devient ainsi un espace privilégié pour les manœuvres de navires, espace relié en outre au réseau routier et ferroviaire.

Toutes ces initiatives sont indispensables car pendant l'achèvement des travaux d'extension, les terminaux et le Port ne renoncent pas à la croissance, comme le prouvent les chiffres 2007. Le trafic total pour l'exercice a augmenté de 7,8%, dépassant ainsi les 50 millions de tonnes. Avec 35,2 millions de tonnes, soit une augmentation de près de 11%, le trafic des marchandises diverses s'est distingué par son bon comportement. Ce type de trafic représente plus de 70% du trafic total. La tendance positive générale se reflète également dans les 2,6 millions de conteurs enregistrés, soit 12,6% de plus que l'année précédente, et dans l'augmentation de 11% du trafic de véhicules.

Les vracs liquides, avec une augmentation de 4,3%, ont également contribué à la croissance générale du trafic et l'augmentation de la capacité de leurs installations leur ouvre de belles perspectives. Les vracs solides en revanche ont enregistré une baisse importante de 49%, en raison de la diminution du trafic de charbon.

Grâce à l'évolution positive du trafic et à la forte augmentation des recettes tirées des concessions du domaine portuaire, le chiffre d'affaires de l'Autorité Portuaire de Barcelone a enregistré une croissance de 13%, soit un total de 158,1 millions d'euros. A la clôture de l'exercice, et dans l'attente des rapports d'audit des comptes, le bénéfice net se montait à 73,8 millions d'euros, soit une augmentation de 57,6 millions par rapport à l'exercice précédent. Il convient de souligner l'augmentation de 20% du cash flow qui a dépassé pour la première fois la barre des 100 millions d'euros et qui représente une source de financement importante des investissements.

Les bons résultats économiques sont également dus à la croissance de 13% du trafic de passagers, elle-même favorisée essentiellement par l'augmentation des passagers de croisières. Ce type de trafic (les croisières) a battu un nouveau record historique, avec 1,8 millions de passagers et une augmentation de 26%, soit l'une des poussées les plus fortes de ces dix dernières années. Un résultat qui renforce la position de Barcelone en tant que premier



port de croisières d'Europe et lui assure la neuvième place mondiale, derrière les grandes bases des Caraïbes. C'est en outre un véritable facteur de dynamisation du tourisme pour la ville et ses environs, car 60% des voyageurs débutent et / ou achèvent leur voyage à Barcelone.

En matière d'installations de croisière, signalons l'inauguration cette année du terminal PalaCruceros, géré par la société italienne Costa Crociere. Cette mise en service confirme la confiance accordée au Port de Barcelone par cette société et par le groupe Carnival (auquel elle appartient). D'autre part, la société Creuers del Port de Barcelona a démarré en 2007 les travaux du terminal A : surface de 7.200 m², capacité d'accueil de 4.000 passagers et la possibilité d'être exploité simultanément avec son voisin, le terminal B. Cette initiative viendra compléter en 2008 l'ensemble d'infrastructures qui contribuent à faire de Barcelone le premier port pour ce type de trafic.

Les chiffres les plus récents confirment que Barcelone est également devenu une référence en matière de trafic maritime à courte distance ou Short Sea Shipping (SSS). Pour preuve, l'extension des liaisons quotidiennes déjà existantes avec Gênes et Civitavecchia en Italie, et l'inauguration d'une nouvelle liaison avec le port de Livourne, ce qui a été à l'origine d'une augmentation de 20,6% de ce trafic. Le Port étudie également les possibilités de liaison avec l'Afrique du Nord, qui se sont pour l'instant concrétisées par l'ouverture d'une ligne avec Tanger, essentiellement pour le trafic de marchandises, et la ligne estivale de passagers avec l'Algérie.

Le Port de Barcelone mise sur le trafic maritime à courte distance comme un maillon efficace et durable de la chaîne de transport, non seulement par la promotion des services que propose ce type de trafic, mais également par une action au plan académique, dans le cadre de l'Ecole européenne de Short Sea Shipping. Entre son inauguration en septembre 2006 et la fin de l'année 2007, 804 étudiants de 33 nationalités différentes ont suivi l'un des trois cours proposés par l'Ecole européenne de Short Sea Shipping : GLOSS, AVTORITAS et NUMINA.

D'autre part, le Forum du transport terrestre (FTT) s'est affirmé au cours des deux dernières années, comme l'enceinte de dialogue du projet Proatrans, qui aborde les points d'amélioration de ce secteur dans le Port de Barcelone. C'est dans ce contexte qu'ont été lancés en 2007 deux nouveaux projets : le développement d'un plan de qualité des services au transport et le développement d'une nouvelle réglementation environnementale portant sur les émissions d'oxydes d'azote. Le plan de for-

mation Transformar a également été développé, avec non seulement des cours spécifiques, mais également la conception du Mastère en gestion des entreprises de transport terrestre du Port de Barcelone.

PortIC et l'Autorité Portuaire de Barcelone ont travaillé sur les spécifications du matériel de communication dont doivent être équipés les camions travaillant dans le Port de Barcelone afin de respecter les procédures d'entrée et de sortie des terminaux. Il s'agit d'une étape supplémentaire pour améliorer l'efficacité de cette activité et de l'une des nombreuses initiatives de PortIC en faveur du concept de « Port zéro papier » sur lequel il travaille pour les différents secteurs portuaires.

Le besoin de favoriser des liens plus créatifs entre l'Autorité Portuaire de Barcelone et tous les secteurs et opérateurs portuaires a débouché l'été dernier sur la création du Conseil de direction pour la promotion de la Communauté Portuaire. Sous la houlette du président du Port, cette instance de participation et de débat a commencé à travailler sur deux grands axes : l'amélioration de la productivité et de l'efficacité du Port et la sensibilisation et l'action dans le cadre de la Responsabilité sociale des entreprises. Une direction spécifique a également été créée au sein de l'Autorité Portuaire de Barcelone, avec pour principale mission de faire rayonner le Port de Barcelone sur ses marchés stratégiques, en exploitant l'image forte de la Communauté Portuaire à l'extérieur.

Quant au port citoyen comme cadre d'activités variées et lieu de rendez-vous de millions d'habitants et de touristes, il convient de souligner deux événements exceptionnels. D'une part, le Port Vell de Barcelone a accueilli la Barcelona World Race, première édition d'un tour du monde en double et sans escale, une manifestation qui a multiplié les actions sportives, pédagogiques et de recherche nautique et maritime. D'autre part, une partie du tournage du film de Woody Allen à Barcelone a été réalisée dans ces espaces portuaires qui ont également accueilli les caravanes de tournage. Cet événement a placé le Port de Barcelone en ligne de mire du cinéma mondial pendant quelques jours.

La signature du Plan de restructuration de la flotte de petits engins de pêche du Port de Barcelone a constitué une étape importante pour l'Autorité Portuaire dans sa volonté de suivre toutes les activités réalisées dans son enceinte et de faire du Port Vell un lieu de rencontre entre la ville et le Port. Cet accord signé entre la Cofradía de Pescadores (Association de pêcheurs) et l'Autorité Portuaire de Barcelone et qui bénéficie de la participation du ministère de l'Agriculture catalan, vise à assurer l'avenir du secteur de la pêche à

Barcelone, grâce à des mesures socio-économiques et à la réforme complète des installations de pêche afin d'en améliorer le fonctionnement, de rationaliser les espaces et de générer une activité nouvelle et bénéfique pour ce secteur. A cet égard, l'accord propose la création d'activités complémentaires permettant d'améliorer la capacité financière de la Cofradía, grâce à de nouvelles sources de revenus qui viennent compléter les revenus tirés de la vente de poisson.

En définitive, 2007 aura été l'année d'un pas en avant résolu vers le projet d'avenir du Port de Barcelone. Un projet qui tient compte de toutes ses dimensions (industrielle, logistique et citoyenne) et de tous ses publics (clients, concessionnaires, usagers, citoyens, etc.) afin de contribuer efficacement au développement de son environnement. Il dispose pour ce faire d'un élément à forte valeur ajoutée : une équipe humaine professionnelle et qui a fait siennes la mission, la vision et les valeurs de l'Autorité Portuaire.

Josep Oriol Carreras
Directeur général



- 12 Mission, vision et valeurs de l'APB
Déploiement stratégique
de l'organisation

- 14 **Domaines relevant de la Présidence**
Communication et relations
institutionnelles
- 15 Le Centre de documentation
- 16 Plan APB 2008 - 2009
- 19 Le système de Qualité
du Port de Barcelone
- 21 La Promotion de la Communauté
Portuaire

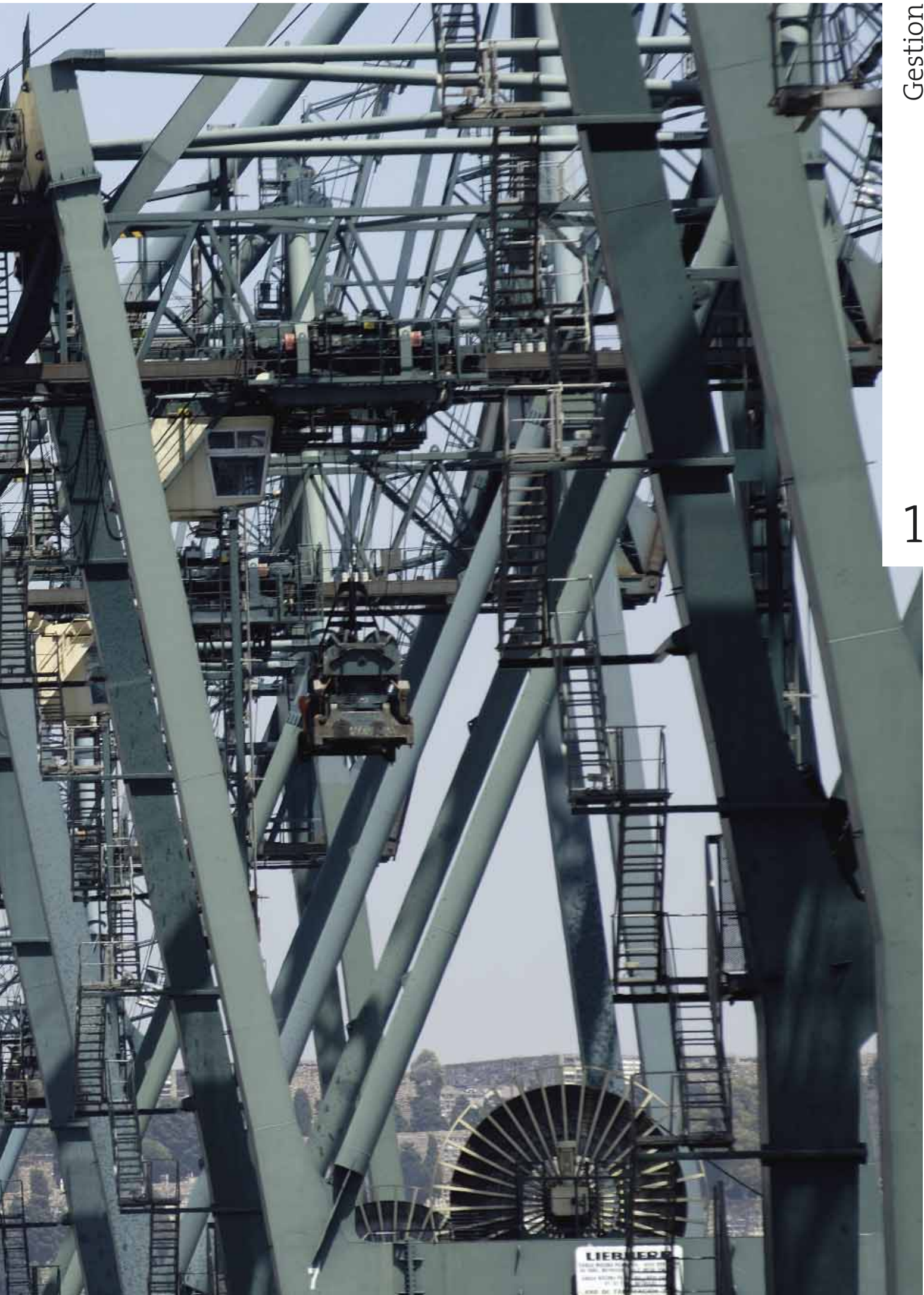
- 22 **Domaines relevant de la Direction**
Ressources Humaines
- 23 Ressources sanitaires et prévention
des risques professionnels
- 24 Systèmes d'Information
- 26 Service d'Accès Unifié (SAU)
Promotion Commerciale
- 29 Délégué aux travaux
d'extension du Port

- 31 **Infrastructures**
Actions en matière d'Infrastructures

- 34 **Exploitation et planification**
Sécurité Industrielle
et environnement
- 36 Sécurité Opérationnelle

- 37 **Stratégie et développement**
Développement du réseau du Port
- 40 Direction du Développement
Commercial

- 42 **Entreprises en coparticipation**
Centre Intermodal de Logistique
(CILSA)
- 46 Estibarna
- 48 Port Vell
- 49 World Trade Center Barcelona



Mission, vision et valeurs

de l'Autorité Portuaire de Barcelone et leur déploiement

Tous les membres de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) s'efforcent jour après jour d'être fidèles à sa mission (c'est-à-dire sa raison d'être), à sa vision (c'est-à-dire la

manière dont elle envisage son avenir) et à ses valeurs (des principes généraux régissant le comportement de son personnel).

MISSION

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

VISION

Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée

VALEURS

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

En 2007, au cours des IVe Journées de l'APB, les membres du Comité de direction et leurs collaborateurs les plus proches, tous cadres intermédiaires, ont ensemble défini les objectifs stratégiques et opérationnels pour la période 2008 – 2009, qui viennent s'ajouter aux éléments stratégiques définis précédemment (mission, vision, valeurs et analyse SWOT).

L'étape suivante consiste à définir les objectifs (généralement annuels) évaluables par le Comité de direction. Nombre de ces initiatives, qui découlent directement de la stratégie de l'APB, doivent être développées dans le cadre des comités de pilotage et des groupes d'amélioration, ce qui favorise les actions transversales à l'organisation.

Ces initiatives doivent ensuite être déployées en cascade à l'ensemble du personnel de l'Autorité Portuaire, par la définition d'objectifs personnalisés pour chaque salarié. La réalisation de ces objectifs servira de base de calcul de la rémunération variable en termes de rendement et de productivité. Tout au long de 2008, l'évolution des initiatives fera l'objet d'un suivi permanent, sous forme de rapports trimestriels et par le biais des indicateurs du TBP (tableau de bord prospectif).

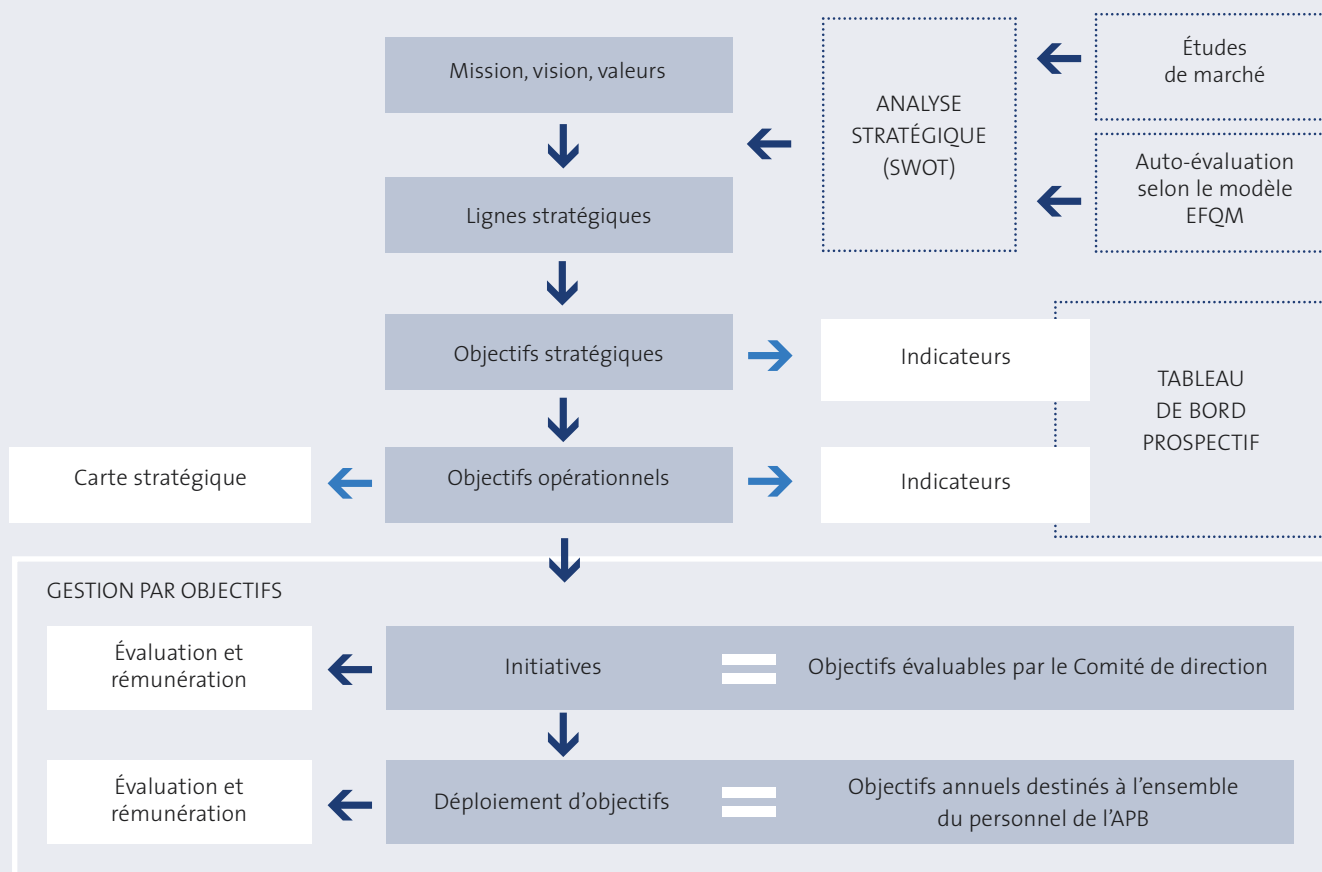
L'Autorité Portuaire a ainsi mis au point en 2007 un processus de déploiement

stratégique cohérent avec sa mission et sa vision et impliquant la totalité de son personnel grâce à une gestion par objectifs.

Dans le cadre de ce processus, l'Autorité Portuaire de Barcelone a conçu une stratégie articulée autour de trois grands axes :

- **L'extension du Port en réseau**, en lien avec la croissance du Port. Cette extension ne doit pas être interprétée uniquement au plan interne (augmentation de la capacité des terminaux portuaires), mais également comme un renforcement de la capacité de l'enceinte portuaire à générer et répartir des marchandises, comme le prévoit le concept de port en réseau.
- **L'amélioration des services du port en réseau**, en renforçant une offre de services logistiques à forte valeur ajoutée, tant à l'intérieur du Port, que sur l'ensemble du territoire, et qui rendrait plus compétitives les chaînes logistiques utilisant le Port de Barcelone.
- **Le changement interne au sein de l'APB**, car la réalisation des objectifs dans les autres domaines stratégiques passe obligatoirement par un processus de changement culturel qui professionnalise l'activité interne de l'APB et améliore l'efficacité de sa gestion.

STRUCTURE DU PROCESSUS DE DÉPLOIEMENT STRATÉGIQUE AU SEIN DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE BARCELONE



Domaines relevant de la Présidence

1.1.

COMUNICATION ET RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Deux chiffres suffisent à prendre toute la mesure du poids du Port de Barcelone dans l'économie et la ville : environ 16.000 personnes travaillent dans l'enceinte portuaire et le Port Vell accueille 16.millions de visiteurs par an. Malgré ces chiffres impressionnants, une grande partie de la population ignore le rôle du port en tant que moteur économique, sa fonction d'infrastructure stratégique ou encore son importance institutionnelle.

L'objectif du département de la Communication et des relations institutionnelles consiste précisément, outre un travail de mise en valeur, à faire comprendre le rôle du port à la société. Il s'agit d'un travail de longue haleine à

effet direct mais parfois différé et qui couvre de nombreuses lignes d'action. Ces lignes d'action sont mises en œuvre par les différents services du département : le Cabinet de presse, le Service Image, le Service linguistique et le Service des relations institutionnelles. Ces services travaillent en coordination et en étroite collaboration avec les autres départements de l'Autorité Portuaire. Instaurer des relations fluides et solides avec les médias constitue la fonction première du Cabinet de presse, chargé de répondre aux demandes d'informations de médias extrêmement variés tant de par leur nature (presse écrite, radios, télévision, agences de communication ou journaux numériques) qu'en raison de la spécificité de leurs contenus (médias généralistes ou spécialisés) et de leur



couverture géographique (médias locaux, nationaux ou étrangers). Le Cabinet de presse répond aux demandes d'informations quotidiennes, mais est également proactif dans la création de contenus informatifs ; en effet, les médias constituent un allié de poids pour relayer les activités et l'importance du Port auprès de l'opinion publique.

Cette fonction implique une action de communication constante qui se traduit par un contact permanent avec les professionnels et responsables des médias, par la production de différents supports d'information, par la gestion d'entretiens avec les porte-paroles de l'APB et par l'organisation d'événements ponctuels tels que conférences de presse ou visites de l'enceinte portuaire organisées à l'intention des journalistes. Pour réussir à entretenir l'intérêt des médias pour la réalité du Port, l'APB a régulièrement mené des actions d'information telles que l'élaboration de l'agenda événementiel du Port ou encore les notes de presse sur les trafics mensuels, qui viennent s'ajouter à des initiatives de même nature déjà existantes, telles que la diffusion immédiate des décisions prises par le Conseil d'Administration.

Construire l'image et le message du Port

Influencer positivement l'opinion publique implique également la signature d'accords de collaboration avec certaines entreprises de communication, afin que le Port figure en permanence dans des médias prestigieux et crédibles. Soulignons cette année les reportages réalisés par les professionnels de Barcelonatv, Com Ràdio ou El Periódico de Catalunya.

Le Service Image joue également un rôle prépondérant dans la création d'opinion. Ce service est chargé de la définition et de l'uniformisation de l'image interne et externe de l'APB. Il s'agit d'une fonction entièrement transversale car elle touche tous les éléments liés au Port de Barcelone, ainsi que l'ensemble de ses départements. Tout aussi importants que la définition de l'image d'entreprise du Port, son utilisation et ses applications. C'est la raison pour laquelle le Service Image est actuellement plongé dans un processus d'harmonisation indispensable pour consolider et renforcer la valeur de la marque Port de Barcelone.

Le département de la Communication et des relations institutionnelles est également chargé de contrôler toutes les publications émanant de l'Autorité Portuaire de Barcelone, afin d'assurer une cohérence de style, d'image et de contenus pour l'ensemble des publications du Port.



Partie intégrante du département depuis 2007, le Service linguistique joue un rôle prépondérant pour garantir une utilisation correcte de la langue à tous les niveaux. Il est en outre chargé chaque année de la promotion des Jeux floraux du Port de Barcelone, dont les prix récompensent la créativité littéraire des employés du secteur portuaire et dont la dernière édition a réuni 37 participants.

Au chapitre des relations institutionnelles, le département a été à l'origine de la signature de plusieurs accords visant à soutenir des initiatives culturelles, sociales et économiques. C'est le cas notamment des accords de collaboration passés avec des institutions telles que Stella Maris, le Liceo ou la Chambre de Commerce. Dans le même ordre d'idées, le port parraine des activités directement ou indirectement en prise avec la réalité maritime et portuaire. Tel a été le cas en 2007 avec la Barcelona World Race, première course autour du monde en double et sans escale et dont le départ et l'arrivée ont lieu au Port de Barcelone.

Le Service des relations institutionnelles est également chargé, en coopération avec le département Marketing et Ventes, de décider de la présence du Port de Barcelone sur les salons et conventions organisés régulièrement par le secteur dans le monde entier. Il s'agit d'assurer une participation aux grands rendez-vous du secteur portuaire, qui constituent un cadre privilégié pour présenter les services et les projets du Port, mais également pour

partager des idées et discerner les tendances d'avenir du secteur.

Le département de la Communication et des relations institutionnelles a une fonction structurante de l'image et le message du Port, mais sa réussite est indissociable d'une participation de tous les départements de l'Autorité Portuaire de Barcelone et de leurs équipes.

LE CENTRE DE DOCUMENTATION

Tout au long de l'année 2007, le Centre de documentation de l'Autorité Portuaire de Barcelone (CENDOC) s'est principalement attaché à gérer l'implantation d'un système performant de gestion documentaire, capable de répondre efficacement aux demandes de renseignements et de susciter une amélioration qualitative du service. C'est dans ce but que le centre a mis en œuvre un plan de révision des procédures au service des usagers, tout en participant à la conception du Manuel de bonnes pratiques administratives du Port de Barcelone, dont un chapitre porte spécifiquement sur la gestion documentaire.

Parmi les actions mises en œuvre au cours de l'exercice 2007, soulignons le projet de planification du transfert d'archives de gestion et de bureau au World Trade Center. Le travail a ici été effectué en collaboration avec les responsables des différents départements afin d'identifier les documents qui seront

archivés dans le nouveau site et les documents qui resteront aux archives centrales du bâtiment ASTA.

Dans les autres pôles d'activité du CENDOC, l'amélioration du service presse (coupures de presse) grâce à l'inclusion d'un nombre plus important de nouvelles, lui a permis de recevoir 165.000 demandes de renseignements, soit 10% de plus que l'année passée. En matière de service aux chercheurs et demandes de renseignements, le Centre de documentation maritime (CDM), spécialisé dans les informations relatives à l'histoire du port, a traité 541 demandes émanant essentiellement du monde de l'enseignement et de la recherche. Le CENDOC propose un service analogue pour les demandes de renseignements portant sur des thèmes d'actualité. Cette année, grâce à la mise en œuvre d'une plateforme électronique de suivi des dossiers, la qualité de ce service s'est améliorée et le pourcentage de réponses immédiates a été élevé.

En tant que membre du groupe des centres d'archives et de documentation de toutes les autorités portuaires du pays, le CENDOC a assisté aux IIIe Journées techniques des archives portuaires, organisées à Gijón en novembre dernier. Outre une participation aux groupes de travail, le représentant de l'APB a présenté au cours de ces journées, l'expérience de l'APB en tant que première autorité portuaire à avoir soumis à la Commission de classification des documents administratifs, une proposition d'évaluation de séries de documents.

Projet culturel du port

L'année écoulée a également été décisive pour ancrer et diffuser le projet culturel du port de Barcelone, avec notamment la signature d'un accord de collaboration avec le Consortium des arsenaux royaux et le musée Maritime de Barcelone. Cet accord permet clairement au Centre de documentation maritime de devenir une référence en matière de recherches portant sur l'histoire et le patrimoine maritime et portuaire de la Catalogne. Il constitue également le cadre idéal d'un rapprochement entre le port et la ville au travers d'activités culturelles. Au cours de l'année 2007, cet accord s'est concrétisé par l'organisation de différentes activités culturelles, de diffusion et de conservation, dont notamment, à l'occasion des 100 ans d'existence du Portal de la Pau, l'exposition temporaire installée dans les Arsenaux royaux de Barcelone. Au vu de son succès et de l'intérêt suscité, l'exposition est devenue virtuelle sur Internet et itinérante : elle a également été montée dans le bâtiment du Consortium El Far. Autre initiative développée dans ce cadre, le transfert (par dépôt) aux installations du Consortium des arsenaux et du musée Maritime, du fonds documentaire du Port de Barcelone sur la Junta de Obras del Puerto (1868 – 1978). Le fonds est géré par l'APB qui se charge du catalogage et de l'accès aux documents archivés.

Autre grande réussite dans ce domaine, le projet de conception et de mise en œuvre du Point d'information du Port de Barcelone. Dans le but de faire connaître la réalité du port en tant que moteur économique majeur du pays, le projet s'est attaché à définir les caractéristiques d'un point d'information permanent qui sera installé en 2008 dans le hall d'entrée du musée Maritime de Barcelone, qui accueille 400 000 visiteurs par an.

PLAN APB 2008-2009

Au cours de l'année 2007, le Plan APB 2006-2008 a été révisé après analyse en interne des conclusions de l'auto-évaluation réalisée selon le modèle d'excellence EFQM et le cycle de planification stratégique. A cet égard, le Comité stratégique s'est réuni régulièrement tout au long de l'année, afin de développer deux grandes lignes d'action : rapprocher les orientations stratégiques, les objectifs stratégiques et les objectifs opérationnels du Plan stratégique et du Plan d'entreprise, et élaborer le Document stratégique 2008 qui définira pour l'exercice en cours une stratégie générale portant sur la mission,



la vision, les valeurs, les orientations stratégiques, les objectifs stratégiques et opérationnels et la carte stratégique de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

L'organisation ayant dû traiter d'autres aspects plus prioritaires, le Plan APB a été brièvement mis en sommeil au cours du premier semestre, mais a repris en octobre avec l'organisation des IVe Journées de l'APB. Ces journées ont permis de valider le travail commencé, d'approfondir les échanges sur le changement culturel au sein de l'organisation et de stimuler l'ensemble du processus d'amélioration interne. L'APB a mis à jour, sous la forme du Plan APB 2008-2009, son orientation stratégique pour les deux prochaines années. Le nouveau plan renforce la stratégie de l'APB et la méthodologie de développement interne conçue sous la responsabilité des Comités de pilotage et des Groupes d'amélioration.

