

11

RAPPORT ANNUEL 2011



Port de Barcelona





Sommaire

- 5 Conseil d'administration
- 7 Organigramme
- 8 Présentation du président**
Sixte Cambra
- 10 Introduction du directeur**
José Alberto Carbonell

1. Gestion

- 14 Mission, vision, valeurs et objectif stratégique
- 16 Présidence
- 21 Ressources internes et organisation
- 24 Infrastructures
- 28 Exploitation et planification
- 34 Stratégie et développement
- 42 Entreprises en coparticipation

2. Évolution du trafic

- 53 Conteneurs
Vracs solides et liquides
- 56 Véhicules
- 57 Transport ferroviaire
Short sea shipping
Passagers

3. Exercice économique et financier

- 60 Exercice économique et financier
- 66 Bilan
- 67 Compte de pertes et profits
- 68 Tableau d'emplois-ressources. Ressources des opérations
- 69 État des flux de trésorerie

4. Domaine social

- 72 La stratégie du personnel
Structure de l'APB, égalité et diversité
- 73 Action sociale
- 74 Développement et communication interne
- 75 Services médicaux et prévention des risques professionnels

5. Environnement

- 78 Principes de gestion environnementale
Surveillance et gestion environnementale
- 81 Efficacité énergétique et hydrique
- 82 Notre engagement contre le changement climatique

6. Répertoire du Port de Barcelone

- 86 Répertoire du Port de Barcelone



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

Au 31 décembre 2011

Président du Conseil d'Administration

Sixte Cambra

Membre de droit

Francisco J. Valencia Alonso (commandant du port)

Membres représentant le gouvernement de Catalogne

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Ángel Montesinos García (Association des agents de
consignataires de navires)

Antoni Llobet de Pablo (Collège des agents des douanes)

Joan Amorós Pla (Ferrmed)

Membres représentant l'Administration à l'échelle nationale

Isabela Pérez Nivelá (avocate de l'État)

Jaime Odena Martínez (Ports d'État)

Montserrat García Llovera (déléguée du gouvernement
espagnol à Barcelone)

Membres représentant les municipalités

De Barcelone : Antoni Vives i Tomàs (vice-président)

Du Prat de Llobregat : Lluís Tejedor Ballesteros

Membres représentant la Chambre de Commerce et les organisations professionnelles et syndicales

Josep M. Basáñez Villaluenga (Chambre de Commerce)

Xabier M. Vidal Niebla (Association des entreprises de
manutention)

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Directeur général (non membre)

José Alberto Carbonell Camallonga

Secrétaire (non membre)

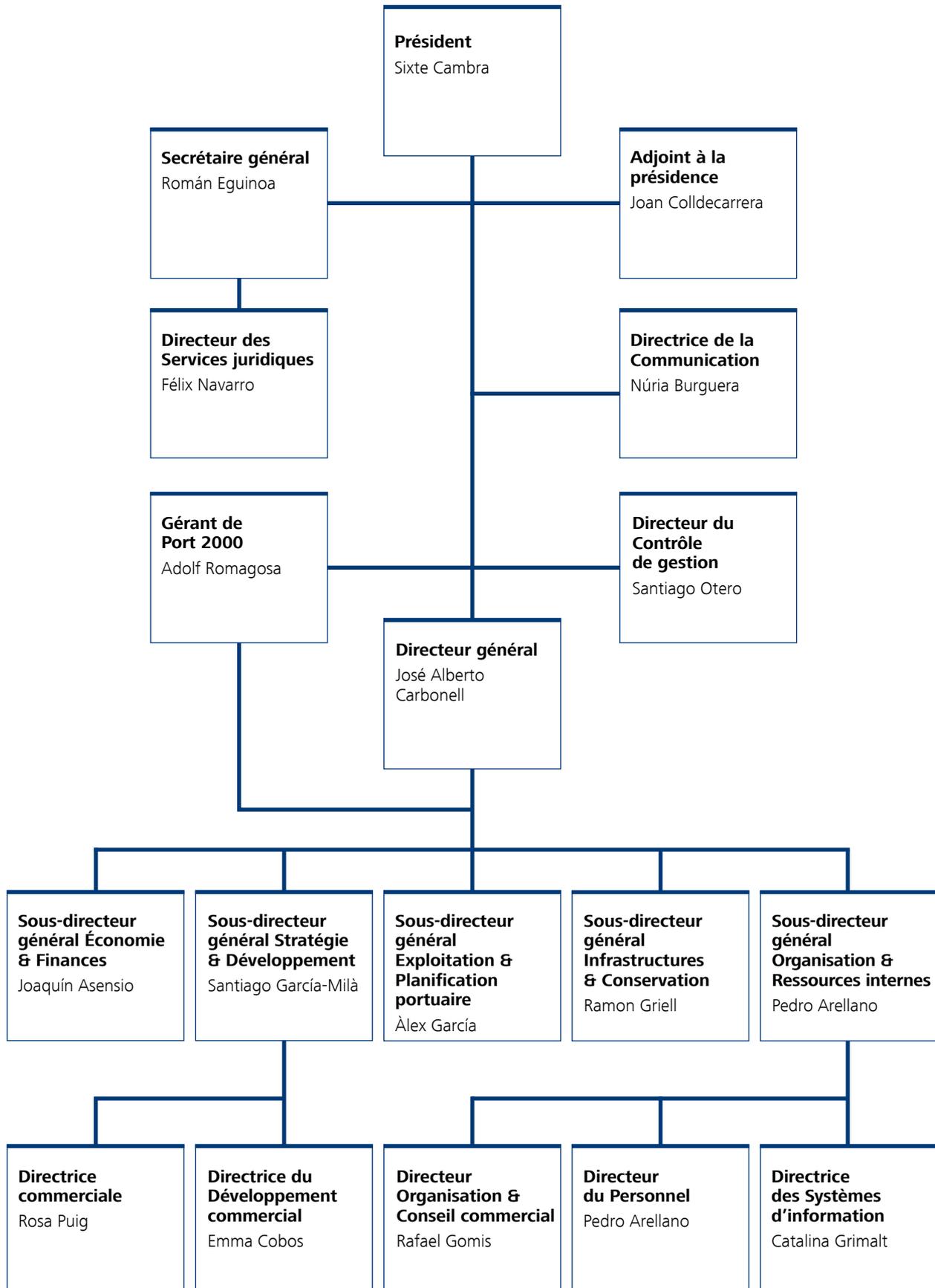
Román Eguinoa de San Román

Changements survenus :

Jordi Valls a quitté son poste de Président de l'Autorité
Portuaire de Barcelone et a été remplacé par Sixte Cambra
(DOG & BOE du 25/1/11). Parmi les membres, Isabela Pérez
remplace Pilar Fernández, Antoni Llobet remplace
Joaquim M. Tintoré, Joan Amorós remplace Joaquim Llach
et Antoni Vives remplace Jordi W. Carnes.

Autorité Portuaire de Barcelone

Organigramme



Présentation du président

L'année 2011 aura été décisive, à maints égards, pour le Port de Barcelone. Les résultats obtenus en termes de trafic reflètent la tendance à la reprise démarrée en 2010, après plusieurs années marquées par une forte contraction des échanges internationaux.

En tant que première infrastructure de transport du pays, le Port est l'un des baromètres les plus fiables de l'évolution de l'économie. L'augmentation de 7% des marchandises conteneurisées à l'export est ainsi le signe clair de la stratégie adoptée par les entreprises de notre pays pour faire face à la crise. Face à la morosité du marché intérieur, les sociétés de notre environnement ont pris le pari résolu d'ouvrir de nouveaux marchés et de se positionner à l'international. L'objectif premier du Port, qui guide la plupart des actions que nous menons, consiste à aider ces entreprises à positionner leurs produits sur le marché mondial de la manière la plus compétitive possible, en offrant la meilleure qualité de service et les chaînes logistiques les plus efficaces.

A cet égard, le Port a investi cette année 105 millions d'euros, essentiellement destinés à la réalisation de travaux d'infrastructure tels que la construction du quai Prat, l'extension du quai Sud, le nouveau Poste d'inspection aux frontières (PIF), et la remise en état et l'amélioration de plusieurs digues et quais.

Ajoutées aux projets développés par les opérateurs privés dans l'enceinte portuaire, ces interventions ont fait du Port l'un des pôles d'investissement les plus attrayants du pays, tout en confortant dans son rôle de moteur économique et de source d'emploi et de richesse. Le pari du secteur privé en faveur du Port de Barcelone prend la forme de plusieurs projets qui ont cette année progressé à un rythme plus que satisfaisant : les travaux du nouveau terminal de TerCat sur le quai Prat, le terminal de Meroil-Lukoil sur le quai de l'Énergie, la nouvelle installation de Tradebe et le siège de la société Desigual dans le quartier de l'embouchure nord, entre autres.

Et si les trafics et les investissements constituent deux indicateurs clés pour mesurer l'activité portuaire, deux autres aspects ont également fortement marqué l'évolution du Port de Barcelone en 2011 : l'engagement envers la qualité et le bond en avant du transport ferroviaire.

2011 a été l'année de lancement de la nouvelle marque de qualité de la Communauté Portuaire : Port de Barcelona Efficiency Network. A la fin de l'année, 50 entreprises étaient certifiées (14 consignataires, 19 opérateurs logistiques, 15 entreprises de transport et deux terminaux de conteneurs). Elles représentent plus de 60% des marchandises conteneurisées traitées dans le Port. Dotée d'un plan d'engagements portant sur la fiabilité des processus, l'intégrité des marchandises et la transparence des informations fournies au client final, la marque de qualité représente l'effort le plus patent de la Communauté Portuaire pour optimiser les chaînes logistiques passant par le Port, et pour offrir le meilleur service possible.

Au vu de l'accueil fantastique réservé à la marque de qualité par les sociétés de la Communauté Portuaire et les entreprises d'import-export, nous devons nous attacher à développer encore davantage ce sceau de qualité, en attirant de nouvelles entreprises, mais également en prenant des engagements de plus en plus ambitieux. Je suis fermement convaincu que la réalisation de cet objectif nous permettra d'asseoir notre position de référence de qualité et de compétitivité pour la Méditerranée.

Le transport ferroviaire a également joué, à plusieurs titres, un rôle clé cette année. Tout d'abord dans le cadre des travaux que nous avons effectués pour adapter les deux terminaux de conteneurs (TCB et TerCat) à l'écartement international, ce qui nous permet de devenir le premier port de l'État à desservir le continent européen avec l'écartement européen. Ensuite, grâce au choix du Couloir méditerranéen par la Commission européenne comme l'un des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Cette



Sixte Cambra
Président du Port de Barcelone

décision est le signe d'un soutien inconditionnel aux efforts déployés pendant des années par Ferrmed, et confirme le besoin urgent de relier le sud de la péninsule ibérique et le nord de l'Europe, grâce à un axe ferroviaire desservant les principaux ports de Méditerranée occidentale.

Dans l'attente des travaux d'accessibilité routière et ferroviaire que doit réaliser le ministère des Transports et de l'Équipement, le Port de Barcelone a cette année adopté une solution provisoire pour les accès routiers et ferroviaires au quai Prat. En octobre dernier, nous avons adjugé un marché de 25 millions d'euros portant sur la desserte routière du nouveau quai de l'extension, et en novembre, les accès ferroviaires provisoires ont fait l'objet d'un appel d'offres de 5 millions d'euros. Ces investissements garantissent que les accès seront achevés l'an prochain, lors de la mise en service du nouveau terminal de TerCat-Hutchison, même si nous continuons d'insister sur la nécessité absolue de développer le Plan d'accessibilité routière et ferroviaire pour que la mobilité dans la zone de l'extension ne soit pas compromise à moyen et long terme.

Nos efforts en faveur du trafic ferroviaire ont porté leurs fruits. Ainsi, les travaux réalisés et l'offre croissante de services proposés par les opérateurs privés ont permis au Port de faire passer la part du transport ferroviaire à 11%, au lieu de 2,5% il y a seulement 5 ans.

Enfin, je souhaite souligner la solidité financière de notre organisation. En 2011, nous avons dégagé un chiffre d'affaires net de 158 millions d'euros, une baisse de 6% par rapport à l'année précédente, qui est due, avant tout, à la chute de 9% des recettes des taxes portuaires. Cette réduction découle de l'entrée en vigueur, au 1er janvier 2011, de la nouvelle loi sur les ports, et de notre politique commerciale visant à réduire les coûts des opérateurs portuaires dans le cadre d'un ambitieux programme de remises.

Le Port de Barcelone a enregistré un bénéfice d'exploitation de 60 millions d'euros, soit 9,5 millions de

moins qu'en 2010, en raison de la baisse des recettes des taxes portuaires et des dépenses effectuées au titre de la nouvelle réglementation sur la collecte des ordures et des déchets des navires (MARPOL).

D'autre part, les ressources issues des opérations ont produit un cash flow net de 78,3 millions d'euros, un chiffre qui nous permet d'équilibrer notre situation d'endettement (486 millions d'euros en prêts à 25 ans). Ces résultats nous permettent de regarder l'avenir avec sérénité, car ils nous garantissent suffisamment de fonds propres pour faire face aux différents défis à relever.

Notre objectif est de devenir la principale porte sud de l'Europe pour les marchandises en provenance d'Asie. C'est un objectif ambitieux, mais nous sommes prêts, et nous jouissons d'une position idéale pour y parvenir. Nos meilleurs alliés sont toutes les entreprises qui constituent la Communauté Portuaire : elles se sont engagées à appliquer les critères d'efficacité, de qualité et de productivité que nous défendons ensemble. Si 2011 a été une année charnière pour le Port, 2012 le sera plus encore, avec la mise en service du premier terminal de l'extension. Notre avenir s'annonce prometteur et riche en opportunités, et notre mission est de mettre tout ce potentiel au service des entreprises, afin de contribuer à la création d'emplois et de richesse. Le Port est donc aujourd'hui, plus que jamais, le moteur économique de notre pays.

Introduction du directeur général

S'agissant des trafics, l'exercice 2011 s'est clairement déroulé en deux temps : un premier semestre marqué par des améliorations importantes sur les principaux indicateurs et un second semestre synonyme de ralentissement de la croissance, voire de contraction de certains trafics. Bien que le bilan soit plus modeste que prévu au cours des premiers mois de l'année, et que le trafic total en fin d'année n'enregistre qu'une légère augmentation de 0,4%, il convient de souligner l'évolution positive de certains trafics.

Au chapitre des conteneurs, nous avons dépassé les deux millions d'EVP, soit une augmentation de 4% par rapport à 2010. Les marchandises conteneurisées à l'export sont, sans aucun doute, celles qui ont connu l'évolution la plus remarquable : cette année le Port a traité 511 096 conteneurs pleins destinés au marché extérieur, soit une progression de 14%. Les principaux destinataires de ces marchandises ont été la Chine, les Émirats arabes et la Turquie, suivis d'autres pays tels que l'Algérie, les États-Unis, le Brésil ou encore l'Arabie Saoudite.

2011 a également été une année très positive pour le trafic de véhicules neufs. Les terminaux spécialisés du Port ont traité 630 102 véhicules, soit une augmentation de 14% par rapport à 2010. Ce sont à nouveau les exportations qui ont permis à ce trafic de faire un bond en avant, les près de 350 000 véhicules neufs destinés au marché extérieur représentant une augmentation de 25% par rapport à l'année précédente.

Les services de *Short Sea Shipping* (domaine dans lequel Barcelone occupe indiscutablement la première place nationale) ont également transporté davantage de marchandises que l'an dernier (+4%), avec une croissance qui s'est poursuivie tout au long du second semestre. Les lignes desservant l'Italie (Gênes, Civitavecchia, Porto Torres et Livourne) et l'Afrique du Nord (particulièrement Tanger) au départ de Barcelone sont désormais bien installées et jouent



José Alberto Carbonell
Directeur général du Port de Barcelone

un rôle essentiel pour dévier une partie du trafic lourd de la route vers la mer, tout en contribuant à réduire nettement les émissions polluantes.

Au chapitre des passagers, notre Port a battu de nouveaux records. En 2011, 3,8 millions de passagers ont choisi le Port de Barcelone comme point de départ ou d'arrivée, ou comme escale. Les passagers de ferries à destination des îles Baléares, de l'Italie ou de l'Afrique du Nord représentent 2 million de personnes (+6%) et les passagers de croisières 2,6 millions (+13%).

Le secteur des croisières a d'ailleurs été particulièrement favorisé en 2011, avec la présence des trois plus grands navires qui croisent en Méditerranée (le *Carnival Magic*, le *Norwegian Epic* et le *Liberty of the Seas*). Tous trois ont utilisé Barcelone comme port base pendant toute la saison, symbole de la préférence marquée affichée par les grandes compagnies maritimes pour la capitale catalane.

Toujours en matière de trafics, nous ne saurions oublier le dynamisme enregistré par le transport ferroviaire, un élan qui confirme son excellente tenue des dernières années. 146 685 EVP sont entrés ou sortis de l'enceinte portuaire en 2011, soit une augmentation de 41%. S'agissant des véhicules, ce sont 165 247 unités qui ont été transportées par voie ferrée dans l'enceinte portuaire, soit 29% de plus que l'année précédente.

Outre l'adaptation de nos terminaux à l'écartement international et la construction du nouveau terminal du quai Costa, l'effort consenti par les opérateurs privés pour proposer de nouveaux services a été un facteur clé dans l'obtention de ces résultats. Le renforcement de la liaison Barcelon Express, avec une croissance de 147% du volume de conteneurs transportés, est l'un des faits les plus marquants de 2011. Et novembre aura été marqué par deux grandes nouveautés en termes de trafic de véhicules : la première liaison à écartement européen pour ce type de produit, entre le Port de Barcelone et Fuersterhausen

(Allemagne), et la mise en service du nouveau terminal ferroviaire de véhicules sur le quai Costa.

Dans l'ensemble, les résultats obtenus révèlent une année très positive pour le Port et sont autant de signes de reprise, suite à la chute des trafics enregistrée en 2009.

Notre activité a également été modelée par des interventions visant à renforcer le positionnement du Port de Barcelone dans plusieurs domaines. En août, le navire Cape Tallin a étrenné le nouveau poste d'amarrage 34B. Destiné aux produits pétroliers, c'est le poste d'amarrage à plus fort tirant d'eau de Méditerranée. Équipée pour accueillir les plus gros tankers du marché (275 mètres de long et 175 000 tonnes), cette infrastructure permettra à Barcelone de devenir le principal *hub* de distribution logistique de produits pétroliers de Méditerranée et d'Afrique du Nord.

Nous avons, d'autre part, approfondi notre stratégie de renforcement de l'*hinterland* dans le cadre de deux opérations majeures : l'augmentation de la participation de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) dans le port sec d'Azuqueca de Henares (l'APB contrôle désormais 36,7% de la société) et la création, en partenariat avec Gran Europa, de la société Terminal Intermodal Marítima Centro. Constituée à 49% par l'APB et à 51% par Gran Europa, cette société est avant tout destinée à développer un terminal intermodal sur la commune de Yunquera de Henares, pour un investissement d'environ 45 millions d'euros. Ces initiatives sont déterminantes pour le positionnement du Port de Barcelone sur le marché du centre de l'Espagne.

Le Port de Barcelone entend être le principal *hub* logistique de la zone euro-méditerranéenne et nous avons jeté les bases qui nous permettront d'atteindre cet objectif. La politique d'orientation client défendue par le Port de Barcelone et son pari en faveur de la productivité et de l'efficacité de service, nous rapprochent chaque année un peu plus de notre objectif.

1

Gestion

- 14 Mission, vision, valeurs et objectif stratégique
- 16 **1.1. Présidence**
 - Communication
- 18 Promotion de la communauté portuaire
- 19 Centre de documentation
- 21 **1.2. Ressources internes et organisation**
 - Direction organisation et conseil commercial
- 22 Systèmes d'information
- 23 Service d'Accès Unifié
- 24 **1.3. Infrastructures**
 - Actions en matière d'infrastructures
 - Extension vers le sud
 - Aménagement d'espaces
- 25 Réaménagement de quais
- 26 Accès routiers et ferroviaires
- 27 Projets singuliers
- 28 **1.4. Exploitation et planification**
 - Opérations de marchandises et qualité
- 30 Sécurité industrielle et environnement
- 31 Sécurité opérationnelle
- 34 **1.5. Stratégie et développement**
 - Développement du réseau du Port
- 36 Participation à des projets européens cofinancés
- 38 Présence au sein d'organisations internationales
- 39 Direction du développement commercial
- 40 Promotion commerciale
- 42 **1.6. Entreprises en coparticipation**
 - Centre intermodal de logistique
- 43 Cabinet- conseil ILI Logistique internationale
- 44 Formation ILI
- Fondation CARES
- 45 Fondation Logística Justa
- 48 Port 2000
- 49 World Trade Center Barcelona





1. Mission, vision, valeurs et objectif stratégique

La mission du Port de Barcelone a été définie dans le Premier plan stratégique, puis maintenue dans le deuxième et le troisième, et se présente comme suit :

Contribuer à la compétitivité des clients du Port en fournissant des services efficaces couvrant leurs besoins en transport maritime, transport terrestre et services logistiques.

Comme indiqué dans le Troisième plan stratégique, la mission doit suivre les principes d'intervention suivants :

1. Le Port de Barcelone doit promouvoir le développement économique de son environnement et être un outil de facilitation des échanges internationaux.
2. Sa fonction première consiste à valoriser son *hinterland* en améliorant la compétitivité des entreprises (importateurs, exportateurs et chargeurs) ayant recours au Port de Barcelone.
3. Il doit garantir l'efficacité, l'efficience, la transparence et la simplicité opérationnelle de ses procédures : ce doit être un port facile pour les opérateurs de l' *hinterland*.
4. Il doit garantir une croissance durable de ses infrastructures et de son trafic et gérer de manière responsable l'impact environnemental dans tous ses domaines d'intervention.
5. Il doit valoriser ses salariés et prendre des engagements envers eux, car ils sont son principal atout.
6. Ce doit être un port novateur qui anticipe les besoins de ses clients, en créant des services à valeur ajoutée en matière de logistique et de transport.
7. Enfin, le Port de Barcelone doit être une référence mondiale dans tous ses domaines d'intervention.

L'Autorité Portuaire de Barcelone réunit toutes les compétences et responsabilités en matière de gestion des services portuaires, sans préjuger des compétences administratives d'autres instances. Cette organisation s'est fixé sa propre mission, à savoir :

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.

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

Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée.

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

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

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

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



ZPMC
上海振华

9

TON
NTY 65 TON

ZPMC
上海振华

91

9



TCB 19



1.1. Présidence

> COMMUNICATION

La principale mission de la direction de la Communication est de faire connaître le rôle de moteur économique du Port de Barcelone, d'en renforcer la visibilité et de diffuser les informations le concernant, dans le cadre de ses liens avec les médias.

L'un des instruments les plus utilisés est la **note de presse**, publiée à l'intention des médias afin de les informer des nouveautés et de l'évolution de l'activité du Port et des entreprises connexes. Cette année, 128 notes et communiqués ont été publiés, portant notamment sur la nomination de Sixte Cambra au poste de Président du Port de Barcelone, l'approbation du projet de construction du nouveau terminal de conteneurs du quai Prat, les nouvelles remises sur les taxes portuaires pour 2011, la saison des croisières et les records de passagers de cette année, la troisième liaison Barcelon Express, l'inauguration de la promenade Gabriel Roca réaménagée, le nouveau site web du Port, le lancement de l'initiative Megaports, l'appel d'offres relatif aux accès routiers et ferroviaires provisoires du quai Prat, l'inauguration du nouveau poste d'amarrage pour vracs liquides sur le quai de l'Énergie, et le choix du couloir méditerranéen par la Commission européenne comme projet prioritaire du réseau transeuropéen de transports. A signaler également, le suivi de la mission commerciale en Turquie et la présence du Port sur différents salons.

D'autre part, des actions spécifiques ont été entreprises auprès de certains médias afin de faire davantage connaître le Port à l'opinion publique. En pratique, des publiereportages sont parus dans les journaux *Expansión* et *El Periódico de Catalunya* et dans le magazine *Catalunya Empresarial*, et le Port a parrainé un espace informatif consacré à l'économie, au sein de la fédération de radios locales de Catalogne.

Grande nouveauté cette année destinée à améliorer la diffusion des informations concernant le Port, la **traduction en anglais des notes de presse** les plus pertinentes et leur envoi aux médias internationaux spécialisés. Une dizaine de notes de presse ont ainsi été transmises à des médias



anglo-saxons. Elles portaient entre autres sur les résultats de trafic pour le premier semestre, l'arrivée du *Norwegian Epic*, les records battus dans le secteur des croisières et du trafic ferroviaire, le choix du couloir méditerranéen comme projet prioritaire du réseau transeuropéen de transports et l'adjudication de la gestion du terminal de croisières de Singapour à Creuers del Port de Barcelona.

Cet effort a permis au Port de Barcelone d'accroître sa présence dans la presse internationale. Cette année, des parutions telles que *Container Management*, *Containerisation International*, *Lloyd's List*, *Port Technology*, *GreenMed Journal*, *International Transport Journal*, *Port DeepWater* et *International Freight Weekly* se sont régulièrement faites l'écho des nouveautés du Port de Barcelone.

28 **conférences de presse** ont été organisées afin de couvrir au plus près les grands événements concernant le Port, de rendre les opérations portuaires plus conviviales et de favoriser les relations et les échanges avec les représentants des médias. Elles se sont déroulées à des occasions diverses et variées : journée de présentation officielle de la marque de qualité Port de Barcelona Efficiency Network ; conférences de presse pour présenter les résultats 2010 et de la saison des croisières 2011 ; visite du chantier du quai Prat ; exercice de simulation maritime générale et remise de plaques commémoratives aux navires faisant escale dans le Port pour la première fois.

L'une des initiatives de communication les plus importantes cette année, a été le **nouveau site web** du Port de Barcelone, disponible depuis le 30 juillet à l'adresse habituelle : www.portdebarcelona.es. La nouvelle version (dont le contenu, le graphisme et les options de navigation ont été entièrement mis à jour) s'inscrit dans la stratégie de communication du Port consistant à être plus proche de ses clients et usagers, tout en projetant une image cohérente avec sa nouvelle culture d'entreprise qui repose sur une plus grande transparence et une orientation client accrue.

Le nouveau site augmente la visibilité du Port en tant qu'ensemble d'entreprises et de services, et met en exergue les contenus permettant de développer de nouveaux marchés et débouchés commerciaux. A cet égard, le site met particulièrement l'accent sur la marque Port de Barcelona d'un point de vue général, et présente l'Autorité Portuaire comme la colonne vertébrale de l'ensemble des entreprises de la Communauté Portuaire ayant des objectifs communs et partageant des stratégies de communication. La configuration même du site web met en lumière les éléments relationnels les plus directs entre le Port et trois grands collectifs : ses clients, ses opérateurs et la ville.



Afin de diversifier les canaux de communication et de s'adapter aux nouvelles tendances dans ce domaine, la refonte du site web a été l'occasion d'inclure des accès aux profils du Port de Barcelone sur les **réseaux sociaux**. Une présence numérique qui grandit d'année en année :

- Facebook : 603 amis
<http://www.facebook.com/port.debarcelona>
- Twitter : 652 abonnés et abonné à 99 profils
<http://twitter.com/PortdeBarcelona>
- Youtube : 6 abonnés
<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>
- LinkedIn : 98 contacts
<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>

S'agissant du service **Image** (qui veille au maintien et au développement de l'image de marque de l'APB et de la marque Port de Barcelona), la nouvelle *Charte graphique* déjà appliquée aux fournitures de bureau, aux présentations, aux supports promotionnels, aux véhicules, aux uniformes, etc., a été déployée dans tous les domaines. Ce service a également supervisé la conception des stands du Port sur les salons auxquels il a participé en 2011 : Intermodal South America, Transport Logistic, le Salon International de la Logistique (SIL), la Sinoconference de Shanghai, Cruise Shipping Miami, Fruit Logistica Berlin, etc., ainsi que l'élaboration des brochures commerciales et supports promotionnels destinés à ces salons.

Autre rôle essentiel au bon fonctionnement de la communication externe et qui vient renforcer l'ensemble de l'organisation, l'entretien et la mise à jour permanente des **bases de données** existantes.

D'autre part, le **service linguistique** a continué de traiter de façon personnalisée les demandes et doutes soulevés par les usagers de l'organisation. Il s'est chargé de la **révision de documents** très variés, notamment la version catalane de la base de données du programme Selligent de la direction du développement commercial, les textes destinés au siège électronique du Port ; le rapport annuel de l'APB, le rapport annuel des services médicaux, le rapport annuel de Responsabilité sociale d'entreprise, ainsi que quelques manuels de formation interne. En matière de **dynamisation**, citons la page d'information sur l'usage du catalan, « El tinglado », qui paraît chaque mois dans le journal *Marítimas*, ainsi que l'organisation de la San Jordi. A cette occasion, chaque salarié de l'APB a reçu un exemplaire du livre *On ningú no et trobi*, et son auteur, Alicia Giménez Barlett, était sur place pour une séance de

dédicaces. Le service Image avait conçu pour l'occasion un marque-page qui a été remis avec le livre.

Enfin, la direction Communication a présenté cette année sa **proposition de communication d'entreprise 2012/2013**, axée sur deux grands objectifs : d'une part l'amélioration de la connaissance du Port de Barcelone par les leaders d'opinion et les citoyens, en ouvrant les portes de l'organisation et en suivant une stratégie informative et relationnelle plus proactive ; d'autre part le renforcement du prestige et de la réputation de la marque Port de Barcelone, tant au plan national que sur la scène internationale. Pour ce faire, un plan d'action a été élaboré autour de quatre piliers : un plan de relations institutionnelles, une campagne de publicité d'entreprise du Port, un plan de communication numérique et 2.0 et un programme de communication spécifique sur l'inauguration du Port Center.

> PROMOTION DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Conseil de direction et groupes de travail

La mission du Conseil de direction de la Communauté Portuaire consiste à mettre en œuvre la coopération entre l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et l'ensemble des institutions publiques et privées ayant une activité dans l'enceinte portuaire. En 2011, le Conseil de direction a tenu deux assemblées et deux réunions de son Comité exécutif (31 mai et 14 décembre), au cours desquelles a été présenté l'état d'avancement des travaux menés par chaque groupe de travail. En outre, deux présentations ont été effectuées : l'une intitulée « Dynamique de la stratégie de marque de la Communauté Portuaire 2008-2010 », lors de la première réunion, et l'autre intitulée « Les grands axes de la campagne de communication 2012 du Port de Barcelone », lors de la seconde.

Voici les principaux résultats enregistrés par chaque groupe de travail en 2011 :

- **Forum télématique.** En 2011, ce groupe a travaillé sur l'amélioration et le développement de huit procédures et a déployé la procédure de positionnement de conteneurs pour inspection et la procédure de déchargement et chargement de véhicules pour ce type de trafic. Le niveau de télématisation des conteneurs dans le Port à la fin de l'exercice était de 83,88%.
- **Innovation.** Le 22 mars a marqué la naissance du cluster logistique de la région métropolitaine de Barcelone, conduit par Barcelona-Catalunya Centro Logístico, et inscrit au registre des Groupements d'entreprises innovantes (AEI). Parmi les actions menées par le groupe, citons la présentation des conclusions de l'étude sur l'innovation dans le Port, la participation à la commission interportuaire de RDI de l'organisme Ports de l'État, et la signature avec l'université polytechnique de Catalogne (UPC) d'un accord de coopération en matière de formation, recherche, développement et transfert de technologie. Le Port a également poursuivi sa participation, en tant que chef de file, partenaire ou observateur, dans neuf projets internationaux d'innovation subventionnés par les institutions européennes.

- **Commerce et marketing.** Ce groupe s'est, d'une part, attaché à diffuser la nouvelle politique commerciale de l'APB, en application de la réglementation sur les taxes prévue par la loi sur les ports, et à présenter le nouveau site web du Port à la Communauté Portuaire, dans le cadre des différentes réunions qu'elle organise régulièrement afin de déceler d'éventuels maillons faibles dans la chaîne de transport maritime. D'autre part, le groupe a encouragé la participation à différentes actions commerciales et de promotion dans l'*hinterland* et l'avant-pays, parmi lesquelles il convient de souligner la mission commerciale en Turquie en novembre, qui a fait l'objet d'une participation particulièrement active. Le groupe a également présenté le calendrier de promotion de l'année suivante, ainsi que la mission commerciale au Brésil, prévue pour novembre 2012.

- **Short Sea Shipping (SSS).** Cette année, ce groupe de travail a présenté les chiffres du trafic de SSS, tous positifs par rapport à l'année précédente, avec notamment une augmentation de 14% pour les véhicules, ainsi qu'un test du simulateur de coûts que l'association Shortsea Promotion Center (SSPC) prévoit de lancer en 2012, et les différents types de trains avec plateformes de ferroutage pour transport combiné accompagné et non accompagné.

- **Qualité.** Mai 2011 a marqué le lancement de la nouvelle marque de qualité, qui a donné lieu à des journées de diffusion organisées auprès des administrations avec lesquelles le Port a signé un engagement dans le cadre du nouveau Plan de qualité. Ce groupe a également organisé une cérémonie de remise de la marque aux entreprises certifiées (50 au total), élaboré un plan de communication et de promotion des entreprises certifiées, et créé un Comité de suivi pour réviser et évaluer régulièrement les résultats des différents éléments du nouveau Plan de qualité.

Mission commerciale en Turquie

La Turquie a été le pays retenu pour la mission commerciale multinationale organisée par le Port de Barcelone en partenariat avec la Chambre de commerce de Barcelone, et qui s'est déroulée à Istanbul du 21 au 24 novembre. Le président du Port de Barcelone, Sixte Cambra, était le chef de la délégation composée de 64 chefs d'entreprise



représentant 48 sociétés (11 d'import-export, 30 appartenant à la Communauté Portuaire, 5 médias et 2 institutions), sans oublier les principaux représentants de la Communauté Portuaire de Barcelone.

Lors de la **journée des entreprises**, plus de 200 chefs d'entreprise turcs ont assisté à la présentation des services du Port et des opportunités commerciales entre la Turquie et l'Espagne. En parallèle, afin de faciliter l'échange d'informations et l'analyse d'aspects importants en matière de transport et de commerce maritime, une journée technique intermodale a été organisée autour des douanes et du trafic de *Short Sea Shipping*. 45 opérateurs et institutionnels de Turquie et de Barcelone y ont participé.

S'agissant des **réunions bilatérales**, 24 rendez-vous personnalisés ont été pris et plus de 229 réunions d'affaires ont été organisées, avec en moyenne 10 contacts par entreprise. Les entreprises participantes ont jugé l'expérience très positive en termes de perspectives de coopération, mais également en termes d'affaires conclues et d'échanges d'informations.

Au plan institutionnel, l'ATEIA et l'UTIKAD ont signé un **accord de coopération** visant à améliorer les circuits documentaires des marchandises et à accélérer le transport. D'autre part, l'Escola Europea de *Short Sea Shipping* a signé des accords de partenariat avec plusieurs universités et écoles supérieures afin de dispenser des formations sur l'intermodalité. Un préaccord a également été signé avec la compagnie maritime Arkas en vue de collaborer sur des projets européens de transport maritime et de chaînes logistiques sous température contrôlée.

> CENTRE DE DOCUMENTATION

La mission du Centre de documentation consiste à centraliser, gérer, étudier et diffuser les informations spécifiquement liées au Port de Barcelone et aux activités qui s'y déroulent. 2011 a été essentiellement consacré à des actions de conservation, catalogage et description afin d'asseoir la diffusion du fonds à moyen terme.

Archives centrales

Les Archives constituent une unité chargée de réunir, traiter et conserver les documents de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB). La quantité de documents conservés s'étoffe au rythme des transferts effectués régulièrement par les différents départements : 17 cette année, pour un volume total de 370 cartons, dont plus d'un tiers provenait de la sous-direction générale Économie & Finances.

Une fois transférés aux Archives, les documents sont disponibles à la consultation par l'intermédiaire du service Prêt. 871 documents ont été sortis des archives pour consultation, avec un taux de retour de 85%.

Les documents archivés sont conservés dans un magasin situé dans le World Trade Center (WTC) et dans trois autres magasins situés dans le bâtiment Asta (tronçon VI). Tous ces espaces ayant atteint leurs limites de stockage, il a été nécessaire d'aménager un nouveau magasin de 300 m², d'une capacité d'environ 5 000 cartons.

Numérisation

Parmi tous les documents conservés aux Archives, les projets historiques font l'objet de consultations particulièrement fréquentes. Afin de faciliter l'accès à ces informations, tout en préservant les originaux, une partie de ces documents a commencé à être numérisée. En 2011, 119 projets historiques ont ainsi été numérisés ; ils représentent 1 551 fichiers PDF, et 800 d'entre eux sont des plans datant des années 1859 et 1948. Ce travail sera poursuivi au cours des années à venir, afin de numériser 2 000 projets de travaux historiques.

A titre d'exemple, des images du port de Barcelone prises par le photographe Pablo Audouard en 1896 et figurant sur des plaques de verre ont également été numérisées.

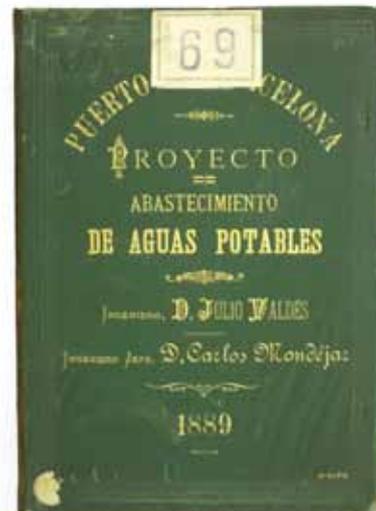
Toutes ces interventions permettront de largement diffuser le riche fonds documentaire de l'APB, tout en préservant les originaux.

Restauration

Le temps qui passe, les mauvaises conditions environnementales et la manipulation permanente des documents contribuent à en endommager certains qui doivent alors être restaurés afin d'en stopper la détérioration et d'éviter des pertes d'information irréversibles. Il s'agit d'un travail artisanal extrêmement lent, qui exige beaucoup de doigté.

Afin de préserver les documents historiques appartenant au patrimoine documentaire de l'APB, 17 projets de travaux et 7 livres sur l'histoire du Port de Barcelone ont ainsi été restaurés.

Signalons d'autre part le nettoyage et la mise sous enveloppe et cartons à pH neutre, des 3 300 plaques de verre du fonds photographique Carlos de Angulo, datant des années 1900 à 1940.



Inventaires

Avant de diffuser le fonds du Port de Barcelone, il convient d'en décrire le contenu. Pour ce faire, quatre instruments ont été conçus ou mis à jour :

- Inventaire des documents du phare de Palamós. Ce fonds contient 47 volumes (journaux de service, registres, livres de comptes, registres de consommation) et trois

cartons d'archivage définitif contenant des projets et de la correspondance, dont le document le plus ancien date de 1883. Ces documents sont conservés et disponibles à la consultation grâce à la coopération du gardien du phare.

- Catalogue du fonds photographique Carlos de Angulo. Une base de données contenant 3 300 photos en noir et blanc datant des années 1900 à 1940 a été révisée et complétée.
- Programme photographique portant sur la saisie de 3 000 images en noir et blanc datant des années 1960 à 1980 et classées par thèmes.
- Catalogue de plaques commémoratives. A l'occasion du déménagement de plusieurs dépendances vers les bureaux du WTC, les archives ont rassemblé 91 plaques commémoratives qui ont été inventoriées cette année. Les Archives souhaitent agrandir cette collection de façon systématique. Réunissant des pièces échangées avec plusieurs navires en souvenir de leur premier amarrage dans le Port, elle est le résultat des contacts et relations entretenus avec d'autres ports et institutions du monde entier.
- Catalogue de plaques et cadeaux. Avec le déménagement cette année du département Relations publiques, un inventaire des plaques et cadeaux a été dressé et les objets (128 au total) ont été déplacés aux Archives.

Archives historiques

Toutes les actions prévues dans le Plan d'action 2011 élaboré dans le cadre de l'accord de coopération avec le Consortium des arsenaux royaux et musée Maritime de Barcelone et portant sur les documents historiques ont été réalisées. Il s'agissait notamment de poursuivre le classement des documents administratifs du fonds de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona et d'enregistrer sous format sécurisé les vidéos de l'APB conservées au musée Maritime de Barcelone.

Service de documentation

Le service de nouvelles quotidienne a reçu 121 378 demandes de renseignements, sans compter les demandes formulées sur le portail électronique.

Il convient également de souligner cette année la première phase de réorganisation du fonds bibliographique, avec le catalogage des publications de la salle de consultation. Enfin, l'hémérothèque a prêté 4 668 exemplaires de 208 revues à 57 services de l'APB.

Patrimoine artistique

Au cours de l'année 2011, la politique d'identification et de conservation des collections appartenant au patrimoine artistique de l'APB a été poursuivie. A cet égard, citons notamment la deuxième phase de l'inventaire et de la description de ce patrimoine, avec l'identification de 416 objets appartenant aux collections d'œuvres picturale et graphiques, de maquettes de navires, d'objets nautiques, d'objets historiques et de photographies. Dans le cadre de cette politique, 95 photographies d'art commandées pour la publication du livre *Porta d'Aigua* ont également été restaurées.

Sous la direction et la supervision du Centre de restauration du patrimoine mobilier de Catalogne, qui dépend de la Direction générale du patrimoine culturel du gouvernement catalan, les travaux de restauration intégrale de l'une des œuvres majeures de la collection picturale, le tableau *El Port de Barcelona* (Le Port de Barcelone) d'Eliseu Meifrèn i Roig, ont été réalisés. La restauration a permis de constater que le tableau avait été peint sur une marine du même artiste.



Ressources internes et organisation

> DIRECTION ORGANISATION ET CONSEIL COMMERCIAL

1.2.

La direction Organisation et Conseil commercial regroupe tous les éléments de l'organisation interne de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB). Il s'agit d'une part du soutien à la planification générale et au contrôle de gestion de l'entreprise ; et d'autre part de l'organisation des processus portuaires dans lesquels interviennent toutes les administrations et entreprises impliquées dans le passage des marchandises dans le Port. Son objectif final est l'amélioration continue de l'efficacité et de l'orientation client de l'APB et des processus logistiques liés au Port de Barcelone.

Organisation interne de l'APB

En 2011, un **système d'évaluation des processus internes de l'APB** a été mis au point. Un ensemble d'indicateurs d'efficacité et de qualité de service a été établi pour tous les processus d'exploitation, car ce sont ceux qui ont l'impact le plus direct sur l'image extérieure de l'APB. A partir de janvier 2012, chaque direction fera régulièrement l'objet d'un rapport élaboré à partir de ces indicateurs.

S'agissant de l'**amélioration continue des processus et procédures**, les principales procédures abordées en 2011 concernent la passation de marchés, l'autorisation et le remboursement des frais de déplacement, les avals et cautions, et les procédures opérationnelles du bureau d'appui de la Police portuaire.

D'autre part une **proposition d'organisation interne** a été élaborée en cohérence avec les processus et les produits. Pour ce faire, la carte des processus de l'APB a été établie en premier lieu. Elle englobe les processus de premier et deuxième niveau, et a également permis de définir précisément les compétences de chaque sous-direction, tant au plan interne qu'au sein des processus stratégiques ou de direction. Afin d'encourager la coordination et la flexibilité internes, des mécanismes ont aussi été définis sur la base de deux instruments : les comités de coordination et la nomination de chefs de produit et de processus.

Planification et suivi des objectifs du Plan d'entreprise

Autre rôle de cette direction, coordonner tous les départements afin de fixer et réaliser les objectifs et projets du Plan d'entreprise. A cet égard, l'APB a remis en juin dernier à l'organisme Ports de l'État un document de planification des objectifs 2012 et des projets que l'APB mettra en œuvre pour les atteindre, dont le contenu a ensuite été révisé en novembre. Un suivi trimestriel de la réalisation des objectifs annuels a été effectué.

Organisation des processus logistiques du Port de Barcelone

2011 a également été l'année de lancement et de mise en œuvre du nouveau Plan de qualité défini et approuvé par le Conseil de l'APB l'année précédente et qui régit l'ensemble des administrations et entreprises ayant décidé



de l'adopter. Ce plan, appelé Efficiency Network, prévoit une série d'engagements d'efficacité envers les clients finaux (importateurs et exportateurs), ainsi que des compensations en cas de non-respect de ces engagements.

La dynamique d'amélioration des processus portuaires a été poursuivie. Elle a démarré en 1993 avec la création du Forum télématique, groupe de travail comprenant des représentants de l'ensemble des administrations et collectifs d'entreprises en activité dans le Port de Barcelone.

Enfin, l'APB a également travaillé cette année sur 14 projets d'amélioration, dont certains sont achevés et d'autres encore en cours d'élaboration ou de mise en œuvre. L'accent a été mis sur les domaines jugés les plus critiques pour l'efficacité et la compétitivité du Port : les processus de contrôle des Douanes et des Services d'inspection aux frontières, le processus de transport ferroviaire de conteneurs et les processus propres au *Short Sea Shipping*. Certains de ces projets ont bénéficié d'un financement au titre de programmes de la Commission européenne.

> SYSTÈMES D'INFORMATION

La mission de la direction des Systèmes d'Information consiste à fournir des solutions en technologies de l'information permettant d'améliorer la compétitivité et l'efficacité de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et du Port de Barcelone en général.

S'agissant de la **gestion interne** de l'APB, le département gère les services de communication, la bureautique, les applications informatiques de gestion d'entreprise, les applications décisionnelles (*business intelligence*), l'Intranet et le web, le plan du Port et les systèmes de sécurité et de contrôle. Les interventions du département dans ces domaines cette année ont essentiellement porté sur la mise en service d'une plateforme BPM (*Business Process Management*) permettant d'automatiser les processus internes de l'organisation.

En **matière d'infrastructures**, 2011 aura vu la mise en service du nouveau centre de traitement des données (CTD), et le démarrage du projet consistant à doter la tour de contrôle maritime des équipements et applications permettant d'automatiser le contrôle du trafic maritime.

Au chapitre de la **sécurité**, citons l'inauguration en 2011 du système Megaports de contrôle des radiations des conteneurs et la création de la zone d'inspection secondaire où a également été installé le scanner à conteneurs. Avec ces mesures, Barcelone fait désormais partie des ports considérés comme sûrs par les Douanes américaines. D'autre part, la Police portuaire a été équipée en terminaux Rescat, un réseau qui facilite le travail individuel de la Police portuaire, mais également les interventions communes et la coordination des corps de sécurité de Catalogne. Enfin, plusieurs systèmes du centre de contrôle ont été améliorés.

S'agissant du **développement d'applications informatiques**, le département a cette année achevé la transposition de la nouvelle loi sur les ports, et



l'application de la nouvelle charte graphique aux factures du Port. D'autre part, signalons l'inauguration du nouveau site Internet du Port de Barcelone, qui permet de diffuser les actions entreprises dans le cadre du plan stratégique, ainsi que l'inauguration du siège électronique du Port, outil à identification numérique permettant d'effectuer des démarches à distance.

Enfin, au chapitre des **systèmes d'information géographique**, outre le travail permanent d'actualisation du plan du Port, soulignons la mise à jour d'autres produits cartographiques et l'instauration d'un service de SMS qui a permis de mieux gérer les situations d'urgence.

Image de la page d'accueil du siège électronique.





Le service d'échange électronique de données (EDI), en fonctionnement depuis des années, a dépassé en 2011 le million de messages échangés entre l'APB et ses clients.

la tendance à la baisse des démarches effectuées en personne, grâce à l'augmentation des démarches par voie électronique (EDI) et à la mise en place de services web permettant d'effectuer des démarches à distance.

> SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est la fenêtre unique de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), conçue pour faciliter les démarches et l'obtention d'informations sur les services proposés par l'organisation aux différents usagers de sa communauté portuaire. Le SAU dispose également d'un bureau spécifiquement chargé des services au transport, et plus particulièrement au transport de conteneurs : le Centre d'identification du Service d'Accès Unifié (CISAU).

En 2011, le SAU a répondu à moins d'appels téléphoniques (66 792) qu'en 2010, mais il a effectué davantage de recouvrements et traité et enregistré un plus grand nombre de documents. A signaler tout particulièrement l'augmentation des demandes d'autorisations spéciales pour le transport de conteneurs, et

Démarches électroniques

Le projet e-SAU permet la promotion et le développement d'initiatives de gestion électronique des démarches qui impliquaient auparavant le déplacement de personnes et de documents papier. Ce projet a des répercussions directes sur la réduction de la consommation de ressources et des émissions provoquées par les déplacements, tout en facilitant la gestion et en réduisant le coût pour les usagers du Port de Barcelone.

Le SAU favorise les demandes de services par voie électronique : autorisations de transports spéciaux, demandes de cahier des charges pour les appels d'offres, règlement de factures. Toutes ces démarches et bien d'autres peuvent désormais être effectuées en ligne ou par téléphone.

	Appels téléphoniques	Documents traités	Documents enregistrés	Paiements effectués
2009	80 114	91 898	11 880	38 042
2010	72 360	121 530	10 622	45 694
2011	66 792	152 273	12 944	52 445

1.3. Infrastructures

> ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant des investissements effectués en 2011 par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a dépassé les 85 millions d'euros pour le seul poste des infrastructures. Ce chiffre représente environ 81% des investissements totaux effectués par l'organisation. Eu égard au montant initialement prévu, il convient de souligner l'excellent respect du budget cette année.

La majeure partie de ces investissements a été affectée à la zone de l'extension, le quai Prat, à l'adaptation du réseau ferroviaire à l'écartement standard, à l'extension du quai Sud, aux améliorations de la digue Est et au développement des voies intérieures du Port de Barcelone. Voici certains des projets et chantiers les plus importants démarrés ou en cours d'exécution en 2011.

Extension vers le sud

Dans le cadre de l'**extension du Port de Barcelone vers le sud**, le chantier Aménagement de la ligne d'amarrage du quai Prat (zone sud), a été achevé cette année.

Les investissements ont cette année porté sur la réalisation de la poutre de couronnement ou superstructure du quai Prat, en la dotant des équipements nécessaires à l'accostage et l'amarrage des porte-conteneurs de dernière génération, sans oublier la pose des éléments nécessaires au fonctionnement des grues et autres équipements et l'aménagement de la ligne d'amarrage correspondant aux 1 000 m supplémentaires vers le sud.

Aménagement d'espaces

Au vu de la volonté de favoriser le transport ferroviaire de marchandises, il s'avère nécessaire de disposer d'une voie à écartement mixte (écartement international et ibérique) dans le terminal ferroviaire du Terminal de Conteneurs de Barcelone (TCB). L'achèvement, cette année, du projet **Extension du terminal ferroviaire vers le quai Sud** permet d'assurer la compatibilité du tracé et des caractéristiques fonctionnelles avec un futur agrandissement à six voies de 750 m à



écartement mixte. L'objectif est en fin de compte un terminal ferroviaire de plus grande capacité et qui respecte les normes d'interopérabilité fixées par la Commission européenne.

Les travaux d'**Extension du quai Sud** se poursuivent. Ils devraient être achevés en 2012 et portent sur la construction d'un poste d'amarrage de 623 m et d'une esplanade de 18 hectares. Grâce à ces interventions, la ligne d'amarrage gagnera 10% et la nouvelle surface obtenue augmentera largement la capacité du terminal.

Par ailleurs, l'apportement de la société CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) sera supprimé, ce qui augmentera les distances et le tirant d'eau de la darse dans laquelle virent actuellement les navires, d'où une amélioration de la manœuvrabilité entre les quais Sud, Adossat et de l'Énergie.

Réaménagement de quais existants

Plusieurs chantiers de réaménagement et d'amélioration de certains quais ont été réalisés. Voici les plus importants :

Le **quai Barcelona Sud** se trouve à l'extrême nord du Port de Barcelone. Il forme, avec les quais Sant Bertran et Ponent, la darse de Sant Bertran. Ce quai est destiné à l'amarrage de navires de croisières et ferries transportant passagers et marchandises ro-ro.

Des inspections des parties immergées et émergées et des analyses géotechniques de ce quai ont mis en évidence une détérioration de ses blocs et un relâchement des composants de l'extrados. Ce diagnostic est particulièrement flagrant sur le tronçon des modules 1 et 2 qui présentent un affaissement du revêtement et des déplacements relativement importants.

Le chantier **Renforcement des blocs du quai Barcelona – Alignement sud - Phase I**, a été achevé en 2011. L'objectif était le réaménagement complet de l'infrastructure du quai Barcelona.

La **digue Est**, construite entre les années cinquante et soixante-dix, est une infrastructure stratégique qui protège le Port des intempéries. D'une longueur de plus de 5 km, elle est installée parallèlement à la côte et définit le profil du Port.

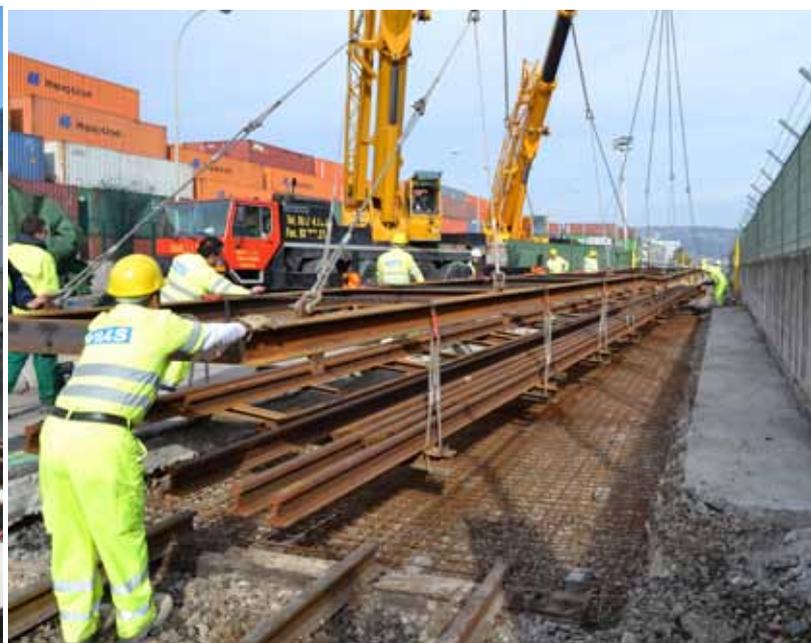
Les différentes tempêtes survenues au fil des ans ont entraîné une détérioration progressive du massif, du filtre et de la carapace de certaines parties des différents tronçons de la digue d'origine, d'où la nécessité d'une intervention en quatre phases, afin de réparer, renforcer et améliorer les différents tronçons.

La première phase, correspondant au chantier **Amélioration de la digue Est – Phase 1 (renforcement promenade Gabriel Roca)**, a été achevée en 2011. Le réaménagement de cette promenade est particulièrement important pour la ville de Barcelone.

Également achevée cette année, l'**Amélioration de la digue Est - Phase 2** est un chantier consistant à réaliser la berme du massif principal de la digue, à renforcer ce massif sur les tronçons 2 et 3 et à le consolider à la cote -4,50 m sur le tronçon 5.

Dans le cadre du projet général d'amélioration de cette digue, signalons la réalisation en cours du chantier **Amélioration de la digue Est – Phase 3 (remise en état carapace)**, qui consiste essentiellement à réparer les fissures détectées et à ragréer la carapace des tronçons 3, 4 et 5.





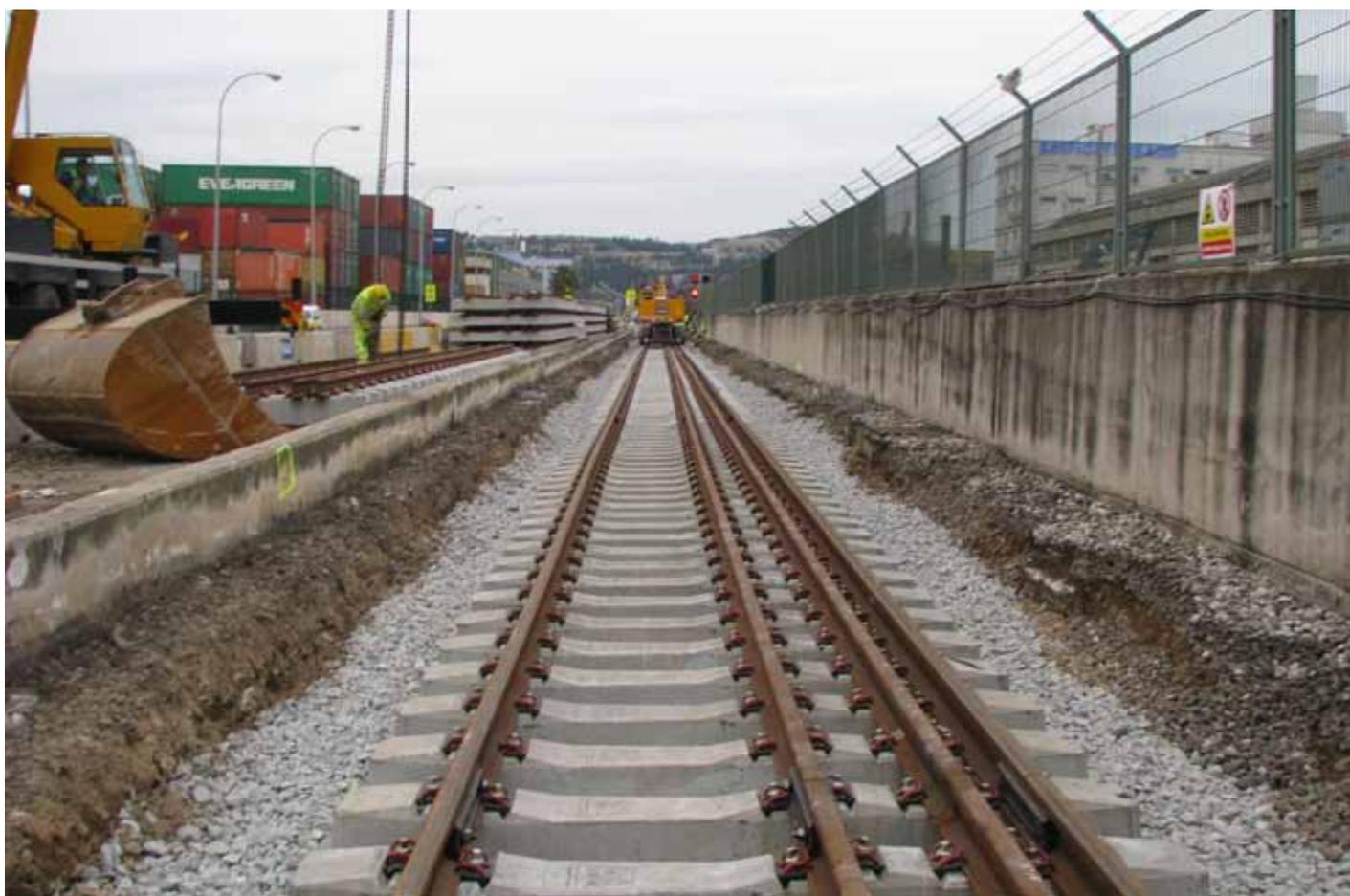
Accès routiers et ferroviaires

La construction d'infrastructures routières et ferroviaires contribue à la fluidité et la rapidité de l'entrée et de la sortie de marchandises de l'enceinte portuaire. Ces infrastructures sont indispensables pour relier le Port de Barcelone à son aire d'influence.

C'est dans ce cadre qu'a été exécuté et achevé le projet **Surélévation de la chaussée du terminal Autoterminal**, destiné à réorganiser les voies intérieures de la zone de services, et plus particulièrement de doter l'enceinte portuaire d'un accès de qualité à partir de la rue A de la zone franche. Le chantier consistait à construire une rampe d'accès, qui devient un pont surélevé de 150 m de

long et 17,5 m de large, permettant le passage du trafic routier au-dessus des installations du terminal Autoterminal, et débouchant sur une seconde rampe reliée au rond-point d'accès au quai de l'Énergie.

La partie située sous le pont dispose d'accès transversaux afin de ne pas gêner les déplacements de véhicules depuis les terminaux Autoterminal et Setram. Le viaduc compte quatre voies (deux dans chaque sens) de 3,50 m avec une BAU d'1 m de large de chaque côté et des trottoirs d'1,50 m sur l'extérieur. Le chantier a également porté sur la construction d'une rampe ferroviaire perpendiculaire au viaduc, afin de faciliter le déchargement des véhicules embarqués à bord des trains dans le terminal.





D'autre part, le projet **Voie ferroviaire quai Costa** est réalisé en réponse au besoin de l'APB d'améliorer le transport de marchandises. Les travaux consistent à construire une voie ferroviaire sur le quai Costa, ainsi qu'un pont venant enjamber la rocade du Port.

L'extrémité de cette nouvelle voie à écartement ibérique et métrique a été dotée d'un passage surélevé pour les véhicules. Il relie cette infrastructure ferroviaire à l'esplanade du quai Costa qui desservira le terminal de *Short Sea Shipping* et le terminal du quai Sant Bertran, exploité par la compagnie Trasméditerranéa.

Autre chantier achevé cette année au chapitre des infrastructures ferroviaires, le projet **Écartement UIC pour l'accès au terminal de conteneurs du quai Príncipe d'Espanya**, comprenant deux interventions : doter le terminal ferroviaire existant sur le quai Príncipe d'Espanya d'un écartement UIC, et adapter à l'écartement UIC les voies reliant ce terminal au réseau ferroviaire.

2011 a marqué le démarrage des travaux de construction du **Terminal ferroviaire du quai Prat**, dont l'achèvement est prévu pour décembre 2012 et qui a bénéficié du soutien financier de l'UE et des fonds TEN-T, lors de l'appel à projets 2010.

Projets singuliers

Les travaux du **Bâtiment du Poste d'Inspection aux Frontières (PIF)**, ont été achevés cette année. Le Port de Barcelone dispose ainsi d'installations uniques destinées au contrôle et à l'inspection physique et documentaire des marchandises à leur entrée dans l'Union européenne (UE).