La suite logique des IVe Journées a été la Journée BCN, organisée en décembre dans le but d'informer sur le travail effectué et les nouveautés du Plan APB 2008-2009. Afin de renforcer la cohésion et la communication interservices, un plus grand nombre de collaborateurs de l'APB a été convié à cette manifestation.

Comités de pilotage

L'un des problèmes majeurs décelés au sein de l'Autorité Portuaire de Barcelone est le manque de transversalité entre ses différents départements. Pour faire face à ce problème un modèle a été conçu, qui favorise le travail en équipe grâce à des groupes interdisciplinaires dont la mission est de résoudre les problèmes généraux que rencontre l'APB. C'est dans ce but qu'ont été révisés les Comités de pilotage, composés des plus hauts responsables de l'Autorité Portuaire (membres du Comité de direction) et dont la mission consiste à analyser et à prendre des décisions sur les grands sujets faisant débat au sein de l'APB en matière stratégique.

Les Comités de pilotage, constitués en 2007 afin de gérer et de coordonner le Plan APB 2008-2009, sont les suivants :

- **Comité stratégique**, responsable de la gestion des interventions liées à l'approche stratégique générale du Port de Barcelone et à l'approche spécifique de l'Autorité Portuaire de Barcelone, ainsi que le déploiement (dans le cadre du Plan d'entreprise), le suivi et le contrôle de la stratégie.
- **Comité de changement**, chargé de susciter des changements organisationnels internes articulés autour de 3 axes : processus, personnel



et système organisationnel. Il exploite l'excellence, l'innovation et l'esprit d'entreprise existants pour transformer la culture d'entreprise.

- **Comité de communication** responsable de la gestion des plans et projets d'amélioration de la communication interne et externe.
- **Comité de Responsabilité sociale des entreprises (RSE)**, chargé de la gestion de plans et projets permettant à l'APB d'adopter progressivement mais entièrement le concept de RSE, à savoir l'intégration volontaire par l'entreprise de préoccupations sociales, économiques et environnementales à ses activités commerciales et ses relations avec ses parties prenantes.

Dans un souci de cohérence et afin d'intégrer cette méthode de travail, le Comité de gestion du Plan APB 2008-2009 a été révisé. Il s'agit du principal organe de gestion du Plan APB et sa mission consiste à coordonner et effectuer le suivi des autres comités et de servir de lien, le cas échéant, entre le Conseil d'Administration et l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Groupes d'amélioration

Afin d'analyser et d'améliorer les points faibles et de développer des projets concrets, des groupes d'amélioration ont été créés au sein des Comités de pilotage.

COMITÉ DE GESTION DU PLAN APB 2008-2009			
Comité stratégique	Comité de changement	Comité de communication	Comité de RSE



Leur objectif consiste à étudier les situations et proposer la solution la plus appropriée, dans les domaines que lui aura confiés chaque comité.

Les groupes d'amélioration reposent sur un système participatif selon lequel des salariés des différents services se réunissent pour formuler des suggestions, améliorer la prestation du service et / ou résoudre des problèmes liés à la nature même du travail. Ce système a fait ses preuves : il permet d'exploiter le potentiel de création et d'innovation des salariés de l'entreprise tout en instaurant des espaces de dialogue favorisant l'échange de connaissances et d'expériences et les synergies entre les différents pôles d'activité. C'est dans ce contexte qu'ont agi les groupes d'amélioration suivants tout au long de l'année :

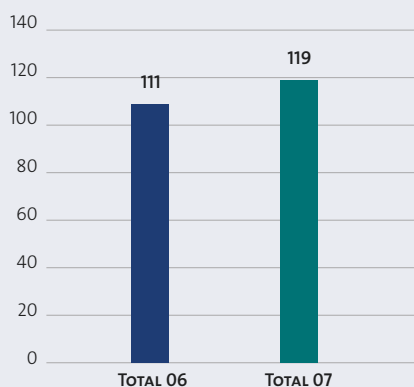
- **Analyse de l'offre et la demande portuaire**, afin d'évaluer la demande à venir et les types de trafics qui deviendront prioritaires après l'extension du Port.
- **Suivi des dossiers**, afin de définir les procédures de suivi des affaires

externes de l'Autorité Portuaire de Barcelone, dans le but de connaître le statut de chaque démarche ainsi que les activités sous-traitées et les réponses données aux clients ou demandeurs. Les démarches retenues pour la première phase de mise en œuvre ont été les demandes d'explications en cas d'amende, les questions parlementaires, les demandes de renseignements statistiques et les réclamations.

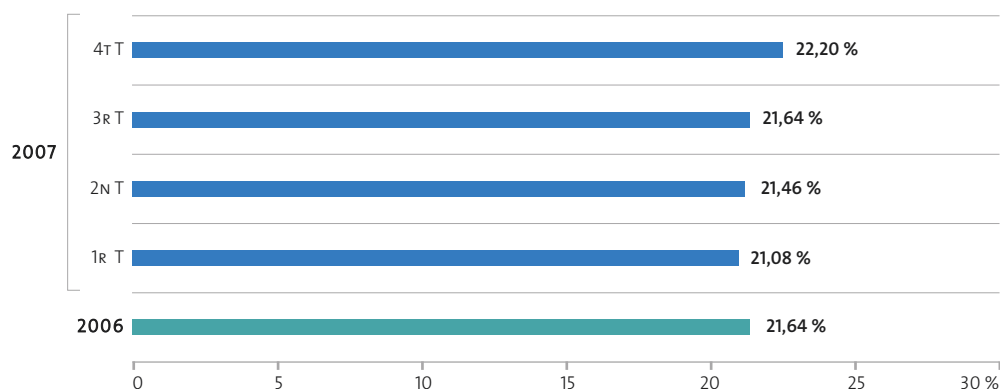
- **Définition d'objectifs**, afin de concevoir une méthodologie pour fixer au personnel des objectifs évaluable.

La Journée BCN a été l'occasion de présenter la planification des groupes d'amélioration pour la période 2008-2009, à savoir 9 groupes dépendant du Comité stratégique, 7 du Comité de changement, 3 du Comité de communication et 3 du Comité de RSE. Le Plan APB progresse lentement mais sûrement, grâce à la participation active du personnel de l'Autorité Portuaire, comme le prouvent les graphiques relatifs à la participation 2006-2007.

PARTICIPANTS AUX GROUPES DE TRAVAIL PLAN APB



PARTICIPATION AU PLAN APB EN POURCENTAGE DU PERSONNEL



LE SYSTÈME DE QUALITÉ DU PORT DE BARCELONE

Le système de Qualité du Port de Barcelone englobe l'ensemble des plans de qualité conçus et mis en œuvre dans le Port, ainsi que leur évaluation et leur amélioration. Les plans de qualité portent actuellement sur les installations suivantes : Terminal de Contenidors de Barcelona, SL, Terminal Catalunya, SA, Estibadora de Ponent, SA, et Point d'Inspection Frontalier (PIF).

La collecte et l'évaluation continue des données relatives aux processus ainsi que l'amélioration de ces derniers font l'objet d'un contrôle, dont les principaux résultats pour 2007 sont résumés dans les tableaux ci-dessous :



Volume d'activité		Nombre d'inspections	
Conteneurs déchargés pleins	360.835 (+14,9%)	Export	1.502 (+35,8%)
Lots vidés sous hangar	1.924 (-88,2%)	Import	16.782 (+11,8%)
Lots manipulés / vidés	1.622.328 (-50,9)	Total	18.284 (+13,4%)
Lots endommagés	34 (-90,5%)	% d'inspections par rapport au volume total d'activité	2,79 (-4,4%)

Détail des inspections		Interventions de l'Equipe de Qualité	
Inspections sur esplanade	13.509 (+24,7%)	Conteneurs / sceaux de sécurité	35 (+52,2%)
Inspections en extérieur avec couloir de passage	4.516 (-9,5%)	Marchandises	193 (-88,9%)
Inspections sous hangar	260 (-14,5%)	Total	228 (-87,1%)
Inspections au PIF (sans couloir de passage)	3.095 (-15,6%)		
Inspections au PIF (avec couloir de passage)	1.453 (-31,1%)		

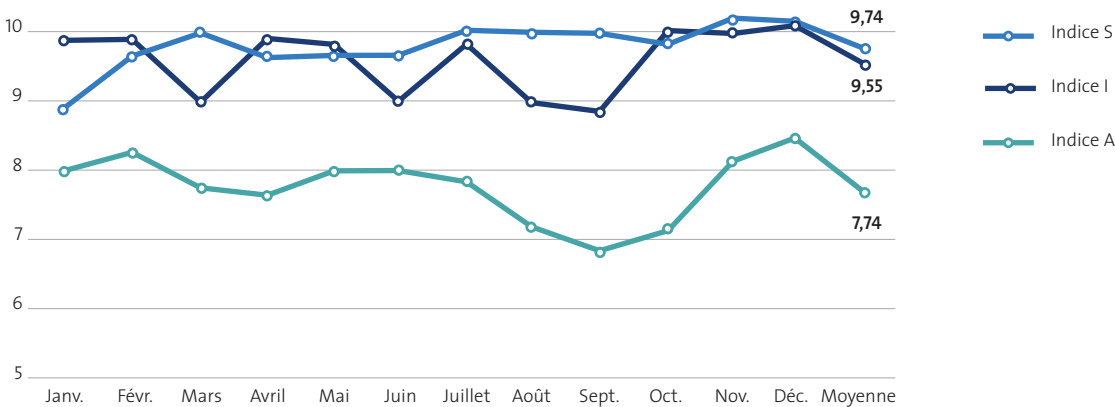
Incidents internes	
Conteneurs / sceaux de sécurité	0 (-100%)
Marchandise	9 (-91,5%)
Inspection	29 (+383 %)
Total	38 (-197,4%)

Les **indices de qualité**, issus du contrôle des processus permettent d'évaluer la tendance des principaux objectifs de qualité de service dans le Port de Barcelone. L'indice A traduit la rapidité du passage des marchandises dans le Port, en tenant compte des processus physiques et documentaires. L'indice S reflète le taux d'intégrité et de sé-

curité des marchandises dans le Port, et l'indice I mesure le niveau de coordination des différents opérateurs lors des inspections physiques de marchandises. En 2007, la moyenne annuelle des indices S et I s'est considérablement améliorée, tandis que l'indice A a enregistré un léger recul par rapport à l'année précédente.

ÉVOLUTION DES INDICES A, S ET I			
Moyenne	Indice A	Indice S	Indice I
2006	8,1	8,6	9,4
2007	7,7	9,7	9,6

ÉVOLUTION MENSUELLE DES INDICES DE QUALITÉ



Programme de garanties

Le Port de Barcelone dispose d'un programme de garanties qui regroupe certains engagements de la Communauté Logistique Portuaire envers le client final et qui prévoit, en cas de non-respect, une indemnisation financière d'un montant maximum de 450 g par incident interne avéré. Le programme de garanties inclut les engagements suivants dans les terminaux intégrés au système de qualité :

- **Garantie de sécurité totale de la marchandise** : l'APB garantit l'absence totale d'incidents (détérioration ou disparition de la marchandise) pendant la manutention de la marchandise et son séjour dans les terminaux.
- **Transit immédiat** : l'APB garantit le traitement documentaire de la marchandise conteneurisée en transit dans l'environnement, à condition que les documents soient présentés pendant les horaires fixés par les douanes et qu'ils remplissent toutes les conditions requises pour être validés et visés.
- **Dédouanement FCL à l'importation** : l'APB garantit que le traitement documentaire des marchandises importées dans des conteneurs FCL manipulés dans l'environnement spécifié sera effectué le jour de l'admission de la déclaration en douane ou le jour ouvrable suivant.
- **Garantie d'inspection physique coordonnée** : l'APB garantit que l'inspection physique des marchandises FCL et LCL dans l'environnement spécifié sera effectuée le jour prévu. Pour ce faire, il est nécessaire que la marchandise se trouve dans la zone d'inspection et que l'inspection ait préalablement été demandée par l'un des organismes compétents.

En 2007, l'application du programme de garanties s'est soldée par les résultats suivants :

Ventilation des garanties versées	Garanties activées	
	2007	2006
Sécurité totale	18	14
Inspection physique coordonnée	11	5
Total	29	19
Total (€)	10.389	5.181

Analyse, transparence et contrôle

Afin de garantir un maximum d'informations sur l'état de la marchandise pendant son passage par le Port de Barcelone, 20 592 rapports ont été envoyés cette année. Ces rapports sont émis automatiquement dès l'apparition d'informations ayant trait aux inspections physiques ou à des incidents relatifs aux marchandises. D'autre part, 245 demandes d'informations ont été traitées et 6 analyses de processus effectuées à la demande des clients ou de leurs représentants.

Cinq audits ont été réalisés et ont tous produit des résultats très satisfaisants. Deux d'entre eux portaient sur les terminaux intégrés au système de qualité, un sur l'Equipe de Qualité, un sur le référentiel pour le lamanage et le cinquième sur le référentiel pour les aides à la navigation.

Référentiels de service du Port de Barcelone

Référentiel de service pour les aides à la navigation

Le mois de novembre 2007 a vu la signature du *Manuel de révision et d'amélioration des services d'aide à la navigation dans le Port de Barcelone*, qui décrit le système d'intervention et les critères généraux appliqués aux différents processus de ce service, afin de respecter les caractéristiques et les indicateurs de



satisfaction des exigences des clients. Ce document a été approuvé par le comité de qualité constitué pour ce projet et formé de représentants de la direction générale des Ports et Transports du gouvernement catalan, de la direction générale de la Pêche et des Affaires maritimes du gouvernement catalan, de l'organisme Ports de la Generalitat, de l'organisme de protection du littoral Demarcación de Costas, de la capitainerie maritime, de la société de sauvetage en mer, de la Corporation des lamaneurs, de l'Association des agents consignataires de navires, de l'EPPE (ports d'Etat) et de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Référentiel de service pour le lamanage

La Corporation des lamaneurs du Port de Barcelone a travaillé en étroite collaboration avec le département des Systèmes de qualité de l'APB, sur le suivi du système de qualité des lamaneurs. Le comité de qualité a présenté les résultats du Plan d'amélioration continue pour l'année 2007 dont les objectifs ont été atteints à 81,8%. Le Plan d'amélioration continue 2008 de la Corporation des lamaneurs et le *Manuel de révision et d'amélioration des services de lamanage dans le Port de Barcelone* ont également été approuvés. Le comité de qualité constitué pour ce projet se compose de représentants de l'Anave (Association des armateurs espagnols), de la Corporation des lamaneurs, de l'Association des agents consignataires de navires, du Syndicat officiel des lamaneurs et de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Le travail de mise en œuvre de plusieurs initiatives portant sur les référentiels de service pour le trafic d'automobiles et les croisières s'est également poursuivi.

LA PROMOTION DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Le Conseil de direction et les groupes de travail

L'année 2007 aura vu la création du Conseil de direction de la Communauté Portuaire, afin de relancer et promouvoir la Communauté Portuaire au plan national et international, d'améliorer sa coordination et d'augmenter et de fidéliser le trafic de marchandises, tout en renforçant l'image d'ensemble du Port de Barcelone.

Lors de la session inaugurale du 23 juillet, le Conseil a procédé à la nomination des membres du Comité exécutif et défini la mission, la composition et les objectifs de 10 groupes de travail. Les groupes, présidés par des membres éminents de la Communauté Portuaire et dont la coordination est assurée par des membres de l'Autorité



Portuaire de Barcelone, sont les suivants :

Télématique, Qualité de l'environnement, Responsabilité sociale des entreprises, Commerce et marketing, Innovation, Prévention et risques professionnels, Point d'Inspection Frontalier, Short Sea Shipping, Services ferroviaires et Forum du transport terrestre.

Lors de la deuxième réunion du Conseil de direction, organisée en novembre, chaque groupe a présenté ses lignes directrices de travail, ses propositions et le calendrier des activités

Etude de marque

Le Conseil de direction a également décidé que la toute nouvelle direction de la Promotion de la Communauté Portuaire commande une étude de marque afin d'analyser la situation du Port dans ce domaine. L'étude devra porter sur l'hinterland immédiat du Port de Barcelone, dont le centre et le nord de l'Espagne ainsi que le sud de la France, et les conclusions seront présentées l'année prochaine.

Missions commerciales

Le Conseil a également pris la décision de renouer avec les missions commerciales annuelles effectuées par le Port au cours des dernières années. Après avoir présenté plusieurs possibilités par marchés et objectifs potentiels, le pays retenu pour la mission 2008 est le Maroc. Cette décision est largement liée aux bonnes relations entretenues actuellement entre le Port et ce pays, ainsi qu'au développement économique de ce dernier. Ces éléments laissent augurer de nombreuses opportunités.

En définitive, au bout de quelques mois la décision de créer un Conseil de direction s'est déjà avérée très judicieuse. La participation active de toute la Communauté Portuaire à l'élaboration des propositions qui contribuent à modeler l'avenir du Port de Barcelone, est indispensable pour arriver à une cohésion et une complicité qui permettent à tous de progresser.



1.2.

RESSOURCES HUMAINES

La préparation d'un changement permettant de calquer la structure organisationnelle de l'Autorité Portuaire de Barcelone sur la stratégie définie, a été l'un des axes les plus marquants de l'année 2007.

Dans le domaine des relations sociales, l'année a été consacrée à la négociation de la mise en œuvre des décisions prises l'année précédente. L'accent a été particulièrement mis sur l'implantation d'un nouveau modèle de gestion par compétences et le déploiement des points particuliers figurant dans la convention d'entreprise adoptée en 2006. A cet égard, la mise en pratique et le développement des procédures de recrutement, promotion et formation des salariés ont fait l'objet d'un débat intense avec les représentants du personnel, afin de les traiter en toute objectivité et en toute transparence.

Au début de l'année, le président a fait part à l'ensemble du personnel de la décision de réunir les services techniques administratifs (actuellement répartis entre les deux bâtiments) dans un seul bâtiment du World Trade Center, afin d'améliorer le climat social et l'efficacité de l'organisation. Le département des Ressources humaines a d'ores et déjà entamé les négociations avec les représentants du personnel, afin de traiter les aspects du déménagement qui affecteront les salariés.

A l'échelle nationale, la loi 7 du 12 avril 2007 est entrée en vigueur le 13 mai. Cette loi fixe le statut de base de la fonction publique (secteur de l'administration de l'Etat



et de ses organismes publics). La nouvelle réglementation prévoit plusieurs améliorations applicables directement aux autorités portuaires et par conséquent aux salariés de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Comme chaque année, l'Autorité Portuaire de Barcelone a renforcé les activités socio-sportives en organisant plusieurs championnats dans ses installations sportives situées dans la ZAL, notamment le 10^{ème} tournoi de football en salle, la 9^{ème} édition du tournoi de frontenis et la 9^{ème} édition du tournoi de tennis.

Formation et communication interne

La communication interne et la formation sont les éléments clé d'un changement organisationnel, raison pour laquelle ces deux domaines ont été particulièrement renforcés.

En matière de formation tout d'abord, un processus de réflexion et de réorientation a été nécessaire sur deux aspects fondamentaux. D'une part, le nouveau modèle de gestion par compétences a permis de développer un projet de formation axé sur la connaissance du secteur et des affaires et pour lequel l'Autorité Portuaire de Barcelone a décidé d'utiliser les services de formateurs internes. D'autre part, une étude, intitulée Plan de qualité et d'amélioration de service de la Police portuaire, a été réalisée en analysant notamment la formation de ce collectif afin de mieux cibler les domaines d'amélioration.

Les plans de formation développés en 2007 se sont traduits par un total de 82 actions de formation collective et 66 actions de formation individuelle menées dans les domaines suivants :

- En ce qui concerne le Plan de formation de la Police portuaire, à souligner la formation d'une nouvelle promotion de 32 policiers qui ont suivi le cours d'initiation destiné à la Police portuaire et dispensé par l'Institut de sécurité publique de Catalogne, chargé de former les corps de sécurité en Catalogne et qui assure une collaboration pédagogique depuis 1997. 7 actions de formation continue ont également été menées auprès de ce groupe.
- En ce qui concerne le Plan de formation aux langues étrangères, outre les cours d'anglais, indispensables dans une société mondialisée, deux aspects importants ont été pris en compte : l'orientation commerciale et stratégique de l'Autorité Portuaire de Barcelone vers la France et le Maroc, d'où un accent mis sur la formation en français, et l'importance qu'accorde l'APB au transport maritime à courte distance notamment avec l'Italie, d'où des cours d'italien.
- La formation destinée aux différents départements de l'Autorité Portuaire fait normalement l'objet d'une formation individuelle car les besoins sont très précis et variés. Parmi les actions de formation majeures, la formation du personnel du Service de maintenance générale qui porte sur le système d'éclairage public Citigis, Terminal Urbilux et Terminal Urbidat, et qui implique une nouvelle manière de travailler, bien plus technique et efficace ; et la formation du personnel de la direction économique et financière qui porte sur le nouveau plan comptable général et est dispensée par le Collège des économistes catalans.



En matière de communication interne, l'autre aspect clé des ressources humaines, l'accent a été mis sur le déménagement dans le bâtiment du WTC, une initiative qui se poursuivra l'an prochain. En 2006, les efforts avaient porté sur le lancement et la consolidation d'un outil de communication interne fondamental, l'Intranet de l'Autorité Portuaire de Barcelone, baptisé ePORTal. Cette année un pas de plus a été fait pour garantir l'accès de tous les salariés aux informations importantes relatives à l'organisation, en fournissant un accès aux services et contenus de l'Intranet depuis n'importe quel emplacement.

Afin de stimuler au maximum l'implication et la participation des salariés autour des grands thèmes de l'APB, les actions de communication présentes ont été grâce à l'organisation de journées de diffusion adressées à l'ensemble du personnel. Un programme de visites du Port de Barcelone a également été inauguré afin de faire connaître aux salariés leur environnement professionnel et de leur permettre de mieux l'appréhender.

RESSOURCES SANITAIRES ET PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Les changements organisationnels réalisés au cours de l'année 2007 ont été à l'origine de la création du département de Santé et de Prévention des risques professionnels, composé du service médical et du service de prévention des risques professionnels.

Service médical et de santé professionnelle

L'Autorité Portuaire de Barcelone travaillant en collaboration avec les services de Sécurité Sociale, elle dispose de son propre





service médical et offre donc une couverture médicale complète au personnel en activité et aux retraité(e)s ainsi qu'à leurs ayants droits. Les soins sont dispensés dans les installations du quai Bosch i Alsina et dans le local technique et administratif du bâtiment ASTA. La mutuelle Atlántida prend en charge les examens complémentaires et les consultations de spécialistes et les hospitalisations et les soins d'urgence se font dans des cliniques agréées.

Le nouveau guide de l'utilisateur publié cette année permet de savoir quelles sont les possibilités offertes par le service et comment l'utiliser. La procédure continue développée dans le plan Santé de l'Autorité Portuaire de Barcelone, identifie les procédures et protocoles nécessaires pour harmoniser les démarches des professionnels de la médecine d'assistance et du travail. Le lancement de la boîte à suggestions constitue un mode de communication avec la direction du service, une démarche qui devrait permettre de mesurer le niveau de satisfaction des usagers et améliorer la prise en charge.

Les fonctions du service médical sont avant tout le contrôle sanitaire permanent et la prévention des maladies et 19.283 personnes ont été prises en charge cette année dans ce cadre. Le service est également responsable de la maîtrise de l'absentéisme que l'amélioration de l'état de santé peut contribuer à réduire. La moyenne des congés maladie a baissé en 2007. Les visites médicales de routine constituent le principal indicateur de suivi et d'adaptation du plan Santé en vigueur. Au cours de cet exercice, 55,2% du personnel a passé volontairement une visite de routine, soit 18% de plus qu'en 2006.

Prévention des risques professionnels

Dans ce domaine, l'élaboration du Plan de prévention de l'entreprise a été achevée ; le plan devrait être adopté par le Comité de direction début 2008. D'autre part, un Plan de formation aux risques professionnels destiné à l'ensemble du personnel a été conçu en collaboration avec le département Organisation et Développement.

Parmi les grandes actions menées en 2007 en matière de prévention des risques professionnels, il convient de souligner l'élaboration d'une carte signalétique dans le bâtiment TIR et la réalisation d'un exercice d'évacuation ; une collaboration pour relancer la Commission technique portuaire de prévention ; et l'étude de propositions pour réaliser courant 2008 une évaluation des risques psycho-sociaux inhérents aux postes occupés dans l'Unité de maintenance générale, les gares maritimes et la police portuaire.

SYSTÈMES D'INFORMATION

La direction des Systèmes d'Information est chargée de développer des projets portant sur les technologies de l'information et visant à améliorer la gestion de l'Autorité Portuaire et à augmenter la compétitivité du Port de Barcelone.

Plus de 75 projets liés à l'Autorité Portuaire ont été réalisés en informatique, téléphonie, radiotéléphonie et systèmes de sécurité et de télécontrôle. La portée ou l'impact de certains de ces projets a dépassé le seul cadre de l'APB. Au plan interne, il convient de signaler le début de l'application de l'ensemble de bonnes pratiques ITIL (Information Technology Infrastructure Library) à la gestion de la direction des Systèmes d'information, et la généralisation de l'utilisation des outils de Gestion de la Relation Clients (CRM) au sein de la direction commerciale. Le projet de migration du site Internet de l'Autorité Portuaire vers un nouvel environnement de programmation facilitant l'offre de nouveaux services aux usagers, a également commencé. La direction des Systèmes d'information participe en outre au transfert d'activité de l'Autorité Portuaire vers le World Trade Center. Cette opération, qui démarrera concrètement en 2008, favorisera l'introduction de changements technologiques, tels que le système de téléphonie ou de contrôle de présence. La procédure d'échange documentaire pour les demandes d'escale et les applications informatiques correspondantes pour en contrôler le bon fonctionnement, ont été adaptées en vertu du code ISPS de sécurité des ports et installations portuaires.



Au plan externe, l'application de la nouvelle réglementation sur les réductions réservées aux résidents des Iles Baléares a donné lieu à l'installation du matériel et du logiciel nécessaires au contrôle des cartes d'embarquement dans les terminaux de passagers. En outre la direction a profité du déménagement des lamaneurs dans la nouvelle tour de contrôle des opérations portuaires pour leur appliquer les systèmes de contrôle nécessaires.

Forum Télématique et PortIC

La direction des Systèmes d'Information développe des initiatives pour le Port et la Communauté Portuaire grâce à des instruments tels que le Forum Télématique et PortIC. Créé en 1994, le Forum Télématique, est un groupe de travail auquel participent des représentants de tous les groupes de la Communauté Portuaire. Il a pour mission de définir et améliorer les procédures d'échange documentaire intervenant dans le passage des marchandises, le trafic de passagers et les modes de transport dans l'enceinte portuaire. PortIC est quant à elle une plate-forme technologique qui facilite la mise en œuvre de toutes les nouvelles procédures devant contribuer à la compétitivité du Port.

Cette année, le Forum Télématique a modifié ses méthodes de travail, en étendant sa portée et en renforçant des aspects jusqu'alors marginaux, tels que le suivi des évolutions nécessaires ou de la mise en œuvre des procédures existantes. A la fin du premier semestre, le Forum Télématique est devenu membre à part entière du Conseil exécutif qui supervise désormais ses travaux. Concernant les projets mis en œuvre, le Forum Télématique a développé

la nouvelle procédure d'échange documentaire pour les listes de chargement, ce qui représentera également une première étape vers le développement par l'Autorité Portuaire d'une application facilitant les contrôles douaniers lors des opérations d'exportation. Les efforts ont également porté sur le dédouanement, avec scannage des documents, un projet qui après avoir été défini et testé à Barcelone, a été étendu par les services douaniers à l'ensemble des bureaux de douane espagnols.

En 2007, l'utilisation des procédures télématiques d'entrée et de sortie terrestre des conteneurs pleins a été généralisée dans le cadre du suivi des procédures d'échange documentaire définies au cours des années précédentes. L'utilisation des procédures télématiques pour les documents d'enlèvement ou de réception d'un conteneur, avait pratiquement atteint 100% à la fin de l'année.

D'autre part, la plate-forme de commerce électronique de l'Autorité Portuaire, gérée par PortIC, a permis de développer de nouveaux services et d'en améliorer d'autres déjà proposés. A cet égard, les technologies permettant l'installation de toutes les applications en ligne ont été modifiées, ce qui a permis de proposer tout un ensemble de nouveaux services plus efficaces et fonctionnels. PortIC et l'APB ont également défini les spécifications du matériel de communication dont doivent être équipés les camions travaillant dans le Port de Barcelone afin d'être compatibles avec les procédures d'entrée et de sortie terrestre des marchandises. Une procédure d'homologation de ce matériel a ensuite été lancée.





SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est une fenêtre unique conçue pour faciliter les démarches des usagers du Port auprès de l'Autorité Portuaire 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 2007, le SAU a répondu à 70.896 appels téléphoniques, a traité 45.165 documents et en a enregistré 13.860.

Le SAU exploite les nouvelles technologies de l'information pour implanter de nouveaux services à distance. Ainsi, au cours de l'exercice 2007, il a non seulement révisé et mis à jour la rubrique des services du site Internet de l'APB, mais il s'est également attelé à la création de nouveaux formulaires de demande de services en ligne, ainsi qu'une plateforme de paiement pour ces services, pour ainsi éviter aux clients des déplacements inutiles.