Les PIF offrent les garanties sanitaires nécessaires à l'inspection de produits destinés à la consommation humaine et animale, en déterminant s'ils respectent les conditions sanitaires exigées par l'UE. Ils sont installés au niveau de points d'accès des marchandises en provenance de ports, aéroports ou frontières entre l'UE et des pays tiers.

Le nouveau bâtiment du PIF du Port de Barcelone est installé sur une parcelle de 11 800 m² située dans la zone sud du Port et à proximité de la porte numéro 29, l'un des principaux accès. Il s'agit d'un bâtiment industriel et administratif regroupant tous les acteurs concernés par les procédures mentionnées : Douanes, organisme gestionnaire, opérateurs économiques et Services d'inspection aux frontières (SIF), parmi lesquels les organismes Santé extérieure, Santé animale, Santé végétale et SOIVRE. Des aires de stationnement pour camions en attente ont également été prévues.

Les travaux du projet **Aménagement salle Barcelona** ont également pu être réalisés. L'intervention a consisté à aménager une salle de 874 m² au premier étage du bâtiment du World Trade Center Barcelona, qui jouxte la gare maritime Nord, pour y installer le siège des réunions périodiques du Conseil d'administration de l'APB ainsi que les bureaux du département Relations publiques. Un auditorium de 60 places (pouvant être agrandi à 169) a également été construit pour des conférences de presse, des cérémonies, des réunions et des conférences de grande taille.

Dans un autre ordre d'idées, le projet **Fourniture de granulats issus de matériaux de construction recyclés** a permis d'assurer un approvisionnement stable, régulier et suffisant en granulats destinés à plusieurs travaux réalisés dans le Port. L'emploi de ce matériau donne d'excellents résultats et constitue un avantage en termes de gestion environnementale, d'optimisation et de rentabilité, grâce à la possibilité de remplacer des matériaux de carrière par d'autres matériaux bien moins onéreux.

1.4. Exploitation et planification

> OPÉRATIONS DE MARCHANDISES ET QUALITÉ

Le département Opérations de marchandises et Qualité du Port de Barcelone s'attache régulièrement à rédiger les rapports du système de qualité, à élaborer et développer des manuels de service et à réaliser un audit d'appui à la mise en œuvre de l'amélioration continue.

Rapports du système de qualité

Le système de qualité (SdQ) du Port de Barcelone fait l'objet d'un rapport mensuel et d'un rapport annuel qui sont des instantanés de la gestion du passage des marchandises dans le port, permettant de déceler les points faibles devant faire l'objet d'une amélioration continue.

Les rapports portent sur l'activité dans les terminaux, installations et organismes impliqués dans le système de qualité du Port de Barcelone : Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (TerCat), le Poste d'Inspection aux Frontières (PIF), les Douanes et les Services d'inspection. Ils contiennent des données relatives au contrôle des processus et aux indices de qualité, dont, entre autres, le temps d'inspection au PIF, les interventions de l'Equipe qualité (EQ) et les réclamations des clients.

INTÉGRITÉ ET SÉCURITÉ	2010	2011	VARIATION
Conteneurs pleins embarqués et débarqués dans le SQ	599 084	625 895	4,5%
Emballages manutentionnés dans le SQ	2 792 912	2 460 133	-11,9%
Interventions de l'Équipe qualité (EQ) à la suite d'incidents dans le SQ	136	503	269,8%
Incidents internes susceptibles d'activer des garanties	25	17	-32,0%
INSPECTIONS PHYSIQUES			
Nb total d'inspections physiques	19 762	23 056	16,7%
% par rapport au total des conteneurs susceptibles d'être inspectés (Import+Export)	3,3%	3,7%	11,6%
INSPECTIONS AU PIF			
Opérations	5 101	4 726	-7,3%
Temps moyen de service au PIF (en minutes)	134,3	135,5	0,9%
RÉCLAMATIONS / GARANTIES			
Réclamations reçues	50	72	44%
Garanties versées	18	25	38,8%
Indemnités au titre du programme de garanties	5 318,34	8 200,39	54,2%

Gestion





Manuels de service du Port de Barcelone

Les manuels de service sont des outils qui permettent aux entreprises qui les développent et les appliquent, de se distinguer des autres entreprises par une meilleure qualité dans la prestation des services, tout en affichant clairement leur volonté de s'améliorer.

- **Manuel de service spécifique aux terminaux Ro-Pax**

En 2011, le comité de qualité Ro-Pax a de nouveau révisé les caractéristiques de qualité de service pour ce type de terminaux, afin d'en mettre les critères à jour et d'intégrer les observations formulées par l'OPPE (organisme public des ports de l'État), ce dernier devant en réaliser l'évaluation définitive début 2012.

- **Manuel de service spécifique aux terminaux de vracs**

Cette année, les terminaux DECAL, TEPESA, TERQUIMSA, CLH et ERGRANSA ont renouvelé leur certification au titre de ce manuel, dont la nouvelle version a été approuvée le 24 juin par l'OPPE.

- **Manuel de service des aides à la navigation**

Le 19 octobre 2011, le comité de qualité du manuel de service des aides à la navigation (AtoN) s'est réuni et a approuvé les modifications de son système documentaire (sur base des propositions formulées par le groupe de travail sur la qualité de l'APB) et a analysé le système en tant que tel et les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des clients. Une nouvelle réunion du comité de qualité est prévue pour 2012.

- **Manuel de service spécifique aux terminaux d'automobiles**

En janvier 2011, les deux terminaux d'automobiles du Port de Barcelone (Autoterminal et Setram) ont renouvelé leur certification au titre du manuel de service spécifique pour ce type d'installations.

Toujours en 2011, plusieurs réunions de suivi ont eu lieu entre l'APB, les terminaux d'automobiles et Estibarna, afin d'analyser les informations rassemblées par l'EQ dans le cadre de la détection et du suivi des incidents. Ces réunions ont permis de considérablement améliorer des aspects jugés critiques par le Port de Barcelone et ses clients.

- **Manuel de service spécifique aux terminaux de conteneurs**

En mai 2011, TCB a renouvelé sa certification au titre du manuel de service spécifique aux terminaux de conteneurs. Le 24 juin, l'OPPE a approuvé la nouvelle version de ce manuel.

- **Manuel de service pour les compagnies maritimes**

Cette année, les compagnies maritimes suivantes ont obtenu une certification au titre du manuel de service général pour les compagnies maritimes :

- Janvier : Maersk
- Février : Evergreen
- Novembre : MSC
- Décembre : Royal Caribbean Cruise et Celebrity Cruises

Audits pour l'amélioration continue

Audit de certification ISO 9001 du département

En novembre 2011, le département Opérations de marchandises et Qualité de l'APB a passé avec succès l'audit de suivi de sa certification UNE-EN ISO 9001:2008.

L'audit a porté sur la gestion du système de qualité du Port de Barcelone et a conclu à l'efficacité du système.

Audit de l'Équipe qualité (EQ)

En novembre, le département a réalisé l'audit de suivi des travaux effectués par l'EQ, afin de déterminer le degré d'efficacité des activités déployées au sein du système de qualité du Port de Barcelone. Aucun écart significatif n'a été signalé.

Le département a en outre participé, en tant qu'observateur, aux audits de certification suivants :

- Février : Evergreen et Terquimsa
- Avril : TCB
- Mai : Decal
- Septembre : Royal Caribbean et Celebrity Cruises
- Octobre : ERGRANSA et TEPESA
- Novembre : CLH

1.4. > SÉCURITÉ INDUSTRIELLE ET ENVIRONNEMENT

Sécurité industrielle

Le trafic de marchandises dangereuses conteneurisées a enregistré en 2011 une baisse de 9%, avec un volume total de 569 979 tonnes, ce qui met un terme à la tendance à la hausse constatée en 2010. Dans la même ligne, le trafic de marchandises dangereuses en vrac a baissé de 11%, avec un volume total de 9 905 366 tonnes. Toutes ces marchandises ont fait l'objet de 86 281 autorisations (+ 8%), traitées à 100% via EDI (échange électronique de données).

La nouvelle caserne de sapeurs-pompiers de Montjuïc installée rue Josep Carner, en face des logements du Port, a été inaugurée cette année. Cette caserne s'inscrit dans le cadre de l'accord de coopération d'une durée de 25 ans signé en 2006 entre la mairie de Barcelone et l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) en matière de protection civile, de prévention et d'extinction d'incendies et de sauvetage. Cette installation dote l'enceinte portuaire d'une infrastructure d'urgence de premier niveau, venant s'ajouter à la caserne Port – Zone franche, en partie réaménagée, ce qui permet une augmentation importante des effectifs permanents.

Au chapitre de la formation destinée aux sapeurs-pompiers et à leurs officiers, signalons les formations suivantes : 37 pompiers ont participé à quatre éditions du cours Premiers secours et mise sous oxygène, et 30 officiers sapeurs-pompiers ont suivi un cours sur les risques chimiques, organisé par l'Institut catalan de sécurité publique. D'autre part, 30 nouvelles recrues ont assisté à un cours sur les risques chimiques comprenant un chapitre sur l'extinction d'incendies sur navires. Enfin, des séminaires sur l'entretien et la réparation du matériel de plongée ont été organisés pour 38 pompiers spécialisés.

Les exercices et simulations prévus au titre du Plan de sûreté (PAU) du Port ont été réalisés par les entreprises concernées par la législation sur les accidents graves, dans le cadre du Pacte d'assistance mutuelle (PAM). Ont également été effectués des exercices par des pompiers plongeurs et des opérations d'entraînement conjointes avec les remorqueurs et certains terminaux. Soulignons en outre des simulations générales organisées dans le cadre du PAU, l'une dans un terminal présentant un risque élevé et l'autre en mer.

Environnement

Le poids économique et social des ports dans l'économie régionale et nationale, ainsi que le nombre d'activités différentes qui s'y déroulent et la quantité de marchandises manutentionnées, en font des centres particulièrement complexes à gérer sur le plan environnemental.

Le Port de Barcelone, par le biais de son service Environnement, réalise depuis des années un travail de protection de l'environnement qui a permis une amélioration tangible des aspects traités.

Les secteurs ayant fait l'objet d'une intervention au cours des dernières années sont les suivants :

1. Qualité des eaux du Port
2. Qualité des sédiments (dragage)
3. Qualité de l'air



4. Gestion des déchets
5. Gestion des déchets des navires
6. Gestion des eaux usées provenant de l'enceinte portuaire
7. Pollution des sols

Les installations portuaires étant situées près de la ville, l'impact environnemental potentiel de l'activité portuaire doit faire l'objet d'une gestion efficace et être en tête des priorités de gestion. En outre, le projet d'intégration urbaine du Port Vell accentue encore davantage cette proximité, ce qui entraîne une pression plus importante de l'opinion publique en faveur de l'adoption de politiques environnementales.

Les indicateurs environnementaux clés sont présentés en détail au chapitre 5 consacré à l'environnement.



qu'en 2010. Dans la zone commerciale, 50 procès-verbaux ont été dressés, soit une baisse de 44%, due essentiellement à la forte réduction du nombre de camions endommagés et des conflits dans le secteur du transport terrestre, ce qui est le signe d'une nette volonté d'amélioration des relations au sein de ce collectif.

Les procès-verbaux dressés donnent lieu à des procédures judiciaires impliquant la comparution et le témoignage d'agents de la Police portuaire. 204 citations à comparaître ont été envoyées cette année.

Police de proximité. Les agents portuaires ont effectué 354 interventions de secours et d'assistance aux citoyens et 337 interventions d'ambulances ont été gérées dans l'enceinte portuaire (-32%). A cet égard, le bon fonctionnement de l'accord signé entre le Port, FREMAP et SEM 061, qui garantit un délai de réponse inférieur à sept minutes pour toute demande dans la zone du Port de Barcelone, a été confirmé.

25 rapports ont été rédigés à la suite d'accidents du travail graves (56% de plus qu'en 2010), dont deux graves provoquant la mort de deux personnes. Pour sa part, le Bureau d'appui de la Police portuaire a géré la restitution ou l'envoi à leurs propriétaires de 193 objets perdus ou volés, soit directement, soit par le biais du consulat concerné (84).

Police administrative. La vente ambulante non autorisée a donné lieu à 213 opérations de saisie (sur des vendeurs à la sauvette), au cours desquelles plus de 7 000 contrefaçons ont été confisquées. Cette activité a enregistré une baisse de 65%, grâce aux mesures de pression adoptées par la mairie de Barcelone à partir du 15 juillet et à la bonne coopération entre Police portuaire et police municipale.

29 PV ont également été transmis à la Direction générale de l'élevage et de la pêche, 3 pour des saisies de poissons en-dessous de la taille minimale de capture, et 26 pour des cas de pêche maritime de loisir sans permis (+86%), sur la digue de l'embouchure Nord dans la grande majorité des cas.

La Police portuaire a également dressé 10 procès-verbaux à la suite d'inspections de logements saisis et/ou placés sous scellés par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) dans le cadre d'expulsion de locataires, et le Bureau d'appui a géré 129 CEAS (dossiers d'installations portuaires endommagées par des tiers) et a réalisé 102 SITS (commandes de travaux de réparation ou de remplacement du matériel endommagé dans l'enceinte portuaire, émanant de la Police portuaire).

Police de la circulation. Outre ses propres campagnes, la Police portuaire a participé à presque toutes les campagnes organisées par le service catalan de la circulation routière : 2 867 contrôles d'alcoolémie, dont seulement 1,4% ont été positifs ; 1 039 contrôles de l'utilisation de téléphone portable au volant, donnant lieu à 26 amendes (2,5%) ; et 530 contrôles du port de la ceinture de sécurité ou du casque, avec seulement 3 infractions (0,5%). Ces chiffres démontrent que la réglementation routière est actuellement bien respectée dans le Port de Barcelone, alors que les infractions se situaient autour de 12,5% il y a 10 ans.

En 2011, 860 contraventions ont été infligées avec PV du service catalan de la circulation routière, et 4 769 avec PV de l'Autorité Portuaire, la plupart pour stationnement interdit, 52 pour infraction à la réglementation des taxis et 105 pour infraction à la législation sur le transport. En application de

> SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Police portuaire

En 2011, malgré la légère augmentation du trafic de marchandises et de passagers dans le Port de Barcelone, on constate une réduction des infractions administratives et autres faits entraînant des poursuites pénales. Voici les principales interventions réalisées par la Police portuaire, dans le cadre de ses fonctions dans l'enceinte portuaire, qui ont contribué à cette diminution.

Ordre public. Plus de 313 procès-verbaux ont été dressés et transmis aux corps de sécurité concernés. 263 interventions menées dans les espaces publics du Port ont donné lieu à des procédures pénales, soit 17% de moins

l'ordonnance portuaire correspondante, 365 véhicules ont été immobilisés et 1 978 opérations d'accompagnement de convois exceptionnels ont été menées dans l'enceinte portuaire.

S'agissant de la sinistralité dans l'enceinte portuaire, 145 accidents ont été enregistrés (+39%), 73 sur la voie publique et 72 dans la zone commerciale, faisant 60 blessés légers et 6 graves.

Sûreté et sécurité portuaires. En application de la réglementation nationale et internationale sur la sûreté des navires et des installations portuaires, soulignons les éléments suivants :

- Les opérations sur les navires de croisières ont totalisé 2 200 équipes de 8 heures (+13%) et les opérations d'embarquement et débarquement des navires de cabotage, 2 190 équipes (+22%).
- 51 exercices de simulation d'urgence ont été réalisés afin d'appliquer la réglementation en vigueur et de vérifier le bon fonctionnement des plans de sûreté et d'autoprotection des installations portuaires.
- Sur le quai de l'Énergie, 18 883 personnes ont été contrôlées, après que leur présence ait été signalée par les terminaux en exploitation sur ce quai, en dehors des personnes déjà habilitées et y ayant accès.
- Dans le cadre de l'accord de coopération passé entre le Port de Barcelone et les sapeurs-pompiers de Barcelone et en application de la réglementation en vigueur, le Groupe de prévention des risques (GPR) a réalisé 796 interventions avec présence d'une équipe de pompiers et d'une patrouille de la Police portuaire lors du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses.

Équipement et matériel

Mi-2011, l'ensemble du système de communication de la Police portuaire a été modifié dans le cadre d'un accord avec le réseau RESCAT, ce qui a entraîné le remplacement de tous les anciens émetteurs (*trunking* analogique) par de nouveaux émetteurs de communication TETRA, implantés dans toute la Catalogne (Mossos, police locale, pompiers, 112 (urgences), SEM 061).

L'intégrateur du centre de contrôle a également été remplacé par un nouvel intégrateur numérique, plus pratique et fonctionnel. L'ensemble nouvel intégrateur – émetteurs RESCAT a été une réussite.

Projets d'avenir

En février 2011, avec le soutien de la sous-direction générale Organisation et ressources internes, l'ensemble des tâches réalisées par le Bureau d'appui de la Police portuaire ont commencé à être analysées et regroupées en procédures, afin de mettre en œuvre des mesures d'amélioration de l'efficacité et de la transparence. Pour ce faire, un benchmark a été effectué auprès de la Police portuaire d'Algeciras et l'ABP (Área Básica Policial) sur les Mossos d'Esquadra de Badalona, afin de connaître leur mode de fonctionnement et d'identifier les procédures susceptibles d'être reprises et améliorées au sein de l'APB. A la fin de l'année, la quasi-totalité des procédures étaient identifiées et rédigées en vue d'une révision ultérieure.

Au cours du dernier trimestre 2011, les bases du site web de la Police portuaire, de l'Intranet du Port, et de la création d'un registre informatique ont été jetées.





Sûreté portuaire

S'agissant de la **mise en œuvre de la réglementation sur la sûreté portuaire**, les faits marquants de 2011 sont les suivants :

- L'élaboration du Plan de sûreté et sa présentation au ministère de l'Intérieur pour approbation. Ce plan réunit les analyses des risques, menaces et faiblesses du Port, mais également les mesures de sécurité déjà adoptées et prévues, ainsi que les protocoles de communication, de coordination et d'intervention des forces de l'ordre et services d'urgences concernés.
- L'homologation et l'autorisation, accordée par le ministère catalan de l'Intérieur, du système de vidéosurveillance du Port de Barcelone, géré par la Commission de contrôle des dispositifs de vidéosurveillance de Catalogne.

Au chapitre des **mesures de sûreté mises en œuvre**, soulignons :

- Le changement du système de sécurité dans les gares maritimes internationales à compter du 1er mars : désormais géré par une entreprise privée, il a impliqué une augmentation des effectifs et une amélioration du contrôle d'accès des personnes et des bagages dans les zones restreintes.
- L'adoption par le Conseil d'administration de l'APB d'une taxe de sécurité appliquée aux passagers des navires de croisière internationaux.
- La création de la Commission de sécurité des navires de croisières, composée de représentants des forces de police, des opérateurs et des autres acteurs concernés, afin

d'effectuer un suivi et de proposer des améliorations en termes de sûreté.

- L'installation, au niveau du point d'accès du 3 quai Adossat, d'un module avec scanner à rayons X pour le contrôle et l'inspection des livraisons à bord des navires de croisières.
- L'acquisition d'un détecteur portable de traces d'explosifs afin d'améliorer l'inspection des véhicules et des bagages dans les terminaux maritimes des lignes régulières du Port. Cette mesure comprenait la signature d'un accord de prêt de l'appareil de l'APB à l'unité fiscale et de sécurité de la Guardia Civil du Port.
- Les inspections et audits de sécurité des installations portuaires concernées par la norme ISPS (26 installations), afin que le Conseil d'administration de l'APB puisse réviser et approuver leurs plans de sûreté respectifs.
- La poursuite du passage aux accréditations électroniques pour l'ensemble des usagers du Port de Barcelone et la coordination avec les installations portuaires souhaitant appliquer le système pour que les accréditations puissent être utilisées au niveau des accès des terminaux.
- L'entraînement annuel de sécurité et d'urgence réalisé en novembre sur le navire *La Surprise*, de la compagnie Suardiaz, dans la zone de mouillage du Port, et qui a été une simulation d'alerte à la bombe, d'incendie et de blessés. A l'issue des réunions de préparation et de coordination, cet exercice complexe a impliqué un déploiement important de ressources et d'effectifs et a permis de vérifier la capacité de réponse des forces de l'ordre et des groupes d'urgence dans l'environnement maritime du Port de Barcelone.

1.5. Stratégie et développement

> DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DU PORT

Au cours de l'année 2011, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a continué de développer les services de marché sous le concept de **port en réseau**. L'objectif est de mettre plus facilement à disposition des clients de l'*hinterland* les services proposés par les opérateurs maritimes de Barcelone et les opérateurs locaux, par l'intermédiaire de plusieurs centres de services adaptés aux besoins de chaque marché.



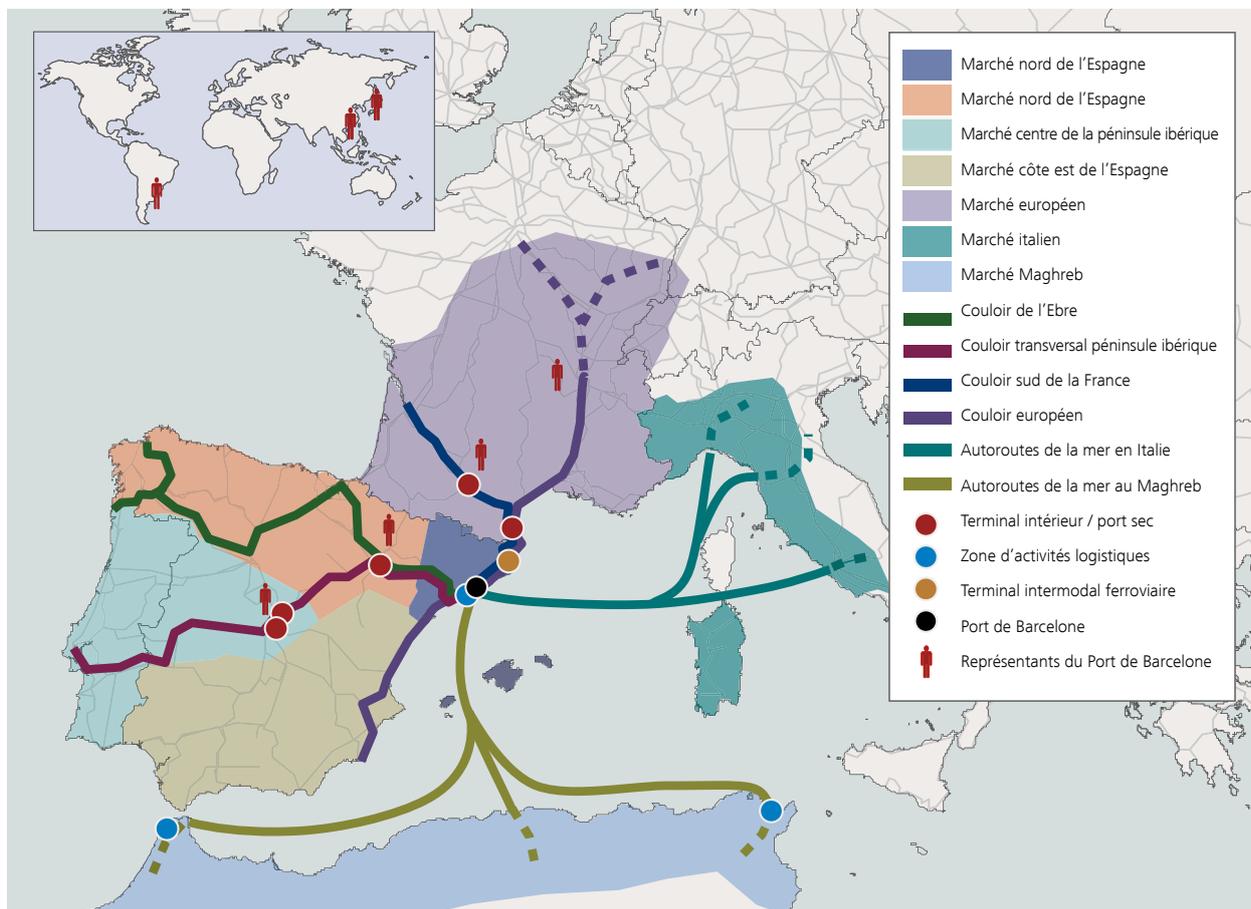
Le marché catalan

Les liaisons ferroviaires en Catalogne se sont très fortement développées au cours de l'année 2011. Ainsi, le trafic ferroviaire du Port de Barcelone a augmenté de 39,3% avec Constantí (Tarragone), avec un volume traité de 11 502 EVP, de 94,4% avec Lérida, avec 11 423 EVP, et de 185% avec le terminal ferroviaire de marchandises Tarragona-Clasificación, avec 4 209 EVP, tandis que le trafic avec Pla de Vilanoveta (Lérida) a reculé de 8,5%, avec un volume de 3 108 EVP.

Le principal investissement en infrastructures du Port de Barcelone sur le marché catalan, est, après le port, la société **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), dont il est actionnaire à 49%. Il s'agit d'un ensemble constitué par le futur grand terminal intermodal du Far de l'Empordà et le terminal actuel de Vilamalla, tous deux implantés à côté du centre de stockage et de distribution logistique de l'Empordà, à l'est de Figueras.

Gestion

LE PORT EN RÉSEAU





Son emplacement à seulement 35 kilomètres de la frontière, l'espace disponible pour des activités ferroviaires et logistiques et les services qui y seront implantés, en feront un grand *hub* ferroviaire national pour les trafics du couloir méditerranéen et de l'axe Barcelone – Saragosse – Madrid – Lisbonne. Il est raccordé au réseau ferroviaire avec les deux écartements (espagnol et UIC), ce qui permettra aux convois de changer d'écartement tant que nécessaire, et de passer soit par le nouveau tunnel du Perthus, soit par Port-Bou.

Le marché du nord-est intérieur de l'Espagne

Le principal relais du réseau du Port de Barcelone dans le nord-est intérieur est le **Terminal Maritime de Saragosse** (tmZ), en exploitation depuis 2011 et qui traite essentiellement les importations et exportations d'Aragon, de Navarre et de la Rioja. Il met à disposition des professionnels une offre différenciée et complète de services logistiques aux marchandises ou de logistique de conteneurs.

Le terminal ferroviaire de 50 000 m² de tmZ est relié au réseau principal et propose un service régulier, compétitif et de qualité aux opérateurs ferroviaires et donc aux chargeurs aragonais et des régions voisines. L'emplacement stratégique de Saragosse, sur l'axe ferroviaire Barcelone – Madrid – Lisbonne et centre névralgique du réseau de communication du nord de la péninsule ibérique, fait du terminal ferroviaire de tmZ un *hub* pour certains trafics du Port de Barcelone avec le reste de l'Espagne et le Portugal.

Cette année, le tmZ a enregistré un trafic de 118 296 EVP, soit 38,8% de plus qu'en 2010. Le secteur ferroviaire a suivi la même tendance, avec une croissance de 35,9% et 53 546 EVP, dont 94,3% (50 485 EVP) étaient destinés à Barcelone.

Les relations avec l'autre grand terminal intermodal d'Aragon, Zaragoza Plaza, se sont pour leur part fortement intensifiées. Le trafic ferroviaire avec Barcelone a atteint 29 786 EVP, soit une augmentation de 280% par rapport à 2010. D'autres destinations du nord-est intérieur ont

enregistré des trafics très importants : Júndiz (Vitoria) avec 6 532 EVP, Villafría (Burgos) avec 6 566 EVP, et Selgua (Huesca) avec 7 096 EVP.

Le marché du centre de l'Espagne

L'implantation dans la région de Madrid et le positionnement du Port sur le couloir Barcelone – Saragosse – Madrid doivent permettre de développer l'offre portuaire dans le centre de l'Espagne, tout en améliorant la compétitivité des services ferroviaires sur ce marché. Près de 60% des flux de marchandises internationaux et 33% des trafics nationaux transitent par ce couloir.

La présence du Port de Barcelone sur ce marché s'est traduite, au cours des dernières années, par des investissements dans les deux ports secs de Madrid, installés sur les communes de Coslada et Azuqueca de Henares. Cette présence a été renforcée en 2011 par deux opérations complémentaires : le développement du **Terminal Intermodal Maritime Centre** (TIMC), dans lequel le Port participe à hauteur de 49%, et l'augmentation de la participation dans le **port sec d'Azuqueca de Henares** (36,7% du capital).

Le projet Terminal intermodal maritime centre permettra de faire face à la croissance des échanges entre le Port de Barcelone et la zone centre de l'Espagne, lorsque le port sec d'Azuqueca (60 000 m²) atteindra sa limite de capacité.

Le port sec d'Azuqueca exploite actuellement le terminal ferroviaire et possède un dépôt de conteneurs pour le dédouanement et un entrepôt avec entrée directe d'une voie destinées aux opérations ferroviaires intérieures. Des opérations de consolidation et déconsolidation de conteneurs sont également effectuées. En 2011, le trafic ferroviaire avec cette installation a accusé un léger recul de 2,7%, avec un volume de 8 414 EVP.

Le futur tmC sera équipé d'un terminal ferroviaire de 135 000 m² pour marchandises conteneurisées et d'une zone logistique (également équipée d'un accès

ferroviaire) d'environ 90 000 m². Les deux sociétés (Puerto Seco Azuqueca et Terminal Intermodal Marítima Centro) travailleront en coordination.

Pour sa part, le port sec de Coslada a pour but de contribuer à la croissance des trafics des ports d'intérêt général participant au projet, en développant des initiatives logistiques et en fournissant des espaces et infrastructures intermodaux pour stimuler le transport ferroviaire entre ces ports et la communauté urbaine de Madrid.



Le marché français

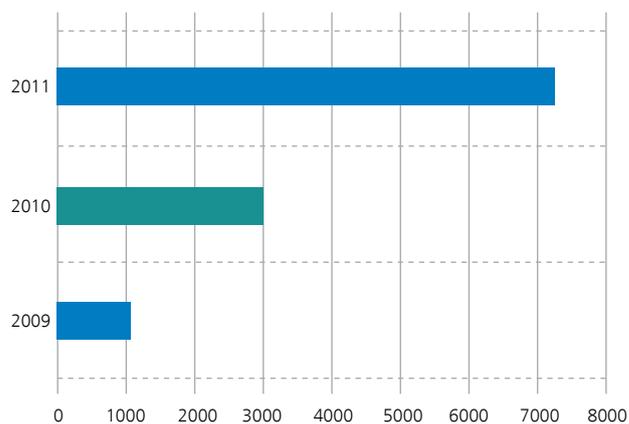
La France est l'un des marchés stratégiques du Port de Barcelone et fait, à ce titre, l'objet de la même politique de développement en réseau que d'autres régions, avec notamment la création de terminaux intérieurs.

Le **terminal maritime de Toulouse (tmT)**, exploité depuis 2002, vise à acheminer les services portuaires jusqu'aux chargeurs implantés au nord des Pyrénées. Il s'agit en fin de compte d'attirer de nouveaux trafics en provenance et / ou à destination des régions Midi-Pyrénées et Aquitaine. Le terminal dispose d'une zone d'activités logistiques de 17 hectares destinée aux opérateurs logistiques et chargeurs travaillant dans le secteur du commerce maritime international.

Le Port de Barcelone détient également une participation de 5% dans la société **Saint-Charles Conteneur Terminal**, implantée à Perpignan, l'un des principaux centres logistiques et de distribution de fruits et légumes et produits frais du sud de l'Europe. Il s'agit également d'un centre de communication majeur, car il se situe sur deux couloirs de transport terrestre qui sont stratégiques pour le Port de Barcelone : le couloir Toulouse – Bordeaux et le couloir Montpellier – Lyon – Sud de l'Allemagne – Nord de l'Italie.

Sur le marché français, le Port de Barcelone a en outre participé directement à la création de liaisons ferroviaires, à travers deux initiatives : Barcelyon Express et Barcetoulouse Express.

NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS PAR BARCELYON EXPRESS



La liaison ferroviaire **Barcelyon Express**, lancée en 2009 et bénéficiaire d'une aide au titre du programme européen Marco Polo, a enregistré une croissance spectaculaire en 2011, avec 7 238 EVP traités, soit une augmentation de 139,5% par rapport à l'année précédente.

Ces opérations, jusqu'à présent effectuées dans le terminal d'El Morrot à écartement UIC, ont été transférées en janvier 2011 au terminal ferroviaire du quai Sud pour devenir ainsi la première liaison ferroviaire à écartement UIC entre l'Europe et un port espagnol. A la fin du premier semestre, une troisième liaison hebdomadaire a été ajoutée aux deux liaisons existantes, afin d'étoffer l'offre.

Juin a marqué la mise en service de la nouvelle liaison **Barcetoulouse Express**, une fois encore en collaboration avec Contren et Naviland Cargo et dans le cadre du programme Marco Polo. Elle relie le Port de Barcelone à Toulouse et Bordeaux une fois par semaine.

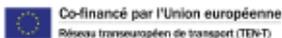
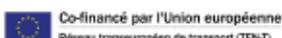
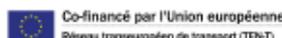
> PARTICIPATION À DES PROJETS EUROPÉENS COFINANCÉS

Fort de sa vocation d'innovation, le Port de Barcelone n'a cessé, au cours des dernières années, de participer à différents projets de recherche et développement cofinancés au plan européen et national.

La participation du Port de Barcelone à ces programmes européens (TEN-T, Marco Polo, FP7, MED) se déroule à plusieurs niveaux : en tant que chef de file du projet, lorsque celui-ci répond à un intérêt stratégique de développement d'un nouveau service ou d'une infrastructure ; ou en tant que partenaire, mais sans en assumer la direction ; ou encore en tant qu'observateur ou utilisateur, lorsque le projet est géré par d'autres acteurs, mais que la présence du Port est indispensable en tant qu'expert, ou dans le cadre d'un banc d'essai.

Le tableau ci-dessous présente les projets internationaux auxquels le Port a participé tout au long de l'année. En 2011, le Port a également présenté, en partenariat avec d'autres instances, des demandes de participation à de nouveaux projets cofinancés. Nous saurons courant 2012 si ces demandes ont été acceptées.



PROJECT	OBJECTIF	PARTICIPANTS	COÛT ET FINANCEMENT
PROJETS INTERNATIONAUX DIRIGÉS ET COORDONNÉS PAR LE PORT DE BARCELONE			
	Conception et implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre les terminaux de conteneurs du Port de Barcelone et les régions Midi-Pyrénées (Toulouse) et Aquitaine (Bordeaux)	Chef de file du projet : Port de Barcelone Autres partenaires : Contren, Naviland Cargo	Coût total : 8 965 434 € Contribution UE : 947 345 € 
PROJETS INTERNATIONAUX AUXQUELS PARTICIPE LE PORT DE BARCELONE EN TANT QUE PARTENAIRE			
	Conception et implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire pour conteneurs entre le Port de Barcelone et Lyon (France).	Chef de file du projet : Naviland Cargo Autres partenaires : Contren, Port de Barcelone	Coût total : 17 976 691 € Contribution UE : 572 645 € 
	Promouvoir des solutions maritimes intermodales permettant d'améliorer la coopération et l'échange de connaissances entre les participants. Promotion de l'efficacité dans le choix modal, conformément aux objectifs de développement durable fixés par l'UE dans le secteur des transports.	Chef de file du projet : 2E3S Autres partenaires : Port de Barcelone, Contren, SNCF, ports de Civitavecchia et Gênes.	Coût total : 2 676 023 € Contribution UE : 1 338 012 € 
	Fournir aux ports un ensemble approprié de mesures leur permettant d'être une porte d'entrée efficace pour les trafics de <i>Short Sea Shipping</i> . Projet axé sur deux types de trafic : ro-ro et conteneurs.	Chef de file du projet : Port de Valence Autres partenaires : Port de Barcelone, 2E3S, Autoterminal, UPC, Indra, Contren.	Coût total : 5 803 508 € Contribution UE : 2 901 754 € 
MOLL PRAT RAIL TERMINAL	Construction d'un terminal ferroviaire dans le terminal de conteneurs du quai Prat, et fourniture de l'équipement et du système d'exploitation nécessaires. Le terminal disposera de 8 voies de 750 m et de 4 RMG, et pourra traiter 550 000 EVP.	Chef de file du projet : Tercat Autres partenaires : Port de Barcelone	Coût total : 29 134 988 € Contribution UE : 2 913 000 € 
PROJETS INTERNATIONAUX AUXQUELS PARTICIPE LE PORT DE BARCELONE EN TANT QUE PROMOTEUR, OBSERVATEUR OU UTILISATEUR			
	Favoriser la visibilité de la chaîne logistique afin d'améliorer les opérations, l'efficacité et la performance des inspections gouvernementales de marchandises, grâce au partage d'informations et à une nouvelle approche de la gestion des risques.	Chef de file du projet : TNO Autres partenaires : Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N.	Coût total : 14,81 millions d'euros Contribution UE : 9 958 599 € 
INTERMODAL LOGISTICS PLATFORM VILAMALLA/EL FAR D'EMPORDÀ	Étude pour le développement d'une plateforme logistique intermodale dans la région de Vilamalla / El Far d'Empordà, pour permettre le passage de trains de 750 m à la frontière pyrénéenne.	Chef de file du projet : CIMALSA	Coût total : 1 620 000 € Contribution UE : 810 000 € 
	Conception d'un système d'aide à la navigation permettant d'optimiser les infrastructures.	Chef de file du projet : ISDEFE Autres partenaires : INTA, CONSAR, ITU, THAB HSVA, GMV	Coût total : 3 412 584 € Contribution UE : 2 559 438 € 
	Concevoir des stratégies de réduction de la pollution atmosphérique dans les villes-ports et sélectionner les politiques offrant le meilleur rapport coût – bénéfice.	Chef de file du projet : ARPAV Autres partenaires : université de Gênes, port de Marseille.	Coût total : 2 281 420 € Contribution UE : 1 711 065 € 

1.5. > PRÉSENCE AU SEIN D'ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Le Port de Barcelone accorde une importance toute particulière au renforcement du dialogue et de l'échange de connaissances avec d'autres ports au sein d'organisations portuaires internationales. Sa présence dans ces domaines lui permet d'être au courant des dernières tendances logistiques et portuaires et de développer sa position par rapport aux nouvelles réglementations, notamment la politique de l'UE en matière de transports. L'objectif final de cette participation est d'aligner la stratégie du Port sur les tendances en matière de transport et de logistique, et d'adapter cette stratégie à la législation à venir.



Le Port a cette année continué d'assurer la **présidence du Comité Intermodalité et Logistique de l'ESPO** (Organisation des ports maritimes européens), présidence qu'il occupe depuis 2008. La principale mission de l'ESPO est d'influencer la politique commune de l'UE afin de faire du secteur portuaire européen un élément clé de la chaîne de transport. En présidant ce comité, le Port a pu participer au processus de création du nouveau réseau transeuropéen de transports (TEN-T), officiellement lancé le 19 octobre 2011, et assurer le suivi des projets de la Commission européenne dans le domaine portuaire.

Dans le cadre de sa présence au sein du **Comité Passagers** et du **Comité d'analyse économique et statistique de l'ESPO**, le Port est entré dans le projet européen PPRISM, dont l'objectif est d'identifier un groupe d'indicateurs permettant de mesurer la performance des ports européens, et donc de connaître l'impact du système portuaire sur la société, l'environnement et l'économie.



Le Port est également un membre actif de l'**Association internationale des ports** (IAPH, International Association of Ports and Harbors). Cette association regroupe 230 ports de plus de 90 pays (représentant 80% du trafic mondial de conteneurs). Son principal objectif est de représenter les ports au sein des organisations maritimes internationales et de servir de plateforme d'échange de connaissances. La 27ème conférence biennale de cette organisation a eu lieu en mai à Busan, en Corée, et a réuni 700 représentants du secteur maritime et portuaire, d'organisations internationales et d'autorités nationales. Au cours de la conférence, le Port de Barcelone a accédé à la **deuxième vice-présidence**, et il devrait pouvoir prendre la présidence de l'organisation à partir de 2015.

Au sein de l'**IAPH**, le Port assure également la **vice-présidence du Comité de facilitation du commerce et**

des systèmes de communautés portuaires (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems). L'objectif de ce comité est d'informer sur les derniers développements en matière de facilitation du déplacement du fret et des navires, notamment en ce qui concerne l'amélioration des procédures documentaires sur les plateformes de commerce électronique des ports. L'un des moments phares de ce comité en 2011 a été la présentation du rapport *Port Community Systems benchmarking survey*. Développé avec le soutien financier de l'IAPH, ce rapport analyse treize systèmes de communautés portuaires (PCS) de différents pays, afin d'identifier les exemples de réussite et les obstacles communs rencontrés lors de leur création et dans leur fonctionnement.

Le Port de Barcelone est en outre membre fondateur, et appartient à la plus haute instance exécutive, de **Medcruise**, l'association des ports de croisières de Méditerranée, dont la mission première est de promouvoir le secteur des croisières en Méditerranée et dans les régions voisines. L'association a fêté cette année son 15ème anniversaire en organisant une cérémonie lors de son assemblée générale qui s'est tenue à Sète, en France.

Relations avec des organismes liés au marché chinois

Au vu du poids du commerce maritime mondial et des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie, la Méditerranée et ses ports (dont celui de Barcelone) sont des enclaves stratégiques pour configurer de nouvelles chaînes logistiques efficaces et compétitives vers l'Europe et l'Afrique du Nord.

La collaboration étroite que le Port de Barcelone entretient avec la **Maison de l'Asie** lui a permis de profiter de la connaissance et des contacts institutionnels et commerciaux de cet organisme pour participer à la promotion et à l'organisation d'activités destinées à développer une meilleure connaissance mutuelle et de meilleures relations entre les deux continents.

Le Port de Barcelone a continué de parrainer la **chaire de logistique de la China Europe International Business School (CEIBS) de Shanghai**, dans le cadre d'un accord de coopération. La CEIBS fait partie depuis 6 ans des trois meilleures écoles de commerce d'Asie et occupe la 17ème place mondiale (classement établi par le Financial Times). La principale raison de la présence du Port de Barcelone





après de la CEIBS est d'approfondir la connaissance du marché chinois, en assurant des séminaires et en réalisant des travaux de recherche sur la gestion, le fonctionnement de la chaîne logistique, ainsi que sur les meilleures pratiques en la matière dans les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe. Il s'agit également de promouvoir le dialogue entre les différents acteurs de la chaîne.

A cet égard, c'est à **l'école de commerce IESE** de Barcelone que s'est déroulée la présentation européenne des résultats de la recherche menée par la chaire de logistique du Port de Barcelone et intitulée Proposition de valeur des différents acteurs de la chaîne logistique (*supply chain*) : le cas des flux logistiques entre la Chine et l'Espagne. La journée de présentation s'est achevée par une table ronde composée de divers représentants du secteur de la logistique : compagnies maritimes, transitaires, consignataires, opérateurs logistiques, entreprises d'import-export, les Douanes et le Port de Barcelone.

Aux sièges de la CEIBS à Shanghai et Beijing, la chaire de logistique a organisé pendant l'année scolaire plusieurs ateliers destinés aux professionnels chinois de la logistique et aux étudiants de la CEIBS, au cours desquels elle a pu leur présenter ses travaux de recherche, et mieux leur faire connaître la chaîne logistique entre l'Europe et la Chine.

www.ceibs.edu/barcelona/research/projects/index.shtml



> DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) se consacre à la diffusion, auprès des clients et usagers du Port de Barcelone, des services et outils d'amélioration de leur logistique et de la fiabilité et traçabilité du passage des marchandises dans les installations portuaires.

L'objectif est de proposer des services, des produits et des actions de promotion et de formation personnalisées, directes et conviviales. Tandis que les services d'information et de formation sont synonymes de transparence et de contenu pour les clients, les services de conseil permettent d'analyser leurs besoins logistiques afin de leur proposer des solutions à mesure que leur efficacité s'améliore.

SAC : point d'information, service client et gestion des réclamations

Le Service client (SAC) propose aux usagers un point d'information et un service de gestion des réclamations portant sur le fonctionnement de la logistique, le transport de fret, les infrastructures, les circuits documentaires et les processus physiques au sein de la Communauté Portuaire de Barcelone. Les canaux les plus utilisés sont le téléphone (ligne directe : 902 22 28 58) et le courrier électronique (sac@portdebarcelona.es).

En 2011, le SAC a traité 866 demandes de renseignements et réclamations, ce qui représente une augmentation de 69% par rapport à l'exercice précédent.

Voici la ventilation des 491 demandes de renseignements reçues en 2011 : 48% étaient des demandes de renseignements sur les mouvements de grève et les arrêts de travail, 19% concernaient le passage des marchandises, 10% les tarifs, 4% les procédures, 4% la documentation, 3% les inspections, 3% l'analyse des coûts, et 9% étaient des demandes diverses.

La ventilation des 375 réclamations enregistrées est la suivante : 21% concernaient l'intégrité des marchandises, 19% les opérations de transport terrestre, 15% les opérations portuaires, 15% les inspections, 13% le coût des opérations portuaires, 7% les démarches documentaires; 6% les arrêts de service, 2% le service ferroviaire, et 2% des questions diverses.

1.5. Chaînes logistiques

En 2011, l'outil Chaînes logistiques a réalisé 25% de visites de plus que l'année précédente auprès d'entreprises clientes (exportateurs, importateurs, fabricants et/ou distributeurs). Voici les principaux services proposés par Chaînes logistiques : conseil et consultance sur les questions douanières, études des émissions de CO₂ pour une chaîne logistique donnée à l'aide de SIMPORT, études du coût de la facture portuaire, informations sur la marque de qualité Efficiency Network, et formations spécifiques.

Tout aussi importantes, les activités de promotion, d'information et parfois de commercialisation des services ferroviaires de conteneurs du Port de Barcelone (BarcelYon, Saragosse, Madrid, Burgos, Tarragone, etc.).

Les clients finaux du T3 ont bénéficié cette année de nouvelles déductions. A cet égard, la DDN s'est particulièrement attachée à conseiller les clients finaux et à effectuer un suivi de l'ensemble de la procédure d'enregistrement sur Intranet.

Formation des clients

Le Port de Barcelone propose à ses clients importateurs et/ou exportateurs une formation spécifique destinée à améliorer leur connaissance de l'international et de la logistique. Les formations, mais également les actions d'information et de promotion, constituent un outil privilégié de renforcement de la compétitivité des clients du Port.

En 2011, la DDN a organisé 13 visites commerciales des installations portuaires et 20 journées de formation et d'information. 467 professionnels de 176 entreprises ont participé à ces formations et leur ont attribué une note moyenne de 4,4 sur 5.

Principaux thèmes abordés cette année dans le cadre de la formation :

- Le crédit documentaire : son utilité pour les paiements et les recouvrements internationaux. Trois formations dans l'année, pour un total de 140 participants.
- Créativité et résolution de problèmes : les sept principes de Léonard de Vinci. Une formation pour 47 participants.

- Journée Incoterms 2010 : comment bien les utiliser. Trois formations pour un total de 175 participants.
- Journées *In company* d'Incoterms.
- Ateliers dans les chambres de commerce de Barcelone, Mataró et Lérida, intitulés « Réinventons le Port » ; une présentation des services d'import-export du Port et des engagements de la marque de qualité Efficiency Network.
- Journée de logistique maritime, à bord de l'un des ferries de Grimaldi Lines, destinée aux cadres dirigeants et responsables logistiques des principaux clients du Port.

> PROMOTION COMMERCIALE

En 2011, la reprise amorcée s'est poursuivie, bien que lentement, en raison de la situation économique mondiale, situant le Port de Barcelone à des niveaux comparables à ceux de 2006. Dans ce contexte, la stratégie visant à promouvoir les différents produits, à l'aide d'instruments tels que les salons commerciaux, les conférences et les rencontres spécifiques du secteur maritime et portuaire, a permis une évolution positive de la plupart de ces produits.

La direction commerciale du Port de Barcelone a maintenu l'orientation de l'année précédente, à savoir soutenir ses clients et plus particulièrement les plus stratégiques. C'est dans cet esprit que la structure du département a été renforcée, afin de garantir un contact plus efficace et de rester au plus près des armateurs, consignataires, transitaires et clients finaux. C'est la seule manière de connaître directement leur évolution et leurs perspectives d'avenir, et de concevoir des actions qui facilitent et développent leur activité. L'objectif du Port en matière de promotion est de permettre à tous ses opérateurs de mener à bien leur mission commerciale dans les meilleures conditions possibles.

Tout comme l'an passé, les interventions commerciales ont été de deux types : celles dont ont directement bénéficié les clients, comme par exemple les accords de primes de chargement et de remises aux clients appliquant la nouvelle loi ; et les actions habituelles de promotion commerciale telles que la présence sur des salons et lors de congrès et la participation à des forums et conférences spécialisées.



Présence sur des salons et lors de congrès

La présence du Port de Barcelone lors des grands rendez-vous se décide à la suite d'une évaluation minutieuse de l'offre globale, le choix final se portant sur les domaines propres à la Communauté Portuaire et les grands domaines plus génériques que sont la logistique, le transport et l'expédition. Les restrictions budgétaires ont néanmoins une fois encore eu une forte incidence sur le nombre de stands montés par le Port.

Le grand rendez-vous européen de la logistique est **Transport Logistic**, salon organisé tous les deux ans à Munich (Allemagne). Pour cette édition, le Port a participé en partageant un stand avec l'organisme Puertos del Estado (ports de l'État), qui a été tenu par des responsables du département commercial. Présents pour la première fois, les deux terminaux de conteneurs TerCat y TCB ont présenté leur offre de services aux principaux armateurs et grands opérateurs logistiques européens.

Le produit particulièrement mis en lumière sur ce salon a été le *Short Sea Shipping*, en croissance constante et renforcé par la capacité du port de Barcelone à desservir les pays du bassin méditerranéen de manière fiable, c'est-à-dire dans le respect des délais et en garantissant une qualité maximale. La promotion a également concerné l'offre ferroviaire, notamment les liaisons à écartement européen et les trois liaisons hebdomadaires vers Lyon.

Sur le continent américain, le Port de Barcelone a participé pour la troisième année consécutive au salon **Intermodal** de Sao Paulo (Brésil), au cours duquel les contacts noués (particulièrement avec les armateurs et les ports) ont été renforcés, sur un marché où la crise est passée quasiment inaperçue. Des accords de coopération avec les principaux ports brésiliens ont également été proposés, en vue de développer des trafics stratégiques. Soulignons également la présence sur le salon de TerCat Hutchison qui a soutenu l'offre de services du Port de Barcelone, tout en assurant la promotion de son futur nouveau terminal.

Les réunions avec armateurs et opérateurs logistiques ont en outre ouvert des perspectives de croissance continue au Brésil pour les deux prochaines années, dans la perspective des événements majeurs que sont la Coupe du monde de football en 2014 et des Jeux Olympiques de Rio de Janeiro en 2016.

Le marché chinois a continué de faire l'objet de toutes les attentions de la part du Port de Barcelone, car c'est le pays qui offre le chiffre d'affaires le plus important. La stratégie du Port vis-à-vis du marché asiatique en général et chinois en particulier, s'est concrétisée par la mise en œuvre de l'accord de collaboration avec le réseau WCA Family et la CIFA (China International Freight Forwarders Association). A souligner cette année, la participation à la conférence du réseau de la WCA, organisée au Vietnam, autre pays au potentiel énorme et où le Port de Barcelone développe actuellement des actions stratégiques.

Comme tous les ans, le grand rendez-vous sur mois de juin a été le **Salon International de la Logistique (SIL)** de Barcelone. Pour la première fois dans l'histoire de ce salon, le Port de Barcelone a pu réunir sur un seul stand l'ensemble de sa Communauté Portuaire, représentée par ses quatre associations : l'ATEIA (association des transitaires internationaux de Barcelone), le COACAB (collège officiel des agents et commissionnaires en douane de Barcelone), l'AEPEB (association des entreprises de manutention



portuaire de Barcelone) et l'Association des agents consignataires de navires de Barcelone. Cette formule a été une réussite car elle permet de regrouper dans un seul espace les principaux services proposés dans l'enceinte portuaire.

Le Port de Barcelone a de nouveau été particulièrement présent et a participé aux différentes rencontres et conférences organisées dans le cadre du salon, notamment le Forum de la Méditerranée (Forum méditerranéen).

S'agissant des produits spécifiques, soulignons la présence (désormais habituelle) du Port de Barcelone au salon international par excellence du secteur des croisières, la **Seatrade Cruise Convention** (Miami), ainsi qu'à la **Seatrade Europe** organisée à Hambourg (Allemagne). En outre, en tant que membre du comité directeur de cette organisation, le Port de Barcelone a participé à ses assemblées générales, organisées au Pirée et à Montpellier.

D'autre part, le grand rendez-vous du secteur des fruits, le salon **Fruitlogistica** organisé à Berlin (Allemagne) est devenu un classique incontournable auquel le Port de Barcelone assiste tous les ans. En 2011, le Port a de nouveau participé avec son propre stand, parrainé par PRODECA et partagé avec BRT (Barcelona Reefer Terminal).

Le rendez-vous annuel du secteur cafetier a été la **Journée du café**, organisée à Madrid. A cette occasion, les discussions ont porté sur la crise économique et son impact sur les entreprises du secteur cafetier. La présence du Port de Barcelone au sein de la **Fédération européenne du café** s'est surtout traduite par sa participation à la réunion organisée à Genève, au siège de la compagnie maritime MSC.

La direction commerciale a également mené des initiatives promotionnelles spécifiques dans des domaines tels que les vrac solides et liquides, le SSS, les conteneurs et les services ferroviaires.

1.6. Entreprises en coparticipation

> CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

Le CILSA (Centro Intermodal de Logística, S.A.) est l'entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques du Port de Barcelone (ZAL). Mise en service en 1992, la ZAL a été à la pointe du développement de services logistiques liés à l'activité portuaire, et constitue un modèle pour les ports du monde entier : son nom est devenu le terme générique décrivant ce type de plateformes. Elle a joué un rôle majeur dans le développement et le rayonnement international du Port de Barcelone au cours des dernières années, assurant, pour ce dernier, la conduite de projets de responsabilité sociale d'entreprise (RSE).

La mission de cette plateforme logistique multimodale consiste à aider le Port de Barcelone à augmenter le trafic maritime, en proposant des services logistiques à valeur ajoutée pour les marchandises. Avec la plus forte concentration d'opérateurs logistiques, transitaires, transporteurs nationaux et internationaux, et chargeurs, la ZAL constitue un véritable cluster logistique et permet à ses entreprises de dégager d'importantes économies d'échelle.

Le CILSA a clôturé l'année 2011 avec 85% de la surface de la ZAL désormais commercialisée. Avec le prochain achèvement de l'extension de la ZAL, le Port aura créé l'espace et les conditions lui permettant de devenir l'un des premiers ports d'Europe, et d'asseoir sa position de porte sud pour les marchandises asiatiques.

La réussite de tous les projets réalisés par l'intermédiaire de la ZAL est due aux critères d'efficacité systématiquement appliqués, synonymes de valeur ajoutée pour l'activité. Il s'agit d'une prestation de services aux personnes et aux entreprises, qui s'inscrit dans la durabilité sociale, professionnelle et environnementale, et lui permet de devenir un exemple de « ville logistique » au service de 6 000 salariés directs. Son offre lui permet de se distinguer des autres plateformes logistiques, grâce à la conjugaison des éléments suivants :

- Multimodalité : maritime, aérienne, terrestre et ferroviaire, avec des services logistiques et douaniers.
- Technologie : réseau interne de télécommunications à haut débit, réseau fibre optique, et Portic, la plateforme de commerce électronique de la Communauté Portuaire de Barcelone.
- Sécurité : état des entrepôts logistiques et prévention des risques professionnels, contrôle d'accès, surveillance et vidéosurveillance.
- Aspects sociaux et environnementaux : conciliation entre vie professionnelle, vie familiale et vie personnelle ; conception d'entrepôts selon des critères bioclimatiques.
- Services : aux marchandises (gestion d'entrepôts, transport interne, infrastructures télématiques, services douaniers...), aux entreprises (entretien, contrôle d'accès,



télécommunications, sécurité, centre de formation et de réunion...) et aux personnes (crèche, centre commercial, restaurants, transports en commun, salle de sport..., presque tous installés dans le Service Center).

En matière de services aux marchandises dans la ZAL, signalons l'inauguration prochaine du Poste d'inspection aux frontières (PIF) du Port de Barcelone, du terminal de conteneurs Hutchison et d'un entrepôt de conteneurs pleins.

S'agissant des services aux entreprises, à signaler en 2011, la poursuite de la mise en œuvre du Plan d'efficacité énergétique de la ZAL, qui prône les économies d'énergie tout en favorisant la production énergétique, grâce à l'installation de cellules photovoltaïques sur les toits des entrepôts. Avec une puissance installée de 5 Mwc et une production annuelle d'électricité de 6,7 GWh, l'ensemble permet une réduction des émissions de 2 000 tonnes de CO₂ par an. Le plan a été renforcé par la signature d'un accord de coopération avec l'Institut catalan de l'énergie (Icaen) afin d'approfondir davantage ces stratégies.

Dans le même domaine, citons la mise en service de la liaison ferroviaire entre les plateformes ZAL Barcelone et ZAL Toulouse.

Au chapitre des services aux personnes, signalons entre autres nouveautés cette année, la nouvelle station-service Petrozal, avec des remises sur le carburant, un supermarché Consum, le renforcement des formations CILSA et des séminaires de *coaching*.

Dans un autre ordre d'idées, le CILSA a continué de représenter la ZAL au sein du bureau Mobilité du Delta qui, en partenariat avec les autres organismes présents dans cette zone géographique, favorise les actions permettant d'améliorer la mobilité des personnes, des véhicules et des marchandises.



> CABINET-CONSEIL ILI LOGISTIQUE INTERNATIONALE

ILI Logistique internationale a connu en 2011 un saut qualitatif quant à la nature des projets qu'il a développés au fil du temps. Ainsi, tout en conservant son activité de conseil aux plateformes logistiques et de transport, qui a toujours été son cœur de métier, ILI a également commencé à s'impliquer dans des actions à plus fort rayonnement, ce qui l'a amené à diriger, coordonner et participer à des projets comportant des activités de gestion supplémentaires.

Les meilleurs exemples de cette nouvelle activité de l'ILI sont les projets développés au Panama, au Kazakhstan et au Guatemala, présentés ci-après.

Au Panama ILI conçoit un nouveau port destiné, essentiellement, à gérer des conteneurs et des vrac liquides, ainsi qu'une zone logistique annexe. Il est chargé de capter des entreprises intéressées par les différentes concessions devant être installées dans ces espaces. La coordination générale du plan assurée par ILI permettra de renforcer l'influence du Port et de la Communauté Portuaire de Barcelone dans la région.

Le Kazakhstan a fait l'objet d'un projet de logistique de denrées périssables lancé à la fin de l'année et qui sera déployé essentiellement en 2012 et 2013. L'objectif est non seulement d'assurer la mise en œuvre du projet, mais également et surtout d'offrir au pays de nouvelles sources d'approvisionnement et chaînes logistiques de distribution

de fruits et légumes, tout en pilotant l'ensemble du processus jusqu'à sa mise en service.

Au Guatemala enfin, l'activité d'ILI consiste à créer un pont transocéanique, projet auquel il travaille depuis plusieurs années et dont les études préalables ont été achevées, permettant ainsi le démarrage du montage financier, via la participation de fonds d'investissement et d'établissements bancaires locaux. ILI a également entamé la recherche de concessionnaires pour les terminaux de conteneurs et autres infrastructures de stockage et de transport de vrac liquides d'une côte à l'autre. Ce projet bénéficie du soutien plein et entier du nouveau président du pays, un soutien clairement affiché dans son intervention lors d'une importante cérémonie.

Ce type d'activités prouve, une nouvelle fois, qu'ILI propose des services toujours plus axés sur la concrétisation et la mise en service de différents types d'infrastructures logistiques.

> FORMATION ILI

Au chapitre de la formation, l'ILI a cette année organisé les formations suivantes :

- Trois modules de logistique dispensés à l'université Anáhuac México Sur, à Mexico D.F.
- Un module de logistique destiné à l'université Anáhuac México Sur et dispensé au Service Center de la ZAL du Port de Barcelone.
- Un cours Autoritas de *Short Sea Shipping* destiné à des étudiants d'Anáhuac et organisé en septembre 2011.
- Deux éditions du Mastère en logistique et affaires internationales ILI – université Abat Oliba CEU, organisées en février et en octobre 2011. Cinq étudiants de l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE) de Bordeaux ont suivi le Mastère dans le cadre d'un programme d'échange.

Citons en outre le mémoire justificatif du Mastère en logistique et affaires internationales ILI–Abat Oliba CEU, en vue de sa certification dans l'Espace européen de l'enseignement supérieur, et la préparation des documents pour la création d'un double mastère en logistique et affaires internationales entre ILI-UAO et l'IAE de l'université Montesquieu Bordeaux IV.

> FONDATION CARES

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

La fondation est parrainée par le Port de Barcelone, le CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA), CTC–Business Process Outsourcing, l'ADES (association pour le développement de l'économie sociale), Prosegur et Concatel–Vanture, ainsi que par différents représentants du monde de l'entreprise.

A la fin de l'année, Cares avait pourvu 232 postes de travail, soit une augmentation de 1,75%, et 41 postes



dans l'entreprise d'insertion Codec (entreprise chargée de l'insertion d'autres collectifs exposés à des risques d'exclusion), apparentée à Cares et gérée par celle-ci. Les personnes handicapées travaillant à la fondation présentent en grande majorité un retard mental ou souffrent de maladie mentale. A souligner cette année, le maintien du projet Atención Personal y Social (prise en charge personnelle et sociale) qui porte sur 30 postes de travail pour handicapés en milieu ordinaire à Aldaia (Valence).

2011 a été marqué par une stabilisation de la gestion d'opérations telles que le *picking* en entrepôts sous température contrôlée, dans le cadre des projets de Barcelone et Madrid. L'accord de cogestion d'un projet de manutention signé avec ASPROSEAT a quant à lui permis de multiplier quasiment par trois l'activité des deux organisations au titre de cette initiative.