A souligner pour l'exercice 2007, l'ouverture en mars, du centre d'identification des camions (CI-SAU), un nouveau bureau du SAU situé dans le bâtiment TIR du Port. Ce service est chargé de la délivrance des autorisations provisoires aux transporteurs de conteneurs ne disposant pas d'une autorisation, avant qu'ils ne se rendent aux terminaux ou aux dépôts de conteneurs. Le CI-SAU est également un point de passage obligé pour les transporteurs disposant d'une

autorisation de livraison ou d'enlèvement de conteneurs, mais ne disposant pas encore du système de transmission de préavis télématique aux terminaux ou aux dépôts. Au cours de ses dix premiers mois de fonctionnement, ce bureau a délivré 14.743 autorisations provisoires et 16.462 préavis.

PROMOTION COMMERCIALE

La conception d'un nouveau Plan marketing pour la période 2007-2009 a marqué le début d'une nouvelle série d'actions commerciales autour des différents produits. Après avoir renforcé ses ressources humaines, le département Marketing et Ventes par produits (conteneurs, véhicules, passagers, rail, vrac, café, fruits, transport maritime à courte distance, etc.) a permis de définir très précisément des actions de promotion commerciale destinées à capter de nouveaux trafics tout en renforçant les trafics existants.

Dans le cadre de sa politique habituelle, le département Marketing et Ventes est resté à l'écoute et a maintenu un contact permanent avec ses principaux clients. Il peut ainsi connaître leurs stratégies d'avenir tout en les informant de la progression des travaux d'extension et des nouveaux projets de développement des terminaux maritimes, intérieurs et ferroviaires.

La promotion commerciale dans les régions d'origine des marchandises a essentiellement porté sur l'Extrême-Orient et plus particulièrement la Chine. Le géant asiatique continue d'exporter toujours davantage vers le Port de Barcelone, ce qui lui vaut un traitement préférentiel. En raison de cet intérêt marqué pour l'Asie, deux voyages ont été organisés dans cette région du globe pour rendre visite aux principaux armateurs, et le Port a participé en tant qu'exposant au salon Transport

Logistic Asia organisé à Shanghai à la fin de l'année.

Autres éléments vecteurs de la promotion commerciale du Port, l'évolution des travaux d'extension du nouveau terminal à venir, et le projet d'extension du terminal de conteneurs TCB. Ce dernier projet a suscité l'intérêt des armateurs, étant donné que le Port de Barcelone garantit ainsi à nouveau une concurrence entre les terminaux et tend à renforcer sa position de véritable hub en Méditerranée, ce qui constitue son principal objectif. A cet égard, soulignons que la société NYK a réservé un emplacement dans la ZAL Prat, une zone nettement privilégiée car proche du nouveau terminal.

Hormis les réunions de suivi avec des armateurs de navires transportant des marchandises conteneurisées, les efforts ont porté sur les produits réfrigérés. Le développement des reefers (porte-conteneurs réfrigérés) fait partie des raisons pour lesquelles des contacts ont été établis avec certains grands armateurs tels que MAERSK, MSC, HAMBURG SUD ou CSAV. La possibilité de disposer d'infrastructures suffisantes pour traiter ce type de marchandises (en nette progression) est l'une des exigences des clients finaux.

En 2007 le Port a également renforcé la ligne ferroviaire qui le relie au port sec d'Azuqueca et qui, après sa mise en service fin 2006, a enregistré une activité importante avec une moyenne de plus de six trains hebdomadaires dans les deux sens. Avec ce type de chantier, le Port de Barcelone confirme sa volonté de desservir la région centre dans le respect des critères de qualité et de fiabilité, et d'impliquer les opérateurs. Il convient de mentionner à cet égard que les principaux armateurs ont renforcé le dispositif de dépôt de conteneurs vides dans le terminal du port sec, afin de garantir au client final la disponibilité de matériel et de favoriser un équilibre import - export.

Salons et congrès

L'année a été marquée par une restructuration interne afin de mieux coordonner la présence du Port sur les salons et les congrès. L'intégration de la direction Communication dans un nouvel organigramme de l'Autorité Portuaire de Barcelone a donné un nouvel élan à la participation du Port de Barcelone aux principaux rendez-vous internationaux de la logistique, du transport et du commerce international. La coordination entre les deux départements a permis au Port de Barcelone de participer comme exposant aux salons de Paris (SITL), Barcelone (SIL), Munich (Transport Logistic) et Shanghai (SITL Asia).

Le Port de Barcelone a de nouveau décidé de participer au SITL de Paris aux côtés du CILSA, afin de soutenir la promotion du tmT (terminal maritime de Toulouse). Cette manifestation (qui accueille un public spécialisé dans la promotion de terrains industriels) constitue un cadre privilégié pour présenter les caractéristiques des terrains logistiques et la commercialisation d'espaces. Le tmT joue un rôle essentiel dans l'établissement de liaisons avec le marché français. Des transitaires français ont déjà décidé en 2007 de faire transiter leurs marchandises par le Port de Barcelone et envisagent de développer des infrastructures logistiques à Toulouse.

Autre rendez-vous important, par ordre chronologique, le Salon international de la logistique (SIL) de Barcelone. Pour sa 9^{ème} édition, ce salon bien établi, premier en Espagne dans son secteur, est devenu le lieu de rencontre de l'ensemble du secteur logistique du sud de l'Europe, des pays méditerranéens (et notamment les pays du Maghreb), de l'Amérique latine et du Sud-est asiatique. De plus, son organisation à Barcelone oblige le Port à être encore plus présent, en mettant notamment l'accent sur la présentation détaillée de ses nouveaux services et produits. Dans le cadre de la stratégie de promotion commune avec le CILSA et BCL, le Port exprime tout le potentiel informatif que lui confère ce salon : journées, conférences, contacts bilatéraux, etc. Il convient d'ailleurs de constater qu'année après année, le nombre de visiteurs et de contacts commerciaux augmente. Le principal centre d'intérêt de cette édition a été encore une fois l'évolution des projets de construction des nouvelles infrastructures portuaires, ainsi que les nouveaux accès routiers et ferroviaires.

Pour la première fois, le Port de Barcelone a également participé au salon Transport Logistic de Munich,





actuellement considéré comme le salon de référence au plan européen et probablement mondial, dans le secteur des transports et de la logistique. Le pari a été totalement gagné, car la participation du Port lui a permis non seulement de se promouvoir auprès des entreprises les plus en vue du secteur, mais également d'échanger des informations avec les principaux ports européens sur le développement des projets ferroviaires les plus remarquables du continent. A Munich, des contacts importants ont été pris afin de développer des projets de liaisons ferroviaires européennes avec plusieurs opérateurs étrangers.

Dans le cadre de la stratégie inscrite dans le Plan marketing et qui consiste à maintenir une présence permanente en Chine, en 2007 le Port a participé en tant qu'exposant au SITL Asia organisé à Shanghai en décembre. Ce salon permet d'asseoir la présence du Port de Barcelone sur ce marché et cette année, outre les partenaires habituels (CILSA et BCL), le Port de Tarragone était également présent aux côtés du Port de Barcelone. Cette présence intervient dans le cadre d'une stratégie conjointe en Chine, qui vise à présenter le front portuaire catalan comme une porte d'entrée des produits chinois en Europe. Une fois encore, le public était majoritairement composé de transitaires chinois souhaitant nouer des relations avec leurs homonymes de Barcelone. Autre élément déterminant de la présence du Port à Shanghai, le développement du nouveau terminal Prat, étant donné que l'un des acteurs est l'opérateur d'origine chinoise Hutchison Port Holdings, considéré comme étant le premier « terminaliste » portuaire au monde.

Quant aux salons auxquels le Port de Barcelone a participé en tant que visiteur, soulignons le salon Fruitlogistic de Berlin. La présence du Port pour la troisième année consécutive aux côtés des sociétés Barcelona Fruit Terminal et Terminal Port Nou, a permis de fournir des informations commerciales sur les services et installations et sur les prix de manutention des marchandises. D'autre part, il s'agissait d'une occasion unique de prendre contact avec les grands opérateurs que sont par exemple les armateurs Maersk, CSAV, Hamburg Süd, Libra et Costa Container Lines, tout en découvrant leurs nouvelles lignes maritimes et les caractéristiques de leurs volumes, escales et temps de transit.

L'un des principaux objectifs du Port lors du salon Fruitlogistic était de savoir comment les principaux producteurs de bananes, melons et agrumes envisageaient la saison à venir. A cet égard, les préparatifs d'une mission des

entreprises du secteur fruitier à Barcelone ont commencé, en collaboration avec des institutions argentines.

Dans le secteur caféier, il convient de souligner pour 2007, deux actions essentielles au développement du trafic de cette marchandise dans le Port de Barcelone. La première a été la mission commerciale visant à fixer définitivement les conditions de certification des entrepôts portuaires de café des sociétés BIT et Molenbergnatie et à obtenir la certification de port de livraison auprès de l'Intercontinental Exchange (ICE, anciennement appelé NYBOT) de New York. Cette action doit déboucher sur une certification définitive au milieu de l'année 2008. La deuxième action a été menée dans le cadre de la Journée du café, qui s'est tenue cette année à Valence. L'ensemble du secteur caféier a assisté à ce rendez-vous traditionnel où les participants échangent sur les dernières tendances du secteur caféier espagnol et où se tiennent les différentes assemblées générales des associations du secteur : Ancafe, la Fédération espagnole du café et l'Association espagnole des torréfacteurs. Au cours de l'assemblée générale de la Fédération espagnole du café, Barcelone, et plus particulièrement le Port de Barcelone, a été proposée comme lieu de l'édition 2008 du prochain Congrès national et international du café.

Le Port de Barcelone a collaboré et participé également à la Reefer Logistics Conference, la conférence la plus importante au plan européen pour les acteurs et opérateurs du secteur des produits réfrigérés. Organisé à Barcelone et inauguré par le président du Port, ce forum de discussion a analysé la situation actuelle du secteur et l'évolution constante de ses produits.

Dans le cadre des actions de proximité auprès des opérateurs et des grands comptes, le département Marketing et



Ventes a réalisé un total de 33 visites commerciales en 2007, destinées à expliquer les nouveaux projets et à faire connaître les services proposés par le Port de Barcelone.

Dans le domaine des croisières, l'Autorité Portuaire de Barcelone a une fois encore participé aux deux plus grands salons du secteur. Le premier, la Seatrade Cruise Convention, rendez-vous annuel incontournable pour un port de croisières, s'est déroulé en mars à Miami. Le stand du Port de Barcelone se trouvait dans le pavillon des ports espagnols. Le second, le Seatrade Europe, s'est tenu à Hambourg au mois de septembre et le Port y a assisté en tant que visiteur.

L'Autorité Portuaire a également pris une part active dans l'étude de l'impact des croisières sur les économies locales. Cette étude, réalisée sous l'égide du Conseil européen des croisières, d'Euroyards, de Cruise Europe et de MedCruise, a été présentée à Bruxelles en février. Son principal objectif est de convaincre la Commission européenne et les organismes d'état et de tourisme local, de l'importance croissante du secteur des croisières pour le tourisme dans la région.

Deux événements sont à souligner tout particulièrement pour 2007 dans le domaine du trafic de croisières du Port. Tout d'abord, l'inauguration, le 24 avril, du terminal PalaCruceros, le premier terminal de croisières de Barcelone. Ce projet prouve la confiance accordée au Port de Barcelone par l'un des croisiéristes les plus importants du secteur, le groupe Carnival. En second lieu, le lancement des croisières Disney Magic en Méditerranée. Le fait qu'une société aussi exigeante que Disney ait choisi Barcelone come port de base, est une preuve du niveau de qualité supérieur que celui-ci propose.

Le Port a également participé aux deux assemblées générales de MedCruise, association des ports de croisière



méditerranéens dont il est membre, qui ont eu lieu à Sotchi et à Almería. Il a également donné une présentation lors du premier cours sur le secteur des croisières, organisé par l'association à bord du Fantastic.

DÉLÉGUÉ AUX TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT

La complexité et l'ampleur des travaux d'extension du port ont conduit à la création début 2007, de la fonction de Délégué aux travaux d'extension du Port, chargé, sous l'autorité directe de la direction générale de l'Autorité Portuaire de Barcelone, de coordonner les travaux portant sur les quais situés sur le territoire de la commune du Prat de Llobregat, et sur les digues de protection Sud et Est. L'évolution et l'état d'avancement des actions menées sous la responsabilité du Délégué pendant l'exercice 2007, sont présentés ci-dessous.

Quai Prat

Le 1^{er} janvier 2007, le quai Prat a subi un incident qui a touché environ un tiers de sa longueur. La première mesure prise afin de résoudre le problème a consisté à constituer un comité d'experts et à recruter les services d'un expert international afin d'analyser les causes de l'incident, analyser et valider les installations existantes et proposer de nouvelles actions à mettre en œuvre. Le rapport correspondant a été présenté le 30 juin au Conseil d'administration.

En parallèle des conclusions du rapport, le cahier des charges a été rédigé et les démarches administratives ont été lancées en vue d'une procédure d'appel d'offre ouverte et négociée portant sur une proposition groupée de rédaction du projet de construction et d'exécution des





travaux de réaménagement du quai en question. Le marché a été adjudiqué par le Conseil d'administration le 28 novembre 2007 et les travaux ont démarré le 14 décembre.

Les projets portent sur l'achèvement dans les plus brefs délais et dans les meilleures conditions de sécurité, des parties du quai Prat n'ayant pas été touchées par l'incident. La nouvelle planification envisage donc une livraison échelonnée des surfaces confiées au concessionnaire, afin de minimiser les impacts négatifs de l'accident.

En outre, afin de respecter les conditions d'exploitation du terminal de Conteneurs du quai Prat, une série d'études et d'analyses a été développée afin d'approfondir la connaissance du terrain et du remblai.

Les principaux projets rédigés et travaux démarrés sur le quai Prat en 2007 représentent un montant de dépenses de 23 millions d'euros. Outre ces projets repris dans le tableau suivant, il convient d'ajouter huit autres chantiers à plus petit budget, d'un montant total de 900.000 euros.

Il convient de souligner qu'avant l'adjudication des travaux, le président de l'Autorité Portuaire de Barcelone a présenté au mois d'octobre au parlement catalan le « Rapport sur les causes de

l'incident survenu sur le quai Prat ».

En 2007 également, une procédure en responsabilités a été ouverte à propos de l'incident du quai Prat, en collaboration avec le secrétariat général de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Digue de protection Sud

Au 31 décembre 2007, la partie de la digue Sud correspondant aux tronçons I et II était entièrement achevée, ce qui permet de disposer d'une digue d'une longueur totale de 3.700 m. Le tronçon I comprend une digue à talus d'une longueur de 2.000 m, composée essentiellement de blocs rectangulaires en béton pouvant atteindre 60 t. Le tronçon II est pour sa part constitué d'une digue verticale d'une longueur de 1.700 m, composée de caissons en béton.

D'autre part, la partie immergée des travaux du tronçon III de la digue Sud a été réalisée. Ce tronçon comprend une digue à talus d'une longueur de 1.100 m, composée essentiellement de blocs rectangulaires en béton d'un maximum de 40 tonnes. A la fin de l'année ce tronçon était entièrement émergé. Les pourcentages de réalisation des différents modules sont les suivants : 100% du dragage initial, 95% du tout-venant, 100% de l'enrochement sélectionné, 50% du béton pour blocs, 100% du béton pour caissons et 98% du treillis des caissons.

Digue de protection Est

La digue de protection Est est une digue à talus essentiellement formée de blocs rectangulaires en béton de 50 t.

Au cours de l'année 2007, les travaux de la digue Est ont été achevés à la cote +2 sur toute sa longueur (soit 2.000 m) et les travaux du mur d'abri ont démarré.

Le pourcentage des travaux réalisés est donc le suivant : 100% de la digue émergente, 100% du dragage initial, 100% de l'enrochement, 96% du béton pour blocs et 93% du tout-venant.

L'achèvement des deux digues est prévu pour 2008.

PRINCIPAUX PROJETS POUR LE QUAI PRAT 2007	MILLIONS D'EUROS
Traitement de l'extrados (radier), reconstitution du remblai et de la couche drainante. Quai Prat – Phase I (caissons 1 à 9)	3,7
Transfert de remblais de préchargement – Phase I – Terminal Prat	4,0
Campagne de sondages géotechniques sur le quai Prat	2,7
Modification pose de géodraines sur le quai Prat	2,4
Traitement de l'extrados (colonnes de gravier). Quai Prat – Phase II (seule rédaction du projet en 2007)	2,3
Projet modifié de transfert de remblais de préchargement (action 2) Terminal Prat (préchargement quai Prat – Phase II)	2,1
Couche drainante sur esplanade du quai Prat – Phase II	1,5
Transfert de matériau de l'extrados du quai Prat – Phase I vers des enceintes situées à l'arrière	1,5
Apport de tout-venant pour levées ou esplanades au quai Prat	1,2
Fourniture de granulat issu de matériaux de construction recyclés	0,9
Contrôle des caissons du quai Prat	0,7

ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant total des investissements effectués en 2007 par l'Autorité Portuaire de Barcelone s'est élevé à 186,8 millions d'euros, dont environ 129,1 millions destinés aux infrastructures. Ce chiffre représente une baisse d'environ 40% par rapport à l'année passée.

La majeure partie de ces investissements en infrastructures a été affectée aux actions liées aux nouvelles digues de protection et au quai Prat et qui sont placés sous l'autorité du Délégué aux travaux d'extension. D'autres travaux importants et tout aussi nécessaires au bon fonctionnement du Port ont également été effectués : l'aménagement d'espaces existants afin de les adapter aux nouveaux besoins, la construction de

nouveaux quais et la reconstruction de quais existants, les projets destinés à améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire du Port, et enfin, d'autres projets singuliers tels que les mesures de modification à caractère environnemental. Nous détaillons ci-dessous certains des travaux les plus importants ayant débuté ou été en cours d'exécution pendant l'année 2007, exception faite des travaux d'infrastructures liés à l'extension, qui sont traités dans un chapitre particulier.

Aménagement d'espaces

Afin de répondre à la demande croissante générée par le trafic de croisières, deux chantiers d'aménagement des espaces existants ont été achevés au cours de l'année.

Le premier, consistait à aménager 1.300 mètres d'esplanade sur le quai Adossat





pour doter cette zone destinée aux croisières de meilleurs services et équipements.

D'autre part, les travaux du projet complémentaire d'aménagement ont porté notamment sur la construction d'une nouvelle marquise de 100 mètres de long dans la zone d'attente des taxis du terminal D et le réaménagement de la zone comprise entre les terminaux A et B.

Nouveaux quais

L'extension du Port et donc l'augmentation prévisible de l'activité, entraîneront une augmentation importante des opérations de lamanage, qui seront par ailleurs déplacées plus au sud. Au vu des circonstances, l'Autorité Portuaire a prévu d'attribuer un nouvel emplacement à la corporation des lamaneurs, à l'extrême nord-est du quai Inflamables.

A cet égard, le projet « Quai d'amarrage pour les lamaneurs » est en cours de réalisation. Il porte sur les travaux nécessaires à l'érection d'un quai d'amarrage contre l'enrochement de protection du quai Inflamables. Les travaux comprennent la réalisation d'un banc d'enrochement couronné à une cote variant entre -3,50 et -5,00 et qui servira de support à la réalisation du quai, ainsi que la réalisation du quai d'amarrage constitué d'une structure en béton de masse avec mur d'abri à l'extérieur.

Reconstruction et entretien de quais existants

Pendant l'année 2007, plusieurs travaux de reconstruction et d'amélioration de quais existants ont été effectués. Parmi les plus importants, l'achèvement des travaux de construction d'un quai en palplanches sur le quai Álvarez de la Campa afin d'améliorer la ligne d'amarrage et l'adapter aux nouvelles exigences des opérations portuaires. Ce chantier a consisté à construire un quai en palplanches de 450 m, en avançant l'alignement actuel de 1,5 m, et celle d'une voie de roulement pour portique Panamax sur toute la longueur du quai.

L'année 2007 a également vu le démarrage du chantier « Remblayage de l'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 Costa et le nouveau, afin de créer une esplanade. Afin d'accélérer la consolidation du remblai, un préchargement sera effectué.

La corrosion de leurs têtes a fait perdre aux bollards du quai Adossat une partie de leur capacité de résistance à la traction. D'autre part, leur résistance à la traction est faible (50 t) au regard du type de

navires qui utilisent aujourd'hui le quai. C'est pour cette raison qu'a été réalisé le projet « Renforcement du système d'amarrage du quai Adossat ». Il a consisté à remplacer les bollards existants et leurs massifs d'ancrage par des dispositifs à plus grande résistance à la traction (de 100 ou 150 t selon les zones).

A l'occasion du réaménagement des terminaux de conteneurs du Port, il convient de réaliser 600 m supplémentaires de quai Adossat et de prolonger et d'agrandir le quai Sud. C'est la raison pour laquelle, préalable nécessaire pour rédiger les différents projets, il a été prévu de réaliser une campagne de reconnaissance géotechnique qui permet un dimensionnement correct des fondations des dispositifs de contention (les quais) et de la stabilité des remblais. La « Campagne de sondages géotechniques sur le quai Adossat et extension du quai Sud consiste essentiellement en une étude exhaustive des caractéristiques géotechniques du sous-sol des quais Adossat et Sud, pour pouvoir prévoir les nouveaux quais et les installations du futur chantier naval de synthèse.

Accès routiers et ferroviaires

En ce qui concerne les projets liés aux accès routiers et ferroviaires du Port, il convient de souligner quatre actions dont certaines déjà démarrées l'année précédente.

Lié à la création de nouveaux accès terrestres à la zone d'extension du Port de Barcelone, le chantier « Aménagement d'une zone de stationnement pour camions », a été achevé en 2007. Cette nouvelle voirie implique la construction d'un tronçon partant du périphérique littoral et longeant la rive gauche du Llobregat jusqu'à la ZAL et la zone sud du Port. Etant donné le volume de trafic supplémentaire à prévoir, cette zone a été



dotée d'un parc de stationnement provisoire pour les camions. Un terrain d'environ 7 ha, situé à l'extrémité de l'ancien lit du Llobregat, a donc été aménagé à cette fin.

Le chantier intitulé « Dédoublage de la rue n°3 » a également été entièrement réalisé. Il s'agit de l'une des actions rendues nécessaires par la déviation du cours du Llobregat et qui consiste à dédoubler la rue n°3 du polygone de la Zona Franca pour permettre d'accéder directement au Port depuis le périphérique qui longe la côte. La rue n°3 a donc été transformée en une rue à double sens à six voies, trois dans le sens Port-périphérique et trois dans le sens contraire, excepté sur le tronçon allant du périphérique au rond-point d'intersection de la rue E, qui ne compte que deux voies dans les deux sens.

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

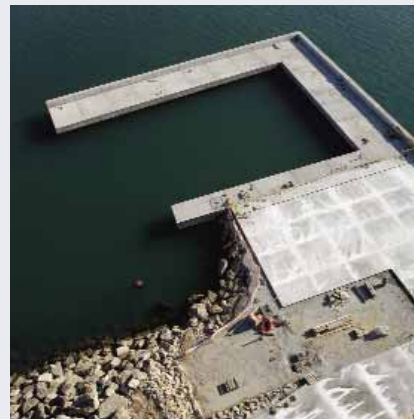
Dernier point de cette rubrique, soulignons le chantier « Extension du terminal ferroviaire Príncipe de España et aménagement bas-côté tronçon VI », constitué de trois projets linéaires à l'arrière du quai Príncipe de España : la pose de 800 m de nouvelle voie ferrée ; l'adaptation d'une voie auxiliaire annexe à un tronçon de la voie ferrée actuelle et nécessaire pour un bon fonctionnement logistique des opérations de chargement et de déchargement de véhicules ; et enfin la réalisation d'une voie de 700 m de long, prévue pour accueillir les files d'attente de véhicules le long du tronçon VI, entre le rond-point menant à la société DAMEX et le porte 29.

Projets singuliers

La Déclaration d'impact environnemental (DIE) du Plan Directeur du Port de Barcelone envisage la création d'une plage annexe à la rive droite de la nouvelle embouchure du Llobregat, grâce à un apport total de 3.500.000 m³ de sable. L'intérieur de la nouvelle plage, situé entre la naissance de la jetée et la levée de protection contre les hautes eaux située sur la rive droite de la nouvelle embouchure, sera aménagé en zone humide, ce qui compensera ainsi la disparition de la lagune de la Podrida. L'élaboration de l'action « Mesures de modification de la ligne de côte Phase III D (création d'une zone humide) » a repris le chapitre sur la planification des zones humides figurant dans le projet modifié de déviation du Llobregat. Les mesures nécessaires de protection des écosystèmes naturels et artificiels de la plaine d'inondation du fleuve y ont également été intégrées.

Les travaux correspondants, actuellement en cours de réalisation, portent sur la constitution d'une zone humide sur la nouvelle plage créée par le Port de Barcelone dans le cadre des mesures de modification de la ligne de côte. La plage est un triangle d'environ 50 hectares, couvrant 1.700 m de ligne de côte. Il convient de souligner que le terrain est modelé selon une microtopographie recréant des dunes, des lagunes et des canaux de drainage et en plantant des herbacées, des arbustes et des arbres afin de recréer différents habitats en fonction des caractéristiques hydriques des sols de chaque zone.

La DIE du Plan Directeur du Port de Barcelone prévoit également que pour limiter l'érosion prévisible de la ligne de côte située au sud du débouché de la lagune de la Ricarda, des apports de sable seront régulièrement effectués. C'est donc dans cet esprit que l'action intitulée « Apport de sable destiné à la plage située au sud du Llobregat (1er apport) » a été réalisée au cours de l'exercice 2007. Il s'agissait d'apporter 480.000 m³ de sable après dragage à proximité de la digue de Port Ginesta. Ce sable a ensuite été déposé le long du tronçon de côte situé sur le territoire de la commune du Prat de Llobregat (Barcelone), au sud de la digue de la rive droite du nouveau lit du Llobregat.



SÉCURITÉ INDUSTRIELLE ET ENVIRONNEMENT

Sécurité industrielle

Les marchandises dangereuses ont représenté 23% du total du trafic portuaire au cours de l'exercice 2007 et la tendance à la hausse s'est poursuivie : le trafic de marchandises dangereuses conteneurisées a augmenté de 17%, avec un volume total de 959.227 tonnes. Le trafic des marchandises dangereuses en vrac s'est quant à lui élevé à 10.476.470 tonnes, soit 3% de plus qu'en 2006. Il convient de souligner que 95% des 92.205 autorisations d'admission de marchandises dangereuses traitées l'ont été via EDI (par voie électronique).

Dans le cadre de l'accord de collaboration entre la mairie de Barcelone et l'Autorité Portuaire de Barcelone et qui porte sur l'exercice de leurs compétences respectives en matière de protection civile, de prévention et d'extinction des incendies et de sauvetage, les actions les plus importantes ont été menées au chapitre des investissements. Deux autopompes lourdes ont ainsi été achetées en remplacement des anciennes unités B-405 et B-406 qui ont quant à elles bien servi en matière de prévention. Les nouveaux véhicules d'extinction sont plus puissants et sont équipés d'une citerne de 5000 litres d'eau avec pompe haute capacité et un système haute précision de production de mousse, le CAFS POWER FOAM PRO I. Ce système permet de réduire la consommation d'eau et d'émulseur, ce qui permet

une plus grande autonomie et une meilleure efficacité dans la lutte contre les incendies, grâce à l'amélioration du poids des lances mais également du délai d'extinction. Les véhicules sont également livrés avec le matériel de première intervention en conditions de risque chimique et de sauvetage, et sont dotées des protections individuelles NBC (nucléaire, biologique, chimique) de troisième niveau, pour faire face aux situations les plus défavorables. Le véhicule et son matériel constituent donc un instrument extrêmement efficace d'intervention complète pour le Port de Barcelone.

En matière de formation spécifiquement destinée aux pompiers, 63 sapeurs-pompiers et officiers ont participé aux quatre éditions du cours d'extinction d'incendies sur navires organisé par le Centre de sécurité maritime intégrale de Jovellanos de Gijón.

Au cours de cette période, dans le domaine des exercices et des simulations, l'APB a poursuivi sa collaboration avec les différentes entreprises concernées par la réglementation du Port en matière d'accidents majeurs, dans le cadre du Pacte d'assistance mutuelle. Deux simulations générales du Plan d'urgence intérieure (PEI) du Port de Barcelone ont eu lieu dans deux environnements bien distincts. Le premier exercice s'est déroulé en avril et a consisté à simuler un incendie avec explosion, dans le parking du bâtiment sud du World Trade Center. Le deuxième exercice s'est déroulé au mois de novembre dans les installations

d'Enagas, et a consisté à simuler une fuite de gaz naturel liquide. Ces deux exercices ont bénéficié de la participation des groupes d'action prévus dans le cadre du Plan d'urgence intérieure (PEI).

Nettoyage de la voirie, collecte des déchets et travaux paysagers

Les services de nettoyage ont consacré 9.340 heures de travail au nettoyage de la des espaces communs et publics de l'enceinte portuaire, dont 3.372 heures de travail mécanisé.

L'activité des bars, restaurants et installations de l'Autorité Portuaire a généré 2.475 tonnes de résidus solides urbains (RSU), un volume très proche de celui de l'année précédente. Il convient d'y ajouter les 125 tonnes provenant du nettoyage fin après déchargement de vracs solides sur le quai public, et qui n'ont pas été incluses dans la collecte générale des déchets.

Il convient ensuite d'y ajouter les volumes issus du tri sélectif de déchets non spéciaux (papier, verre, ferraille, bois...) et spéciaux (piles, tubes fluorescents, batteries...), soit respectivement 486,06 et 40,86 tonnes.

73 interventions ont entraîné l'interruption du service ordinaire de nettoyage de la voirie, et dans 90% des cas, ces interventions ont fait suite à des appels passés à la Police portuaire pour des incidents nécessitant la présence des équipes et du matériel de nettoyage (accidents de la circulation, déversement de cargaison de camions sur les accès ou les esplanades).

Les travaux sur les espaces paysagés de l'enceinte portuaire ont généré quant à eux 20.340 kg de déchets végétaux qui ont été compostés et auxquels il convient d'ajouter 12.480 kg issus de l'élimination des griffes de sorcières (*Carpobrotus edulis*) dans certaines zones du Port. Toujours en matière d'espaces paysagés, à signaler l'organisation d'une campagne de détection du charançon rouge du palmier dattier (*Rhynchophorus ferrugineus*), dont les

résultats ont été négatifs tout au long de l'année.

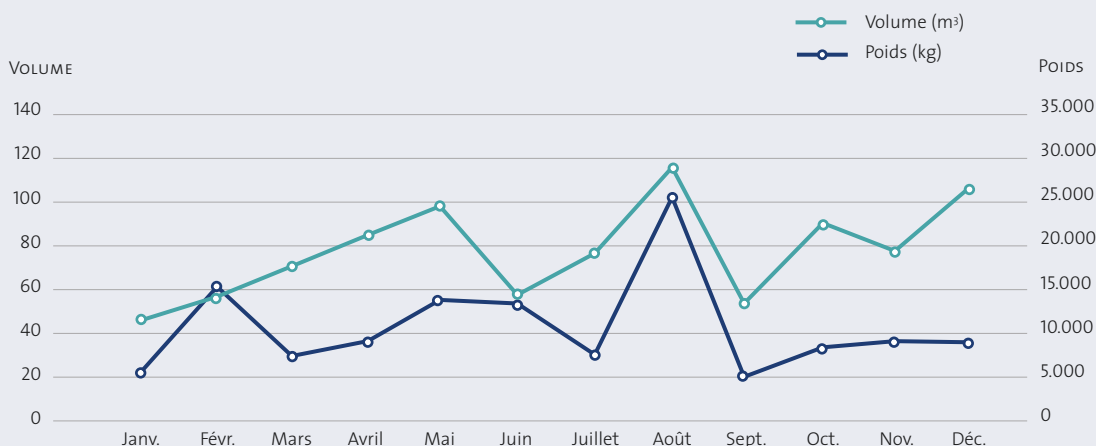
Qualité de l'air

Au cours de l'été 2007, un événement majeur s'est produit en faveur du développement de la surveillance de la pollution atmosphérique dans le Port de Barcelone : le gouvernement catalan a approuvé par Décret 152/2007 le Plan d'action pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les municipalités déclarées Zones de protection spéciale de l'environnement atmosphérique, pour les oxydes d'azote et les particules présentant un diamètre inférieur à 10 microns. Ce plan d'action prévoit 73 mesures destinées à réduire les émissions de ces deux polluants et qui portent sur la prévention, le transport, l'industrie, l'énergie, le secteur domestique et la sensibilisation. Les mesures s'appliquant concrètement au Port de Barcelone (qui fait partie de la Zone de protection spéciale 1), sont les suivantes : application de critères environnementaux aux camions de transport de conteneurs P+, développement du transport ferroviaire de marchandises, renouvellement anticipé de la flotte d'embarcations de remorquage et autres services intérieurs, alimentation des navires en électricité depuis le quai pendant leur séjour, modification du système de taxes portuaires avec bonus / malus selon les niveaux de pollution atmosphérique, améliorations dans la manutention des vracs pulvérulents, renouvellement des machines auxiliaires de chargement et déchargement des terminaux, et stratégie de réduction des émissions dans l'enceinte portuaire.

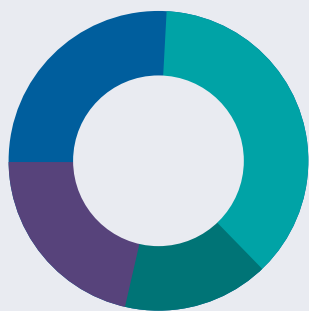
Signalons également l'extension du réseau météorologique et de surveillance de la qualité de l'air, avec l'installation d'une nouvelle station météorologique automatisée située sur le quai Contradique et chargée de contrôler les opérations de vracs solides.



NETTOYAGE DES EAUX 2007

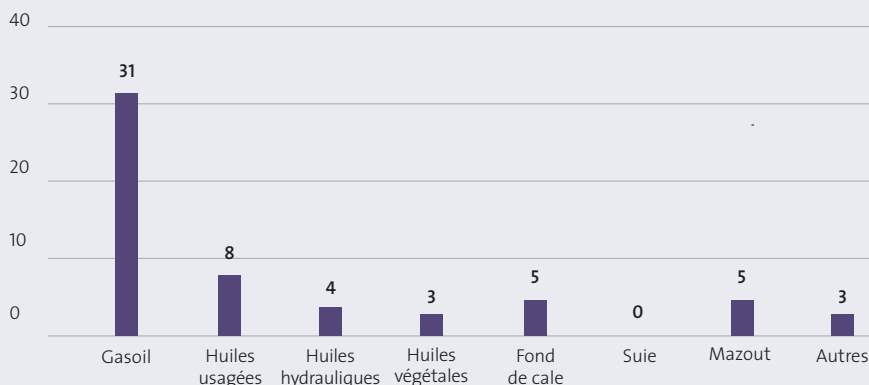


DÉCHETS FLOTTANTS COLLECTÉS 2007



- Plastiques 38%
- Bois 23%
- Matières organiques 14%
- Autres 25%

POLLUTION PAR HYDROCARBURES EN 2007 (Nombre d'interventions)



Lutte contre la pollution marine

En 2007, les cinq embarcations utilisées par le service de nettoyage des eaux (trois externes et deux appartenant à l'APB) ont collecté 152,8 tonnes de déchets flottants, soit un volume de 830 m³. Cela représente une moyenne quotidienne de 196 kg, dont 38% constitués de plastique.

En parallèle, 59 interventions ont été effectuées dans le cadre d'épisodes de pollution par hydrocarbures, dont plus de la moitié dues au gasoil, et 605 m de barrage absorbant ont été utilisés. Dans la plupart des cas, la surface de l'eau a dû être oxygénée, mais dans 18 cas, le produit a été récupéré par aspiration. Un total de 13.575 kg d'hydrocarbures en phase libre ont pu être gérés comme déchets.

d'un accord de collaboration portant sur la mobilité et la convivialité dans le Port Vell ; et la préparation de l'entrée en vigueur du Décret 1617/2007 portant transposition de la Directive européenne 725/2004 sur l'amélioration de la protection des ports, pour en achever l'application courant 2008.

Au plan purement policier, à noter le maintien de la stratégie d'intervention visant à assurer la sécurité de la population, ainsi que de la politique de sanctions et saisies pour contrefaçon et vente ambulante dans la zone du Port Vell. Les forces de sécurité ont comme de coutume été renforcées pendant la saison estivale, afin d'assurer les services rendus nécessaires par l'augmentation du nombre d'utilisateurs dans les espaces publics et les terminaux de croisières.

En matière de circulation, la Police portuaire a augmenté le nombre de contrôles et a renforcé la surveillance, afin d'éviter certaines infractions au code de la route. Elle a réalisé un suivi des lignes directrices du Service catalan de la circulation routière et des mesures définies dans le Plan catalan de la sécurité routière, en organisant des campagnes de lutte contre l'alcool au volant et de contrôles du port de la ceinture de sécurité et d'autres systèmes de protection tels que le casque. Il convient également de souligner le soutien apporté afin de garantir la continuité des services portuaires de la direction Exploitation, dans les situations d'urgence, en cas de grèves des transports, dans les files d'attente pour accéder aux terminaux, dans le cadre d'escortes, etc.

32 nouveaux agents ont rejoint à temps plein les forces de Police portuaire, après avoir suivi en novembre et décembre une formation générale à l'Institut catalan de la sécurité publique. Au chapitre de la formation continue au sein de l'APB, soulignons les cours sur la validation de documents officiels du Corps des garde-quais, la mise au point de procédures opératoires standard (POS), le tachygraphe numérique, la prévention des risques professionnels, la mise en œuvre de Proatrans et la défense personnelle.

SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE. POLICE PORTUAIRE

L'année 2007 a été marquée par le renforcement et le développement des mesures de sécurité et de protection du Port de Barcelone. Ces mesures se sont traduites par des résultats positifs lors de plusieurs audits de sécurité : en octobre, des inspecteurs de l'Union européenne ont rendu un avis positif après évaluation des conditions de sécurité et de protection réunies dans les installations de l'Autorité Portuaire de Barcelone, le Centre de contrôle et certains terminaux. Toujours en octobre, des inspecteurs de la US Coast Guard ont audité les installations portuaires. Enfin, tout au long de l'année, plusieurs sociétés de croisières et les gouvernements de plusieurs pays ont également procédé à une évaluation dans ce domaine. Un audit a également été réalisé en décembre dernier dans le cadre du plan de qualité de la Police portuaire.

Parmi les faits marquants de l'année écoulée, il convient de souligner également la signature entre la mairie de Barcelone et l'Autorité Portuaire de Barcelone,



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DU PORT

Au cours de l'année 2007, l'Autorité Portuaire de Barcelone a continué de concrétiser sa stratégie de croissance basée sur le développement des services portuaires et logistiques en réseau. Les réseaux sont l'ensemble des centres de services (terminaux portuaires, zones d'activités logistiques, terminaux maritimes intérieurs, terminaux intermodaux, dépôts...) déployés dans l'hinterland stratégique du Port (la Péninsule ibérique, le sud de la France, le reste de l'Europe et l'Afrique du Nord) et étroitement liés au Port par des couloirs de transport intermodaux.

Outre ses fonctions de port foncier ou port concessionnaire, au cours des dernières années l'Autorité Portuaire de Barcelone a joué un rôle novateur et pionnier dans la gestion du domaine portuaire et a défendu des projets pour lesquels il a été capable de mobiliser des intervenants privés. La Zone d'Activités Logistiques, le Plan de qualité, la plateforme d'échange documentaire et de commerce électronique PortIC, le financement privé des infrastructures et le Plan stratégique, sont quelques exemples d'actions qui stimulent les affaires portuaires et contribuent à l'amélioration de la compétitivité des clients.

Dans le cadre du développement du réseau portuaire, l'Autorité Portuaire de Barcelone joue plusieurs rôles, selon les cas : promoteur, constructeur d'infrastructures



ou facilitateur de nouveaux services. Sa participation est secondaire par rapport à celle du secteur privé qui est celui qui s'engage sur des contrats spécifiques et qui est chargé de la commercialisation et de la prestation de services.

Le terminal maritime de Saragosse

Le terminal maritime de Saragosse (tmZ) propose une offre différenciée de services logistiques et de transport, qui peut faire face à toutes les exigences et qui permet de résoudre les problèmes d'approvisionnement et de distribution de produits, à l'import comme à l'export. Etant donné sa neutralité en tant qu'opérateur, tout chargeur ou professionnel ayant recours au transport maritime, peut planifier, organiser et suivre tous les mouvements de ses marchandises pendant leur transit par le Port de Barcelone. L'activité logistique est répartie entre deux opérateurs, l'un chargé de la gestion de l'entrepôt logistique de



6.000 m² situé à côté de l'entrepôt ferroviaire, et l'autre, de celle du dépôt de conteneurs du terminal ferroviaire.

L'année 2007 a vu la mise en service de l'activité ferroviaire à Saragosse. L'apport financier pour la construction du terminal ferroviaire de conteneurs de tmZ, a permis de disposer d'un couloir de transport entre le Port, le nord-ouest et le centre de la péninsule, et de tirer parti des synergies entre ces régions.

Les mouvements du dépôt de conteneurs constituent l'indicateur le plus parlant de mesure de l'activité du tmZ. Ces mouvements ont représenté en 2007 un total de 25.782 EVP (trains et camions compris), dont 2.287 transportés par 52 trains (26 à l'arrivée et 26 au départ). La ligne ferroviaire inaugurée le 13 juin a dû réduire sa fréquence, les trains longue distance étant devenus prioritaires en raison des perturbations sur les lignes de banlieue de Barcelone. Le terminal ferroviaire permet à la plateforme tmZ de gérer les entrées et sorties de marchandises de manière plus accessible et rapide.

Le terminal maritime de Toulouse

La participation du CILSA dans la gestion du terminal maritime de Toulouse (tmT) a commencé à porter ses fruits en 2007, avec l'obtention du permis de construire des nouveaux entrepôts logistiques dont la livraison devrait commencer en 2009. 2007 a également vu la création d'un service d'information directe destiné à faciliter l'accès aux services portuaires.

Le Port de Barcelone a compris que pour avoir accès aux marchés les plus importants et équilibrés de France, c'est-à-dire ceux des régions Rhône-Alpes (Lyon) et Aquitaine, outre celui de Paris, il devait tout d'abord se positionner dans le sud du pays, et notamment sur Toulouse et Perpignan, deux emplacements stratégiques. D'autre part, l'accès à l'Europe centrale est conditionné à une présence forte en Rhône-Alpes. Afin d'avoir accès au marché français, le Port de Barcelone doit donc de vendre comme un produit dans le cadre d'une offre globale de prestation de services spécifiques que les opérateurs du Port de Barcelone soumettent aux opérateurs et chargeurs du marché français, et dans le cadre d'une nouvelle offre d'infrastructures (terminaux maritimes, ZAL et terminaux ferroviaires) géographiquement proches de ces usagers et implantées stratégiquement en France.

Les implantations jugées nécessaires jusqu'à présent sont les suivantes :

- Développement dans la région Midi-Pyrénées (Toulouse) d'une surface de 20 ha à Eurocentre, avec une ZAL de 80.000 m² d'entrepôts à louer et un accès ferroviaire.

- Dans la région Languedoc-Roussillon, accord pour développer une ZAL de 30 ha à Perpignan, et proposition de participer à la société publique d'exploitation du nouveau terminal ferroviaire.
- Identification dans la région Rhône-Alpes (Lyon) de trois emplacements correspondant aux besoins.

Le positionnement du Port de Barcelone sur Perpignan et Toulouse lui permet de proposer un « port français » et de proposer le départ de trains vers le reste de l'Europe, à des coûts de gestion et de transport équivalents et donc accessibles.

Port sec d'Azuqueca de Henares

Le port sec d'Azuqueca de Henares, l'un des paris du Port de Barcelone pour renforcer son accès au marché du centre de l'Espagne, jouit d'un cadre logistique privilégié. Il exploite le terminal ferroviaire, un entrepôt des douanes et un entrepôt avec entrée directe d'une voie de service pour des opérations ferroviaires intérieures. Outre les opérations de consolidation et de déconsolidation propres à son activité, le port sec est également chargé d'étudier, de développer, d'installer, de commercialiser, de gérer et d'exploiter des terminaux ferroviaires.

La participation du Port de Barcelone à la gestion de ce port sec se traduit par la présence du CILSA et de l'Autorité Portuaire de Barcelone au sein de son Conseil d'administration. 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 2007 a atteint 17 973 EVP. La ligne était entrée en service en 2006, avec 2 793 EVP transportés.

Port sec de Madrid-Coslada

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 52 762,5 EVP en 2007 contre 43 083 EVP l'année précédente.

Couloirs multimodaux. La solution ferroviaire

Concernant les couloirs multimodaux de transport (qui concernent les infrastructures et les services), l'Autorité Portuaire de Barcelone a porté ses efforts sur le domaine ferroviaire. Il s'agit d'une part de garantir de bonnes liaisons ferroviaires avec le reste de l'Europe et d'autre part de disposer d'une offre ferroviaire compétitive pour les deux couloirs terrestres prioritaires en Espagne que sont le couloir de l'Ebre et celui qui unit Barcelone à Madrid.

Fin 2007, le ministère des Travaux Publics a reconnu publiquement que la liaison ferroviaire prévue pour 2009 entre Barcelone et la frontière française avec la nouvelle ligne à grande vitesse, avait pris du retard. Le Port de Barcelone, comme stipulé dans son Plan d'accessibilité ferroviaire et routière, prévoyait de pouvoir utiliser cette ligne à écartement européen et à utilisation mixte (passagers et marchandises), afin d'améliorer sa compétitivité sur les marchés européens.

Au vu de ce retard, l'Autorité Portuaire de Barcelone et le gouvernement catalan ont proposé une solution provisoire afin d'accélérer la mise en service de la liaison pour 2010. Cette solution passe par la construction, sur le tracé existant, d'une troisième voie à écartement RENFE entre Gérone et Figueras, et la construction des accès nécessaires à la ligne à écartement européen déjà construite. Ces propositions ont été acceptées et mises en œuvre par le

ministère des Travaux Publics. Elles permettront que le Port de Barcelone utilise la voie à écartement européen jusqu'à Figueras pour ensuite emprunter le nouveau tunnel transfrontalier ou la ligne actuelle de Portbou et aller jusqu'à Perpignan. Nous espérons qu'à ce moment là le gouvernement français aura résolu les problèmes actuels de congestion ferroviaire entre Perpignan, Montpellier et Nîmes.

Toutefois, il est clair qu'à moyen et long terme, l'utilisation mixte de cette ligne à grande vitesse entre le Port et la frontière française ne sera pas suffisante pour acheminer les volumes de trafic prévus, d'une part en raison du trafic de passagers et d'autre part en raison des caractéristiques mêmes de la voie. La proposition de l'Autorité Portuaire de Barcelone, qui figure dans le Plan catalan d'infrastructures de transport, consiste à créer une voie à écartement européen exclusivement destinée aux marchandises, en construisant parallèlement à la double voie actuelle à écartement RENFE, une autre voie entre Mollet et Sant Celoni, et en transformant au nord de Sant Celoni l'une des deux voies à écartement européen existantes.

L'avenir de l'exploitation portuaire passant par une spécialisation progressive des services proposés par le Port, ce type de solutions finira par devenir habituel. A cet égard, 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 2007 a porté essentiellement sur le démarrage d'une étude technique, socio-économique et sur l'offre et la demande pour l'ensemble de la zone d'influence de cet axe. Les conclusions devront servir à faire de ce grand axe un projet prioritaire lors de la prochaine révision de la politique européenne des transports par la Commission européenne.

L'amélioration des liaisons ferroviaires avec le reste de l'Espagne a constitué l'une des autres priorités de l'APB en 2007. En collaboration avec CEDINSA (société composée de FCC et Caixa Catalunya), l'APB a élaboré une étude sur les actions à entreprendre pour permettre l'acheminement de trains de marchandises de 750 mètres de long sur la ligne Barcelone – Madrid, entre le terminal ferroviaire de Can Tunis et le port sec d'Azuqueca de Henares. A l'heure actuelle, seuls peuvent circuler sur cette ligne à écartement européen, des trains d'une longueur maximum de 450 mètres, c'est-à-dire plus courts que ceux qui circulent dans le reste de l'Europe, et donc peu compétitifs par rapport à la route, en termes de volume. Cette situation est due à la longueur des voies de

garage (PAET) utilisées par les trains de marchandises pour laisser passer les trains de passagers, en conséquence de quoi, l'une des mesures proposées consiste à adapter les voies de garage à ce couloir.

Toutes ces améliorations d'infrastructures sont nécessaires mais insuffisantes. Pour qu'elles soient utiles, il est nécessaire d'assurer l'organisation et la promotion des services ferroviaires dans l'hinterland. L'Autorité Portuaire a participé au couloir Barcelone – Madrid, en assurant la promotion des affaires et en facilitant la création de nouveaux services ferroviaires qui seront assurés par les deux terminaux de conteneurs, TERCAT et TCB, entre Barcelone et le port sec d'Azuqueca de Henares. Ce rôle de médiateur de l'Autorité Portuaire découle de l'accord signé entre les deux opérateurs portuaires et RENFE Operadora, selon lequel les terminaux d'engagent à acheter et promouvoir certains trains, quelque soit le volume de marchandises traité.

Dans ce couloir, tmZ pourra fonctionner en tant que terminal intermédiaire et améliorer son efficacité, car les opérateurs peuvent y avoir recours pour compléter des trains, entreposer des conteneurs vides, etc. Le nouvel engagement de service et les installations de tmZ permettront aux couloirs de l'Ebre et avec Madrid (deux axes indispensables à l'extension de l'hinterland du Port de Barcelone) de constituer une nouvelle offre fiable et plus compétitive que la route.

L'approche stratégique du réseau du Port est la réponse de l'Autorité Portuaire de Barcelone face aux exigences du marché, afin d'atteindre l'objectif stratégique consistant à faire du Port de Barcelone le centre de référence en matière de distribution, concentration et gestion logistique de marchandises en Méditerranée. L'avant-pays (les marchés extérieurs prioritaires), est également un élément clé de cette vision. C'est la raison pour laquelle l'Autorité Portuaire a continué de développer des projets internationaux et de nouer des alliances stratégiques avec des ports d'Amérique latine, de Méditerranée et d'Extrême-Orient.

Formation en gestion portuaire

La formation en gestion portuaire constitue l'un des outils de création et de renforcement de liens avec les ports de l'avant-pays stratégique afin de découvrir d'éventuelles voies de collaboration. Le Port de Barcelone a organisé trois actions de formation en gestion portuaire pendant l'exercice 2007.

La première, une nouvelle édition du cours destiné aux étudiants en commerce et transport international de l'Académie arabe des sciences et techniques d'Alexandrie (Egypte), s'est déroulée au mois de mai





et a bénéficié de la participation et du soutien économique de l'Institut européen de la Méditerranée (IEMED). L'édition 2007 de ce cours organisé tous les ans depuis 1997, a réuni 32 étudiants et 6 professeurs originaires entre autres, d'Ethiopie, du Kenya, d'Afrique du Sud, de Tanzanie et d'Ouganda. La deuxième action de formation, le séminaire de gestion portuaire, a eu lieu au mois de novembre. Il s'adressait aux techniciens et dirigeants portuaires latino-américains et a réuni 25 participants de pays tels que l'Argentine, le Venezuela et le Mexique. La troisième action de formation a été le séminaire destiné aux techniciens du port de Thessalonique (Grèce) organisé en décembre et qui a réuni 33 participants. Ce séminaire est le fruit d'un accord de collaboration signé avec l'Institut interbalkanique de l'administration publique.

D'autre part, le Port de Barcelone parraine la chaire de logistique de la China Europe International Business School (CEIBS), école située à Shanghai et considérée comme la première école de commerce de Chine et l'une des 11 meilleures au monde. La collaboration du Port porte sur la réalisation d'études liées à la gestion et au fonctionnement de la chaîne logistique (supply chain) ainsi que sur les meilleures pratiques en la matière dans les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe, sachant que 60% de ces échanges se font avec la Chine et que les marchés asiatiques constituent l'avant-pays principal du Port de Barcelone.

Présence au sein d'organisations internationales

Un élément important de la stratégie internationale du Port est son rôle actif dans les principales organisations mondiales chargées de promouvoir des mesures et des projets destinés à stimuler les échanges de marchandises, afin de dynamiser le commerce international et lui permettre d'exploiter au mieux les nouvelles technologies.

A cet égard, le Port a assuré la prési-

dence du Comité de facilitation du commerce et des systèmes de communautés portuaires (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems) au sein de l'Association internationale des ports (IAPH) et participe, au nom de l'IAPH, à l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Il assure également une présence active au sein du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques dans l'administration, le commerce et le transport (UN/CEFACT) en tant que représentant de l'IAPH, et fait partie du Comité des transports de l'ESPO (Organisation des ports maritimes européens).

Parmi les nombreux événements et salons internationaux auxquels le Port a participé en 2007 dans le secteur portuaire et logistique, soulignons TOC Asia 2007 où le Port a représenté l'association INTERMED qui regroupe les ports de Barcelone, Marseille et Gênes.

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) est l'interlocuteur des usagers et clients du Port de Barcelone auprès de la Communauté Logistique Portuaire, en développant des actions de service au client, de gestion de l'information, de promotion et de diffusion et en organisant des cours de formation. Cet ensemble d'activités se structure autour d'une série de programmes, projets et services dont l'objectif ultime est de pouvoir allier croissance durable, responsable et respectueuse des affaires portuaires, et intérêts des entreprises participantes.

Processus d'amélioration

Le Service Clientèle (SAC) réceptionne, gère et répond aux demandes, demandes de renseignements, suggestions, plaintes ou réclamations des usagers du Port, pour ensuite répercuter leurs besoins au reste du secteur et donner une valeur ajoutée au passage de leurs marchandises. A partir de

l'analyse et de la gestion des informations ainsi reçues, le SAC s'attache à identifier les points faibles de chaque opération, de chaque service et du secteur en général, pour ensuite en faire part aux instances appropriées. Il effectue ensuite un suivi de la mise en œuvre des mesures nécessaires pour limiter le niveau d'insatisfaction des usagers ou opérateurs, éliminer les motifs de cette insatisfaction et favoriser la réadaptation du service.

En 2007, le SAC a traité 323 dossiers (contre 349 en 2006), dont 156 réclamations et 167 demandes de renseignements, les questions les plus fréquemment posées portant sur les tarifs (74), et les réclamations les plus courantes sur l'intégrité des marchandises (96). Les importateurs et les exportateurs ont été à l'origine du plus grand nombre de demandes de renseignements et de réclamations (91).

La DDN a poursuivi sa mission auprès des clients et usagers du Port de Barcelone, afin de les aider à atteindre un niveau maximum de professionnalisme et de spécialisation, en proposant des cours toujours plus adaptés aux besoins, dans le cadre du projet Formar. La note de 4,4 sur 5 attribuée par les participants à la formation dispensée en 2007, indique que les efforts accomplis ont porté leurs fruits. La formation phare de l'année a porté sur le crédit documentaire et les UCP600, avec la participation de plus de 400 professionnels répartis en quatre sessions. Organisée en partenariat avec la banque Banco de Sabadell, son principal objectif était de présenter les nouvelles règles de crédit documentaire, entrées en vigueur au 1^{er} juillet 2007.

Short Sea Shipping

Depuis son cours inaugural dispensé en septembre 2006, 804 étudiants de 33 nationalités différentes ont suivi l'un des trois cours proposés par l'Ecole européenne de Short Sea Shipping (GLOSS, AVTORITAS et NUMINA). Les cours ont été dispensés en anglais, français, espagnol et catalan.



Le cours GLOSS a fait l'objet de 9 éditions, pour un total de 539 participants. A la demande des ports et des centres de promotion du short sea shipping, des éditions ont été spécifiquement consacrées à une zone particulière, comme Cartagena ou Castellón et leurs hinterlands respectifs, ou à un pays (le Portugal par exemple). Des éditions monographiques ont également été organisées pour les membres de groupes de professionnels du commerce maritime, tels que West Mos et Medcruise. Les cours AVTORITAS et NUMINA ont quant à eux bénéficié de la participation de 14 centres de formation espagnols et français, pour un total de 5 cours et 265 participants.

Projet Mercurio

En 2007, la DDN a lancé le projet Mercurio, en partenariat avec le Conseil des usagers du transport, afin d'améliorer la qualité des transports par camion entre les chargeurs et les installations portuaires. Ce projet part d'une analyse de la situation actuelle pour définir et susciter des alternatives à la gestion des transports terrestres liés au Port de Barcelone, en améliorant l'accessibilité et les services portuaires.

Les cinq voies d'amélioration sur lesquelles porte le projet Mercurio sont la réduction de la congestion des accès routiers, l'augmentation de la rotation des transporteurs, la réduction des goulets d'étranglement lors de la réception des conteneurs, l'amélioration de la qualité du service logistique proposé aux chargeurs et la maîtrise des frais de transport.

Proatrans

Le Forum du transport terrestre (FTT), enceinte de dialogue du projet Proatrans auquel participent des représentants de la Communauté Logistique Portuaire, a poursuivi ses réunions selon le calendrier prévu. Ces réunions abordent les points d'amélioration éventuels dans le secteur du transport terrestre de marchandises du Port de Barcelone ; cette année elles ont

permis de lancer deux nouveaux projets : le développement d'un plan de qualité des services au transport et le développement d'une nouvelle réglementation environnementale portant sur les émissions d'oxydes d'azote (NoX) dans l'enceinte portuaire.

Toujours dans le cadre de Proatrans, le plan de formation Transformar est un projet encore d'actualité et en permanente évolution. Lié au FTT en tant qu'organe moteur de la modernisation du secteur et de son évolution vers un nouveau modèle de transport, Transformar bénéficie du soutien actif des associations ALTC et TRANSCONT, de la direction générale des Ports et Transports du gouvernement catalan et de l'Autorité Portuaire de Barcelone. C'est dans le cadre de ce plan de formation qu'a été conçu le Mastère en gestion des entreprises de transport terrestre du Port de Barcelone, qui s'adresse aux entrepreneurs du secteur du transport de conteneurs et bénéficie de la participation d'experts en logistique et formation de la Fondation ICIL et de l'APB. Parmi les sujets abordés en 2007, l'obtention du certificat ADR, le renouvellement du certificat ADR et le fonctionnement du tachygraphe numérique.

Concernant la diffusion du projet, citons la parution des numéros 4 et 5 de la revue Proatrans, qui effectuent un suivi de l'ensemble des projets mentionnés et en identifient les avantages et critères spécifiques. Cette revue s'adresse à toutes les entreprises et aux conducteurs enregistrés auprès du SICTT, ainsi qu'aux collectifs liés au projet.