Cette année encore, Cares est essentiellement intervenue dans les domaines du soutien logistique (stockage, *picking*, manutention avant emballage et logistique inverse) qui représentent 88% de son activité, et du soutien à la production (assemblage par exemple). La fondation a directement géré 70 000 m² d'installations, dont 18 200 dans la ZAL Barcelona et la ZAL Prat.

La fondation Cares et Codec ont dégagé un chiffre d'affaires total de 9,88 millions d'euros, soit 1,3% de moins que l'année précédente (chiffres provisoires avant clôture des comptes). Cette différence s'explique par les pics saisonniers enregistrés en 2010, mais le résultat final pour l'exercice 2011 est positif, car le budget 2011 prévoyait une baisse de 9,4% mais les deux organismes sont excédentaires.

Au chapitre de la **promotion**, soulignons les interventions suivantes :

- Parution du bulletin d'information trimestriel *Infocares*.
- Promotion de la participation de personnes handicapées à la quatrième édition des Prix antarctiques scientifiques, technologiques et environnementaux pour jeunes scientifiques, organisés par l'Université Internationale de Catalogne (UIC).
- Accords de partenariat avec la direction du Développement Commercial de l'APB.
- Participation au Salon International de la Logistique (SIL) de Barcelone.
- Présence dans le guide et le portail Logisnet.
- Mise à jour du catalogue de la fondation Cares.
- Organisation de la visite de représentants de CIMALSA à la fondation.
- Participation au Mastère d'économie sociale de l'Université de Barcelone, dans le cadre d'une présentation intitulée « Économie et entreprise – exemples de partenariat ».

- Participation à des réunions d'Aedipe (association espagnole pour la gestion et le développement de personnes).

La fondation propose un **catalogue complet de formations** : cours de rigologie pour 30 personnes, gestion d'entrepôt à la fondation ICIL, manipulation d'aliments et maîtrise des points critiques (formation destinée aux encadrants et aux chefs de service), conduite de chariots élévateurs, extinction des incendies, bureautique et outils de navigation sur Internet (formation destinée aux salariés Codec) et formation sur les risques professionnels. A cet égard, citons la création du projet sur les risques Vigía, qui fixe des objectifs et prévoit un plan de prévention.

Au chapitre des **actions sociales**, la fondation a continué d'être très active : elle a organisé notamment des réunions parentales sur les thèmes des troubles du comportement et de l'avenir et la mise sous tutelle, et a participé au développement de la fondation Logística Justa et au parrainage de FUSEAT (fondation privée de services de tutelle). Lors de la Fête de Noël organisée par la fondation, les personnes travaillant à la fondation Cares depuis 10 ans ont reçu une plaque commémorative.

Au **plan sportif**, l'équipe de football en salle du Club sportif de la fondation Cares a une fois encore évolué en deuxième division du championnat catalan de l'Acell (Fédération catalane de sports pour déficients psychiques). Soulignons qu'un joueur de l'équipe a été retenu pour faire partie de l'équipe catalane participant aux *Special Olympics* internationaux organisés en Andorre. En outre, l'équipe de pétanque a évolué en première division dans le cadre de l'Acell, plusieurs salariés de la fondation se sont inscrits dans les écoles de basketball et de natation de cette fédération et deux entraînements à l'air libre ont été organisés pour les salariés de Cares et Codec, à Barcelone et à Madrid.

> FONDATION LOGÍSTICA JUSTA

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



OBJECTIFS

- Favoriser l'accès de produits issus du commerce équitable et de l'économie sociale des pays les plus défavorisés, sur le marché espagnol et européen, en optimisant les différents éléments de la chaîne de valeur jusqu'au consommateur.
- Faciliter l'envoi d'excédents des marchés occidentaux vers les pays dont les carences et les besoins sont les plus importants.
- 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.
- Inciter les entreprises à adopter des politiques de responsabilité sociale des entreprises (RSE).

En 2011, la FLJ a noué des accords de parrainage avec de nouvelles organisations majeures du secteur : ACTE (association des centres de transport d'Espagne), Alfil Logistics, Atlantic Forwarding, CIMALSA (centres logistiques de Catalogne), MACS (cabinet de conseil social Marcelo Abbad), Transglory et le cabinet de courtage en assurances UBK.

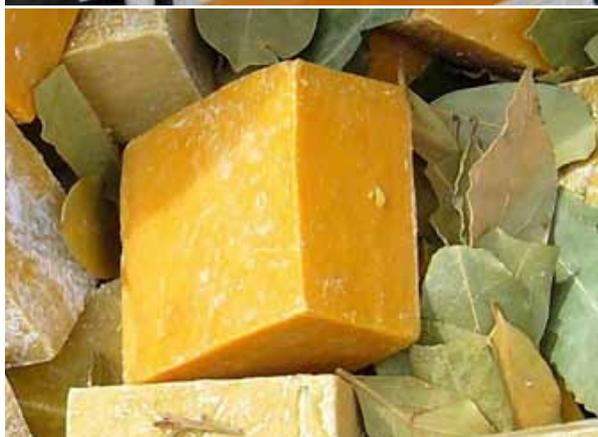
La fondation a également signé des accords de coopération avec plusieurs organismes, dont l'ONG catalane Mans x Món, avec laquelle elle a participé à la création d'un réseau de bibliothèques au Guatemala, dans le cadre du projet EnLibrate. La deuxième phase portant sur le déploiement sur place est prévue pour 2012.

Logistique solidaire

En 2011, la FLJ a géré les activités solidaires suivantes :

- Envoi de deux camions à San Juan de Nonualco (Salvador), grâce au don de Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.
- Dans le cadre d'un projet de la fondation Jigi Seme, envoi de matériel pédagogique et d'équipement à l'orphelinat et à l'école des Carmélites de Bobo Dioulasso (Burkina Faso).
- Envoi de matériel sportif et scolaire à Dakar pour la mise en œuvre de plusieurs projets au Sénégal, sous l'égide de l'ONG Barcelona Accion Solidaria.
- En partenariat avec la Fondation Internationale de Solidarité Compagnie de Notre-Dame (FISC), envoi de jouets et de matériel pédagogique et ménager destiné à la Compagnie de Notre-Dame de Tirana (Albanie).
- En partenariat avec la Fondation Internationale de Solidarité Compagnie de Notre-Dame (FISC), envoi de matériel scolaire et pédagogique destiné à l'ONG Caritas (Nicaragua).

- Envoi à l'association Fe y Alegría de matériel scolaire et livres destinés aux différentes écoles de la région d'El Progreso (Honduras), grâce au don de Caixa Asturias et en partenariat avec l'ONG Entreculturas.
- Envoi d'un conteneur de 20 pieds de livres destinés à plusieurs municipalités de la communauté de communes de Nororiente au Guatemala, dans le cadre du projet EnLibrate, et en partenariat avec l'ONG catalane Mans x Món.
- Envoi de cinq équipements hospitaliers à l'unité d'enseignement clinique de Ciudad Sandino de Managua (Nicaragua), par l'intermédiaire de la fondation SEMG Solidaria d'Orense.
- Envoi de matériel sportif offert par la fondation Futbol Club Barcelona à trois antennes de la fondation Pies Descalzos de Colombie, avec laquelle elle collabore.



- Envoi d'un conteneur de matériel d'équipement destiné au centre médical communautaire Emmanuel en Guinée Bissau. Cet envoi a été possible grâce aux synergies établies entre la fondation SYLO et la fondation privée Dr. Iván Mañero.
- Sous l'égide de la FAPCI (fondation d'aide et de promotion des cultures indigènes), envoi à Callao (Pérou) de deux conteneurs de 40 pieds de matériel destiné à équiper la municipalité de Chucuito d'un bloc opératoire.
- Envoi d'un échographe et d'un autoclave destinés au centre médical de Rehema Healthcare Organization, par l'intermédiaire de la fondation Africa Digna.
- Envoi de 4 camions (un camion-poubelle, un camion porte-voitures, un camion benne double cabine et un camion-citerne) en Mauritanie, dans le cadre du projet de formation à la gestion des déchets urbains développé dans la ville de Nouadhibou par BAS (Barcelona Acció Solidaria).
- Deuxième envoi effectué dans le cadre du projet EnLibrate (sous l'égide de la fondation Seur, du Cercle des lecteurs espagnol et de la fondation Logística Justa). 11 796 livres ont été envoyés pour constituer un réseau de bibliothèques au Guatemala. Le projet a bénéficié de la collaboration de l'ONG Mans x Món, qui s'est chargée du suivi du projet sur le terrain, tant au départ qu'à l'arrivée.

Commerce social

Comme elle le fait depuis sa création, la fondation Logística Justa recrute en permanence de nouveaux fournisseurs dans le cadre de ses activités de commerce social, afin de donner à de nouveaux groupements d'artisans des pays du Sud, la possibilité de commercialiser leurs produits sur les marchés occidentaux et aux conditions du marché. Ainsi, la fondation a poursuivi sa collaboration avec des pays comme la Colombie, le Bangladesh, la Bolivie, le Népal, le Vietnam, le Cambodge, l'Inde et le Rwanda, tout en commençant à travailler en 2011 avec Kiddytoys, en Thaïlande.

Kiddytoys est une coopérative thaïlandaise installée à Tambol Yuwa, qui produit des jouets et jeux de table en bois d'hévéa, destinés à tous les publics. La coopérative réunit plus de 100 familles qui travaillent de façon artisanale pour proposer des articles de grande qualité, issus d'un mode de production durable.

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

Cette année, de nouveaux CEE et centres professionnels ont intégré la chaîne de production de la FLJ :

La Calaixera est un CEE constitué de personnes souffrant de maladie mentale, installé dans la ville de Barcelone. Il propose des services tels que la papèterie, la reliure, la messagerie, la vente de matériel de bureau et la manutention.

Jabones AFIM est un CEE situé à Málaga. Il s'agit d'un atelier artisanal où des personnes handicapées fabriquent des savons selon des techniques artisanales et avec des matières premières 100% naturelles.



1.6. > PORT 2000

Conscient de l'étape de développement que traverse le Port Vell et mu par la volonté de proposer aux citoyens des services améliorés et actualisés, le Port de Barcelone œuvre à l'élaboration et à la réalisation de nouveaux projets. Le plus important d'entre eux, tant par son poids économique que par les changements territoriaux qu'il implique, est l'aménagement des espaces publics de l'embouchure Nord et la création d'une nouvelle marina, deux interventions qui marqueront cette zone à tout jamais.

Barcelone, les citoyens, les institutions et les entreprises installées sur ce territoire se trouvent au cœur du Port Vell, et les synergies et l'entente entre tous ces acteurs et leur environnement sont essentielles pour continuer d'être une référence internationale. C'est la raison pour laquelle les concessionnaires ont choisi de concevoir leurs projets en partant du principe que la clé du succès réside dans l'amélioration de l'offre et des services.

L'attrait des espaces du Port Vell et le dynamisme de son offre culturelle, de loisirs et de services ont permis, malgré la crise économique, le maintien voire la croissance des activités temporaires et des manifestations promotionnelles privées. A cet égard, l'année 2011 aura donc été exceptionnelle et a conforté l'APB dans son pari consistant à faire du port citoyen un espace de référence.

Cette année, le Port Vell est d'abord devenu une scène mondiale privilégiée pour le marché de l'automobile : les constructeurs Audi, Seat, Mercedes et Citroën y ont présenté de nouveaux modèles, sans compter que, toujours dans ce secteur, plusieurs publicités y ont été tournées et différentes séances photos organisées.

D'autre part, la voile a de nouveau joué un rôle fondamental comme élément de dynamisme et de rayonnement international du Port et de la ville. Le Port de la Pau a été le lieu choisi pour l'arrivée des équipages de la Barcelona World Race, partis le 31 décembre 2010 pour un tour du monde de trois mois. En outre, pendant le mois de septembre, les voiliers inscrits à la régata Audi Med Cup ont été amarrés au quai Bosch i Alsina.

En matière de diffusion et de promotion des coutumes, de la culture, de la solidarité et de l'économie de différents pays, le Port Vell a accueilli les cérémonies du Nouvel An chinois organisées par les associations chinoises de Barcelone, la Journée de l'espoir organisée par Intermón, la quatrième édition du festival Barnàfrika organisée par l'association Kafu Bá, la *Mostra Italiana di Turismo*, la cérémonie officielle El Grito de la Independencia du Mexique, et le salon de l'artisanat, de la gastronomie et de la culture « *Argentina en Barcelona* ».

Le Port a de nouveau accueilli de grands classiques tels que la Foire au Vin et au Cava, les représentations du cirque Raluy, la traversée du Port de Barcelone à la nage, le Liceu sur la plage, la Copa Nadal, la traditionnelle arrivée des Rois Mages, les chants des habaneras, plusieurs activités à l'occasion des fêtes de la Mercè, le festival Busker's Festival, le marché Lost & Found (échanges durables) et le festival La Plaça Odissea, organisé par le Maremagnum.

Le port citoyen a également accueilli de nombreuses autres cérémonies qui permettent à ses espaces d'être un gage de succès et d'affluence. A titre d'exemple, le FC Barcelona y a fêté sa victoire en Ligue des Champions et une nouvelle édition du rendez-vous de la mode 080 Barcelona Fashion y a été organisée.



CHIFFRES 2011

Club de natation Atlètic Barceloneta	834 466 entrées
Musée d'Histoire de Catalogne	241 711 visiteurs
Marina Port Vell	1 930 bateaux amarrés, de 6 à 120 m
Las Golondrinas	279 279 passagers
Imax Port Vell	117 857 spectateurs
Maremagnum	10 965 818 visiteurs

> WORLD TRADE CENTER BARCELONA

En 2011, le World Trade Center (WTC) Barcelona a poursuivi ses efforts pour être une référence sur le marché de l'immobilier et dans l'organisation de congrès à Barcelone et en Catalogne.

Le centre d'affaires a terminé l'année 2011 avec un taux d'occupation de 90% des 40 000 m² de bureaux en location. L'opération immobilière la plus remarquable a été le prolongement et l'extension du contrat passé avec Agilent, qui occupe environ 5 600 m² dans le bâtiment. Autre exemple de la confiance dont jouit le WTC Barcelona auprès des entreprises, l'augmentation des espaces occupés par Vacances EDreams, Accord Intas, Innuo et l'Autorité Portuaire de Barcelone. Enfin, au chapitre des nouveaux-venus, citons EG Telecom, Universal Beverage SL, EB4IT, Bestin Supply, Tuto4PC Com International et Celexon Spain.

Sur le plan commercial et des services proposés dans le centre d'affaires, un nouveau restaurant géré par Serhs Restauració, et la salle de sport The Corporate Gym sont venus étoffer l'offre de services destinés aux usagers.

Le centre de congrès a pour sa part accueilli près de 50 000 personnes à l'occasion de 300 manifestations, ce qui représente par rapport à 2010 un nombre de manifestations comparable et une hausse de 15% des participants. A souligner, entre autres nouveautés, la réfection des 12 salles de réunions du premier étage du bâtiment Sud.

L'événement le plus marquant organisé dans les installations du WTC Barcelona a été la manifestation organisée par Nokia dans le cadre du Mobile World Congress. Le centre d'affaire a également accueilli le XI Congrès national des infirmiers en dermatologie, les XVII Journées scientifiques de podologie, le XXIII Congrès de la Société catalane de cardiologie, le V Congrès international sur les centrosomes, et le II Congrès européen du bénévolat. Le Parlement européen, la fondation Puigvert, Invensys, Mark Ecko, Danone et Schwarzkopf font partie des nombreuses entreprises qui ont choisi le centre de congrès pour organiser réunions ou manifestations.

Dans le cadre de la politique du WTC Barcelona en matière d'efficacité énergétique et de développement durable, le centre d'affaires a réalisé, tout au long de 2011, un audit énergétique de l'ensemble de ses installations. Un appel d'offres a également été lancé et attribué pour la modernisation du système de contrôle de la climatisation du bâtiment.



2

Évolution du trafic

53 Conteneurs

Vracs solides et liquides

56 Véhicules

57 Transport ferroviaire

Short Sea Shipping

Passagers





seaco

CMA CGM

中国海运集团

2. Évolution du trafic

Le trafic total du Port de Barcelone a atteint un volume de 44,2 millions de tonnes en 2011, soit une légère augmentation de 0,4% par rapport à 2010. L'augmentation du trafic a été particulièrement sensible tout au long du premier semestre, tandis que la seconde moitié de l'année a enregistré un ralentissement de l'activité portuaire, qui se reflète dans le résultat final. Malgré tout, la croissance modérée des échanges internationaux, notamment les exportations, a permis au Port de passer la barre des deux millions de conteneurs (+4%) et d'enregistrer une hausse très positive de 14% du trafic de véhicules neufs.

Alors que les vracs liquides ont fortement baissé, les autres trafics ont connu une évolution globalement positive. Le trafic de passagers a battu un nouveau record, essentiellement porté par la hausse de 13% dans le secteur des croisières.

Bond en avant des exportations

Les résultats des différents trafics ont été fortement influencés par les exportations. L'élan spectaculaire enregistré par le trafic extérieur reflète les efforts croissants déployés par les entreprises catalanes pour être compétitives au plan international et positionner leurs produits sur le marché mondial. Les Émirats arabes et la Turquie sont, après la Chine, les principaux pays destinataires de ces marchandises d'exportation, suivis par des destinations importantes pour les marchandises transitant par le Port de Barcelone : Algérie, États-Unis, Brésil, Arabie Saoudite, Maroc, Singapour, Mexique, Corée du Sud et Inde. Cette diversité de marchés est la preuve du dynamisme des entreprises espagnoles et de leur stratégie de diversification maximale.



Escales

En 2011, le Port de Barcelone a enregistré 8 007 escales de navires marchands et de passagers. Les ferries occupent la première place (31%), suivis des porte-conteneurs (28%), des navires de croisières (11%) et des pétroliers (11%). Les navires amarrés dans le Port de Barcelone sont de plus en plus grands : le tonnage moyen (capacité commerciale de chargement des navires) a augmenté de 6% en 2011 par rapport à 2010.

Le Port de Barcelone dessert 825 ports dans le monde entier, grâce à 169 liaisons régulières proposées par 71 armateurs.

trafic avec le port a augmenté de 8%) ; de la Méditerranée orientale, de la mer Noire et du Proche-Orient ; de l'Italie et de la France (+22%) et du golfe Persique et de la mer d'Arabie (+38%).

En termes absolus, la Chine fait encore une fois figure de principal partenaire du port catalan, avec 22% de part de marché des conteneurs, ce qui signifie que près d'un conteneur sur quatre en transit dans le Port est en provenance ou à destination de la Chine. Les Émirats Arabes et la Turquie occupent respectivement la deuxième et la troisième place.

> CONTENEURS

Selon les chiffres cumulés en décembre, les terminaux de conteneurs du Port de Barcelone ont cette année manutentionné 2 033 549 EVP, soit une augmentation de 4%, favorisée par l'évolution des trafics à l'export. Un quart de ce volume, soit 511 096 EVP était destiné au marché extérieur, une hausse de 15% par rapport à l'année précédente qui confirme la tendance à la reprise par rapport aux chiffres 2009 et 2010. La Chine, les Émirats Arabes et la Turquie ont été les principaux destinataires de ces marchandises. A souligner qu'il s'agit d'un fret à forte valeur ajoutée, dont d'importantes quantités de LCL (groupe), de produits chimiques et de CKD (matériel démonté pour assemblage).

S'agissant des tendances par région, le dynamisme des échanges commerciaux a été marqué par la bonne tenue de l'Extrême-Orient et du Japon ; de l'Afrique du Nord (dont le

> VRACS

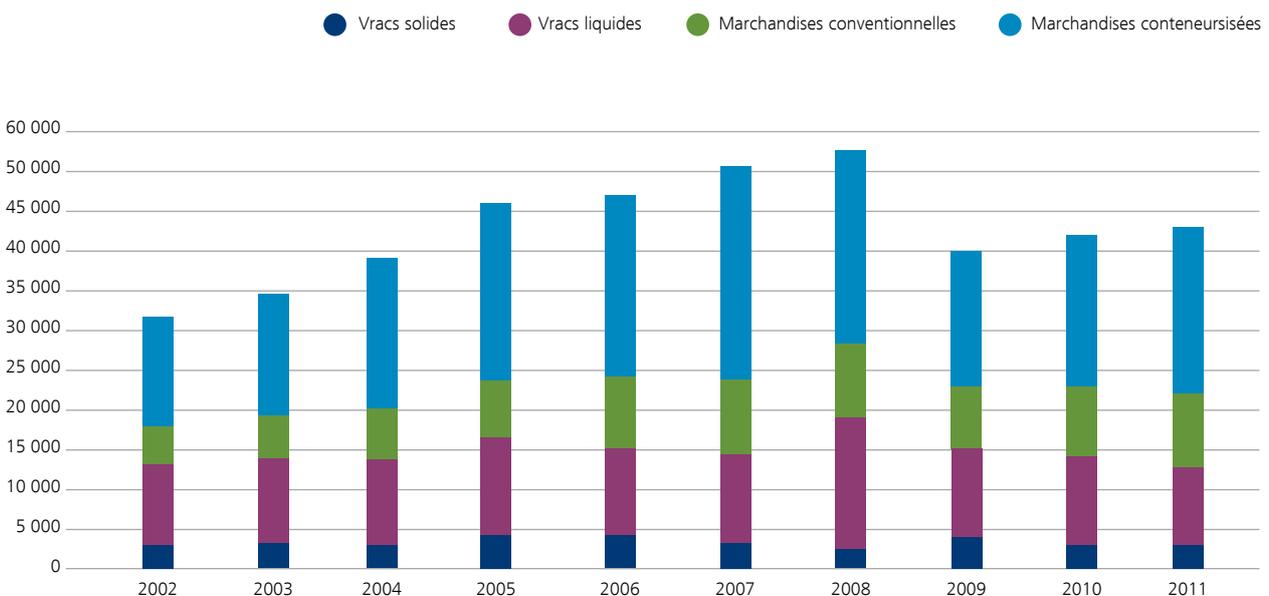
Cette année, les chiffres des vracs solides se sont maintenus, avec 3,5 millions de tonnes, tandis que les vracs liquides, avec 10 761 502 tonnes, ont enregistré une chute de près de 7% provoquée par la baisse de la consommation générale de produits pétroliers.

Vracs solides

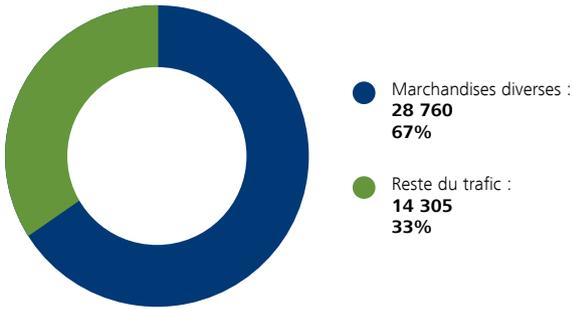
Au chapitre des vracs solides, les importations de graines de soja ont fléchi en raison d'une baisse de la demande de nourriture pour animaux. En revanche, les céréales destinées essentiellement à la consommation humaine, ont fortement augmenté, grâce au maintien de l'activité des usines de farines panifiables et de pâtes alimentaires.

Les exportations d'engrais (potasse) ont augmenté de 74%, ce qui représente aussi une valeur importante en chiffres absolus, car les volumes passent de 323 000 à

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES, 2002-2011 (Milliers de tonnes)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Marchandises conteneurisées	13 842	15 344	18 344	19 929	22 573	25 417	25 156	17 625	19 187	19 857
Marchandises conventionnelles	5 453	5 574	6 437	7 325	9 190	9 768	9 778	8 491	8 589	8 903
Vracs liquides	9 930	10 159	11 071	12 531	10 536	10 991	12 105	11 756	11 558	10 761
Vracs solides	3 383	3 698	3 468	4 052	4 108	3 870	3 506	3 921	3 542	3 544
Total	32 608	34 775	39 320	43 837	46 407	50 046	50 545	41 794	42 877	43 065



561 000 tonnes. Cette variation est liée à des augmentations de production et à une politique efficace de commercialisation du produit à l'international. En revanche, le sel commun, produit résiduel de ces engrais, a connu une baisse de 9% en raison de l'hiver qui n'a pas été particulièrement rude en Europe du nord, mais les volumes ont pu se maintenir au-delà des 100 000 tonnes.

Autre secteur dont le bilan est largement positif, les importations de ferraille, en augmentation de 22%, un résultat très satisfaisant, s'agissant d'un produit destiné aux matériaux de construction, un secteur source de nombreux emplois dans la région. Le reste des produits présente des évolutions variables, mais toujours dans des volumes largement inférieurs.

Vracs liquides

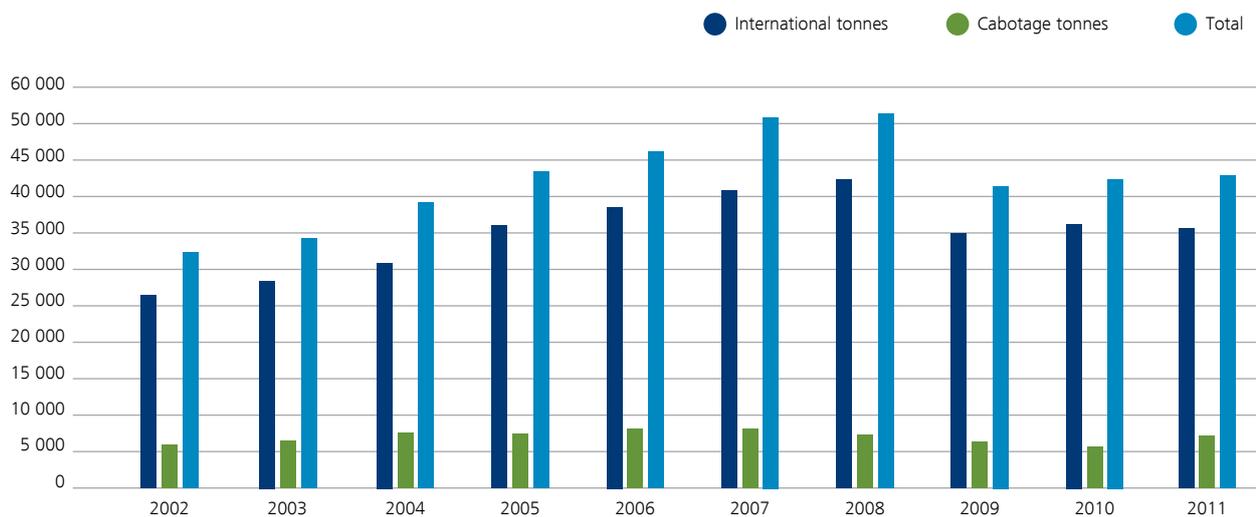
S'agissant des vracs liquides manutentionnés dans les terminaux spécialisés du Port, ils ont été impactés par la baisse de 19% des importations de gaz naturel, provoquée par une chute de la consommation des ménages et des entreprises et par la mise en service du nouveau gazoduc Medgas entre l'Algérie et Almería, qui vient s'ajouter au gazoduc existant à Algésiras. Ces nouvelles infrastructures permettent d'acheter de grandes quantités de produit avec un rythme de livraison constant, au détriment des trafics maritimes.

Les hydrocarbures liquides utilisés comme carburants enregistrent deux tendances très différentes. L'essence augmente d'environ 350 000 tonnes (+30%) et le fioul de près de 200 000 tonnes (+30%), ce dernier phénomène étant essentiellement dû à la livraison de carburants aux navires amarrés dans le Port. A l'inverse, le trafic de gasoil pour moteurs diesel a connu une forte baisse (-12%), directement liée à la consommation du parc de véhicules et aux dépenses de chauffage. Étant donné sa part plus importante dans le volume total de ce type de produits, cette chute a plus fortement contribué à la baisse générale de 8% des hydrocarbures.

Toutefois, cette baisse a été en partie compensée par les produits chimiques, matière première utilisée par de nombreux fabricants et entreprises de réexportation, qui constituent un bon indicateur de la capacité de production du secteur industriel local. Tout comme les deux années précédentes, ces produits ont enregistré une augmentation de 15%.

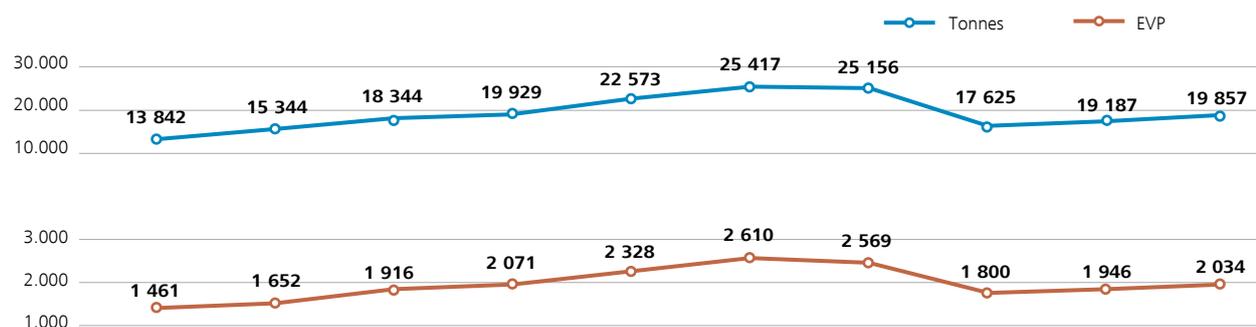


ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION 2002-2011 (Milliers de tonnes)



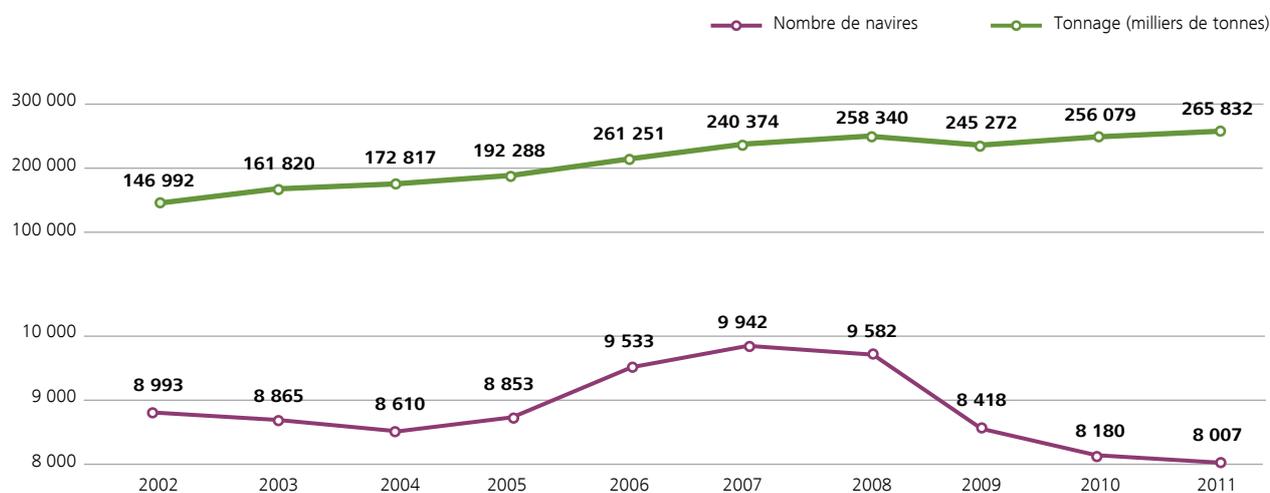
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
International	26 651	28 027	31 977	36 515	38 312	41 553	42 474	35 151	36 761	36 371
Cabotage	5 957	6 748	7 344	7 322	8 094	8 493	8 071	6 642	6 116	6 695
Total	32 608	34 775	39 321	43 837	46 406	50 046	50 545	41 794	42 877	43 066

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES 2002-2011 (Milliers d'EVP et milliers de tonnes)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnes	13 842	15 344	18 344	19 929	22 573	25 417	25 156	17 625	19 187	19 857
EVP	1 461	1 652	1 916	2 071	2 328	2 610	2 569	1 800	1 946	2 034

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de navires	8 993	8 865	8 610	8 853	9 533	9 942	9 582	8 418	8 180	8 007
Tonnage (milliers de tonnes)	146 992	161 820	172 817	192 288	216 251	240 374	258 340	245 272	256 079	265 832

Évolution du trafic

2. > VÉHICULES

Avec 630 102 véhicules, le trafic de véhicules dans les terminaux spécialisés du Port enregistre une augmentation considérable de près de 14%, due tout particulièrement au bond en avant des exportations.

Ce phénomène s'explique par la première place occupée par l'Espagne sur le secteur européen de la construction automobile, avec une présence très stable de plusieurs constructeurs sur le territoire espagnol. A mesure que les modèles deviennent plus mondiaux, avec des chaînes de montage à haut rendement spécialisées dans certains modèles, on observe une progression de ce trafic et du nombre de destinations, dont de nouveaux marchés situés dans des pays émergents. Ainsi, l'an dernier, près de 350 000 véhicules neufs, destinés à plusieurs marchés extérieurs (essentiellement en Europe, en Méditerranée orientale, en Afrique et en Amérique), ont transité par le Port de Barcelone, soit 25% de plus qu'en 2010.

D'autre part, malgré la stagnation du marché intérieur, le trafic de voitures d'importation a atteint 134 720 véhicules en 2011, une progression de 8% par rapport à l'année précédente. Ce phénomène est également dû à l'emplacement géographique et aux avantages opérationnels de Barcelone : le Port peut servir de plateforme de distribution vers l'Europe, le centre de l'Espagne et l'ensemble de la région de la Méditerranée et de l'Afrique du Nord, grâce à des liaisons maritimes et terrestres hautement performantes ; sans compter que l'infrastructure nécessaire, pour accéder au réseau ferroviaire européen directement depuis les terminaux de véhicules du Port, existe déjà.

L'Asie est actuellement la principale région d'origine des véhicules arrivant dans les terminaux de Barcelone, bien que l'Afrique, avec une augmentation de 150% et un volume en valeur absolue encore inférieur à 7 750 unités, se profile déjà comme un nouveau grand centre de production pour les marques ayant entrepris des processus de délocalisation.

Évolution du trafic

TRAFIC D'AUTOMOBILES PAR TYPE DE NAVIGATION

	2010	2011
Cabotage	61 947	70 259
International	488 927	559 843

TRAFIC INTERNATIONAL DE VÉHICULES

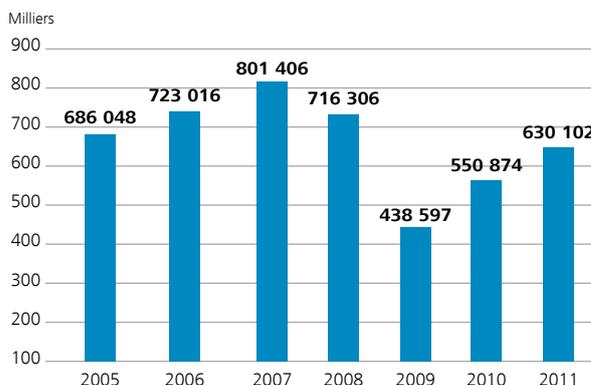
	2010	2011
Importations	124 441	134 720
Exportations	278 179	348 332
Transits	86 307	76 791

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

	2010	2011
Importations	171 421	169 794
Exportations	164 213	160 387
Transits	21	1
Total	335 655	330 182

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

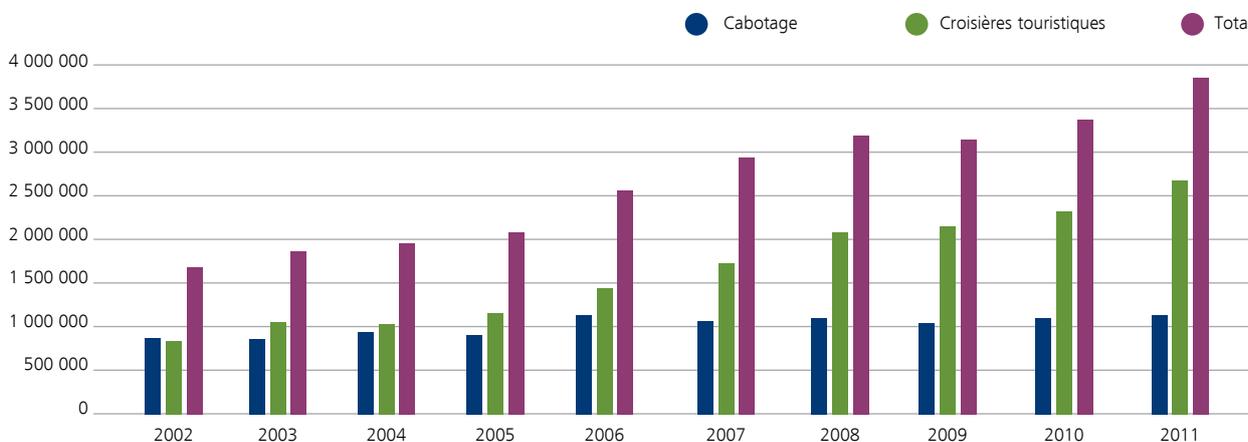
VÉHICULES



ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES 2005-2011 (nombre de véhicules)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Véhicules	686 048	723 016	801 406	716 306	438 597	550 874	630 102

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cabotage	855 865	820 737	946 788	983 755	1 136 108	1 114 026	1 162 422	1 050 231	1 096 515	1 169 818
Croisières tourist.	834 659	1 049 230	1 021 405	1 224 575	1 402 643	1 765 838	2 074 554	2 151 465	2 347 976	2 657 244
Total	1 690 524	1 869 967	1 968 193	2 208 330	2 538 751	2 879 864	3 236 976	3 201 696	3 444 491	3 827 062

> TRANSPORT FERROVIAIRE

Cette année a donné un élan définitif au trafic ferroviaire du Port de Barcelone. La croissance des quantités de marchandises transportées par voie ferrée dans tous les secteurs, confirme le bien-fondé du pari stratégique fait par l'Autorité Portuaire de Barcelone au cours des dernières années. 146 685 EVP ont été transportés par voie ferrée, soit 41% de plus qu'en 2010 (103 898 EVP), année où l'augmentation avait été de 75%.

Les principales destinations des conteneurs sont Saragosse (tmZ et Plaza), Tarragone (Constanti), Lérida, Madrid (Azuqueca) et Selgua (Huesca). L'équilibre entre entrées et sorties (chargement et déchargement) a été maintenu : 51,2% des conteneurs transportés par voie ferrée sont arrivés au Port pour être chargés sur des navires et 48,8% sont arrivés par voie maritime pour être expédiés par le train. Autres faits marquants : l'augmentation des fréquences de la liaison ferroviaire avec Lyon et la mise en service de la nouvelle liaison avec Toulouse, deux éléments qui montrent que le Port est en passe de remporter le marché de l'*hinterland*.

Le transport ferroviaire de véhicules neufs a suivi la même tendance à la hausse qu'en 2010 (+22%), avec 165 247 unités en 2011, soit une augmentation de 29%.

> SHORT SEA SHIPPING

Les liaisons de *Short Sea Shipping* (SSS), en alternative à la route, pour le transport de marchandises et de passagers, ont été stables. Le Port de Barcelone continue d'être leader pour ce type de trafic et jouit de la meilleure position pour développer les autoroutes de la mer en Méditerranée. Les principales liaisons de SSS au départ de Barcelone, avec une fréquence élevée, sont Gênes, Livourne, Porto Torres, Civitavecchia, Tanger Med, Alger et Tunis.

L'année s'est achevée sur un total de 112 182 UTI (unités de transport intermodal), pour lesquelles ce mode de transport s'est révélé, une fois encore, plus économique, plus rapide et surtout plus respectueux de l'environnement. Le Port de Barcelone contribue ainsi à réduire les émissions polluantes.

Ces liaisons ont en outre contribué à l'augmentation du trafic de véhicules neufs dans le Port de Barcelone. Les seules lignes de SSS mentionnées ci-dessus ont assuré le déplacement de 86 068 voitures neuves (+6,9%), soit environ 13,6% des véhicules qui ont transité par le Port.

> PASSAGERS

En 2011, 3,8 millions de passagers ont emprunté des ferries réguliers ou des navires de croisières et ont débarqué ou embarqué dans le Port de Barcelone, un chiffre qui constitue un nouveau record pour l'enceinte portuaire et qui représente une augmentation de 10,7% par rapport à l'année précédente.

Les passagers de lignes régulières (à destination ou en provenance des Baléares, des ports italiens ou d'Afrique du Nord) représentent 1,2 million de passagers (+5,6%) et les passagers de croisières 2,6.

Croisières

Le trafic de croisières du Port de Barcelone bat chaque année son propre record et cette année ne fait pas exception à la règle avec une augmentation de 13% par rapport à 2010. Les 881 escales enregistrées correspondent à 2 657 244 passagers, ce qui constitue un nouveau record historique, et plus de la moitié d'entre eux (56%) ont commencé ou achevé leur voyage à Barcelone, chiffre qui conforte le port dans la position de port base.

Les statistiques confortent également le Port de Barcelone comme leader européen de ce trafic et le situent à la quatrième place mondiale en nombre total de passagers et comme port base.

Le Port de Barcelone dispose aujourd'hui de sept terminaux spécialisés qui respectent les normes de sécurité les plus strictes et appliquent au pied de la lettre le code ISPS (International Ship and Port Security Code). A cet égard, soulignons que les installations portuaires de Barcelone ont passé avec succès l'inspection sur l'application du nouveau règlement de l'Union européenne (CE) 2005/65, qui transforme de simples recommandations applicables aux ports européens selon l'ISPS, en mesures à appliquer systématiquement.

L'un des points clés, tant en matière d'environnement qu'au plan opérationnel, est la collecte des déchets produits par les navires de croisières. Le Port de Barcelone est doté d'installations spécialisées en la matière, comme expliqué en détail au chapitre 5 de ce rapport.

D'autre part, le terminal 1 de l'aéroport de Barcelone – El Prat continue de permettre d'attirer davantage de passagers de croisières en provenance des États-Unis, grâce au développement de liaisons internationales, notamment la mise en place de vols directs entre Barcelone et Miami, Philadelphie, New York, Atlanta ou Chicago. A souligner également, l'ouverture de nouvelles liaisons avec le Canada, avec des vols entre Barcelone et Montréal et Toronto.

Grâce à ces arguments et d'autres, cette année plusieurs compagnies de croisières ont à nouveau décidé de ne pas faire de pause hivernale en Méditerranée : Norwegian Cruise Line et Royal Caribbean ont ainsi proposé des circuits en Méditerranée au départ de Barcelone, suivant en cela l'exemple de certaines compagnies européennes.

Enfin, dernier élément marquant, le Port de Barcelone a relevé, avec succès, le défi consistant à accueillir les trois plus grands navires de croisières qui croisent en Méditerranée : le *Liberty of the Seas*, le *Norwegian Epic* et le *Carnival Magic*.



3

Exercice économique et financier

60 Exercice économique et financier

66 Bilan

67 Compte de pertes et profits

68 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations

69 État des flux de trésorerie





EVANTE

3

3. Exercice économique et financier

L'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a clôturé l'exercice 2011 avec un chiffre d'affaires net en baisse de 6% (chiffres avant audit), dans un contexte marqué par une reprise de l'activité portuaire au cours du premier semestre, suivie d'une nouvelle baisse sur la deuxième partie de l'année.

L'entrée en vigueur au 1er janvier 2011 de la loi 33/2010 sur le régime économique et de prestation de services des ports d'intérêt général, ajoutée aux effets de la politique commerciale de réduction des coûts des opérateurs portuaires de l'APB, a entraîné une baisse de 9% des taxes portuaires par rapport à l'année précédente.

Le volume total de trafic du Port de Barcelone a atteint les 43,1 millions de tonnes sur l'année, sans changement par rapport à l'année précédente, tandis que le trafic de conteneurs s'est élevé à 2 033 549 EVP, soit une croissance de 4%, grâce à la bonne tenue des exportations. Avec 630 102 automobiles, le trafic de véhicules connaît une augmentation de 14%, mais l'ensemble des marchandises générales conventionnelles progresse de 3%.

Pour sa part, le trafic de passagers a atteint un nouveau sommet historique avec 3,8 millions de passagers (soit une croissance de 11%), grâce à la progression de 13% des passagers de croisières touristiques et de 6% des passagers des ferries réguliers.

La baisse des taxes portuaires a été compensée par une reprise considérable des autres recettes commerciales, grâce à l'application de la nouvelle réglementation du service de ramassage des ordures et déchets des navires.

Malgré un bénéfice de 60,3 millions d'euros, le résultat d'exploitation de l'exercice est en baisse de 23% par rapport à l'année précédente.

Aux 9,5 millions de perte de chiffre d'affaires, s'est ajoutée une augmentation de 6,7 millions des dépenses d'exploitation, due essentiellement à l'inscription de 10 millions d'euros de nouvelles dépenses découlant de la réglementation sur le service de ramassage des ordures et déchets des navires, dans le cadre de la protection de l'environnement. Toutefois, ce montant a en partie été compensé en répercutant aux clients le coût de ce service, ce qui a permis d'engranger 6,2 millions, comptabilisés dans le chiffre d'affaires.

Au chapitre des frais de personnel, le poste Salaires et traitements a enregistré une baisse de 3% due à la mise en œuvre des mesures mises en œuvre à partir du mois de juin dernier, en application du décret 8/2010.

Le poste consacré aux autres résultats fait référence aux revenus exceptionnels dégagés par le versement effectué

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (SUR BASE DU COMPTE DE RÉSULTAT) (Milliers d'euros)

	2011	2010	Var	% Var
Taxes portuaires	146 752	160 631	(13 879)	-9%
Taxe d'occupation	55 146	58 867	(3 721)	-6%
Taxes d'utilisation	74 658	82 539	(7 881)	-10%
Taxes navires	26 176	29 536	(3 360)	-11%
Taxes navires de plaisance	400	603	(203)	-34%
Taxes passagers	8 608	7 871	737	9%
Taxes marchandises	39 202	44 333	(5 131)	-12%
Taxes pêche fraîche	155	196	(41)	-21%
Taxes sur l'utilisation spéciale de la zone de transit	117	-	117	-
Taxes sur l'activité	15 915	18 371	(2 456)	-13%
Taxes d'aides à la navigation	1 033	854	179	21%
Autres recettes	11 087	6 729	4 358	65%
Montants supplémentaires	3 225	2 342	883	38%
Droits et autres	7 862	4 387	3 475	79%
	157 839	167 360	(9 521)	-6%

par le ministère des Finances (après adoption en Conseil des ministres à la fin de l'année), en application des décisions de justice annulant la refacturation des tarifs portuaires. Cette somme correspond aux indemnités réclamées (sans les intérêts) et se monte à 11,4 millions d'euros contre 12,3 millions l'année précédente.

Malgré la politique de maîtrise des dépenses, la part des dépenses courantes dans les recettes n'a baissé que d'un point en raison du fléchissement des ventes.

Le résultat financier se solde par une perte de 4,3 millions d'euros ce qui correspond, par rapport à 2010, à une variation négative de 7,9 en termes absolus.

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES 2011

157 839 Milliers d'euros

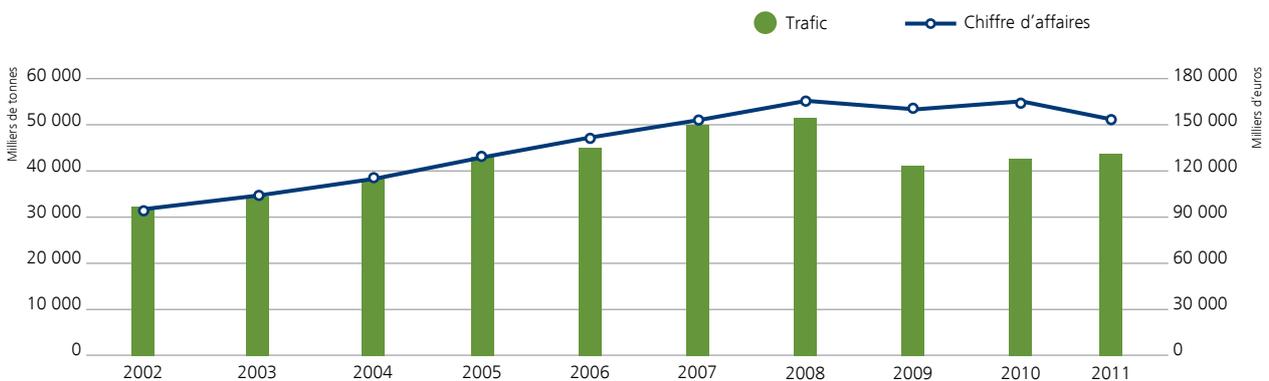


- Concessions de domaine public : **47%**
- Navires et aides à la navigation: **17%**
- Passagers : **6%**
- Marchandises : **25%**
- Autres taxes et services : **5%**

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

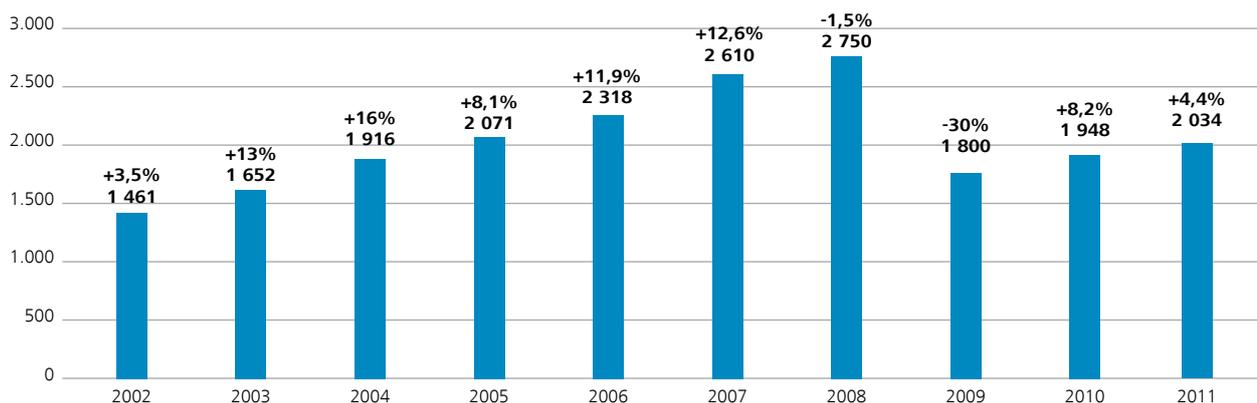
	2011	2010	Var	% Var
Taxes portuaires et montants supplémentaires	149 977	162 973	(12 996)	-8%
Navires et aides à la navigation	27 209	30 390	(3 181)	-10%
Marchandises	39 202	44 333	(5 131)	-12%
Passagers	8 608	7 871	737	9%
Pêche fraîche	155	196	(41)	-21%
Navires de plaisance	400	603	(203)	-34%
Concessions de domaine public	74 190	79 485	(5 295)	-7%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	96	95	1	1%
Taxes sur l'utilisation spéciale de la zone de transit	117	-	117	-
Services commerciaux	7 862	4 387	3 475	79%
Milliers d'euros	157 839	167 360	(9 521)	-6%

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DU VOLUME DE TRAFIC



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic (Milliers de tonnes)	32 608	34 775	39 321	43 837	46 406	50 046	50 552	41 794	42 978	43 065
Chiffre d'affaires (Milliers d'euros)	94 170	100 202	114 829	127 971	139 360	159 107	166 620	162 197	167 360	157 839

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)



3.

Au cours de l'exercice 2011, l'APB n'a souscrit aucun prêt auprès de la Banque européenne d'investissement pour financer ses investissements. L'augmentation des frais financiers est due à la hausse du taux d'intérêt moyen.

L'activation du fonds de réserve pour le versement des indemnités variable qui est passé de 0,89% en 2010 à 1,44% en 2011, à laquelle il convient d'ajouter l'effet de la dernière mise à disposition, en décembre 2010, de 800 000 euros sur les 50 millions d'euros de la ligne de crédit souscrite auprès de la BEI.

L'activation du fonds de réserve pour le versement des indemnités réclamées au titre des tarifs portuaires contestés a également dégagé un droit de recouvrement de 7,2 millions en intérêts de retard. Ce montant a été inscrit au chapitre des revenus financiers.

L'APB avait comptabilisé en 2010 5,1 millions d'euros de recettes au titre de la plus-value sur les actions cédées par l'entreprise du groupe CILSA à l'entreprise en coparticipation Consorci de Plataformes Logístiques, SL. Mécaniquement, le résultat net de cette année s'en trouve diminué, cette baisse n'étant compensée que par les 600 000 euros obtenus suite à la vente des parts de l'APB dans la société Marina Port Vell, SA.

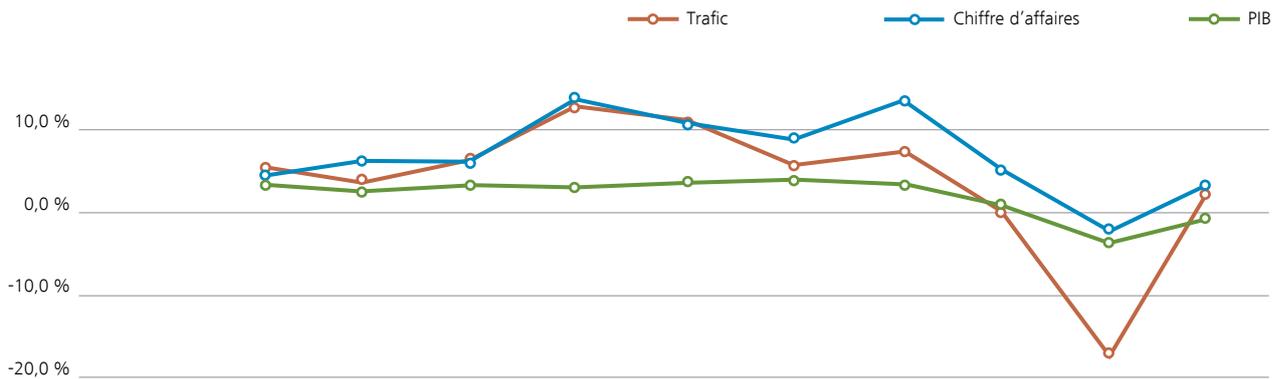
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)

	2011	2010	Variation	% Var
Montant net du chiffre d'affaires	157 839	167 361	(9 522)	-6%
Autres recettes d'exploitation	7 447	6 925	522	8%
Frais de personnel	(32 353)	(34 360)	2 007	-6%
Autres frais d'exploitation	(47 972)	(41 299)	(6 673)	16%
Amortissement des immobilisations	(43 504)	(40 750)	(2 754)	7%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières	6 810	5 694	1 116	20%
Excès de provisions	312	1 422	(1 110)	-
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	301	(3 774)	4 075	-
Autres résultats	11 433	16 628	(5 195)	-31%
Total	60 313	77 847	(17 534)	-23%

RÉSULTAT FINANCIER (Milliers d'euros)

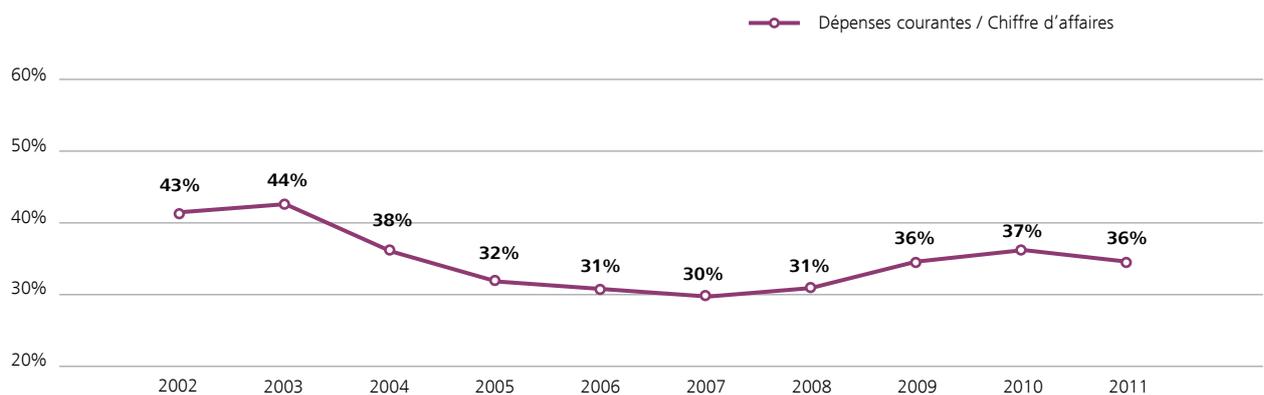
	2011	2010	Variation	% Var
Recettes financières	12 726	12 981	(255)	-2%
Frais financiers	(14 263)	(12 479)	(1 784)	14%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(3 420)	(2 028)	(1 392)	69%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	674	5 124	(4 450)	-87%
Total	(4 283)	3 598	(7 881)	

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



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic	3,6%	6,6%	13,1%	11,5%	5,9%	7,8%	1,0%	-17,3%	2,8%	0,2%
Chiffre d'affaires	6,5%	6,4%	14,6%	11,4%	8,9%	13,5%	5,4%	-2,7%	3,2%	-5,7%
PIB	2,7%	3,1%	3,3%	3,6%	3,9%	3,8%	0,9%	-3,6%	-0,1%	0,7%

PART DES DÉPENSES COURANTES DANS LES RECETTES



Dépenses courantes = Frais de personnel + Services sous-traités + Autres frais de gestion courantes

En sont exclues en 2011, les recettes et dépenses du service de collecte des déchets et résidus des navires.

Dans l'ensemble, le résultat de l'exercice se monte à 56 millions d'euros, soit près d'un tiers de moins qu'en 2010.

Les ressources issues des opérations ont dégagé 78,3 millions d'euros de cash flow, soit 17% de moins que les 93,9 millions d'euros de l'année précédente.

L'Autorité Portuaire a effectué cette année 105,4 millions d'euros d'investissements :

- Acquisitions d'immobilisations incorporelles : 3,4 millions
- Acquisitions d'immobilisations corporelles : 87,6 millions
 - Bureaux World Trade Center : 21,1 millions
 - Digue Est : 28,0 millions
 - Quai Prat : 9,6 millions
 - Quai Sud : 5,3 millions
 - Bâtiment PIF (Poste d'inspection aux frontières) : 3,5 millions
- Investissements financiers : 14,4 millions

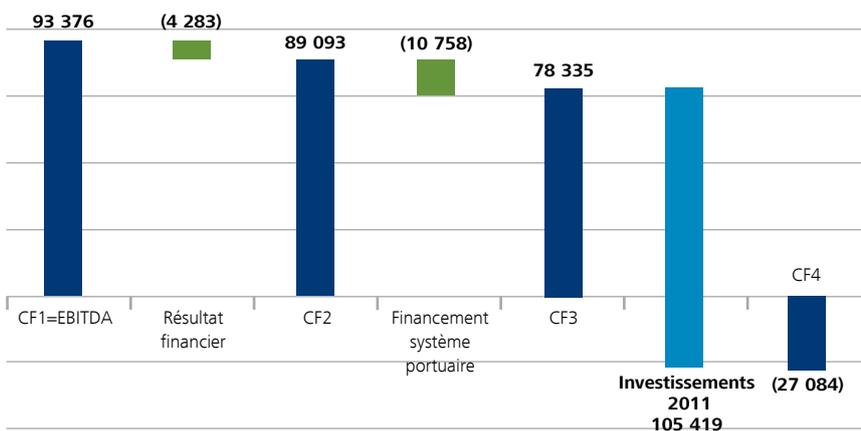
Dans le domaine des entreprises en coparticipation, afin de renforcer la présence du Port de Barcelone dans son *hinterland*, l'APB a réalisé les opérations suivantes sur deux

sociétés chargées de la construction et de l'exploitation de terminaux ferroviaires intermodaux dans la zone centre de l'Espagne :

- En mai, création de Terminal Intermodal Marítima Centro, SL, et en décembre augmentation de capital de cette société par le biais d'un décaissement des deux parties et d'un apport en numéraire de 3,9 millions d'euros par l'APB, ce qui représente une participation de 49% dans le capital de l'entreprise.
- Toujours en mai, acquisition d'une participation de 36,73% dans la société Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA, dont le CILSA détenait auparavant 10,73%. L'opération a représenté un investissement financier de 4,1 millions d'euros.

RÉSULTAT POUR L'EXERCICE (Milliers d'euros)				
	2011	2010	Variation	% Var
Résultat d'exploitation	60 313	77 845	(17 532)	-23%
Résultat financier	(4 283)	3 598	(7 881)	
Total	56 030	81 443	(25 413)	-31%

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



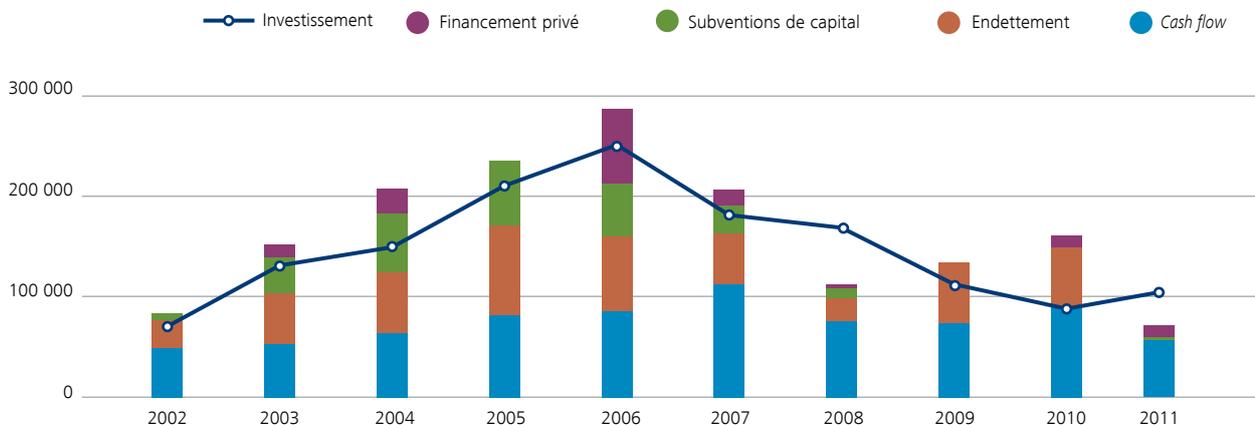
CF1 : Cash flow avant résultat financier et financement du système portuaire

CF2 : Cash flow avant financement du système portuaire

CF3 : Cash flow net

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

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement	72 472	132 953	151 433	213 602	245 214	186 758	161 209	115 131	92 541	105 419
Financement privé	0	14 813	25 100	0	74 000	13 350	4 000	0	9 722	16 258
Subventions de capital	7 316	36 776	61 196	61 848	56 448	38 744	10 012	0	0	1
Endettement	20 000	50 000	63 000	90 000	75 000	58 000	20 000	50 000	50 000	0
Cash flow	49 549	53 807	63 716	82 000	83 868	104 103	77 987	75 353	93 922	78 335

3.