Diffusion

La politique de diffusion de la DDN s'appuie sur deux outils majeurs : le bulletin électronique CCLINK et le site Internet de l'APB. CCLINK, qui a fêté en 2007 ses quatre ans d'existence, s'adresse tout particulièrement aux réceptionnaires et expéditeurs de marchandises et aux personnes et / ou entreprises ayant des relations avec le Port de Barcelone. Les grands sujets traités dans les derniers numéros ont été Madrid et la zone centre et ses liens avec le Port de Barcelone, la domination économique croissante de la Chine, le commerce international du café et les marchandises dangereuses.

La DDN a travaillé avec d'autres départements, sur la présentation et le contenu du nouveau site Internet de l'Autorité Portuaire de Barcelone. Une étude de marché exhaustive et les suggestions et commentaires des usagers ont servi de base à l'élaboration d'une présentation plus accessible et fonctionnelle et qui facilite l'accès aux informations relatives à l'Autorité Portuaire et, de manière générale, au Port de Barcelone.



1.6.

CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

Le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques du Port de Barcelone (ZAL), a poursuivi en 2007 ses travaux d'extension et de développement des 143 hectares aménagés sur la commune du Prat del Llobregat. Dix-sept clients se sont d'ores et déjà installés dans la ZAL Prat, dont 52% de la surface est déjà commercialisée, le reste étant en cours de construction ou de négociation (30% sont déjà réservés, il ne reste donc plus que 18% de surface disponible). L'achèvement de cette deuxième phase d'aménagement de la ZAL coïncidera avec la mise en service du nouveau terminal de conteneurs du Port de Barcelone.

Les travaux d'urbanisation de la ZAL Prat se sont achevés de manière satisfaisante en 2007, une seule voie d'accès restant à achever en 2008. Trois entrepôts ont été construits et livrés et il est prévu d'en livrer trois autres au cours des premiers mois de 2008.

La ZAL a pour mission de contribuer à la croissance du Port de Barcelone et à sa consolidation comme premier hub logistique euro-méditerranéen. Ses atouts : 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 d'une part, et une offre immobilière alliant flexibilité et qualité. Et c'est bien ainsi que l'ont compris les clients de la ZAL, des

entreprises nationales et internationales solides dont 45,65% se consacrent aux services logistiques, 28,26% sont des opérateurs logistiques, 18,48% sont des transitaires, 5,43% travaillent dans la distribution et 2,12% à l'import-export. L'ensemble des activités de ces sociétés génère un mouvement de 2,5 millions de tonnes de marchandises par an, dont 35% empruntent la voie maritime.

Les entreprises installées sur la ZAL jouissent de nombreux avantages (surveillance 24 heures sur 24, technologies de l'information de dernière génération, garderie Symphonie, installations sportives) auxquels viennent s'ajouter les services complémentaires d'un bâtiment de bureaux, le Service Center : galerie commerciale, restaurants, centre de formation et de réunions, etc. En outre la ZAL crée pour ses clients des bouquets de services différenciés.

Le CILSA souhaite créer des synergies entre les différents opérateurs et dégager des économies d'échelle grâce à la gestion de plusieurs services communs. Les projets du CILSA reposent sur la durabilité et font partie, à ce titre, des principes de Responsabilité sociale des entreprises (RSE).

ILI – Institut International de Logistique

L'Institut International de Logistique (ILI) intervient dans deux domaines : la formation et les activités de conseil. Outre ses deux domaines d'intervention habituels comprenant la réalisation d'études logistiques, l'activité de conseil de



l'ILI en 2007 s'est déroulée selon trois grands axes. D'une part, il a consolidé et renforcé la stratégie démarrée en 2006 et visant à participer activement aux projets, au-delà des études stratégiques et de viabilité initiales. A cet égard, l'ILI a démarré en Colombie un projet de conseil à un groupe d'entrepreneurs privés pour la mise en service d'une zone logistique, projet se traduisant par un soutien au développement et à la gestion du projet. En Chine, l'institut a poursuivi sa participation au processus d'établissement d'un accord de gestion d'une plateforme logistique à Nankin.

D'autre part, l'ILI a continué de soutenir le CILSA dans sa stratégie d'expansion internationale au Maroc, en achevant les études entamées en 2006 à Casablanca et Tangermed et dans le sud de la France, en menant les premières études d'implantation dans la région Languedoc-Roussillon.

Troisième grand axe, l'entrée de l'ILI dans un consortium européen dont les membres sont français, italiens, et grecs, afin de mener une étude de développement d'outils stratégiques et opérationnels permettant de renforcer le transport intermodal dans cette région de la Méditerranée occidentale. Ce projet, appelé MEDIGATE, permettra non seulement de formuler des recommandations spécifiques, mais également de les valider et de les tester dans le cadre d'un projet pilote conçu tout spécialement à cet effet. En outre, afin de faciliter la diffusion des résultats, des outils spécifiques de promotion et de formation de différents niveaux et s'adressant à plusieurs collectifs seront élaborés.

Dans le domaine de la formation, l'ILI a mené à bien de nombreuses actions, grâce au soutien ou à la collaboration de plusieurs instances et organisations : cours

sur la gestion des transports et de la logistique subventionnés par le ministère de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics du gouvernement catalan ; 19 cours dispensés dans les établissements de la Chambre de Commerce de Barcelone, sur la gestion des stocks, les achats, les entrepôts et la production ; une nouvelle édition du Mastère ILI-UAO-Anahuac del Sur, dont un module dispensé à Barcelone ; deux éditions (janvier et septembre 2007) du Mastère ILI-UAO en logistique et commerce international ; et la deuxième édition du Mastère en logistique intégrale internationale ILI-UAO-Institut Balmes (Gérone).

En matière d'accords et de collaborations, l'ILI est désormais le partenaire et sponsor de l'Ecole européenne de Short Sea Shipping, ce qui a permis à des élèves des Mastères de l'ILI de suivre également des cours de l'Ecole européenne de Short Sea Shipping.

En outre, ont été signés des accords de coopération avec le Mastère en logistique en ligne de ECA Formació et des accords d'octroi d'équivalences avec l'ILI-UAO-Anahuac del Sur. L'ILI a dispensé des formations et donné des conférences en Uruguay, en Argentine, en République Dominicaine, en Equateur et dans les villes de Lima, Barcelone, Madrid, Oviedo, Gérone et Manresa. Ses formations ont déjà été suivies par 1.500 étudiants.

Fondation CARES

Créée pour faciliter l'insertion professionnelle des personnes handicapées et exposées à des risques d'exclusion, la fondation CARES (Centros de Alto Rendimiento Empresarial Social) fournit des services, essentiellement de soutien logistique et à la production, à d'autres entreprises. Son conseil d'administration





est constitué des sociétés CILSA (entreprise en coparticipation avec l'APB), CTC Ingeniería Dedicada, ADES (Association pour le développement de l'économie sociale), Prosegur et Concatel.

En 2007, les travaux d'extension (3.200 m² au total) des installations de la ZAL BCN ont été achevés. CARES a géré un total de 12.000 m² de surface logistique à l'intérieur et à l'extérieur de la ZAL, et a dégagé un chiffre d'affaires de 5,2 millions d'euros (14,8% de plus que l'année précédente) et un excédent de 137.000 euros (chiffres provisoires avant clôture de l'exercice).

La fondation a terminé l'exercice 2007 en ayant pourvu 143 postes de travail directs (137 en moyenne, soit une augmentation de 11%) et 7 postes supplémentaires dans l'entreprise d'insertion Codec, qui dépend de la fondation. Parmi le personnel handicapé de CARES, 53% présentent un retard mental, 17% souffrent de maladie mentale, 24% sont handicapés moteur et 6% handicapés sensoriels.

Au chapitre des activités, soulignons de nouveaux projets d'emballage et d'assemblage. Cette année, la fondation est essentiellement intervenue dans les domaines du soutien logistique tels que le stockage, la manutention avant emballage et la logistique inverse et du soutien à la production, notamment dans le cas des assemblages. Dans le domaine de la promotion, CARES a été une nouvelle fois présente au Salon International de la Logistique (SIL) aux côtés de l'APB et du CILSA, et a mis en service la nouvelle version de son site Internet, www.fundacioncares.com. Une étude de marché a également été réalisée au cours de l'exercice 2007, afin de cibler les nouveaux objectifs d'activité de la fondation.

L'offre de formation de CARES destinée aux cadres incluait en 2007 des cours sur les thèmes suivants : gestion des interven-

tions sociales, tutelle, troisième cycle en hygiène industrielle, décret pour le développement personnel et l'emploi, absentéisme, MTM-2 (Méthodes des Temps prédéterminés), enquêtes sur les accidents et communication de risque, lutte contre les incendies (cours pratique), prévention des risques, bureautique et portail Internet. Les opérateurs se sont vu proposer des cours de conduite de chariots élévateurs et de transpalettes électriques, ainsi que des cours sur la manipulation d'aliments, la polyvalence sur le lieu de travail et les mesures d'urgence.

Au chapitre des actions sociales, la fondation a organisé des réunions parentales sur les thèmes des loisirs et du sport. Elle a développé le Club sportif de la fondation CARES et son équipe de football en salle, composée de 11 personnes et qui joue en deuxième division du championnat catalan, groupe B de l'Acell (Fédération catalane de sports pour handicapés mentaux). La fondation CARES a par ailleurs publié sa revue interne trimestrielle et a participé au développement de la fondation Logística Justa (logistique équitable) et au parrainage de FUSEAT, organisation de tutelle des handicapés mentaux sans famille.

Fondation Logística Justa

La fondation Logística Justa (Logistique équitable) a pour principal 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 systèmes de production des pays les plus défavorisés.

Pour ce faire, la fondation prévoit de favoriser l'accès à des produits issus du commerce équitable et de l'économie sociale des pays les plus défavorisés du marché espagnol et européen, en optimisant la chaîne de valeur. Il s'agit également de faciliter l'envoi d'excédents



des marchés occidentaux vers les pays les plus démunis ; de soutenir les organismes de coopération internationale et d'aide humanitaire en les aidant à améliorer leur gestion logistique et les dispositifs de réaction rapide en cas de catastrophe humanitaire ou naturelle ; et d'inciter les entreprises, notamment dans le secteur logistique et portuaire, à adopter des politiques de responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Le conseil d'administration de la fondation Logística Justa est formé par l'association Global Humanitària, la fondation CARES, CTC Ingenieria Dedicada, ADES (l'association pour le développement de l'économie sociale), la fondation Seur et la fondation SEMG Solidaria. Elle bénéficie également depuis sa création, d'un accord de coopération avec l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Coopération internationale et échanges commerciaux

Au cours de l'année 2007, la fondation a coordonné les activités de coopération internationale suivantes, ou y a participé :

- Envoi d'un conteneur d'aide humanitaire provenant de la mairie de Barcelone et contenant du matériel sanitaire destiné aux hôpitaux de Beyrouth (Liban).
- Envoi, en collaboration avec la fondation Seur, de matériel d'aide humanitaire provenant du Rotary Club d'Alicante et destiné à la République démocratique du Congo.
- Envoi au Honduras de deux conteneurs de matériel pédagogique fourni par la fondation Seur.
- Envoi au Nicaragua d'un conteneur de matériel sanitaire fourni par la fondation SEMG Solidaria.
- Envoi au Nicaragua d'un conteneur de matériel d'aide humanitaire fourni par l'association FISC Aragón.
- Envoi à Callao (Pérou) d'un conteneur de matériel scolaire et pédagogique fourni par l'association FAPCI.

- Assistance lors de l'envoi au Nicaragua et au Guatemala de deux conteneurs de matériel scolaire fourni par la fondation Education sans frontières.

Outre la poursuite de sa collaboration avec des organisations en Inde, au Bangladesh, au Chili et au Brésil, la fondation a recruté de nouveaux fournisseurs dans le cadre de ses activités commerciales, c'est-à-dire l'importation, la distribution et la commercialisation de produits solidaires et issus de l'économie sociale, ce qui lui a permis d'élargir son offre. Parmi les nouveaux producteurs avec lesquels la fondation a commencé à travailler, soulignons les initiatives suivantes :

- Une coopérative de femmes au Cap (Afrique du Sud), qui produit un vin très artisanal et offre formations et apprentissages.
- Plusieurs coopératives colombiennes d'économie solidaire, pour la plupart indigènes et qui vendent des produits artisanaux très variés et créatifs.
- L'association de producteurs artisans de Katmandou (Népal), qui a développé un nouveau modèle d'autogestion ; après une formation solide, les femmes peuvent travailler depuis chez elles dans le secteur de la confection, ce qui leur permet ainsi de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale.
- L'association Núcleo Cultural A, à Asunción (Paraguay), un organisme de formation qui travaille auprès d'artisans indigènes guaranis de El Chaco.

Consultance et promotion

Dans le cadre de l'élargissement du champ d'activités de la fondation Logística Justa, il convient de souligner la mise en œuvre de l'activité de consultance destinée à accroître la responsabilité sociale des entreprises (RSE), et le recrutement d'une responsable possédant une vaste expérience dans les secteurs privé et public. Au cours de l'exercice 2007, des

travaux de consultance ont été réalisés pour Montes de Cijara, un organisme qui travaille sur le développement de parcs durables, ainsi que pour le CILSA dans le cadre de la rédaction de son rapport social dans le cadre de la RSE. La fondation a également signé avec l'Autorité Portuaire de Barcelone un accord de coopération qui porte sur le renforcement de l'implantation de sa stratégie de RSE et la rédaction de son rapport social au cours des deux prochaines années. De plus, la fondation Logística Justa fait partie de la Commission de l'APB pour le développement de la RSE dans la Communauté Logistique Portuaire.

En matière de promotion, la fondation a conçu un nouveau site web, a participé au Salon international de la logistique (SIL) de Barcelone et a envoyé des représentants qui ont participé en tant qu'intervenants lors de la table ronde latino-américaine du Congrès de la société espagnole de médecine générale, organisé à Salamanque.

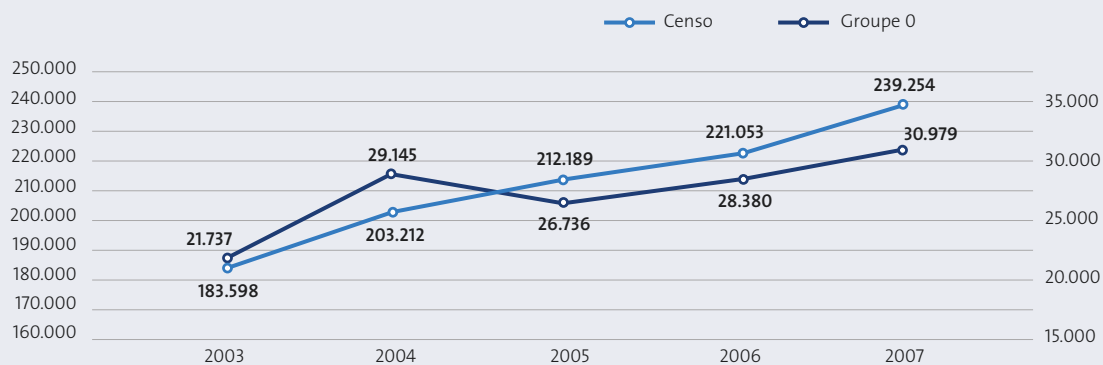


ESTIBARNA

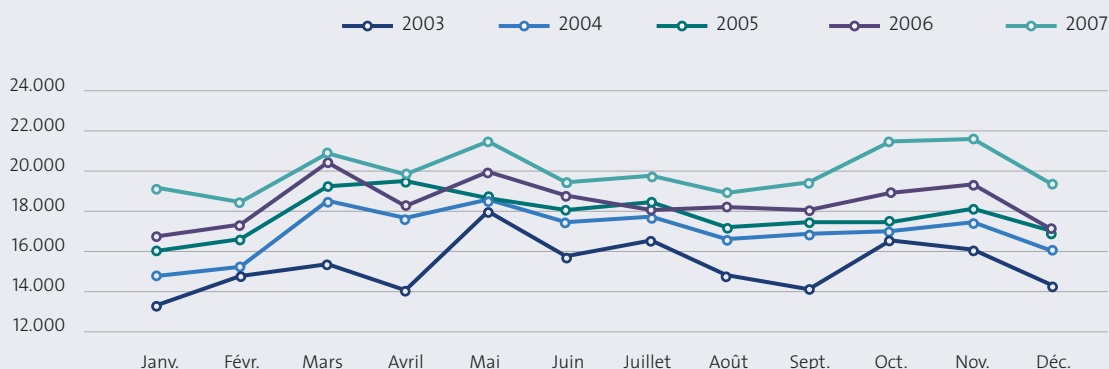
La société d'arrimage du Port de Barcelone, Estibarna S.A., a totalisé 239.254 journées de travail en 2007, soit 8,23% de plus que l'année précédente. Le groupe o a terminé l'année avec un total de 30.979 jours ouvrés, soit une augmentation de 9,16% par rapport à 2006.

Comme le montre le tableau, la répartition des journées pendant l'année a été similaire à celle des exercices précédents. Il convient toutefois de souligner que le nombre de journées de travail a dépassé à trois reprises (en mai, en octobre et en novembre) les 21.000.

ÉVOLUTION DES JOURNÉES DE TRAVAIL 2003-2007



ÉVOLUTION MENSUELLE DES JOURNÉES DE TRAVAIL 2003-2007



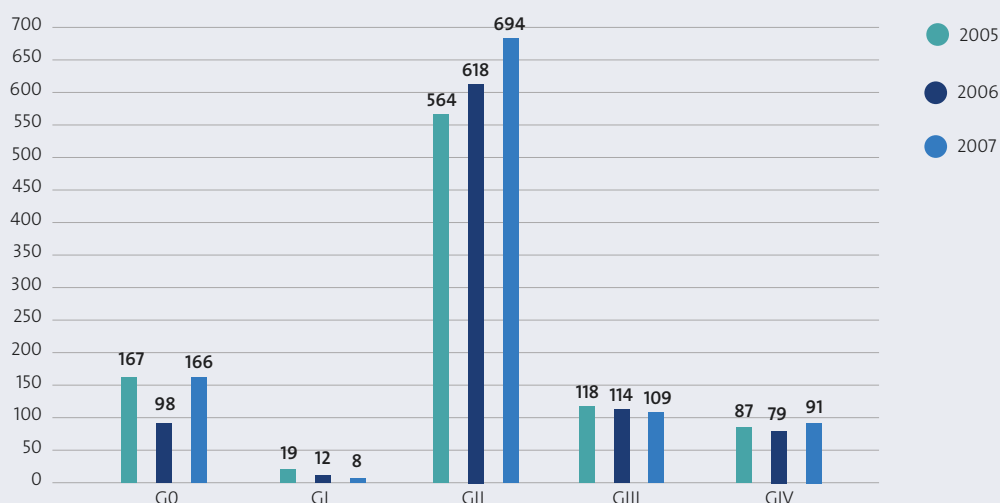
Au 31 décembre 2007, l'effectif était de 902 travailleurs, soit 79 de plus que l'année précédente, avec des augmentations dans les groupes II et IV. Le groupe o enregistrait quant à lui à la fin de l'année

un total de 166 travailleurs. Les variations d'effectif enregistrées au cours de l'année et l'évolution des trois dernières années figurent dans le tableau et le graphique ci-joints.

VARIATIONS D'EFFECTIF 2007

EFFECTIF	Groupe I	Groupe II	Groupe III	Groupe IV	Total recensé	Grup O	TOTAL
1er janvier 2007	12	618	114	79	823	98	921
Total embauches	0	104	0	20	124	173	297
Total départs	4	28	5	8	45	105	150
31 décembre 2007	8	694	109	91	902	166	1068

EFFECTIF PAR GROUPES 2005-2007



Le pourcentage de demandes honorées correspond à une couverture moyenne de 97,6% de la demande totale. Le tableau de l'évolution mensuelle des journées de travail permet de déterminer une couverture maximale à 99,1% en mai et minimale à 96,1% en octobre. Les pourcentages sont calculés à partir d'un total de 35.248 équipes de travail fournies sur 36.121 équipes de travail demandées pendant l'année 2007 (33.271 sur 34.242 en 2006).

Formation

En matière de formation, l'année 2007 a été placée sous le signe du changement, avec la reprise des embauches dans le groupe O, ce qui a impliqué l'arrivée dans l'entreprise d'un nombre important de nouveaux salariés après une longue période de formation initiale. A signaler d'autre part le renforcement de la formation au maniement spécifique de certaines machines, et des processus de recyclage et de promotion interne, ainsi que leur ouverture à d'autres groupes professionnels.

A cet égard, il convient de souligner l'achèvement d'un processus de promotion

interne de nouveaux contremaîtres. 12 personnes y ont participé et ont suivi une formation théorique de 216 heures, ainsi que plusieurs formations pratiques organisées auprès de toutes les entreprises d'arrimage et portant sur l'ensemble de leurs opérations. Un projet de formation a également démarré pour préparer 140 contremaîtres remplaçants, afin que certains d'entre eux puissent achever leur formation et passer ensuite définitivement dans le groupe IV. Il a ainsi été possible de faire face aux pics d'activité qui nécessite la présence de travailleurs capables d'effectuer le travail d'un contremaître dans le cadre des opérations quotidiennes. Ce plan de formation prévoit dans un premier temps des modules de 40 heures déjà dispensés à 60%, le reste étant prévu pour le premier trimestre de l'exercice 2008.

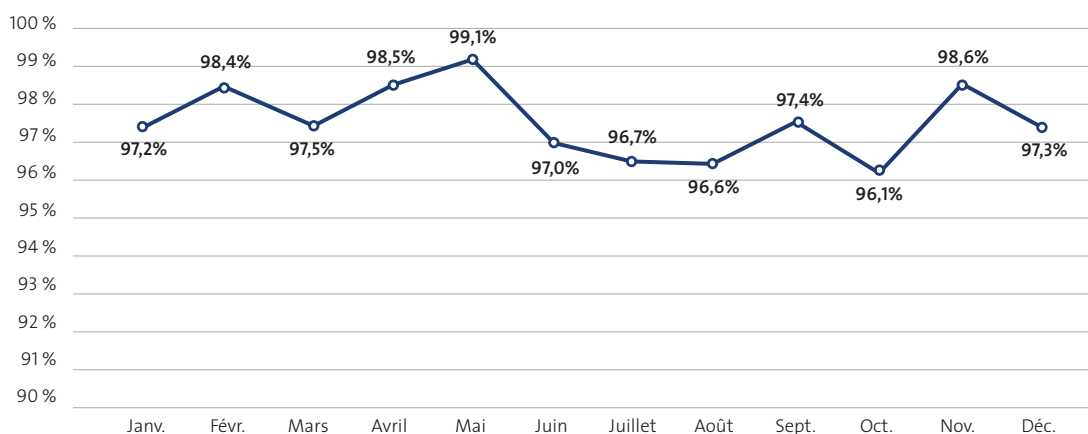
Le Centre de formation portuaire a continué de participer à la formation sous son format le plus scolaire, avec 1.075 heures et 164 actions de formation portant sur différents sujets. En parallèle, le Centre de formation Gregal a continué de mettre ses installations à disposition de différents

groupes, afin qu'ils puissent y organiser leurs formations, ce qui s'est traduit en chiffres par 1.580 heures réparties entre 116 actions de formation différentes.

En 2007 également, des audits externes de suivi ont été menés pour l'obtention de certifications des processus d'organisation et de planification du personnel portuaire et des procédures opérationnelles du secteur de l'arrimage dans le Port de Barcelone. Les audits n'ont mis à jour aucune défaillance et ont tous été réalisés de manière satisfaisante.



DEMANDES HONORÉES (Pourcentage sur le total demandé)





PORT VELL, LE PORT CITOYEN

Avec un emplacement unique à Barcelone, le Port Vell a prouvé que la coexistence d'activités de toutes sortes (loisirs, culture, affaires, sports, pêche professionnelle et réparation d'embarcations) est aujourd'hui non seulement une réalité, mais également une nécessité pour créer des synergies. Grâce aux efforts consentis par les concessionnaires et à la ferme volonté d'investissement d'amélioration et de soutien du Port de Barcelone, les quais du Port Vell (jadis utilisés à des fins industrielles) se sont affirmés en tant qu'espaces ouverts sur la ville et proposant une grande variété d'activités.

Les quais Bosch i Alsina et du quartier de la Barceloneta, le Portal de la Pau, le quai de Depósito et la plaça del Mar sont autant d'espaces très appréciés par les habitants et les touristes, qui y trouvent une offre éclectique et renouvelée en permanence, mais également par les entreprises et les institutions qui y organisent leurs événements promotionnels. Outre les activités temporaires organisées désormais chaque année (Foire au Vin et au Cava, représentations du Cirque Raluy, salon Firagan, pit-lane BMW pendant le Grand prix de Formule 1 de Montmeló, et plusieurs régates prestigieuses), deux événements exceptionnels auront encore ajouté en 2007 à la réputation charismatique et novatrice du Port Vell, du Port de Barcelone et de la ville. Tout d'abord, la Barcelona World Race, première édition d'un tour du monde en double et sans escale, qui a indirectement favorisé l'organisation de manifestations axées sur le sport et l'aventure, de programmes pédagogiques et d'actions de recherche

nautique et maritime. La régate est partie du quai Bosch i Alsina en novembre, avec comme toile de fond exceptionnelle, l'exposition flottante internationale du Salon nautique.

Deuxième événement majeur, au mois de juillet le réalisateur Woody Allen a démarré à Barcelone le tournage de son dernier film. Etant donné les lieux de tournage prévus, le Port Vell a dû mettre ses espaces à disposition et offrir un soutien logistique. Le 9 juillet, le tournage a eu lieu jusqu'en milieu d'après-midi à la terrasse du restaurant Barceloneta, avec une équipe de trente personnes. Des scènes de coucher de soleil dans lesquelles intervenait l'actrice Scarlett Johansson, ont été ensuite tournées sur les plages de Sant Sebastià et de Sant Miquel. Un travail de coordination a été nécessaire entre le Port de Barcelone, la Barcelona-Catalunya Film Comission, l'Office des parcs et jardins et le quartier de la Barceloneta, sans oublier le restaurant, la Marina Port Vell et les effectifs de la Police portuaire, de la Garde urbaine et des Mossos de Esquadra. Lors de la journée de travail suivante, située sur les Ramblas et le passeig Colón, le quai Bosch i Alsina a accueilli notamment les caravanes des actrices Penélope Cruz et Scarlett Johansson ainsi que les caravanes prévues pour le maquillage, les garde-robes et la restauration, et d'autres véhicules techniques. La coordination des forces de sécurité mises à contribution a permis que le tournage se déroule dans de bonnes conditions et dans une certaine intimité.

En matière culturelle, hormis les références annuelles habituelles au musée Maritime et au musée d'Histoire de Catalogne, citons le Liceo de Barcelone. Avec la collaboration du quartier de la Barceloneta, cette institution a fait descendre l'opéra dans la rue, en donnant un concert retransmis en direct depuis la

LE PORT VELL EN CHIFFRES ANNEE 2007

Club Natació Barcelona	8.682 adhérents
Musée d'Histoire de Catalogne	263.864 visiteurs
Marina Port Vell	1.598 bateaux amarrés de 6 m à 130 m
Club Natació Atlètic Barceloneta	12.244 adhérents 610.000 entrées
Las Golondrinas	302.401 passagers
Imax Port Vell	541.762 spectateurs
L'Aquàrium de Barcelona	1.626.068 visiteurs
Maremagnum	13 millions de visiteurs



plaça del Mar. De plus, toujours en 2007, le Port de Barcelone, le Consorci de les Drassanes et le Consorci El Far ont travaillé ensemble sur une série de projets liés aux activités maritimes et pédagogiques. Le principal objectif de ces projets 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.

Le Port Vell jouit d'une situation actuelle solide, et son avenir semble très prometteur, avec de nouvelles activités prévues, ainsi que la reconversion et l'aménagement d'espaces et de concessions. Au menu des discussions, plusieurs nouveaux projets qui permettront à cet espace de jouir d'une vigueur surprenante et d'une harmonie encore plus complète avec la ville. Il s'agit d'une part d'ouvrir au public la zone des quais de Pescadors et Rellotge, afin de générer un nouveau type d'activité qui dynamise le secteur de la pêche et le quartier de la Barceloneta. D'autre part, il est prévu de construire dans les espaces créés autour de la nouvelle embouchure, un hôtel et un centre d'affaires, ainsi que de nouveaux espaces publics qui respireront le bon air marin d'ici quelques années. Ces actions contribueront à créer un nouveau concept de Port Vell et viendront d'ici quelques années, compléter l'offre du port citoyen.

Grâce à cet ensemble d'activités (qui comprend également l'offre touristique et d'affaires du WTCB) le Port Vell reçoit la visite de 16 millions de personnes par an. En outre, la nouvelle orientation du Port Vell, ainsi que la participation des concessionnaires, qui en sont les véritables moteurs, permettent une amélioration qualitative de la visite de ces espaces, tout en fidélisant les visiteurs.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

Cette année encore, le World Trade Center Barcelona (WTCB) aura été l'un des centres de référence pour le monde des affaires en Catalogne. L'opération immobilière la plus importante a été la décision de l'Autorité Portuaire de Barcelone de transférer ses bureaux dans ce complexe. Cette année, des entreprises telles que Tanatex Chemicals, Intas Pharmaceuticals, Real Estate Advisory Group, Cent Degres Pulp ou Evaluación Médica s'y sont déjà installées.