D'autre part, afin de stimuler le développement de la concession administrative de la société Marina Port Vell, SA, l'APB a vendu en mars au propriétaire actuel de la société, sa participation de 14,98%, pour un montant de 600 000 euros.

L'Autorité Portuaire a atteint le pourcentage cible de 20% du capital de la société Consorci de Parcs Logístics, SL, achevant ainsi les apports prévus lors de la création de cette société. L'ajustement de ce pourcentage correspond à la dilution de la participation de l'APB à l'occasion de l'augmentation de capital, réglée dans sa totalité par SABA Parques Logísticos, SAU, en septembre 2011.

Enfin, conformément aux conditions du prêt participatif octroyé au CILSA en décembre 2008, l'Autorité Portuaire a capitalisé les intérêts dus, ce qui représente un investissement financier de 500 000 euros.

ENTREPRISES EN COPARTICIPATION AU 31/12/2011

Entreprises du groupe

Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB	100,00%
Centre Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%

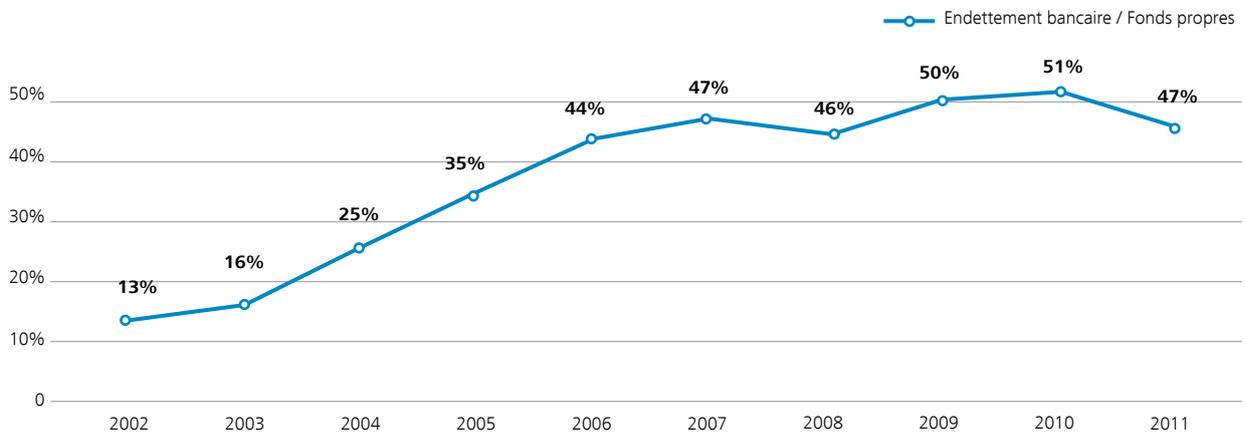
Entreprises associées

Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Consorti de Parcs Logístics, SL	20,00%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%

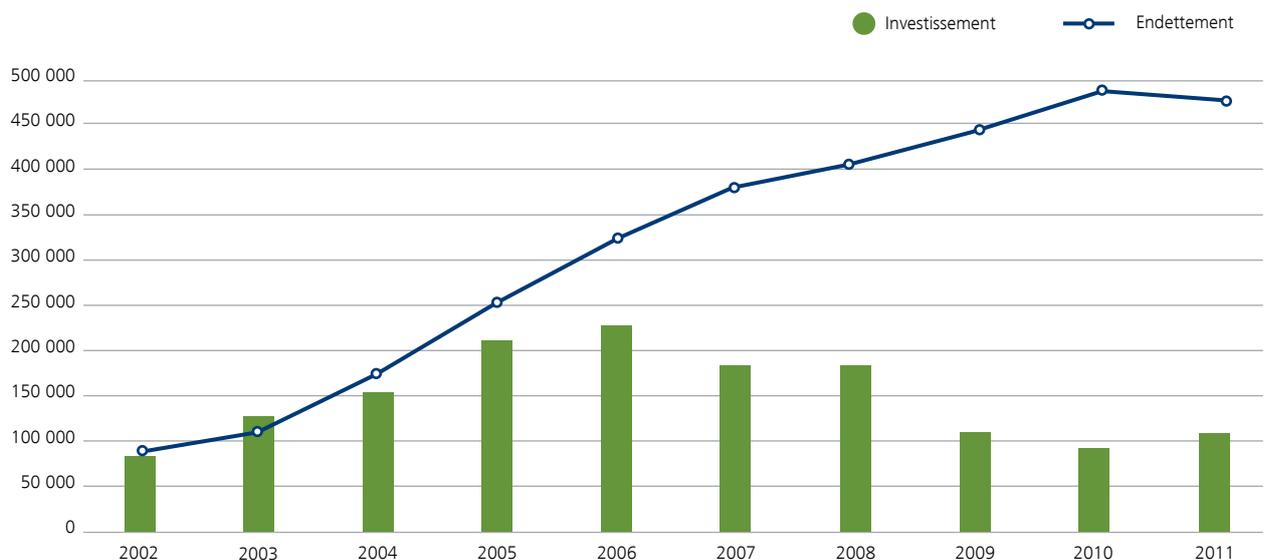
Autres participations

Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,77%
Puerto Seco de Madrid, SA	10,20%
Marina Barcelona 92, SA	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

ÉVOLUTION DU TAUX D'ENDETTEMENT

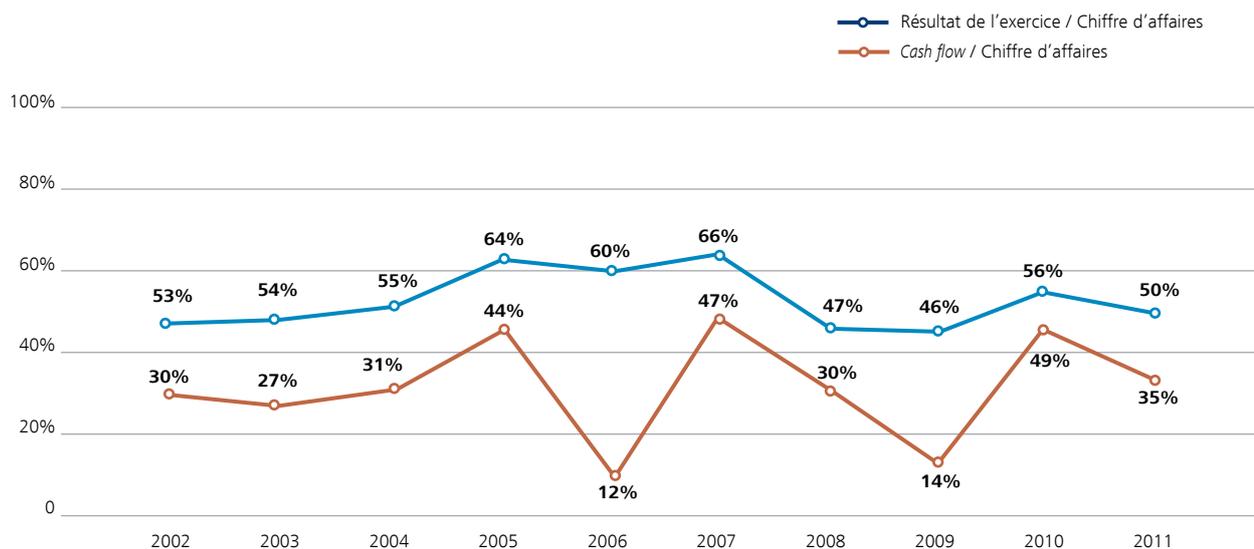


ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ANNUELS ET DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE À LONG TERME (Milliers d'euros)

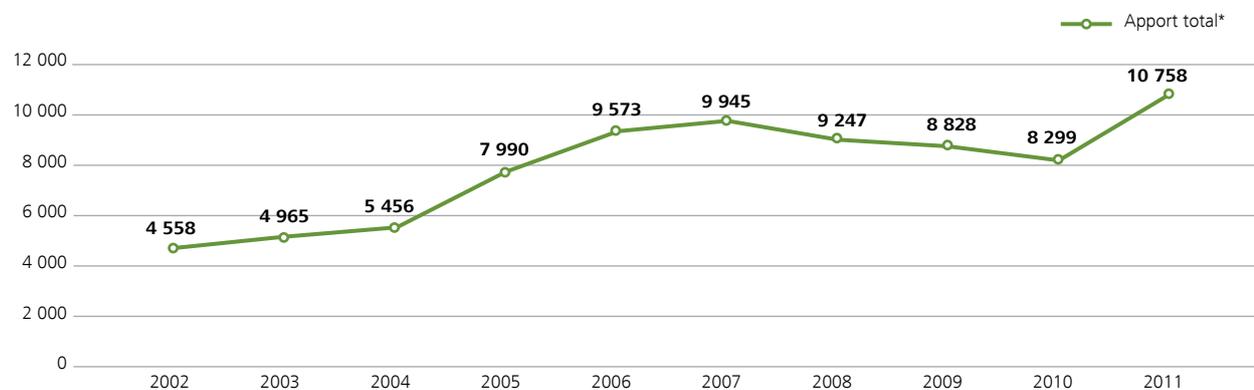


	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissement	72 472	132 953	151 433	213 602	245 214	186 758	161 209	115 131	95 541	105 419
Endettement	77 818	105 414	166 010	253 606	326 202	383 601	401 667	449 222	494 000	486 000

RAPPORTS DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES

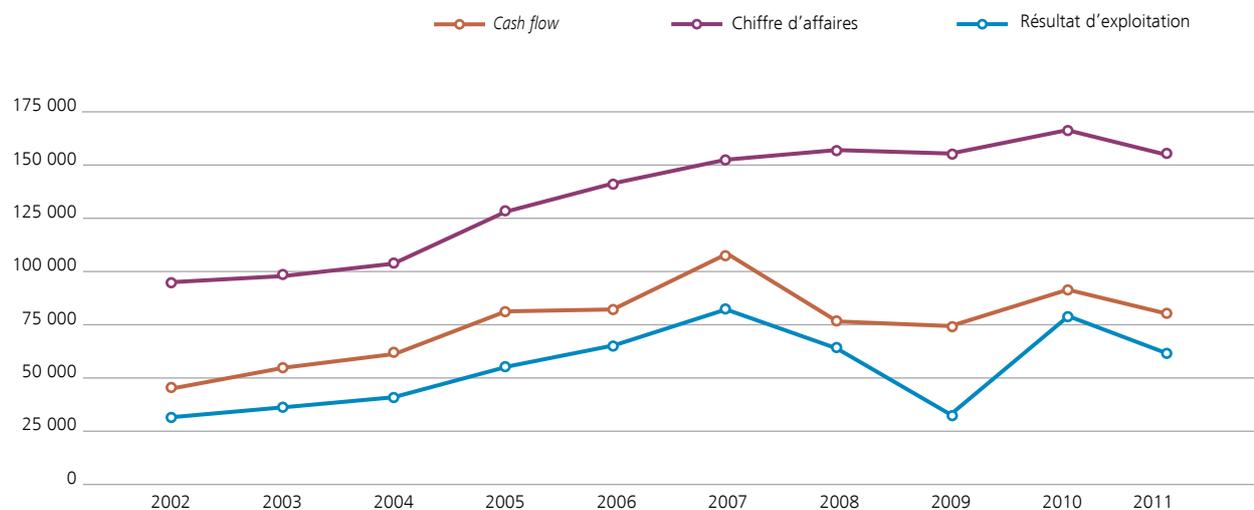


APPORT DE L'APB AU SYSTÈME PORTUAIRE ESPAGNOL (Milliers d'euros)



*Apport net au Fonds de compensation interportuaire + Financement OPPE (loi 33/2010)

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cash flow	49 549	53 807	63 716	82 000	83 868	104 102	77 987	75 353	93 922	78 335
Chiffre d'affaires	94 170	100 202	114 829	127 971	139 360	158 107	166 620	162 197	167 360	157 839
Résultat d'exploitation	33 064	35 485	43 462	58 033	69 562	80 670	68 949	29 816	77 845	60 313

BILAN (Milliers d'euros)

	31-12-2011	31-12-2010		31-12-2011	31-12-2010
ACTIF IMMOBILISÉ	1 790 208	1 785 139	CAPITAUX PROPRES	1 322 016	1 272 997
I. Immobilisations incorporelles	17 942	16 641	A1. Fonds propres	1 034 072	978 042
1. Propriété industrielle et autres immobilisations incorporelles	10 121	10 389	I. Patrimoine	512 743	512 743
2. Applications informatiques	7 821	6 252	III. Résultats cumulés	465 299	383 854
			VII. Résultat de l'exercice	56 030	81 445
II. Immobilisations corporelles	1 467 054	1 418 176	A2. Ajustements pour dépréciation	-	-
1. Terrains et ressources naturelles	196 384	193 142	A3. Subventions, donations et legs reçus	287 944	294 955
2. Constructions	1 021 002	968 513	1. Subventions d'équipement	275 302	281 279
3. Matériel et équipement technique	1 661	1 867	2. Dons et legs d'équipement	20	20
4. Immobilisations corporelles en cours et acomptes	237 153	243 594	3. Autres subventions, dons et legs	12 622	13 656
5. Autres immobilisations corporelles	10 854	11 060	PASSIF IMMOBILISÉ	651 014	661 764
III. Investissements immobiliers	202 739	205 079	I. Provisions à long terme	5 262	22 680
1. Terrains	178 248	177 928	1. Provisions à long terme pour avantages au personnel	-	-
2. Constructions	24 491	27 151	2. Provisions pour charges	5 262	22 680
IV. Investissements à long terme dans des entreprises du groupe ou associées	92 212	84 937	3. Autres provisions	-	-
1. Instruments de capitaux propres	81 255	74 447	II. Dettes à long terme	492 947	497 527
2. Prêts à des entreprises	10 957	10 490	1. Dettes auprès d'établissements de crédit	486 000	494 000
V. Investissements financiers à long terme	6 069	60 214	2. Fournisseurs d'immobilisation à long terme	-	-
1. Instruments de capitaux propres	2 090	2 090	3. Autres dettes	6 947	3 527
2. Prêts à des tiers	3 033	1 499	III. Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupe et associées	-	-
3. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	-	55 441	IV. Dettes d'impôts différés	-	-
4. Autres actifs financiers	946	1 184	V. Comptes de régularisation à long terme	152 805	141 557
VI. Impôts différés actifs	-	-	ACTIF CIRCULANT	240 923	212 765
VII. Créances non courantes	4 192	92	I. Actifs non courants détenus en vue de la vente	-	-
			II. Stocks	220	225
			III. Clients et autres créances	110 412	60 205
			1. Clients pour ventes et prestations de services	30 168	35 454
			2. Clients et débiteurs, entreprises du groupe et associées	20 877	21 772
			3. Débiteurs divers	1 155	557
			4. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	55 441	-
			5. Autres prêts accordés aux administrations publiques	2 771	2 422
IV. Investissements à court terme dans des entreprises du groupe et associées	-	-	IV. Investissements à court terme dans des entreprises du groupe et associées	-	-
V. Investissements financiers à court terme	123	125	V. Fournisseurs et autres dettes	35 101	39 205
1. Prêts à des entreprises	-	-	1. Fournisseurs et autres dettes	25 988	29 835
2. Prêts à des entreprises	123	125	2. Administrations publiques, acomptes sur subventions	-	-
3. Autres actifs financiers	-	-	3. Autres dettes auprès des administrations publiques	9 113	9 370
VI. Comptes de régularisation	980	823	VI. Comptes de régularisation	5	10
VII. Trésorerie et équivalents de trésorerie	129 188	151 387	VII. Trésorerie et équivalents de trésorerie	129 188	151 387
1. Trésorerie	18 188	14 887	1. Trésorerie	18 188	14 887
2. Équivalents de trésorerie	111 000	136 500	2. Équivalents de trésorerie	111 000	136 500
TOTAL ACTIF	2 031 131	1 997 904	TOTAL PASSIF	2 031 131	1 997 904

COMPTE DE PERTES ET PROFITS (Milliers d'euros)

	2011	2010	Variation	% Var
Montant net du chiffre d'affaires	157 839	167 360	(9 521)	-6%
Taxes portuaires	146 752	160 631	(13 879)	-9%
Taxe d'occupation	55 146	58 867	(3 721)	-6%
Taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	74 658	82 539	(7 881)	-10%
Taxe navires	26 176	29 536	(3 360)	-11%
Taxes navires de plaisance	400	603	(203)	-34%
Taxes passagers	8 608	7 871	737	9%
Taxes marchandises	39 202	44 333	(5 131)	-12%
Taxe pêche fraîche	155	196	(41)	-21%
Taxe d'utilisation spéciale de la zone de transit	117	-	117	-
Taxe d'activité	15 915	18 371	(2 456)	-13%
Taxes sur services non commerciaux	1 033	854	179	21%
Autres recettes	11 087	6 729	4 358	65%
Montants supplémentaires	3 225	2 342	883	38%
Tarifs et autres	7 862	4 387	3 475	79%
Autres recettes d'exploitation	7 447	6 925	522	8%
Recettes accessoires et autres recettes de gestion courante	3 754	3 068	686	22%
Subventions d'exploitation virées au résultat de l'exercice	117	140	(23)	-16%
Recettes de concessions rendues	1 027	835	192	23%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2 549	2 882	(333)	-12%
Dépenses de personnel	(32 353)	(34 361)	2 008	-6%
Salaires et traitements	(21 533)	(22 080)	547	-2%
Indemnités	(1 093)	(2 698)	1 605	-59%
Charges sociales	(9 727)	(9 583)	(144)	2%
Provisions	-	-	-	-
Autres dépenses d'exploitation	(47 972)	(41 299)	(6 673)	16%
Services sous-traités	(30 929)	(24 020)	(6 909)	29%
Réparations et entretien	(15 769)	(8 844)	(6 925)	78%
Services de professionnels indépendants	(4 638)	(4 136)	(502)	12%
Fournitures	(2 028)	(1 511)	(517)	34%
Autres services sous-traités	(8 494)	(9 529)	1 035	-11%
Impôts	(1 610)	(1 250)	(360)	29%
Pertes, charges et variation des provisions pour opérations commerciales	(1 205)	(1 060)	(145)	14%
Autres frais de gestion courante	(921)	(3 788)	2 867	-76%
Financement des ports d'État	(6 425)	(6 068)	(357)	6%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	(6 882)	(5 113)	(1 769)	35%
Amortissements des immobilisations	(43 504)	(40 750)	(2 754)	7%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	6 810	5 694	1 116	20%
Excès de provisions	312	1 422	(1 110)	-78%
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	301	(3 774)	4 075	-108%
Charges et pertes	260	(3 650)	3 910	-107%
Produits sur cessions et autres	41	(124)	165	-133%
Autres résultats	11 433	16 628	(5 195)	-31%
Recettes exceptionnels	11 433	16 628	(5 195)	-31%
Frais exceptionnels	-	-	-	-
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	60 313	77 845	(17 532)	-23%
Recettes financières	12 726	12 981	(255)	-2%
Recettes de participations en instruments de capitaux propres	756	288	468	163%
Recettes de valeurs négociables et autres actifs financiers	11 006	11 337	(331)	-3%
Inscription de frais financiers à l'actif	964	1 356	(392)	-29%
Frais financiers	(14 263)	(12 479)	(1 784)	14%
Pour emprunts auprès de tiers	(13 375)	(11 232)	(2 143)	19%
Pour mise à jour des provisions	(888)	(1 247)	359	-29%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(3 420)	(2 028)	(1 392)	69%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	674	5 124	(4 450)	-87%
RÉSULTAT FINANCIER	(4 283)	3 598	(7 881)	-
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	56 030	81 443	(25 413)	-31%
Impôt sur les bénéfices	-	-	-	-
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	56 030	81 443	(25 413)	-31%

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

	2011
EMPLOIS	141 577
Augmentation de l'actif immobilisé	105 419
Acquisitions d'immobilisations et autres investissements	101 285
Subventions à recevoir à long terme	-
Créances non courantes et autres activités d'exploitation	4 134
Immobilisations pour concessions rendues	-
Transfert d'actifs d'autres organismes publics	-
Apport au Fonds de compensation interportuaire	6 882
Diminution du passif immobilisé	29 276
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'établissements de crédit	8 000
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès de fournisseurs d'immobilisations	-
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'entreprises du groupe / associées	3 284
Emploi et cession à court termes de provisions à long terme	17 992
RESSOURCES	174 777
Ressources issues des opérations	78 335
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2 549
Recettes de concessions rendues	826
Augmentation du passif immobilisé	16 258
Dettes à long terme auprès d'établissements de crédit	-
Dettes à long terme auprès de fournisseurs d'immobilisations	-
Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupes / associées et autres	-
Acomptes reçus sur les ventes ou sur la prestation de services	16 258
Diminution de l'actif immobilisé	58 785
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	2 821
Annulation ou cession à court terme d'autres placements financiers à long terme	490
Annulation ou cession à court terme de subventions à recevoir à long terme	55 441
Annulation ou cession de créances non courantes et autres	33
Transfert d'actifs d'autres organismes publics	-
Autres ressources	18 024
Excédent ressources / emplois	33 200
Excédent emplois / ressources	-

RESSOURCES DES OPÉRATIONS (Milliers d'euros)

	2011	2010	Variation	% Var
Résultat pour la période	56 030	81 443	(25 413)	-31%
Plus	56 663	53 526	3 137	6%
Amortissement des immobilisations	43 504	40 750	2 754	7%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	6 882	5 113	1 769	35%
Dotations ou excès de provisions pour risques et charges	633	253	40%	
Pertes sur immobilisations	472	129	343	266%
Pertes pour dépréciation de l'actif immobilisé	3 420	5 770	(2 350)	-41%
Pertes pour mises à jour financières	1 499	1 107	392	35%
Autres	-	24	(24)	-100%
Moins	34 358	41 047	(6 689)	-16%
Report de la dépréciation de l'actif immobilisé	260	91	169	186%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2 549	2 882	(333)	-12%
Excès de provisions pour risques et charges	312	1 422	(1 110)	-78%
Plus-values sur immobilisations	1 188	5 129	(3 941)	-77%
Subventions d'équipement et reports virés au résultat	7 837	6 529	1 308	20%
Inscription en charges d'acomptes reçus sur la prestation de services (-)	3 225	2 342	883	38%
Inscription de frais financiers à l'actif	964	1 356	(392)	-29%
Recettes pour mises à jour financières	-	35	(35)	-100%
Autres	18 023	21 261	(3 238)	-15%
Total	78 335	93 922	(15 587)	-17%

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (Milliers d'euros)

	2011	2010
A) Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	70 715	86 804
Résultat avant impôts	56 030	81 443
Ajustements du résultat	25 193	18 399
Amortissement des immobilisations (+)	43 504	40 750
Corrections de valeurs sur dépréciation	(260)	3 650
Variation des provisions	(312)	(1 422)
Imputation de subventions (-)	(6 810)	(5 694)
Produits des diminutions et cessions d'immobilisations	(42)	124
Produits des diminutions et cessions d'actifs financiers	(674)	(5 124)
Revenus financiers (-)	(12 726)	(12 981)
Dépenses financiers (+)	14 263	12 479
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	3 420	2 028
Recettes de concessions rendues (-)	(1 027)	(835)
Inscription en charges d'acomptes reçus sur les ventes ou la prestation de services	(3 225)	(2 342)
Autres recettes et dépenses	(10 918)	(12 234)
Variation du fonds de roulement	(1 998)	(6 684)
Stocks	5	26
Clients et autres créances	2 606	(8 663)
Autres actifs circulants	136	286
Fournisseurs et autres dettes	(3 995)	5 333
Autres passifs circulants	(583)	(7 803)
Autres actifs et passifs immobilisés	(167)	4 137
Autres flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(8 510)	(6 354)
Paiement d'intérêts (-)	(11 847)	(9 951)
Encaissement de dividendes (+)	756	288
Encaissement d'intérêts (+)	3 228	1 431
Paiement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (-)	(19 219)	(442)
Encaissement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (+)	18 894	2 312
Encaissements / décaissements au titre de l'impôt sur les bénéfices	(322)	8
Autres encaissements / décaissements	-	-
B) Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	(100 071)	(98 237)
Décaissements liés aux investissements (-)	(119 431)	(114 246)
Entreprises du groupe et associées	(8 034)	(7 697)
Immobilisations incorporelles	(3 834)	(2 831)
Immobilisations corporelles	(106 563)	(103 229)
Investissements immobiliers	-	-
Autres actifs financiers	(1 000)	(489)
Actifs immobilisés détenus pour vente	-	-
Autres actifs	-	-
Encaissements liés aux désinvestissements (+)	19 360	16 009
Entreprises du groupe et associées	1 899	384
Immobilisations incorporelles	-	-
Immobilisations corporelles	942	13
Investissements immobiliers	-	-
Autres actifs financiers	-	-
Actifs immobilisés détenus pour vente	-	-
Autres actifs	16 519	15 612
C) Flux de trésorerie provenant des activités de financement	7 157	47 153
Encaissements et décaissements d'éléments de capitaux propres	826	-
Subventions, donations et legs reçus	826	-
Encaissements et décaissements d'éléments de passif financier	6 331	47 153
Émission d'emprunts	14 837	52 000
Emprunts auprès d'établissements de crédit (+)	-	50 000
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (+)	-	-
Autres emprunts (+)	14 837	2 000
Remboursement et amortissement d'emprunts	(8 506)	(4 847)
Emprunts auprès d'établissements de crédit (-)	(5 222)	(2 444)
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (-)	-	-
Autres emprunts (-)	(3 284)	(2 403)
AUGMENTATION / DIMINUTION NETTE DES COMPTES DE TRÉSORERIE (A+B+C)	(22 199)	35 720
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	151 387	115 667
Trésorerie à la clôture de l'exercice	129 188	151 387

4

Domaine social

72 La stratégie du personnel

Structure de l'APB, égalité et diversité

73 Action sociale

74 Développement et communication interne

75 Services médicaux et prévention des risques professionnels





4. Domaine social

> LA STRATÉGIE DU PERSONNEL

Au cours des dernières années, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) s'est attachée à encourager un processus de transformation destiné à mettre en œuvre la stratégie hautement complexe du Port de Barcelone. En matière de gestion du personnel, cette volonté s'est traduite par le développement de processus de gestion destinés à orienter les compétences et le comportement des personnes qui travaillent pour l'organisation vers une culture d'efficacité et de compétitivité accrues. 2011 aura été une année d'ancrage des politiques du personnel, en partant du constat que le contexte général évolue vers un niveau d'exigence plus important et requiert des professionnels de plus en plus formés, adaptables et fermement décidés à relever les défis de l'organisation.

Afin de concrétiser cet engagement, et dans la droite ligne de l'enquête de satisfaction interne réalisée en 2010, des actions concrètes ont été entreprises pour améliorer le climat professionnel et la motivation, et ont bénéficié de la participation de l'ensemble du personnel.

Nous disposons désormais d'informations pertinentes et d'une base solide pour franchir une nouvelle étape dans la stratégie du personnel.

> STRUCTURE DE L'APB, ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ

Caractéristiques des effectifs

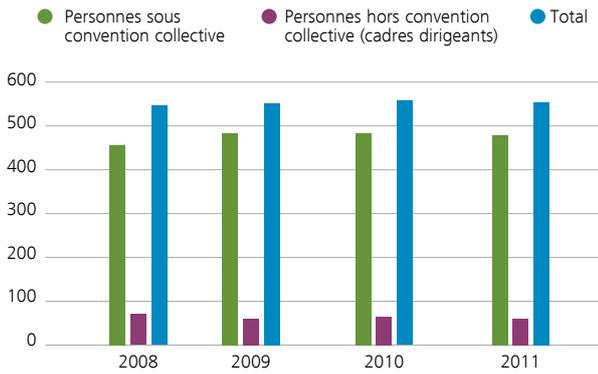
Les effectifs ont peu évolué par rapport aux années précédentes en termes de nombre de personnes, mais confirment une relève générationnelle chez les cadres, et une légère baisse de cette même catégorie de personnel, tant sous convention collective que non (cadres dirigeants).

Autres caractéristiques importantes des effectifs de l'APB à la clôture de l'exercice 2011 :

- La proportion hommes – femmes est de 71% - 29%.
- Les hommes appartiennent surtout à la tranche d'âge 41 – 60 ans, tandis que la majorité des femmes se situe dans la tranche 31 – 50 ans.
- Un quart des effectifs ont une ancienneté inférieure à 6 ans, mais la majorité du personnel travaille à l'APB depuis plus de 10 ans.



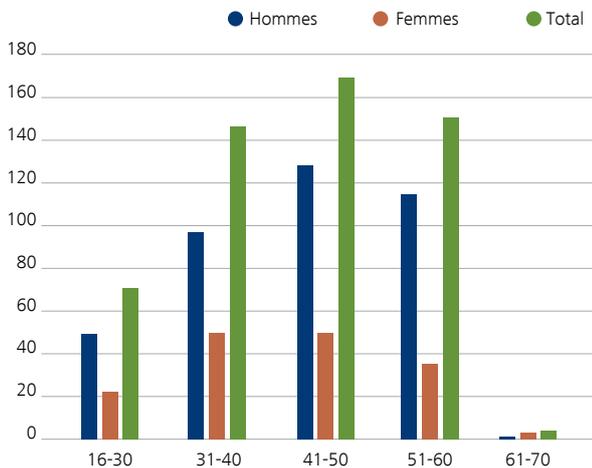
ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SOUS ET HORS CONVENTION COLLECTIVE



	2008	2009	2010	2011
Personnes sous convention collective	465	481	486	484
Personnes hors convention collective (cadres dirigeants)	75	70	72	69
TOTAL	540	551	558	553

Liste du personnel au 31/12/2011

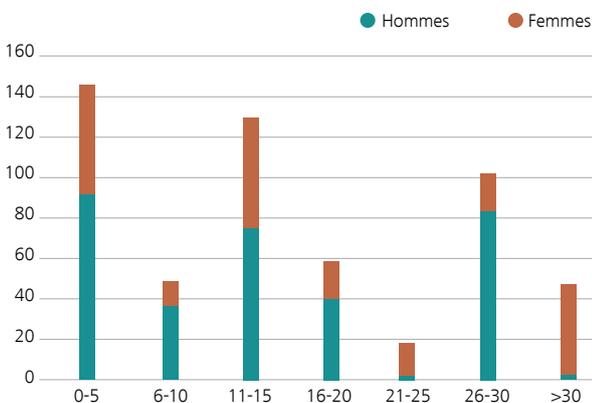
EFFECTIFS 2011 PAR TRANCHE D'ÂGE



ANS	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Hommes	49	97	128	117	3
Femmes	22	50	50	36	1
TOTAL	71	147	178	153	4

Liste du personnel au 31/12/2011

EFFECTIFS 2011 PAR ANCIENNETÉ (années travaillées à l'APB)



	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hommes	93	38	77	40	16	85	45
Femmes	54	11	54	19	2	16	3
TOTAL	147	49	131	59	18	101	48

Liste du personnel au 31/12/2011

Égalité et diversité

En 2011, le Comité permanent sur l'égalité a approuvé le protocole de l'APB sur le harcèlement, qui vise à garantir un environnement de travail productif, sûr et respectueux à l'ensemble des membres de l'organisation. Ce protocole part du principe que le respect de la dignité personnelle est un droit et un devoir pour tous, dans le cadre professionnel aussi.