Le centre de congrès a accueilli 71.500 personnes à l'occasion de 750 manifestations de toutes sortes. L'événement le plus couru en 2007 a été le VIII Congrès de chirurgie ambulatoire qui a rassemblé plus de 1000 personnes sur 3 jours. A souligner également, la manifestation organisée à l'initiative de la FemCat, un regroupement d'entrepreneurs catalans, et à laquelle ont participé notamment l'ancien secrétaire d'état américain Colin Powell et le président du groupe Forbes, Steve Forbes, sans oublier plusieurs événements organisés pendant la Barcelona World Race. Le XII Congrès national de la SET (observatoire espagnol des toxicomanies), le Congrès international d'intégration des nouveaux arrivants et le Congrès international de médecine du sommeil font partie des autres événements ayant attiré un public important.

D'autres entreprises prestigieuses ont choisi le centre de congrès en 2007 : Motorola, Chupa Chups, Luxotica, Novartis, Nutrexpa, MCE, Caixa Catalunya, Deloitte, UOC, Banc Sabadell, Oracle, Nissan, Deutsche Bank, Siemens, Panasonic, Unilever ou encore Cisco Systems.

Parmi les améliorations apportées cette année au centre de congrès, le nouveau système Wifi et le réaménagement de toutes les salles du bâtiment sud.



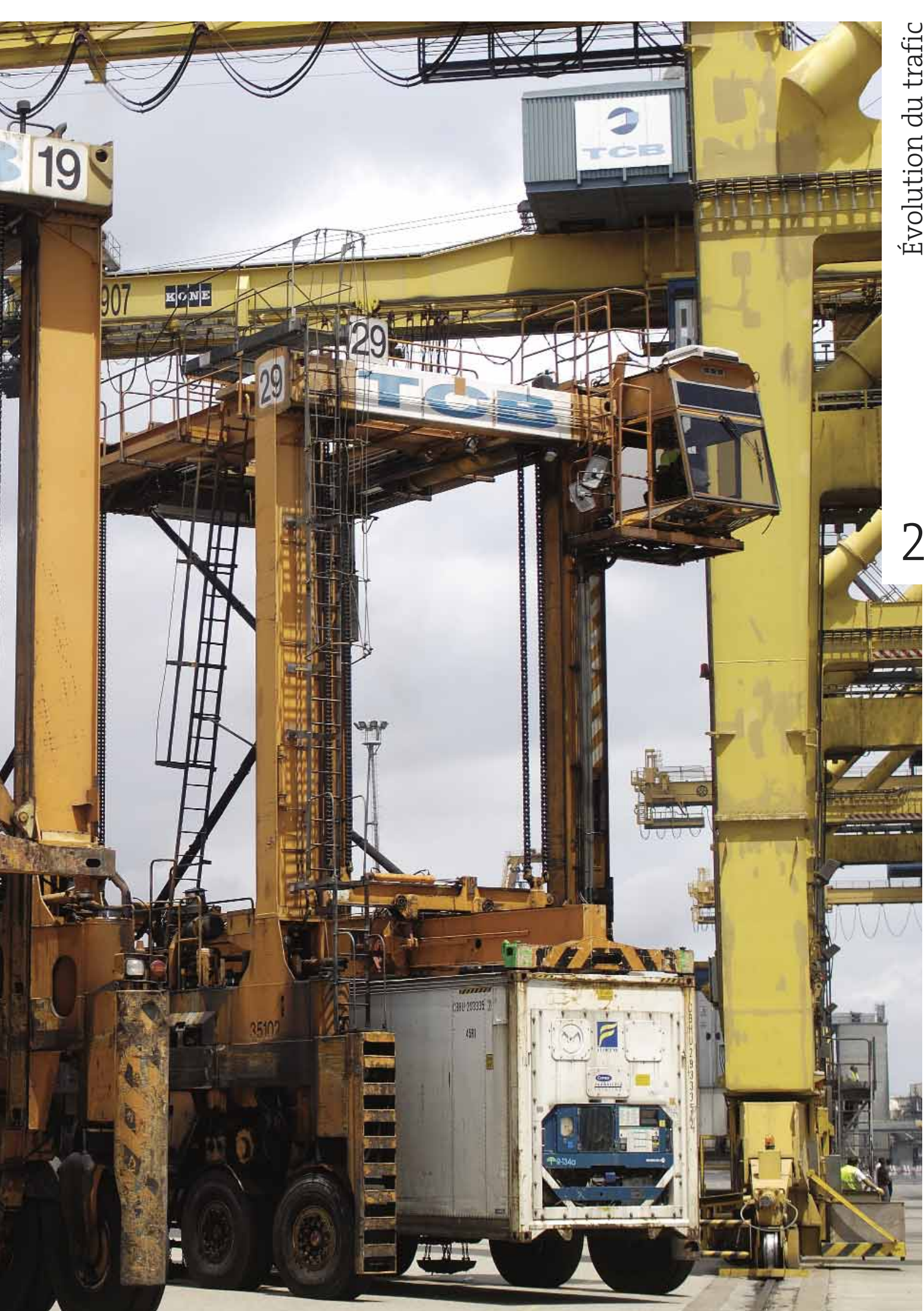


52 Évolution du trafic

53 Analyse par type de navigation

54 Analyse par type de charge

56 Passagers



Évolution du trafic

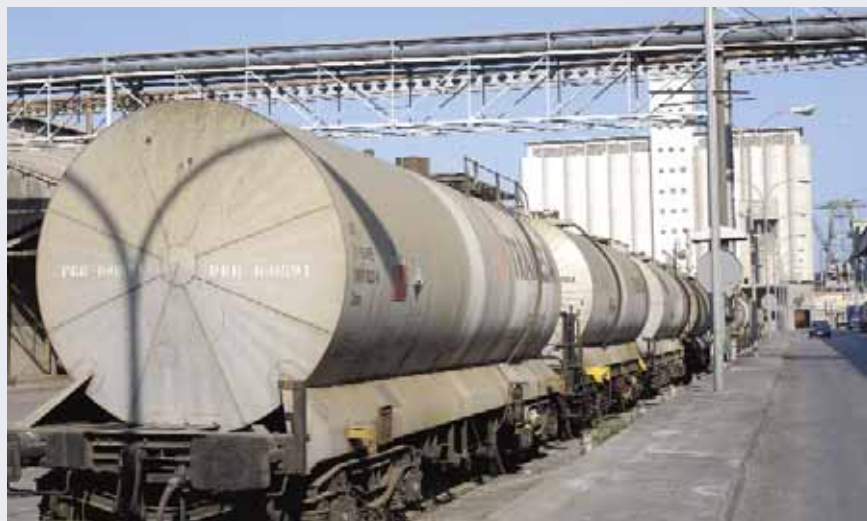


Sur le plan économique, l'exercice 2007 a été synonyme de ralentissement par rapport à l'exercice précédent et les principaux indicateurs de l'activité économique étaient peu encourageants à l'approche de 2008. A cet égard, la demande interne et la construction ont fléchi, ce qui a impliqué une croissance modérée de l'emploi, aux alentours de 3%. L'IPC a progressé de 4,2% environ, soit 1,2 points au-dessus de la moyenne de l'inflation de la zone euro. La nouvelle hausse du prix du pétrole à la fin de l'année et la forte augmentation du prix de certaines denrées alimentaires ont limité la croissance annuelle à 3,8%, 0,1% de moins qu'en 2006, et ont provoqué un léger infléchissement du PIB.

Selon les données de l'ICEX (Institut du commerce extérieur) à la clôture de l'exercice, la balance commerciale espagnole a présenté un déficit de 98.952 011 millions d'euros, avec une croissance d'environ 6,5% pour les exportations et de 6,7% pour les importations. Toutefois, la croissance de ce déficit ralentit petit à petit. Ainsi, les perspectives de ventes à l'étranger pour le prochain exercice sont nettement positives si l'on considère l'augmentation du portefeuille de commandes des entreprises exportatrices. Selon les données fournies par le secrétariat d'Etat au Tourisme et au Commerce, la valeur des exportations catalanes a connu une augmentation de 9,1% au cours de 7 premiers mois de

l'année, et représente 27,6% du total exporté par l'Espagne. Les importations ont quant à elles augmenté de 5,3% et représentent 28,7% du total importé à l'échelle nationale. Ces chiffres continuent de faire de l'économie catalane l'un des moteurs de l'Etat, et le Port de Barcelone contribue de manière décisive à cette croissance économique et au développement du commerce extérieur.

En net contraste avec les chiffres de l'économie nationale, le trafic du Port de Barcelone continue de présenter une tendance à la hausse, ce qui correspond aux prévisions des 12 dernières années. Au vu du manque d'espace actuel et dans l'attente de la fin des travaux d'extension, l'augmentation de 7,8% du trafic total du Port, soit 50.046.105 tonnes, est d'autant plus remarquable. Les efforts consentis par les terminaux portuaires en matière de trafic de conteneurs, afin d'optimiser la gestion logistique et de gagner en rationalisation des espaces disponibles, ont porté leurs fruits et les actions entreprises ont permis d'atteindre 2,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 12,6%, bien supérieure à la moyenne des ports espagnols. Les deux autres grandes catégories de trafic ont également enregistré des augmentations importantes. Le trafic des véhicules a augmenté de près de 11% et le trafic des passagers de 13,4% en tout, grâce à la croissance de près de 26% du nombre de croisiéristes.



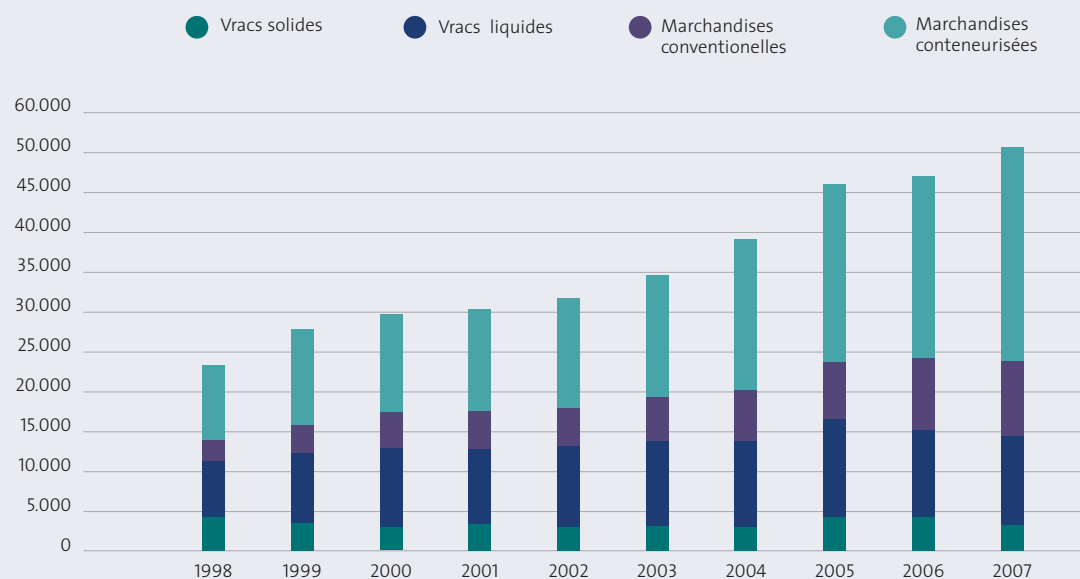
ANALYSE PAR TYPE DE NAVIGATION

Sur les plus de 50 millions de tonnes que représente le trafic total enregistré, le volume du trafic international s'est élevé à 41.553.416 tonnes, soit près de deux fois plus qu'en 2006 et une augmentation de 8,5%. Les perspectives de création et de mise à disposition de nouveaux espaces à court terme ont permis au Port de Barcelone de se lancer à l'assaut des trafics asiatiques. Ces efforts se sont traduits par une augmentation de 22,2% des marchandises exprimées en tonnes et de 21,3% du volume en EVP. Parmi les pays asiatiques, la Chine joue un rôle prépondérant ; elle représente 18,2% des exportations et 27,6% des impor-

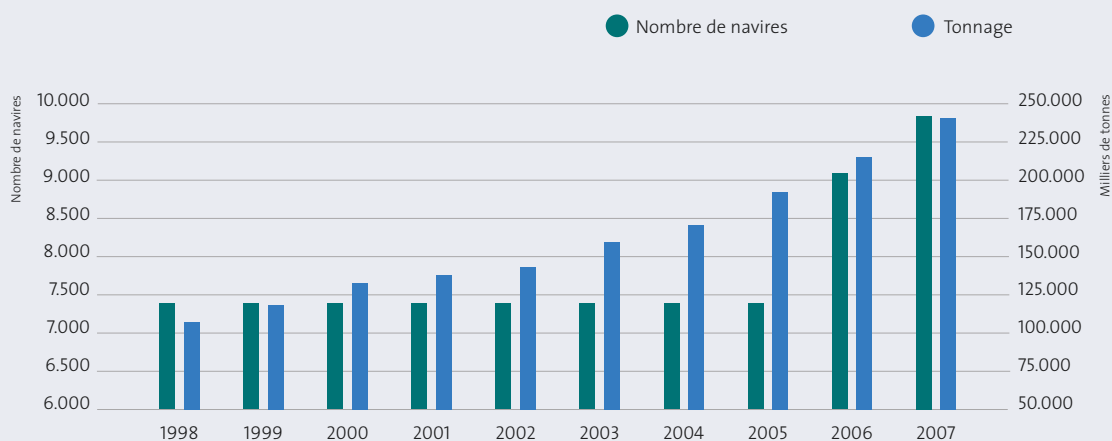
tations de conteneurs. A souligner également l'élan du trafic de transport maritime à courte distance avec l'Italie qui représente 46,7% du total des importations et 31,8% des exportations, avec un volume de 1.889.507 tonnes. L'évolution croissante de ces types de trafics valide le positionnement du Port de Barcelone comme porte d'entrée privilégiée vers l'Europe. Le développement actuel de liaisons ferroviaires avec le reste de l'Europe lui permettra en outre de se positionner rapidement comme un concurrent majeur pour les ports du nord de l'Europe.

Le trafic de cabotage a également enregistré des résultats positifs, avec un volume total de 8.492.689 tonnes, soit une

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES, 1998-2007 (Milliers de tonnes)



ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES, 1998-2007



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre de navires	7712	9204	9138	8651	8993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942
Tonnage	101.713	118.697	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374

augmentation de 4,9% par rapport à l'exercice précédent. Après une très bonne année 2006, ce trafic a retrouvé la situation d'équilibre de la dernière décennie, qui le situe parmi les trafics les plus stables.

L'analyse des mouvements d'entrée, de sortie et de transit des marchandises montre que la croissance de 9,1% des exportations, soit un volume de 13.326.445 tonnes, représente plus du double de celle des importations (+3,8%), mais elle reste bien loin des 24.541.365 tonnes de marchandises en entrée. Les transits ont pour leur part enregistré une croissance de 15,4% et atteint les 12.178.295 tonnes.

L'examen du type de navigation utilisé pour el trafic de conteneurs indique qu'une grande majorité (2.305.664 EVP) du total de 2.610.099 EVP appartient au trafic

international qui a augmenté de 14,5%, les 304.434 EVP restants correspondant au trafic de cabotage, qui reste stable.

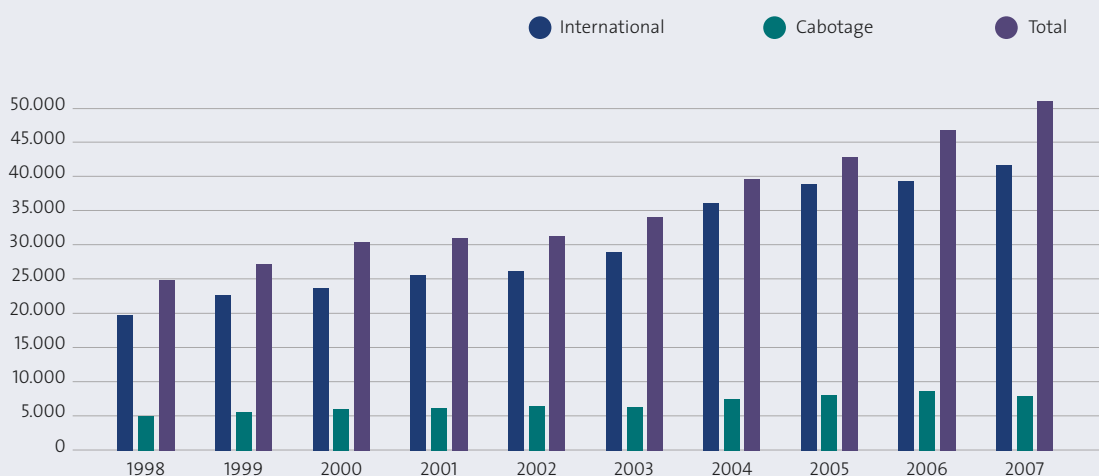
ANALYSE PAR TYPE DE CHARGE

Marchandises diverses

Avec 35,1 millions de tonnes, soit une augmentation de 10,8%, le trafic des marchandises diverses s'est distingué par son bon comportement. Ce type de trafic, qui implique une forte valeur ajoutée, a représenté 70,3% du trafic total de marchandises du Port de Barcelone.

Exemples de denrées alimentaires auxquelles la direction commerciale et de marketing du Port de Barcelone accorde une attention toute particulière en raison de

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION, 1998-2007 (Milliers de tonnes)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
International	19.780	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553
Cabotage	4.945	5.445	5.541	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493
Total	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046

leur nature stratégique, le café et le cacao qui ont enregistré une augmentation de 17,6% par rapport à 2006, et le secteur fruits et légumes qui a augmenté de 20,2%.

Conteneurs

La tendance des années précédentes se maintient et le trafic de conteneurs du Port de Barcelone a atteint les 2.610.099 EVP, soit une augmentation de 12%. Cette croissance a été favorisée tant par le trafic d'importation / d'exportation que par le trafic de transbordement, ainsi que par l'augmentation de 5,2% du nombre d'escales de navires porte-conteneurs, ce qui a doté le marché du Port de Barcelone d'une plus grande capacité de transport. Le tonnage de jauge brut de ce type de navires a augmenté de 8,9%.

L'équilibre habituel entre marchandises embarquées et débarquées s'est traduit une fois de plus cette année dans les chiffres, respectivement 1.304.635 EVP et 1.305.464 EVP, soit une augmentation de 11,9% et 13,2%. En ce qui concerne la répartition totale du trafic de conteneurs par type d'opération, les transits ont représenté 38%, les débarquements 30% et les embarquements 32%.

Par zone géographique, l'Extrême-Orient avec le Japon et l'Espagne sont les principaux marchés du Port de Barcelone pour les marchandises conteneurisées. Le trafic en provenance de ces marchés asiatiques a augmenté de 21,3% ; par conséquent, les trafics entre Barcelone et ces pays représentent plus d'un cinquième de l'ensemble des marchandises conteneurisées ayant transité par le Port de Barcelone. Les trafics en provenance et / ou à destination de l'Espagne ont quant à eux représenté 14% de l'ensemble

des marchandises conteneurisées manipulées dans le Port.

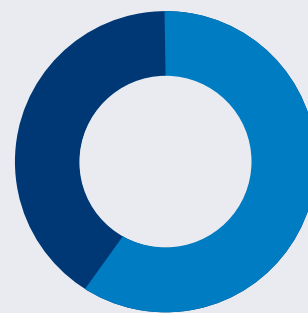
Il convient également de souligner l'augmentation des trafics avec les pays asiatiques en général, un marché prioritaire pour le Port de Barcelone. Le volume de conteneurs en provenance ou à destination de l'Inde, du Pakistan et du Bangladesh a ainsi augmenté de 32,6%, alors que les trafics avec le Sud-est asiatique ont enregistré une croissance moyenne de 30,2%. L'évolution de marchés plus proches et tout aussi stratégiques pour le Port de Barcelone tels que la Méditerranée Orientale, la Mer noire et le Proche Orient a également été significative, puisqu'ils ont augmenté de plus de 11%. Le trafic avec l'Afrique du Nord a également été remarquable, avec une augmentation de 8,5% en EVP, ce qui confirme son rang de quatrième zone géographique par ordre d'importance.

Ces chiffres prouvent que le Port de Barcelone est bien placé pour atteindre son objectif stratégique, à savoir devenir la porte d'entrée des produits asiatiques vers le sud de l'Europe et se renforcer non seulement comme port d'import - export, mais également comme port de distribution vers l'hinterland et l'avant-port. Les principales destinations des marchandises conteneurisées ont été par ordre décroissant de nombre d'EVP : la Chine, l'Espagne, les Etats-Unis, les Emirats Arabes Unis, la Turquie et l'Italie. Au chapitre des déchargements la Chine est également première, suivie de l'Espagne, des Etats-Unis, du Japon et de Hong Kong.

Vracs liquides

Le volume total du trafic de vracs liquides a augmenté en 2007 de 4,3% par rapport à

PART DES MARCHANDISES DIVERSES DANS LE TRAFIC TOTAL, 2007 (Milliers de tonnes)



- Marchandises diverses: 35.185
70%
- Reste du trafic: 14.861
30%

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES, 1998-2007 (Milliers de tonnes et EVP)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnes	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417
EVP	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610



l'année précédente, et s'est élevé à 10.990.527 tonnes. Le pourcentage moyen de croissance des hydrocarbures s'est élevé à 4,3%, un chiffre légèrement supérieur aux 4,2% des autres vracs liquides (huiles, denrées alimentaires, etc.). L'augmentation de la capacité des installations du Port de Barcelone, notamment les installations de réception des huiles pour biocombustibles, laisse à penser que ce trafic va prochainement augmenter considérablement.

Vracs solides

Le trafic des vracs solides, qui s'est élevé à 3.870.253 tonnes en 2007, a baissé de 49% par rapport à l'année précédente. Cette baisse est due à une forte diminution du trafic de charbon, qui n'a pas pu être compensée par les fortes croissances enregistrées par les autres produits. Le trafic des céréales et des farines a ainsi augmenté de 16% et celui de la ferraille de 18,4%. Les mouvements de farine de soja ont quant à eux augmenté de 0,4%.

Automobiles

Avec 801.406 unités, le trafic d'automobiles a augmenté de 10,8% par rapport à 2006, une croissance quasi-identique à celle de l'année précédente. Près de 90% de ce volume est à mettre à l'actif du trafic international, qui a totalisé 697.843 véhicules. En ce qui concerne les types d'opérations, 447.949 unités (dont plus de 80% en trafic international) ont été chargées à Barcelone, 169.059 y ont été déchargées (dont 86% en trafic international) et 184.398 ont transité par le port (toutes en trafic international). Le trafic a atteint son maximum de l'année en novembre, avec 80.841 unités.

Dans l'attente du réaménagement d'espaces qui aura lieu à la fin des travaux d'extension des deux terminaux de conteneurs, il a été décidé de construire de nouveaux espaces verticaux, afin d'augmenter la capacité de stockage et de manutention de véhicules dans le Port. Cet effort d'investissement a été récompensé par la confiance accordée aux terminaux SETRAM et AUTOTERMINAL par les principaux constructeurs présents sur le territoire espagnol et par les grandes marques japonaises.

Transport maritime à courte distance

Le Port de Barcelone se présente désormais comme le premier port de la péninsule ibérique et la référence en matière de transport maritime à courte distance (TMCD) ou Short Sea Shipping (SSS). Il s'est agi d'une part d'étoffer l'offre de liaisons quotidiennes déjà existante avec l'Italie en

proposant de nouveaux bateaux de plus grande capacité, capables de transporter davantage de semi-remorques et de camions. D'autre part, une nouvelle liaison a été inaugurée avec le port de Livourne (Italie), avec 3 départs hebdomadaires fixes et une occupation progressive du bateau. Le trafic avec l'Italie a représenté 3.623.055 tonnes de marchandises, soit 20,6% de plus qu'en 2006, et 316.227 passagers, ce qui prouve une augmentation du nombre de personnes ayant recours à ces lignes pour se déplacer.

En outre, le Port de Barcelone a également développé des liaisons avec l'Afrique du Nord, notamment la liaison avec Tanger, qui permet aux transporteurs de desservir cette ville marocaine en 24 heures. La ligne estivale avec l'Algérie a pour sa part offert une liaison directe en bateau depuis Barcelone à 18.882 passagers et 5.021 véhicules, qui ont ainsi évité le traditionnel trajet par la route, à travers l'Espagne.

Le Port de Barcelone mise sur l'efficacité des services de TMCD et sur l'intégration de nouvelles lignes répondant aux besoins de ses clients. Il contribue ainsi à soulager le réseau routier et donc à réduire les émissions de gaz, ce qui fait partie de son engagement en faveur du développement durable. Il fournit en outre un outil d'amélioration de la compétitivité des entreprises grâce à un transport maritime plus souple et plus compétitif au plan économique, mais qui respecte les grands critères de qualité fixés par l'Union européenne pour le développement des futures autoroutes de la mer.

Couloir ferroviaire Barcelone - Madrid

Selon les derniers chiffres disponibles, l'année 2007 a été synonyme de renforcement considérable du couloir ferroviaire de marchandises entre le Port de Barcelone et le centre de l'Espagne. Le principal trafic ferroviaire avec le marché madrilène passe par le terminal maritime d'Azuqueca de Henares, couloir par lequel 17.973 EVP ont transité cette année.

La liaison est ouverte depuis octobre 2006 et 69 trains ont fonctionné jusqu'à la fin de l'année. En 2007, 425 trains ont emprunté le couloir Barcelone - Azuqueca de Henares. C'est au mois d'août que les maxima ont été atteints en termes de marchandises transportées (2.453 EVP) et de trains en circulation (51).

PASSAGERS

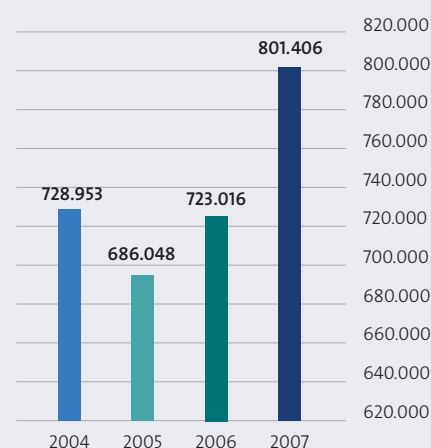
En comptant les navires de croisière, les ferries reliant Barcelone aux Baléares et les lignes de TMCD, le Port de Barcelone a



ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES, 1998-2007 (Nombre de véhicules)

	2004	2005	2006	2007
Véhicules	728.953	686.048	723.016	801.406
TRAFIC D'AUTOMOBILES PAR TYPE DE NAVIGATION				
	2006	2007	% VARIATION	
Cabotage	89.788	103.563	15,34	
International	633.228	697.843	10,20	
TRAFIC INTERNATIONAL D'AUTOMOBILES				
	2006	2007	% VARIATION	
Importations	143.493	145.117	1,13	
Exportations	334.585	368.329	10,09	
Transits	155.150	184.397	18,85	

VÉHICULES



accueilli 2.879.864 passagers et 4.237 escales. C'est une fois encore le trafic qui a enregistré la plus forte croissance (13,4%), favorisée par l'augmentation considérable du nombre de passagers de croisières.

Croisières

Une fois de plus, le Port de Barcelone est le premier port d'Europe et de Méditerranée et l'un des dix premiers ports mondiaux pour ce type de trafic ; 1.765.838 passagers de croisières sont passés par le Port en 2007, ce qui représente une augmentation de 25,9% et en conséquence un nouveau record de trafic. En ce qui concerne le nombre d'escales, 820 navires de croisières ont jeté l'ancre dans le Port de Barcelone en 2007, soit 16% de plus qu'en 2006. La différence entre le pourcentage d'augmentation du nombre de passagers

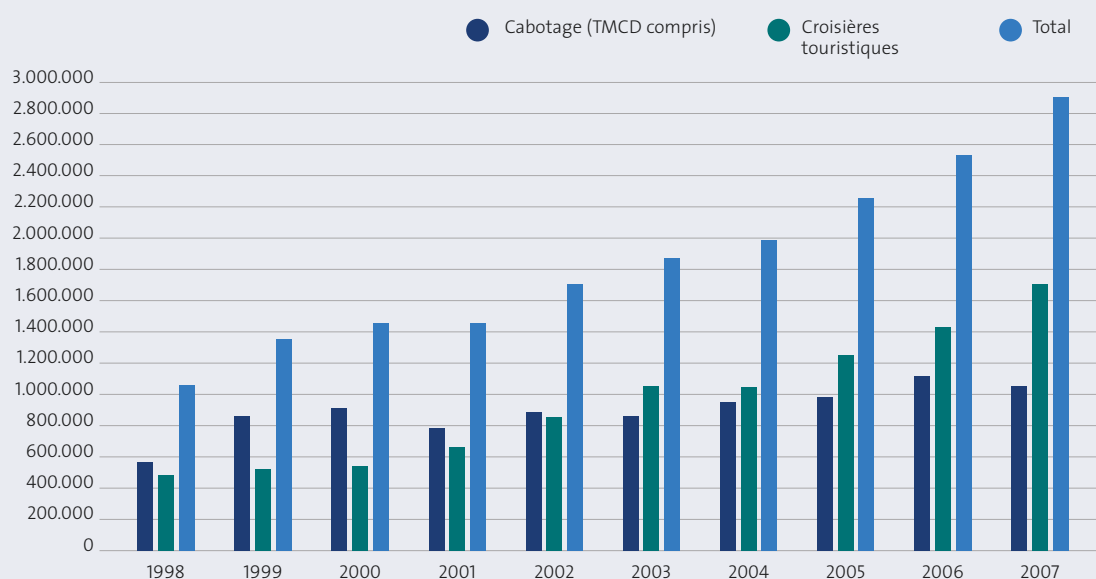
et celui du nombre d'escales s'explique par la tendance du marché à utiliser des navires de plus en plus grands.

Pour ce qui est des infrastructures, signalons l'inauguration, le 24 avril, du nouveau terminal du groupe Carnival, PalaCruceros. La construction du nouveau terminal A s'est par ailleurs poursuivie ; ce terminal entrera en service en 2008 et sera doté d'aménagements extérieurs et intérieurs similaires à ceux du terminal B.

Ferries

70% des 1.114.026 passagers de ferries enregistrés en 2007, soit 779.413 personnes, ont emprunté les liaisons avec les Baléares. 313.148 passagers ont emprunté les liaisons de transport maritime à courte distance et les 21.465 autres passagers ont pris d'autres ferries.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS, 1998-2007



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cabotage	588.946	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026
Croisières tourist.	476.476	541.596	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838
Total	1.065.422	1.378.252	1.424.621	1.443.060	1.690.524	1.869.967	1.968.193	2.208.330	2.538.751	2.879.864



60 Exercice économique et financier

65 Tableau de financement

66 Compte de pertes et profits

67 Bilan de situation





Exercice économique et financier

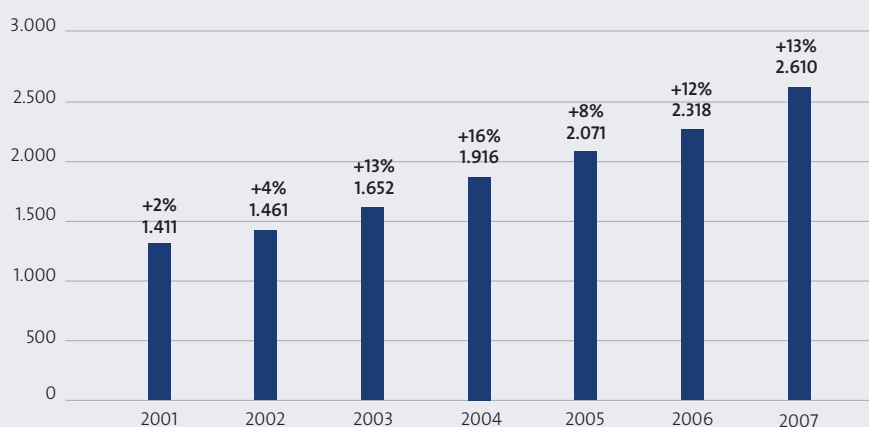
Le volume total de trafic du Port de Barcelone a dépassé pour la première fois les 50 millions de tonnes, soit 8% de plus que l'année précédente. Le trafic de conteneurs s'est élevé à 2,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 13% en un an,

ce qui a permis une croissance de 10% des recettes des taxes marchandises et de 4% des recettes des taxes navires. Les 2,9 millions de passagers qui sont passés par le port au cours de cet exercice, ont pour leur part été à l'origine d'une

MONTANT DU CHIFFRE D'AFFAIRES (Milliers d'euros)

	2007	2006	VAR	%VAR
Taxes et services navires	31.769	30.630	1.139	4%
Taxes et services marchandises	51.336	46.813	4.523	10%
Taxes et services passagers	6.144	5.390	754	14%
Taxes et services pêche fraîche	251	233	17	7%
Taxes et services navires de plaisance	689	673	16	2%
Taxes et services concessions	62.971	51.698	11.274	22%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	89	91	(2)	-2%
Services spécifiques	4.858	3.832	1.026	27%
	158.107	139.360	18.747	13%

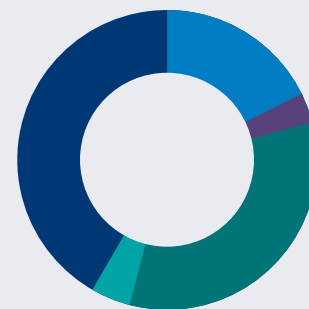
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)





MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES 2007

157.927 Milliers d'euros



augmentation de 14% des recettes des taxes passagers.

Au premier poste des recettes, les concessions de domaine public, qui assoient leur position avec 40% du total du chiffre d'affaires. Cette catégorie a enregistré une augmentation de 3% par rapport à l'exercice précédent.

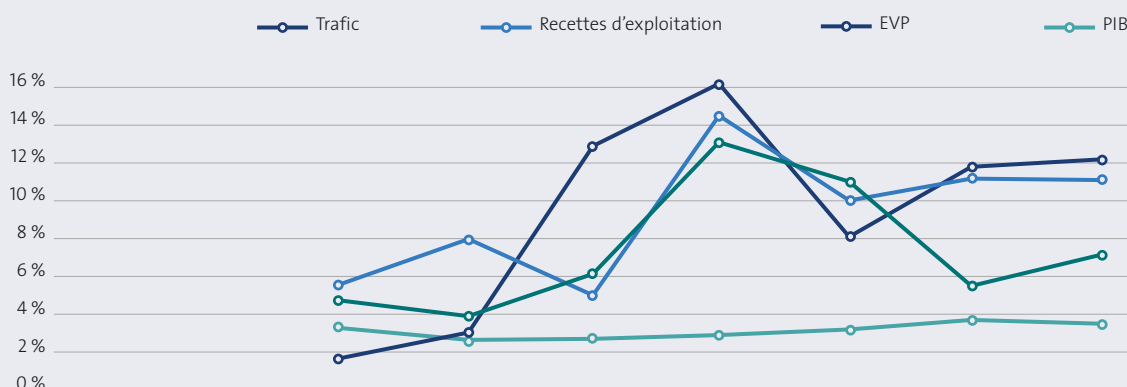
Les recettes d'exploitation ont atteint 160,9 millions d'euros, soit 11% de plus que l'année précédente. Le poste Autres

recettes a quant à lui connu une baisse due à la constitution de provisions excessives (d'un montant de 4 millions d'euros) en 2006.

D'autre part, l'augmentation modérée (+6%) de l'ensemble des dépenses d'exploitation a contribué à l'amélioration de 16% du résultat d'exploitation par rapport à l'année précédente. Les frais de personnel restent le poste principal et ont enregistré une augmentation de 10%.

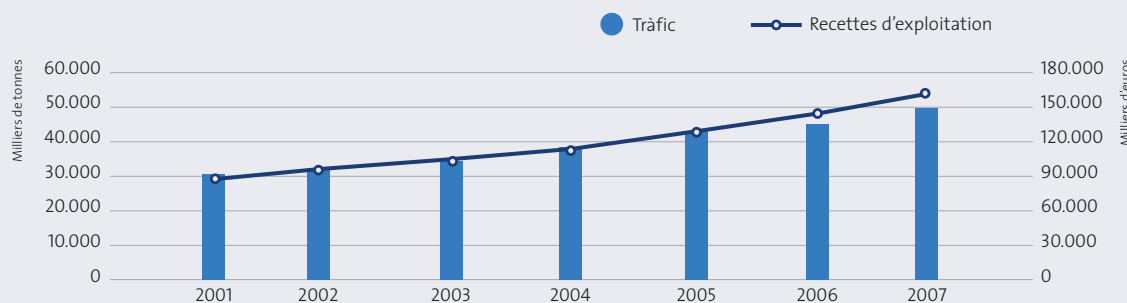
- Taxes et services concessions : 40%
- Taxes et services navires : 20%
- Taxes et services passagers : 4%
- Taxes et services marchandises : 33%
- Autres taxes et services : 3%

ÉVOLUTION DU TRAFIC ET DES RECETTES SELON LE PIB (%)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trafic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8
Recettes d'exploitation	5,7	8,0	5,0	15,1	10,5	11,8	11,0
EVP	1,7	3,5	13,1	16,0	8,1	11,9	12,6
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8

ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU VOLUME DE TRAFIC

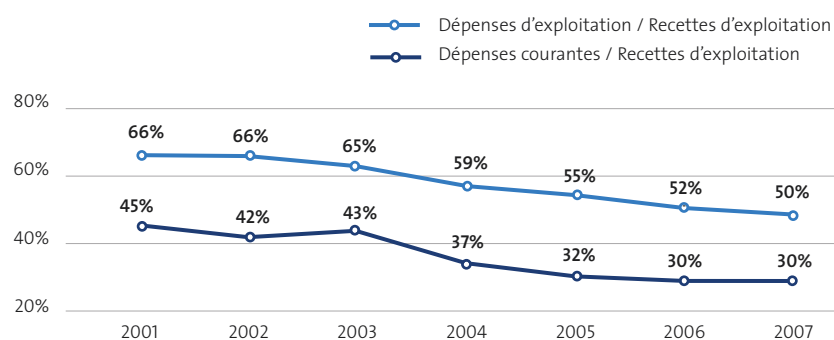


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trafic (Milliers de tonnes)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046
Recettes d'exploitation (Milliers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913

RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)

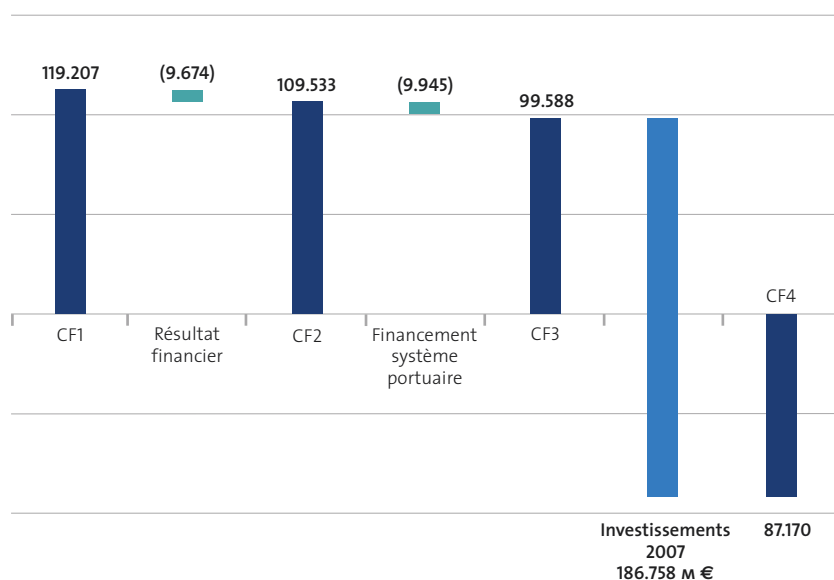
	2007	2006	VAR	% VAR
Recettes d'exploitation	160.913	145.030	15.883	11%
Montant net du chiffre d'affaires	158.107	139.360	18.747	13%
Autres recettes d'exploitation	2.806	5.670	(2.864)	-51%
Dépenses d'exploitation	80.243	75.468	4.775	6%
Frais de personnel	30.098	27.416	2.682	10%
Dotation aux amortissements des immobilisations	26.663	26.426	237	1%
Variation des provisions pour risques d'insolvabilité	(361)	234	(595)	
Services sous-traités	14.619	14.780	(161)	-1%
Impôts	923	878	45	5%
Autres dépenses de gestion courante	2.871	687	2.184	318%
Financement des ports d'Etat	5.430	5.047	383	8%
	80.670	69.562	11.108	16%

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.

Les services sous-traités ont quant à eux généré un volume de frais inférieur à celui de 2006. Ainsi, la part des dépenses courantes dans les recettes d'exploitation, s'est maintenu à 29,6%, et a connu une diminution de plus de 15 points au cours de six dernières années.

Concernant les autres postes de dépenses, le total des dotations aux amortissements des actifs immobilisés n'a augmenté que de 1% et les dépenses de financement de l'organisme public regroupant les ports d'Etat ont progressé de 8%.

Suivant la tendance des derniers exercices, le résultat financier s'est soldé par une perte de 9,7 millions d'euros, due à l'augmentation de l'endettement bancaire lié au financement des travaux d'extension du Port. Toutefois, avec un total de 71 millions d'euros, le résultat des activités ordinaires a augmenté de 13% par rapport à l'année passée.

Le résultat extraordinaire enregistre une amélioration nette de 49,3 millions d'euros, essentiellement due au résultat extraordinaire négatif de 37,8 millions enregistré en 2006 à la suite de l'accident du quai Prat. Après application des apports nets au Fonds de compensation interportuaire, le bénéfice net de l'exercice s'élève à 73,8 millions.

Les ressources issues des opérations (cash flow) ont dépassé pour la première

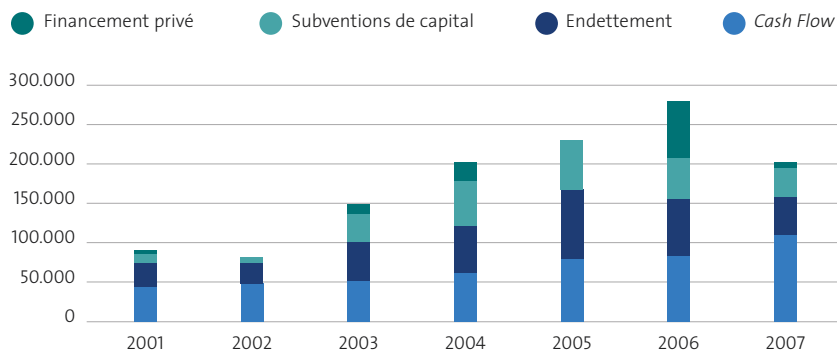


fois la barre des 100 millions d'euros, soit concrètement une génération de ressources d'un montant de 104,1 millions d'euros, 24% de plus que l'année passée.

D'autre part, l'Autorité Portuaire de Barcelone a effectué 186,8 millions d'euros d'investissements, dont 57% au titre des travaux d'extension du Port. Soulignons qu'au cours de cet exercice, l'exploitation de la nouvelle digue Sud a commencé, soit un investissement cumulé de 229,8 millions d'euros. Pour la période 2008 - 2010, il est prévu d'investir 512 millions d'euros supplémentaires, dont 142 millions seront consacrés à la construction du quai Prat. Les investissements privés se sont montés à 385 millions d'euros en 2007, pour un total prévu de 1,05 milliard au cours des deux prochaines années.

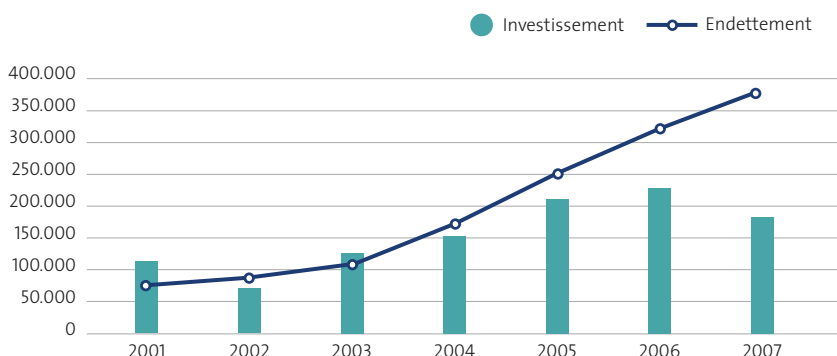
En ce qui concerne le financement des investissements en marge des ressources issues des opérations, l'APB a perçu en 2007 un montant de 37 millions d'euros au titre de la subvention de capital du Fonds de cohésion européen, destinée à financer la construction de nouvelles digues. En matière d'endettement bancaire, l'APB a pu bénéficier de 58 millions d'euros de fonds, d'une part suite à l'octroi par la Banque européenne d'investissement en décembre dernier, d'un nouveau prêt d'un montant de 25 millions d'euros ; et d'autre part grâce à la prise d'un crédit syndiqué de 33 millions d'euros : au cours de

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



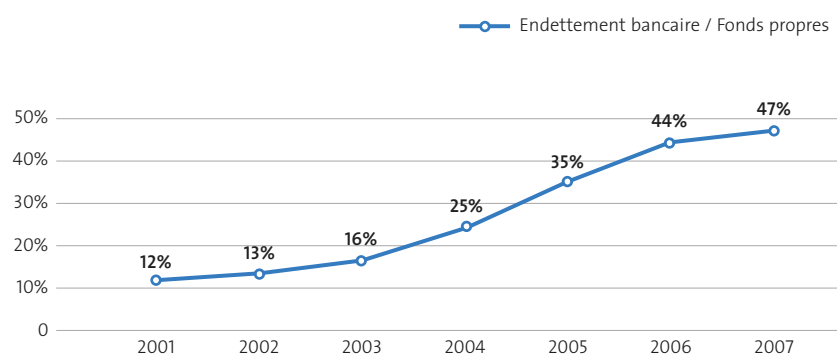
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Financement privé	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350
Subventions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744
Endettement	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103

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



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Investissement	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758
Endettement	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601

ÉVOLUTION DU TAUX D'ENDETTEMENT

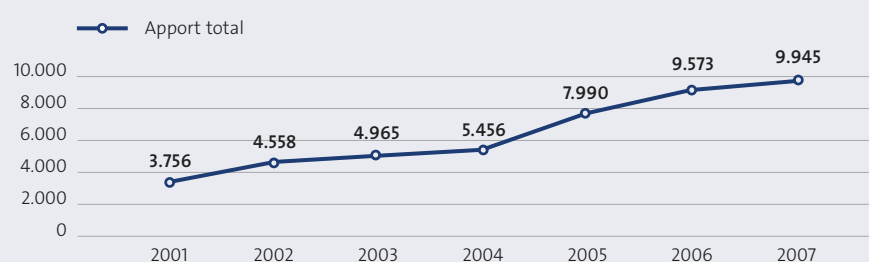


l'exercice passé, l'Autorité Portuaire de Barcelone a conclu avec les banques Banco Santander Central Hispano et Dexia Sabadell Banco Local, un contrat de novation modifiant ce crédit syndiqué.

Dans le domaine des entreprises en coparticipation, soulignons l'opération d'acquisition par l'Autorité Portuaire de 49% de la nouvelle société Catalana d'Infraestructures Portuàries SL, propriétaire à 100% de Muelles y Espacios Portuarios SA. Cette dernière, MEPSA, est titulaire d'une concession de 49 hectares sur le quai Inflamables et sa principale activité consiste à gérer le parc de terminaux portuaires occupant cette

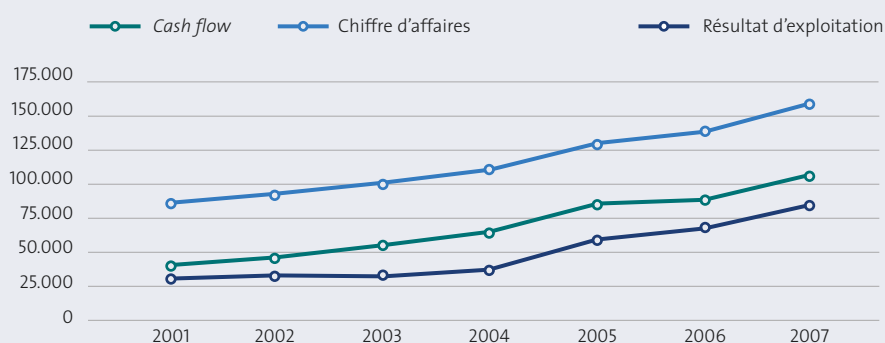
concession. Avec cette décision, l'APB souhaite adapter l'offre portuaire au développement de nouveaux trafics.

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



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

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.00	83.868	104.103
Chiffre d'affaires	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107
Résultat d'exploitation	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670

RAPPORTS DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES

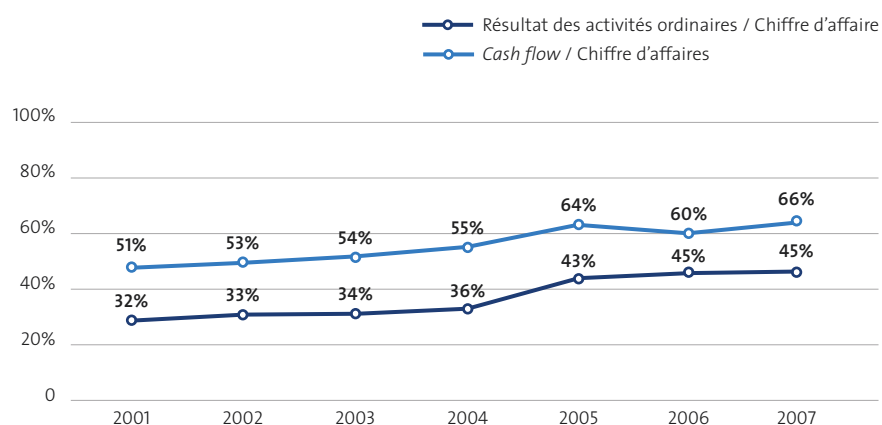


TABLEAU D'EMPLOIS-RESSOURCES (Milliers d'euros)					
EMPLOIS	2007	2006	RESSOURCES	2007	2006
Acquisition d'immobilisations	186.758	245.214	Ressources issues des opérations	104.103	83.868
Incorporelles	1.001	1.465	Résultat des opérations	78.327	20.723
Corporelles	132.464	231.684	Dotation aux amortissements des immobilisations	26.663	26.426
Financières	51.469	12.065	Dotation aux provisions pour immobilisations	422	2.478
	1.824	-	Amortissement des charges à répartir	684	255
			Dotation aux provisions pour risques et charges	5.389	3.748
Apport au Fonds de compensation	4.827	4.838	Pertes provenant des immobilisations	1.476	39.376
Annulation ou transfert à court terme de dettes à long terme			Autres	48	15
Dettes auprès d'établissements de crédit	2.649	4.308	Excès de provisions pour immobilisations	(2.225)	(1.035)
Dettes auprès de fournisseurs d'immobilisations ou autres	601	2.404	Excès de provisions pour risques et charges	(693)	(3.983)
Dettes auprès d'entreprises du groupe ou associées	2.048	1.904	Bénéfices provenant des immobilisations	-	(692)
			Subventions de capital transférées au résultat	(2.269)	(802)
			Recettes transférées au résultat		
			pour concessions rendues	(848)	(761)
Provisions pour risques et charges	14	-	Autres recettes à répartir	(2.871)	(1.880)
Crédits commerciaux à long terme	-	8			
Charges à répartir sur plusieurs exercices	-	2.650	Recettes à répartir	56.126	137.656
			Subventions en capital	38.744	56.448
			Autres recettes à répartir	17.382	81.208
			Apport du Fonds de compensation	312	312
			Dettes à long terme	58.000	77.650
			Auprès d'établissements de crédit	58.000	75.000
			Auprès de fournisseurs d'immobilisations et autres	-	2.650
			Cessions ou réductions d'immobilisations	-	1.186
			Aliénation d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	1.186
			Autres ressources	7.617	2.070
TOTAL DES EMPLOIS	194.248	257.018	TOTAL DES RESSOURCES	226.158	302.742
EXCÉDENT RESSOURCES / EMPLOIS	31.910	45.724	EXCÉDENT EMPLOIS / RESSOURCES	-	-



COMPTE DE PERTES ET PROFITS (Milliers d'euros)

	2007	2006	%Var		2007	2006	%Var
DÉPENSES				RECETTES			
Dépenses de personnel	30.098	27.416	10%	Montant net du chiffre d'affaires	158.107	139.360	13%
Salaires et traitements	20.655	18.819	10%	Taxes navires	25.834	24.951	4%
Indemnités	1.521	992	53%	Taxes marchandises	42.780	39.011	10%
Sécurité sociale à la charge de l'entreprise	5.145	5.042	2%	Taxes d'utilisation et d'exploitation des installations portuaires	52.691	43.217	22%
Autres frais de gestion	2.777	2.563	8%	Autres taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	5.903	5.248	12%
				Taxes services non commerciaux	26.041	23.101	13%
Dotations aux amortissements sur immobilisations	26.663	26.426	1%	Autres recettes	4.858	3.832	27%
Variation des provisions pour risques d'insolvabilité	(361)	234		Autres recettes d'exploitation	2.806	5.670	-51%
				Recettes accessoires et autres recettes de gestion courante	2.764	1.616	71%
Autres dépenses d'exploitation	23.843	21.392	11%	Subventions	42	72	-42%
Services sous-traités	14.619	14.780	-1%	Excès de provisions pour risques et charges	-	3.982	
Réparations et entretien	3.400	3.015	13%				
Serveis de professionnels indépendents	2.928	3.568	-18%				
Fournitures	1.347	1.290	4%				
Autres services sous-traités	6.944	6.907	1%				
Impôts	923	878	5%				
Autres frais de gestion courante	2.871	687	318%				
Financement des ports d'État	5.430	5.047	8%				
TOTAL DÉPENSES D'EXPLOITATION	80.243	75.468	6%	TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	160.913	145.030	11%
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	80.670	69.562	16%				
Intérêts des dettes à long terme	12.518	8.429	49%	Recettes de participations en capital	334	252	33%
Autres frais financiers et assimilés	1.609	7		Recettes d'autres valeurs négociables et des crédits de l'actif immobilisé	557	462	21%
				Autres intérêts et recettes assimilées	3.562	864	312%
TOTAL FRAIS FINANCIERS	14.127	8.436	67%	TOTAL RECETTES FINANCIÈRES	4.453	1.578	182%
				RÉSULTATS FINANCIERS NÉGATIFS	9.674	6.858	-41%
BÉNÉFICES DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	70.996	62.704	13%				
Variation des provisions pour immobilisations corporelles et financières	(1.803)	1.443		Bénéfices sur aliénation des immobilisations	-	692	
Pertes provenant des immobilisations	1.476	39.376		Subventions de capital transférées au résultat	2.268	802	
Frais extraordinaires	4.926	3.816		Recettes extraordinaires	8.334	1.146	
Frais et pertes provenant d'autres exercices	701	829		Recettes et bénéfices provenant d'autres exercices	2.029	843	
TOTAL FRAIS EXTRAORDINAIRES	5.300	45.464		TOTAL RECETTES EXTRAORDINAIRES	12.631	3.483	
RÉSULTATS EXTRAORDINAIRES POSITIFS	7.331			RÉSULTATS EXTRAORDINAIRES NÉGATIFS		41.981	
BÉNÉFICES DES OPÉRATIONS	78.327	20.723	278%				
Apport au Fonds de compensation interportuaire	4.827	4.838		Apport du Fonds de compensation interportuaire	312	312	
BÉNÉFICE AVANT IMPÔT	73.812	16.197	356%				
Impôt sur les sociétés	-	-					
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (BÉNÉFICE)	73.812	16.197	356%				

BILAN DE SITUATION (Milliers d'euros)					
ACTIF	2007	2006	PASSIF	2007	2006
IMMOBILISATIONS	1.525.573	1.372.818	FONDS PROPRES	823.449	749.637
Immobilisations incorporelles	7.454	8.109	Patrimoine	512.743	512.743
Applications informatiques	12.273	11.627	Patrimoine initial	510.451	510.451
Autres immobilisations incorporelles	4.841	4.841	Patrimoine Loi 27/1992	2.195	2.195
Amortissement	(9.660)	(8.359)	Patrimoine assigné	97	97
Immobilisations corporelles	1.418.582	1.310.720	Résultats cumulés	236.894	220.697
Terrains	364.844	363.844	Réserve pour bénéfices cumulés	282.225	261.502
Constructions	848.024	595.719	Apport au fonds de compensation	(8.994)	(4.468)
Matériel et équipement technique	6.978	6.892	Immobilisations libérées pour usage général	(36.337)	(36.337)
Acomptes et immobilisations corporelles en cours	465.701	595.684			
Autres immobilisations corporelles	31.474	30.113	Pertes et profits	73.812	16.197
Provisions	(707)	(3.253)	Résultat des opérations avant impôt sur les sociétés	78.327	20.723
Amortissement	(297.732)	(278.279)	Fonds de compensation de l'exercice	(4.515)	(4.526)
Immobilisations financières	96.208	47.489	RECETTES À RÉPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES	448.002	397.864
Participations dans des entreprises du groupe	35.286	35.286	Subventions en capital	289.584	253.109
Prêts à des entreprises du groupe	810	1.214	Autres recettes à répartir	158.418	144.755
Participations dans des entreprises associées	15.025	719			
Prêts à des entreprises associées	226	452	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	16.173	11.492
Autres investissements financiers permanents en capital	1.576	1.666	Provisions pour pensions et obligations similaires	-	-
Autres crédits	45.690	12.266	Provisions pour impôts	-	-
Dépôts et cautions constitués à long terme	675	675	Provisions pour risques	15.673	10.992
Provisions	(3.080)	(4.789)	Provisions pour grosses réparations	500	500
Créances pour opérations de trafic à long terme	3.329	6.500	DETTES À LONG TERME	385.483	330.132
			Dettes auprès d'établissements de crédit	383.601	326.202
FRAIS À RÉPARTIR SUR PLUSIEURS EXERCICES	12.662	13.345	Dettes auprès d'entreprises du groupe ou associées	-	-
			Autres dettes	-	1.472
				1.882	2.458
FOND DE ROULEMENT	179.850	161.167	DETTES À COURT TERME	44.978	58.205
Stocks	278	308	Dettes auprès d'établissements de crédit	1.681	3.313
Créances	62.269	112.039			
Clients (services commerciaux)	24.986	4.114	Dettes auprès d'entreprises du groupe ou associées	421	248
Débiteurs (taxes portuaires)	23.582	44.784	Dettes auprès d'entreprises du groupe	176	(10)
Entreprises débitrices appartenant au groupe	4.547	2.875	Dettes auprès d'entreprises associées	245	258
Entreprises débitrices associées	66	80			
Débiteurs divers	627	35.878	Dettes commerciales	5.569	4.720
Administrations publiques	9.269	25.476			
Provisions	(808)	(1.168)	Autres dettes non commerciales	37.050	49.811
			Administrations publiques	934	1.427
Investissements financiers temporaires	112.562	45.228	Fournisseurs d'immobilisations	33.675	45.475
Prêts à des entreprises du groupe	405	405	Autres dettes	1.387	1.436
Prêts à des entreprises associées	452	226	Rémunérations en attente de paiement	1.054	1.473
Portefeuille de valeurs à court terme	111.500	44.000			
Autres prêts	205	597			
Trésorerie	4.358	3.345			
Comptes de régularisation	383	247	Comptes de régularisation	257	113
TOTAL ACTIF	1.718.085	1.547.330	TOTAL PASSIF	1.718.085	1.547.330

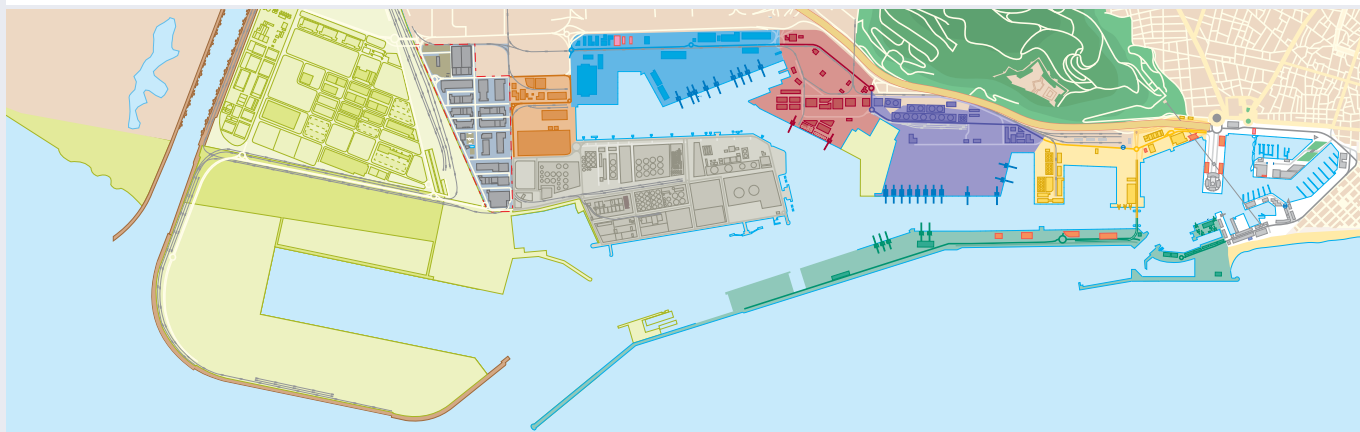
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT (Milliers d'euros)				
	2007		2006	
	Augmentation	Diminution	Augmentation	Diminution
Stocks	-	30	-	88
Créances	-	49.770	31.947	-
Dettes	13.227	-	35.001	-
Investissements financiers temporaires	67.334	-	-	19.071
Trésorerie	1.013	-	-	2.077
Comptes de régularisation	136	-	12	-
	81.710	49.800	66.960	21.236
Variation du fonds de roulement	31.910	-	45.724	-



70 Données techniques

71 Terminaux spécialisés



**Situation géographique :**

Latitude : 41°21' N
Longitude : 2° 10' E

Marées

Amplitude : 125 CM

Embouchures

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

Embouchure Sud

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

Embouchure Nord

Surface a terre : 830,4 ha
Quais et appontements : 20,3 km
Rampes ro-ro : 32
Tirant d'eau : Maximum 16 m

Remorqueurs

9 (1 213 kw / 2.943 kw)

Stockage

Couvert : 121.035 m²
Decouvert : 2.941.339 m²

Grues de quai

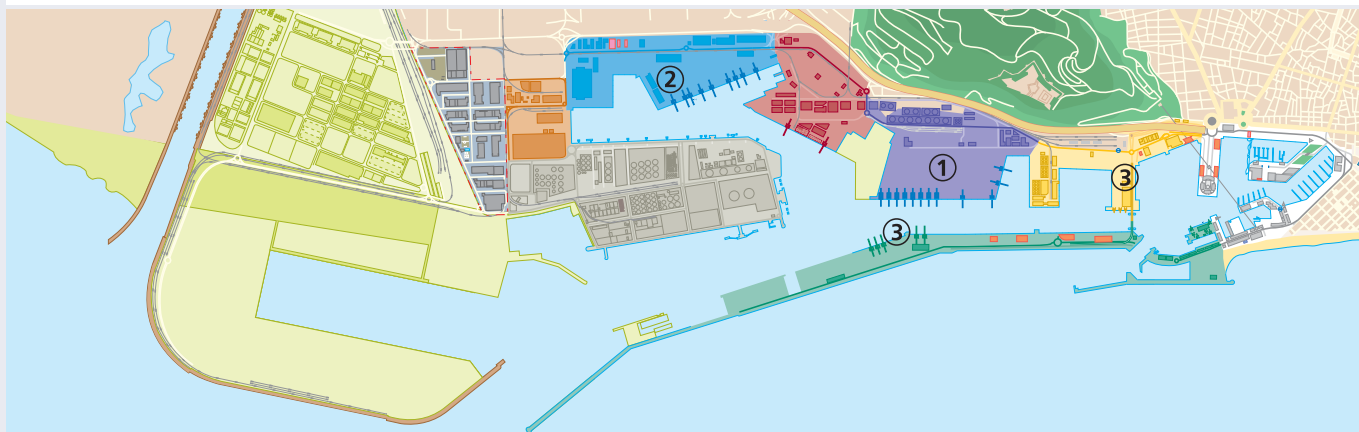
32 (28 pour conteneurs)

Cale Sèche

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

Digue Flottante

Longueur : 101 m
Largeur : 19 m
Capacité de levage : maximum 4.500 t

**1. TCB, SL**

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

Emplacement : quai 24 Sud

Caractéristiques :

Surface : 46,1 ha
 Ligne d'amarrage : 1.362 m
 Tirant d'eau : maximum 16 m
 Grues : 13 (8 overpanamax)
 Chariots-cavaliers : 64
 Terminal ferroviaire (5 ha)
 Douane maritime et PIF intégrés au terminal.
 Connexions frigorifiques : 486
 Centre de groupage/dégroupage : 13.800 m²
 Entrepôts couverts : 3.600 m²

2. TERMINAL CATALUNYA, SA

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

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

Caractéristiques :

Surface : 33,9 ha
 Ligne d'amarrage : 1.653 m
 Tirant d'eau : 8,70 / 14 m
 Rampes ro-ro : 2

Terminal polyvalent, de conteneurs :

Grues : 8 (overpanamax)
 RIG (ou RTG) : 11 ; reach stackers : 29 ;
 tracteurs : 32
 Centre de groupage/dégroupage : 3.607 m²
 Entrepôts couverts : 14.225 m²

Terminals de marchandises diverses :

Grues : 8 (mobiles)
 Reach stackers : 6 ;
 machines frontales : 60 ;
 pelles mécaniques : 5
 Entrepôts couverts : 7.920 m²

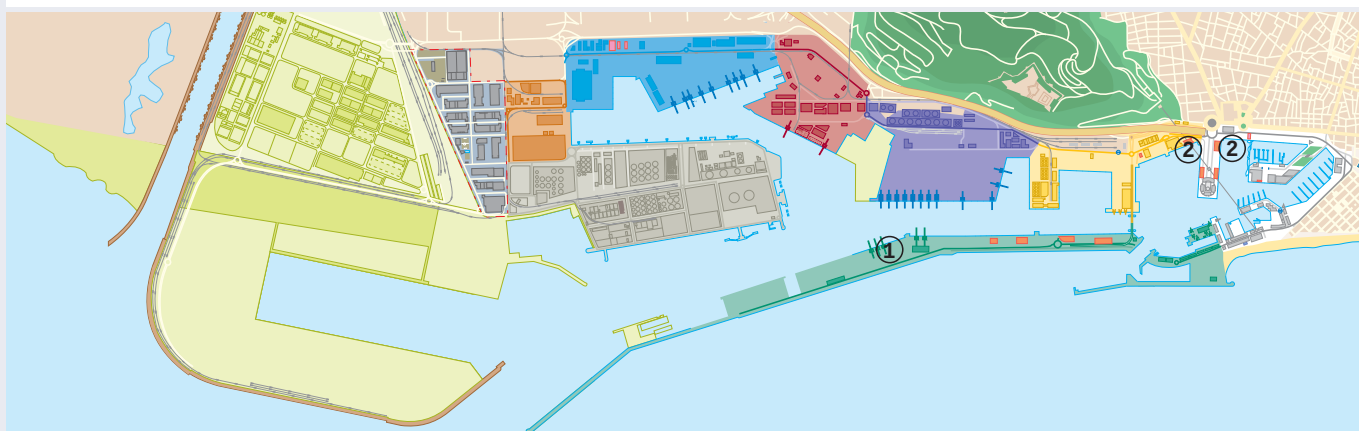
3. TERMINAL PORT-NOU, SA

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

Emplacement : quais 01 Adossat et 20 Ponent

Caractéristiques :

Surface : 4,9 ha
 Ligne d'amarrage : 1.050 m
 Tirant d'eau : maximum 16 m
 Rampes ro-ro : 2
 Entrepôts couverts : 9.000 m²
 Grues : 4 (1 porte-conteneurs, 3 à portique)
 RTG : 2 ; reach stackers : 7 ; tracteurs : 8

**1. ESTIBADORA DE PONENT, SA**

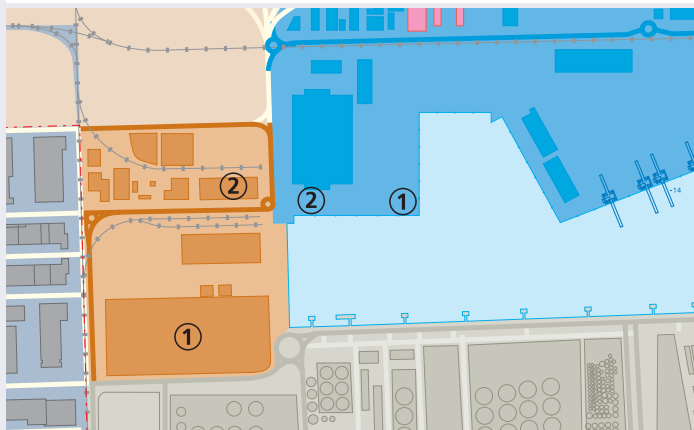
Tél. : +34 93 223 88 00 - Fax : +34 93 223 88 53
jgomez@ral.es

2. Acciona Trasméditerranée, SA

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

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAUX D'AUTOMOBILES

B. 3



1. AUTOTERMINAL, SA

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

www.autoterminal.es

correogeneral@autoterminal.es

Emplacement : quais 30 bassin Sud et 31 bassin Interior

Caractéristiques :

Surface : 29,2 ha d'esplanade et 37,8 ha de parc de stationnement vertical

Ligne d'amarrage : 850 m

Tirant d'eau : maximum 12 m

4 parcs de stationnement verticaux de 337.975 m² et de 26.981 places. Centre de personnalisation de véhicules et tunnel de déparaffinage.

2. SETRAM, SA

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

setram@setram.com

Emplacement : quais 30 bassin Sud et 31 bassin Interior

Caractéristiques :

Surface : 8,7 ha

Ligne d'amarrage : 850 m

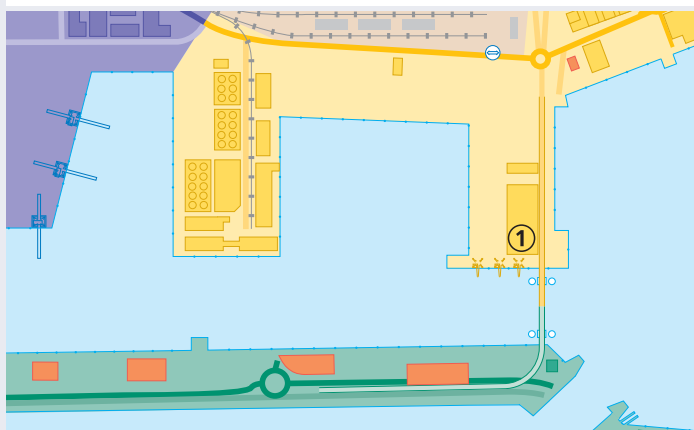
Tirant d'eau : maximum 12 m

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

4 postes d'amarrage ro-ro

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAL DE FRUIT

B. 4



TERMINAL PORT NOU, SA

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

Emplacement : quai 20C Ponent

Caractéristiques :

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

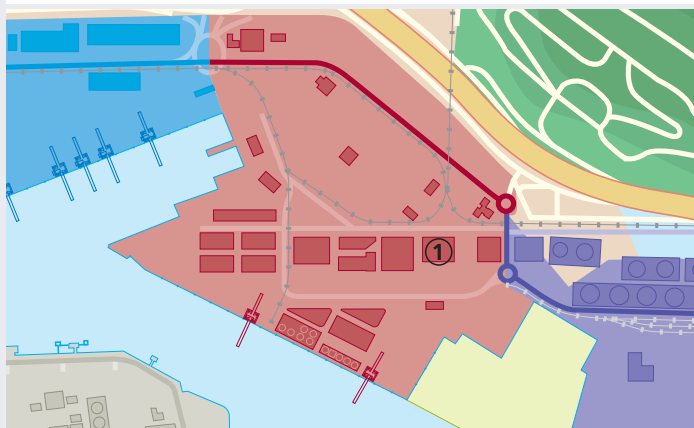
Stockage simultané d'un maximum de 6.000 palettes.

Système informatisé de contrôle par code-barres.

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

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAL DE CAFÉ ET CACAO

B. 5



BIT, SA

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

Emplacement : quai 26 Álvarez de la Campa

Es_Barcelona_bit@sgsgroup.com

Caractéristiques :

Surface : 11.000 m²

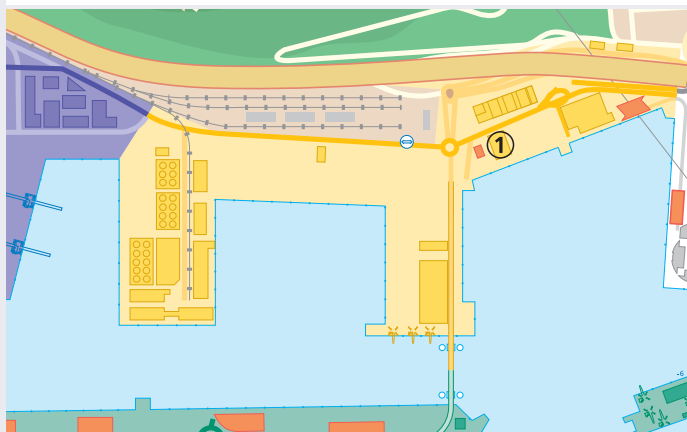
Capacité : 14.000 t

En régime de zone franche.

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

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

B. 6



INTERLOGÍSTICA DEL FRÍO, SA

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

Emplacement : quai 19 Sant Bertran

Caractéristiques :

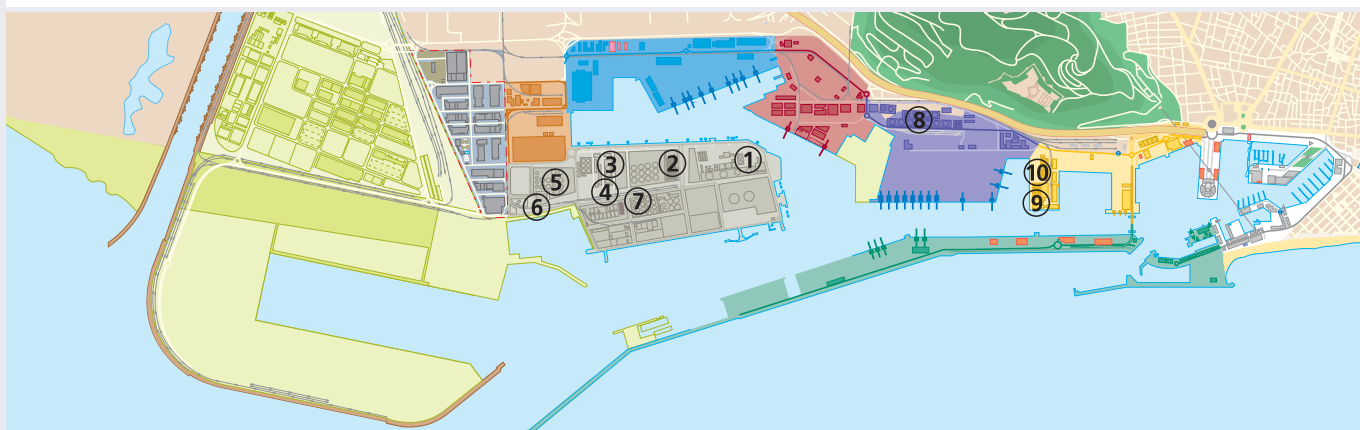
Capacité des chambres : 75.000 m³

Tunnel de congélation.

Homologué pour le stockage intracommunautaire.

TERMINAUX SPÉCIALISÉS. TERMINAUX DE VRACS LIQUIDES

B. 7



1. Enagás, SA (gaz naturel)

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

2. Relisa (liquides huileux)

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

3. Tepsa (produits chimiques et produits raffinés)

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

4. Terquimsa (produits chimiques)

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

5. Decal (produits raffinés)

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

6. Koalagás, SA

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

7. Meroil

Tél. : +34 93 206 16 00 - Fax : +34 93 204 61 16
www.meroil.es
info@meroil.es

8. CLH, SA (produits raffinés)

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

9. Sadesa (liquides huileux)

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

10. Loiret & Haëntjens España, SA (mélasse)

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

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

Caractéristiques :

Surface : 61 ha

Ligne d'amarrage : 2.390 m (exclusifs)

Tirant d'eau : 12 m

Nombre de dépôts : 497 (liquides) ; 8 (gaz)

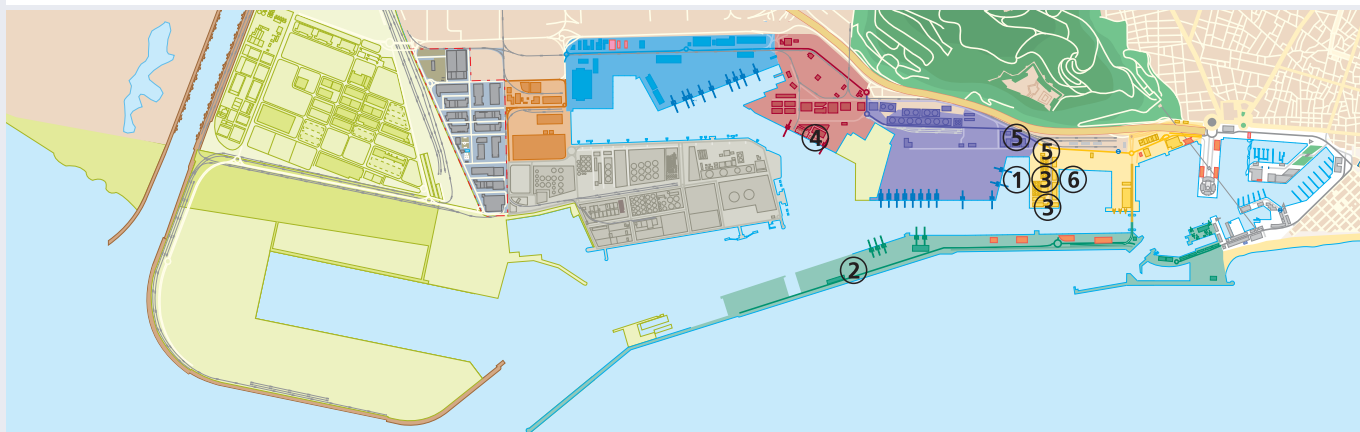
Types : aciers doux, inoxydables, isothermes, chauffés, avec revêtement et alimentaires.

Capacité totale : 2.001.977 m³ (liquides) ; 544.000 m³ (gaz)

Installations de remplissage de bidons.

Installations de remplissage de conteneurs CIG.

Propres terminaux ferroviaires.

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

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

2. CEMEX ESPAÑA, S.A.

Tél. : +34 977 73 70 00

Emplacement : quais 01B Adossat et 22C Contradic

Caractéristiques : silos d'une capacité de 104.800 t.

GRANS**3. ERGRANSA**

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

Emplacement : quai 22B Contradic - 1 terminal

Caractéristiques : Silos multicellulaires d'une capacité de 145.000 t.

Rendement pratique de déchargement pneumatique : 900 t/h.

GRAINES DE SOJA**4. Cargill España, SA**

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

5. BUNGE IBÉRICA SA

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

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

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

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

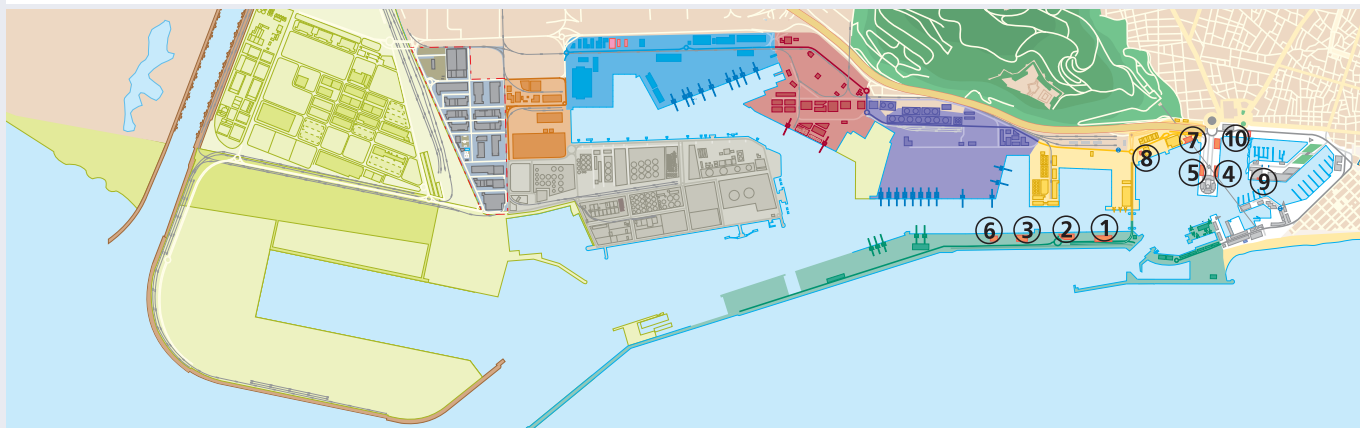
POTASSE**6. TRAMER, SA**

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

Emplacement : quai 22A Contradic - 1 terminal

Caractéristiques : Capacité maximum de stockage de 80.000 t.

Équipement : un portique de chargement (rendement : 700 t/h).



1. Terminal Marítima Internacional A (en cours de remodelage)

2. Terminal Marítima Internacional B

Tél. : +34 93 221 83 67

3. Terminal Marítima Internacional C**4. Terminal Marítima Internacional D**

Tél. : 93 487 40 45

5. Terminal Marítima Nord (World Trade Center)

Tél. : +34 93 412 79 14

6. Terminal Marítima Sud (World Trade Center)

Tél. : +34 93 412 79 14

7. Trasmediterránea

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

8. Estació Marítima Barcelona-Gènova

Tél. : +34 93 443 98 98

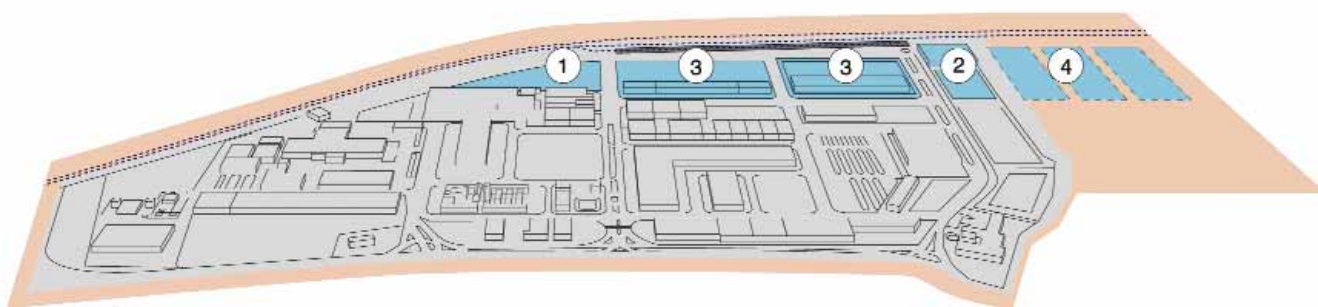
9. Estació Marítima Drassanes

Tél. : +34 93 441 58 00 - Fax : +34 93 441 30 3

10. Estació Marítima Maremagnum

Tél. : +34 93 225 81 46

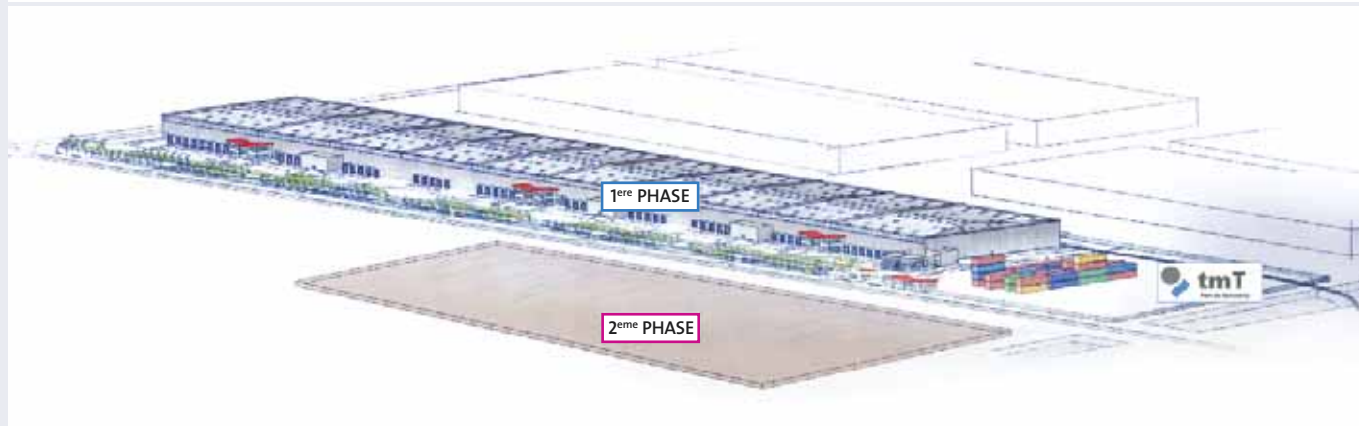
Emplacement : Trafic national sur les quais 18 Barcelona et 19 Sant Bertran. Trafic international sur les quais 01 Adossat, 15B Espanya et 20 Ponent.



Terminal Maritime

Voie de garage

1. Zone de stationnement pour camions et chambres froides
2. Entrepôts logistiques
3. Zone de mouvement de conteneurs
4. Extension TM2



1^{ere} PHASE Entrepôts à partir de 4.500 m²

2^{eme} PHASE Entrepôts à partir de 2.000 m²



Répertoire du Port de Barcelone

Autorité Portuaire de Barcelone

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

SAU (Service d'Accès Unifié)

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

SAC (Service Clientèle)

Tél.: 900 210 938
E-mail: sac@apb.es

Représentation du Port de Barcelone au Japon

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

Représentation du Port de Barcelone en Chine

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

Représentation du Port de Barcelone en Argentine

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

Représentation du Port de Barcelone à Madrid

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

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)

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

Terminal maritime de Toulouse (tmT)

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

Port Vell

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CATICE
(Centre d'assistance technique et d'inspection du commerce extérieur)
Moll Príncep d'Espanya
Edifici Tersaco, 4a pl.
080XX Barcelone
Tél.: +34 93 289 66 10
Fax: +34 93 223 48 64
E-mail: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

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

Association des entreprises de manutention portuaire de Barcelone
Av. Drassanes, 23-25, 9è 1a
08001 Barcelone
Tél.: +34 93 442 88 24
Fax: +34 93 442 90 62
E-mail: aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

Association des transitaires, expéditeurs internationaux et assimilés de Barcelone (ATEIA)
Via Laietana, 32-34
08003 Barcelone
Tél.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
E-mail: ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

Syndicat officiel des agents et commissionnaires en douane de Barcelone
Diputació 295, baixos
08009 Barcelone
Tél.: +34 93 329 27 58
Fax: +34 93 441 24 82
E-mail: coacab@coacab.com
www.coacab.com

Chambre de Commerce, d'Industrie et de Navigation de Barcelone
Av. Diagonal, 452 - 08006 Barcelone
Tél.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
E-mail: barcelona@cambrescat.es
www.cambrabcn.es

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

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

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



Port de Barcelona

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

© Autoritat Portuària de Barcelona

PRODUCCIÓ I IMPRESSIÓ
Novatesa Gràfiques, SL

DISSENY GRÀFIC
El taller interactivo, s.l.

FOTOGRAFIA
Taller de Fotografia de Alta Definición, S.L.
Lluís Castellà Bel (Tracte Comunicació Global)
Juanjo Martínez

D.L.: B-24566-2008