Avantages sociaux

Malgré le contexte économique, l'APB a maintenu l'ensemble des avantages sociaux, consciente de leur importance pour le personnel.

> ACTION SOCIALE

Voici certaines des grandes interventions entreprises au titre de l'action sociale de l'APB en 2011.

- Sur le thème « Nous sommes tous concernés, Alzheimer ne fait pas de différences entre les familles et les classes sociales », le centre omnisports du Port de Barcelone a accueilli le 9 avril la deuxième édition du **Déjeuner solidaire contre la maladie d'Alzheimer**, auquel ont participé plusieurs organismes et associations de la Communauté Portuaire. L'objectif est de lever des fonds pour la recherche sur la maladie d'Alzheimer et les maladies neurodégénératives en général. Plus de 400 personnes ont assisté à ce déjeuner, dont Pasqual Maragall, venu représenter sa fondation contre la maladie d'Alzheimer, et José Alberto Carbonell, directeur général du Port de Barcelone. Grâce aux dons des sociétés participantes et à la vente des billets pour le repas, 17 000 euros ont été récoltés pour le projet scientifique de la fondation.
- Du 18 au 22 juillet s'est déroulée la semaine de collecte de téléphones portables pour la campagne « **MOBILitza't per la selva** » (mobilisez-vous pour la forêt) destinée à recycler et prolonger la durée de vie des téléphones portables, et à protéger ainsi les écosystèmes africains. La campagne a été organisée à l'initiative de l'Institut Jane Goodall Espagne et a bénéficié du soutien de la célèbre éthologue et de la collaboration de l'APB qui a installé plusieurs points de collecte dans l'enceinte portuaire et a mené les actions de communication nécessaires, relayées par les associations professionnelles et organismes publics du Port. 480 téléphones portables ont été récoltés. Movilbank les recyclera ou les réutilisera pour reverser une partie de leur valeur à l'institut.
- Afin de connaître les quantités de dioxyde de carbone émises par les salariés de l'APB, selon le mode de transport qu'ils utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail, le département de Responsabilité sociale d'entreprise a réalisé l'enquête « **Comment vous rendez-vous au travail ? (calcul de CO₂)** ».
- Le Port de Barcelone a organisé, conjointement avec la société de prévention FREMAP, la **IX Journée de prévention des risques professionnels et de responsabilité sociale d'entreprise destinée à la Communauté Portuaire**. Outre des questions telles que le *teaming*, les risques psychosociaux, l'ergonomie dans le secteur professionnel ou le syndrome du bâtiment malade, les 105 participants ont pu débattre et améliorer



leurs connaissances sur le lien entre prévention des risques et responsabilité sociale, les critères en faveur du capital humain et l'état actuel de la prévention au sein de la Communauté Portuaire.

- Pour la sixième année consécutive, l'APB a participé et assuré la promotion de la campagne « Noël solidaire dans le Port », dont l'édition 2011 a permis de réunir 316 jouets, 449 vêtements, 24 paires de chaussures et 422 kg d'aliments. Les dons ont été répartis entre la Banque alimentaire (aliments), la fondation IRES (jouets) et la fondation Arrels (vêtements).

> DÉVELOPPEMENT ET COMMUNICATION INTERNE

2011 a été consacré au renforcement du modèle de gestion par compétences, qui repose sur trois grands axes de gestion : le recrutement, la formation et la promotion du personnel.

En application des critères d'égalité, de mérite et de compétences, ces processus ont permis de couvrir les besoins du personnel dans un port de plus en plus technique, qui requiert des effectifs plus qualifiés et dotés d'une vision plus large de l'activité. Ce système permet d'anticiper les besoins futurs, tout en progressant dans le développement des personnes et la gestion de la performance.

Outre les politiques de développement des personnes, la transformation de l'organisation repose sur deux éléments clés : la formation et la communication interne, qui seront des leviers pour l'évolution future de l'APB.

Enfin, il convient de souligner le pari résolu du Port de Barcelone en faveur de la collaboration entre l'université et l'entreprise. Dans le cadre de la coopération avec des universités telles que l'UPC, l'UAB et d'autres établissements d'enseignement, plusieurs départements de l'APB ont reçu des étudiants venus participer à la réalisation d'études portant notamment sur les nouveaux marchés, la logistique et les infrastructures.

Formation

Le Port de Barcelone met à disposition de ses collaborateurs et collaboratrices, plusieurs plans et programmes de formation leur permettant d'acquérir les connaissances techniques nécessaires et d'améliorer leurs compétences. 181 formations collectives et plus de 70 formations individuelles ont été organisées en 2011.

Le projet de formation en compétences techniques a cette année mis l'accent sur la formation à distance, avec

une implication et une participation actives des formateurs internes à la révision des contenus. Les cours d'anglais en ligne ont tout particulièrement permis un meilleur accès à l'acquisition de cette compétence. En outre, les cours de langues (l'anglais et le français notamment), ont été réorientés en fonction des besoins techniques des départements.

S'agissant du Plan d'égalité des chances lancé en 2010, les efforts ont cette année porté sur une formation de sensibilisation destinée au Comité d'éthique du port de Barcelone. Le projet « La voix du Port ! », dont le principal objectif est l'harmonisation des systèmes de service client, que ce soit en personne, par téléphone ou par voie télématique, a quant à lui été poursuivi. Cette formation, fruit d'un travail conjoint entre le Service d'Accès Unifié (SAU) et la direction du Développement commercial, a débouché sur des objectifs très ambitieux d'amélioration du service client, qui serviront de modèle à l'ensemble de l'organisation.

Au chapitre de la Prévention des risques professionnels, une formation spécifiquement destinée à la Police portuaire a été organisée sur la conduite de voitures et de motos par des professionnels, afin d'améliorer les conditions de sécurité à leur poste de travail.

A souligner également, la formation conjointe de la Police portuaire et de toutes les forces de sécurité et services d'urgences de Catalogne (Mossos d'Esquadra, pompiers, service d'urgences médicales, service de protection civile et le 112).

Communication interne

2011 a été une année de transformation des outils de communication interne, et de définition des orientations stratégiques futures qui permettront à cette activité de jouer un rôle prépondérant dans l'implantation de nouvelles approches au sein de l'organisation. L'ePORTal, Intranet du Port de Barcelone, et le bulletin interne Fem Port ont ainsi fait l'objet d'une refonte conceptuelle et visuelle. Une analyse en profondeur de la communication interne a été réalisée afin de lui donner l'orientation sociale qu'exige le nouveau contexte professionnel.

De même, des efforts ont été consacrés à la promotion de certains comportements et attitudes au sein de l'organisation, avec, par exemple, la conception d'un décalogue pour des réunions efficaces ou l'organisation d'une campagne pour le bon usage des bureaux et des espaces de loisirs du personnel.





Points très positifs, les près de 300 000 visites qu'a reçu l'Intranet, et le record de participation et le bon accueil réservé à la Journée annuelle APB au cours de laquelle le président et le directeur général partagent avec l'ensemble du personnel les résultats de l'année précédente et les défis à venir pour l'organisation.

> SERVICES MÉDICAUX ET PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Services médicaux

Les centres de Bosch i Alsina et du WTC Barcelona ont conservé leur stratégie et leurs objectifs et proposent à ce titre un large éventail de couvertures sanitaires et sociales au personnel en activité, à leurs ayants droits et aux retraités, ce qui représente 3 000 personnes environ.

Les médecins de l'APB ont fait passer 15 947 **visites médicales** en 2011, dont 9 340 à des salariés en activité et 6 607 à des salariés non actifs. Le secteur rééducation rattaché au service de traumatologie assure les mêmes niveaux de soins et offre un service de grande qualité. Les procédures et protocoles nécessaires pour harmoniser les démarches des professionnels de la médecine d'assistance et du travail de l'APB reposent sur le Plan Santé de la Catalogne et les protocoles spécifiques du Conseil interterritorial du système national de santé.

Dans le cadre de ce plan, signalons la poursuite du travail d'information sur les bonnes habitudes de vie, afin de sensibiliser aux facteurs de risque cardiovasculaire et réduire l'usage de produits stupéfiants, et de pouvoir ainsi améliorer les conditions de travail des salariés et de leur entourage. Signalons également la réalisation d'analyses de dépistage précoce du cancer du côlon et la délivrance des médicaments aux doses prescrites à chaque patient, afin d'améliorer le suivi de la santé et la maîtrise des dépenses pharmaceutiques.

Au cours de l'année, un protocole de confidentialité a également été élaboré et publié, afin d'harmoniser des critères de sauvegarde absolue de toutes les données médicales extrêmement sensibles.

En matière de **surveillance de la santé**, 216 visites médicales de contrôle ont été passées, ce qui représente 38,8% des effectifs et plus précisément 143 hommes

(35,7%) et 73 femmes (46,8%). Lors de ces examens complets, les protocoles sanitaires officiels ont été suivis et les plans de santé de Catalogne et de l'APB respectés.

Prévention des risques professionnels

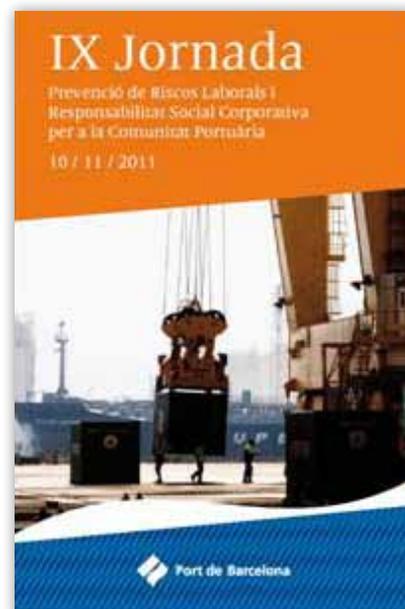
Le Plan annuel de prévention de l'APB s'est essentiellement attaché à appliquer les indications et recommandations émanant de l'audit de prévention de 2010. En 2011, plus de 85% des problèmes détectés ont été résolus, toujours dans le cadre d'une étroite collaboration avec les délégués de prévention, représentants des salariés au sein du CHSCT.

Le service Prévention a également organisé et participé à la IX Journée de prévention des risques professionnels du Port, organisée à l'initiative du groupe de travail Prévention du Conseil de direction de promotion de la Communauté Portuaire et de la société de prévention FREMAP, en partenariat avec le département Responsabilité sociale d'entreprise de l'APB. Eliseu Oriol Pagès, directeur des services territoriaux d'entreprise et d'emploi de Barcelone, qui dépendent du gouvernement catalan, a clôturé la journée.

Depuis 2007, ce département participe aux réunions du sous-groupe de travail sur les urgences sanitaires du Conseil de direction, aux côtés du service d'urgences SEM, de la société de prévention FREMAP et de la Police portuaire. Cette collaboration a permis d'augmenter le nombre d'urgences sanitaires résolues en moins de quinze minutes dans le Port et dans la ZAL, avec un pourcentage passant de 47 à 60% entre 2007 et 2011.

21 accidents ont eu lieu au total en 2011, tous classés dans la catégorie des accidents légers. Ils ont entraîné 12 arrêts de travail. Sur un effectif moyen de 555 salariés, le taux de fréquence (rapport entre le nombre total d'accidents du travail et le nombre de salariés) est de 3,8, soit 3 points de moins que l'année précédente. A souligner la survenue d'un seul accident de trajet, n'ayant pas entraîné d'arrêt de travail.

Une nouvelle évaluation des risques psychosociaux a été effectuée, à laquelle ont participé 60% des effectifs. A l'issue de la présentation des résultats au Comité d'hygiène et de sécurité, l'adoption de mesures correctives a été prévue pour l'année prochaine.



5

Environnement

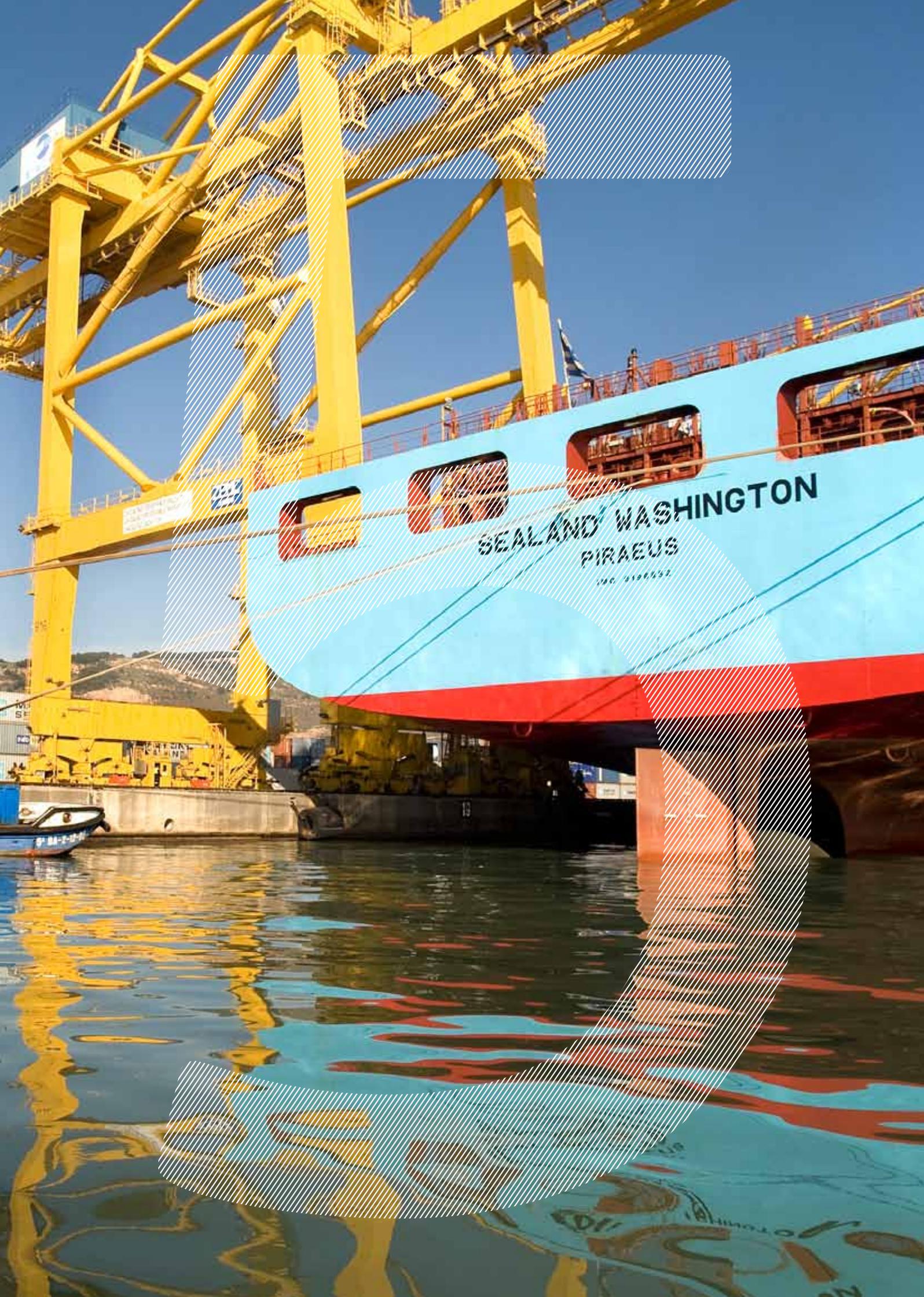
78 Principes de gestion environnementale

Surveillance et gestion environnementale

81 Efficacité énergétique et hydrique

82 Notre engagement contre le changement climatique





SEALAND WASHINGTON
PIRAEUS
IMO: 9198532

5. Environnement

> PRINCIPES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

En 2003, le Conseil d'administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a adopté la Déclaration de politique environnementale du Port de Barcelone, selon laquelle les questions environnementales devaient jouer un rôle prépondérant dans l'adoption de ses stratégies, politiques et actions.

Cette déclaration dépasse le simple respect de la réglementation environnementale à laquelle le Port est soumis, et met tout particulièrement l'accent sur l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, l'intégration du concept d'environnement dans la procédure de passation de marchés de travaux, services et fournitures, et la promotion auprès des membres de la Communauté Portuaire des actions impliquant une amélioration ou un avantage environnemental.

La politique environnementale du Port de Barcelone repose sur quatre axes :

- 1. Mesurer** avec précision et à l'aide d'indicateurs de gestion, **l'impact de l'activité de l'installation portuaire** sur son voisinage et sur l'environnement en général.
- 2. Optimiser la gestion de l'environnement** afin de minimiser les impacts négatifs, en impliquant les entreprises de la Communauté Portuaire tant au niveau de la mesure et du diagnostic que de la participation à des actions coordonnées.
- 3. Permettre la participation active du Port de Barcelone dans les forums et organismes locaux,** nationaux et internationaux et participer à des projets et initiatives coïncidant avec les buts et objectifs stratégiques.
- 4. Stimuler l'innovation et la participation des personnes** qui travaillent dans le Port de Barcelone, afin de promouvoir des idées, des initiatives et des projets moteurs d'efficacité, de durabilité, de qualité, de responsabilité et de réputation sociale.

> SURVEILLANCE ET GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le Port de Barcelone mesure l'impact environnemental des activités portuaires et développe des outils de gestion environnementale des déchets, de l'air, de l'eau et du sol. En outre, il coordonne et facilite les interventions de l'organisation et les initiatives prises dans le cadre des activités de l'installation portuaire.

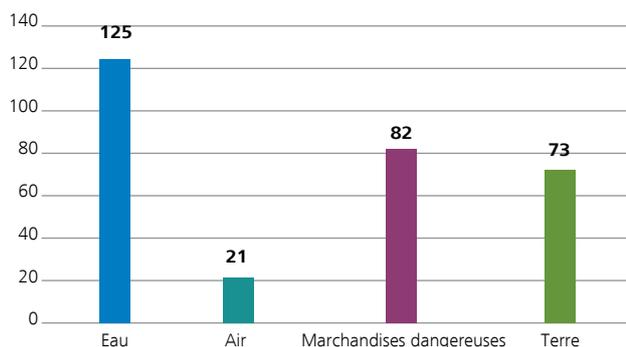
L'un des principaux outils de gestion et de contrôle des incidents environnementaux est le déclenchement, au centre de contrôle de la Police portuaire, de procédures spécifiques différentes selon le type d'incident signalé. En 2011, les procédures ont été activées à 301 reprises : 125 incidents en milieu marin, 73 en milieu terrestre et 21 en milieu atmosphérique, et 83 procédures d'autorisation de marchandises dangereuses.

Nettoyage des eaux, déversements et accidents

Le service portuaire environnemental de nettoyage des eaux a recueilli, en 2011, 128 954 kg de déchets flottants, soit un

DÉCLENCHEMENTS PROCÉDURES CC EN 2011

Nombre de déclenchements de procédures du centre de contrôle, par catégorie





volume de 764,87 m³. La composition de ces déchets était la suivante : 29% de plastiques, 22% de bois, 21% de matières organiques et 28% d'autres déchets.

La plupart des signalements et interventions du service de nettoyage des eaux a porté sur les déchets flottants (115, soit 46% du total des déchets), 26% provenaient du système d'assainissement (66), et 23% des interventions ponctuelles ont porté sur des déversements d'hydrocarbures (57 signalements). Les hydrocarbures déversés dans les eaux portuaires étaient en majorité du gasoil (17%), suivi des huiles usagées, du mazout et des fonds de cale (14% chacun).

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS PAR TYPE D'INCIDENT

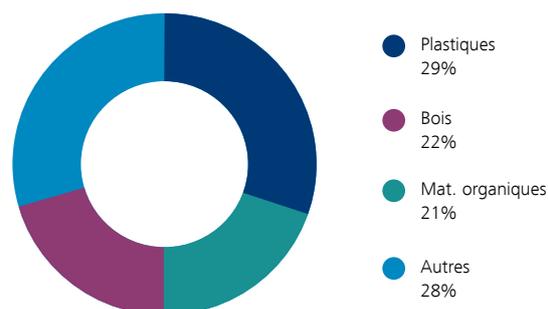
	2009	2010	2011
Gasoil	4	16	6
Huiles usagées	3	8	5
Huiles hydrauliques	3	3	3
Huiles végétales	1	4	1
Fond de cale	2	8	5
Suie	1	1	1
Mazout	4	4	5
Autres		7	10

Déchets MARPOL

La proximité géographique de la ville confère une importance particulière aux aspects environnementaux. Le Port est équipé d'installations conçues pour la collecte de différents types de déchets des navires de croisière : une usine certifiée de traitement des déchets installée dans les environs du Port (MARPOL I, II et IV) et une installation spécifique MARPOL V.

8 248 opérations de collecte de déchets des navires MARPOL I (déchets huileux), MARPOL II (déchets chimiques), MARPOL IV (eaux grises et noires) et MARPOL V (déchets solides) ont été réalisées en 2011, dans les quantités suivantes :

DÉCHETS FLOTTANTS COLLECTÉS EN 2011



QUANTITÉS COLLECTÉES (m³)

	2009	2010	2011
MARPOL I	41 242	49 993	53 813
MARPOL II	934	430	537
MARPOL IV	8 072	4 474	445
MARPOL V	28 807	50 319	76 718

Les quantités collectées ont augmenté dans toutes les catégories par rapport à l'année précédente, exception faite des déchets MARPOL IV, qui ont diminué grâce à l'autosuffisance accrue des navires de croisière en matière de gestion des déchets

Nettoyage de la voirie et gestion des déchets

Le service de nettoyage de la voirie a effectué 417 interventions non programmées, dont plus d'un tiers pour les catégories de déchets solides sur la chaussée (5), déchets liquides sur la chaussée (24), retrait des débris d'accidents de la route (12), retrait d'herbes et de résidus (77), balayage supplémentaire (11) et ramassage supplémentaire (9). Le reste correspond à des interventions exceptionnelles lors de la mise en service de nouveaux espaces portuaires

n'ayant pas pu être couverts par le service régulier (rue 100 – 114, par exemple), ou après avoir constaté que certaines opérations portuaires nécessitaient un nettoyage supplémentaire (les samedis et dimanches après-midi pour les navires de croisières, par exemple).

D'autre part, l'APB a géré directement 650 tonnes de déchets, soit 22% de plus qu'en 2010, dont 392 tonnes de déchets spécifiques non spéciaux (piles, défenses de quai, déblais, etc.) ou spéciaux (papier, emballages, verre), en augmentation de 29%, et 258 tonnes de banals envoyés à la décharge (+13%).

Il convient d'y ajouter les quantités gérées par les circuits de collecte des déchets des concessionnaires, soit 1 040 tonnes réparties en banals, papier et carton, ferraille et bois.

TONNES DE DÉCHETS (TRI SÉLECTIF ET DÉCHETS BANALS)

Déchets (t)	2009	2010	2011
Non spéciaux (tri sélectif)	289	260	358
Spéciaux (tri sélectif)	9	17	34
TOTAL tri sélectif	298	278	392
Non spéciaux (banals)	687	227	258
TOTAL	985	505	650

Gestion de la qualité de l'air

Le Port et le plan d'amélioration de la qualité de l'air de Barcelone

Malgré la mise en œuvre du Plan d'action 2007 – 2009 pour l'amélioration de la qualité de l'air (Décret 152/2007), en 2010 et 2011, les polluants tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10) ont continué de dépasser les limites autorisées dans la zone de Barcelone. Dans son décret 203/2009, le ministère catalan de l'Environnement et du Logement a par conséquent prolongé indéfiniment l'application de ce plan, tout en procédant à l'élaboration d'un nouveau.

Le Port de Barcelone a continué de participer à l'amélioration de la qualité de l'air à Barcelone, en appliquant des mesures de réduction des émissions portuaires concernées par le plan prolongé mentionné ci-dessus, et en participant à l'élaboration des mesures qui seront incluses dans le nouveau plan 2010-2015, conçu pour atteindre les objectifs fixés.

Réseau de surveillance atmosphérique

Le Port de Barcelone possède son propre réseau de mesure de la pollution atmosphérique des variables météorologiques. Le réseau météorologique et de surveillance de la qualité de l'air (XMQA – sigle en catalan) comprend plusieurs capteurs manuels de particules en suspension, plusieurs stations automatisées équipées de capteurs météorologiques et de mesure de la pollution atmosphérique, et une unité mobile. L'objectif du réseau est, d'une part, de fournir des données fiables sur la qualité de l'air dans le Port, afin d'évaluer les niveaux de pollution existants et d'en déterminer l'origine, et, d'autre part, d'obtenir des données météorologiques d'appui aux diverses activités se déroulant dans le port, telles que la navigation des navires ou les opérations à terre.

Les équipements du réseau ont fait cette année l'objet d'une rationalisation : amélioration de certains emplacements, renouvellement de capteurs et abandon des analyseurs obsolètes tels que le compteur automatique de particules et l'analyseur de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures, qui sont les polluants les moins présents.

Zonage acoustique

Le décret 176/2009 du gouvernement catalan fixe les critères de cartographie de la capacité acoustique, qui tiennent compte des objectifs de qualité acoustique et des différents usages des espaces. En 2010, le Port de Barcelone a dressé une carte acoustique du territoire portuaire, qui englobe la zone du port commercial et le Port Vell.



Émissions de gaz à effet de serre

COMBUSTIBLES FOSSILES : ÉMISSION DIRECTES DE CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Chaudières à gaz	67	68	66
Circulation de véhicules	251	252	254
Autres moteurs diesel	226	287	147
TOTAL	544	607	467

ÉLECTRICITÉ : ÉMISSIONS INDIRECTES DE CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Énergie électrique	1 264	1 370	1 993

L'APB applique l'indicateur de performance environnementale EN16 de la Global Reporting Initiative (GRI) pour réaliser une estimation des émissions de gaz à effet de serre dégagées par son activité, afin de pouvoir les maîtriser et les réduire. L'APB a tout d'abord identifié les sources des émissions directes et indirectes produites par les travaux, notamment les émissions générées par les processus de production des matériaux employés sur les chantiers de l'extension du Port de Barcelone. Dans un deuxième temps, une estimation des émissions par source a été effectuée.

MATÉRIAUX EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS : ÉMISSIONS DIRECTES ET INDIRECTES DE CO ₂ (t)			
Material	2009	2010	2011
Tout-venant	171 581	46 354	2 346
Enrochement	45 153	12	114 032
Béton	11 758	5 475	47 096
Revêtement	737 246	10 249	6 748
Acier	5 245	1,90	2 267
TOTAL	970 983	62 092	172 489

L'augmentation de l'utilisation d'enrochement et d'acier sur les chantiers en 2011 a entraîné une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

ÉMISSIONS TOTALES DE CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Travaux	970 983	62 092	172 489
Énergie électrique	1 264	1 370	1 993
Combustibles fossiles	544	607	467
TOTAL	972 791	64 069	174 949

Autres émissions polluantes

Ne sont calculées que les émissions des polluants contrôlés par le département catalan chargé de l'aménagement du territoire et du développement durable dans le cadre du décret 152/2007 du gouvernement catalan : oxydes d'azote (NO₂) et particules d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10).

PARTICULES EN SUSPENSION, PM10 (t)			
	2009	2010	2011
Chaudières à gaz	0,001	0,001	0,001
Circulation de véhicules	0,05	0,04	0,04
Autres moteurs diesel	0,009	0,012	0,006
TOTAL	0,060	0,053	0,047

DIOXYDE D'AZOTE, NO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Chaudières à gaz	0,08	0,08	0,08
Circulation de véhicules	0,52	0,54	0,49
Autres moteurs diesel	1,23	1,57	0,80
Énergie électrique	1,7	1,8	2,90
TOTAL	3,53	3,99	4,27

L'augmentation des émissions de dioxyde d'azote et de dioxyde de carbone est due à l'augmentation de la consommation électrique et à l'accroissement de la part des combustibles fossiles dans le mix électrique 2011 (en pourcentage des sources de l'électricité consommée).

> EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET HYDRIQUE

Consommation d'énergie

ÉNERGIE ÉLECTRIQUE			
	2009	2010	2011
APB (GJ*)	27 414	29 716	32 315
PORT 2000 (GJ*)	4 374	4 096	4 210
TOTAL	31 788	33 813	36 525
Taux d'amélioration annuelle (économies)	1 473	-2 024	-2 712

* Les résultats sont exprimés en GJ, sachant que 1 kWh = 0,0036 GJ

Ce tableau regroupe les données sur les installations suivantes : bâtiment du Port de la Pau, espaces sportifs, bâtiment ASTA, dispensaire, WTCB, éclairage public, guérites, gare maritime Drassanes, bâtiment TIR, bâtiment TERSACO et autres installations et services du Port de Barcelone.

Origine de l'énergie électrique consommée par l'organisation :

Énergies renouvelables	27,5 %
Cogénération à haut rendement	1,5 %
Cogénération	10,3 %
Cycle combiné gaz naturel	23,7 %
Mazout / Gaz	3,5 %
Énergie nucléaire	22,8 %
Autres	1,3 %

Source : Endesa Energia (fournisseur) & SAU.

GAS (m ³)			
	2009	2010	2011
TOTAL	31 074,60	31 477	30 704

Les chiffres de consommation incluent les résultats pour les espaces sportifs et le bâtiment ASTA.

CARBURANTS (l)			
	2009	2010	2011
Essence (véhicules)	10 915	9 528	8 777
Gasol A (véhicules)	86 122	87 675	89 329
Gasol B (embarcations)	1 729	6 751	15 095
Gasol B (générateurs)	87 773	103 080	41 043
TOTAL	183 539	207 034	154 244

La forte baisse de la consommation globale de combustibles fossiles et l'augmentation de la consommation d'électricité sont essentiellement dues aux investissements réalisés pour remplacer une partie des générateurs existants en 2010 par des raccordements au réseau d'alimentation électrique.

Initiatives d'amélioration

Flotte de véhicules

Le choix de l'APB s'est porté sur une flotte de véhicules plus efficaces et moins polluants. Toutefois, cette approche n'est pas reflétée dans les résultats du calcul des émissions de gaz à effet de serre (CO₂), essentiellement en raison de l'augmentation de la consommation totale de diesel.

Efficacité énergétique

Malgré l'augmentation de la consommation globale d'électricité due aux travaux d'extension du Port et à l'existence de nouveaux raccordements, nous avons réussi à faire baisser la consommation de l'éclairage extérieur en installant des dispositifs conçus pour diminuer la tension des lignes d'éclairage extérieur, réduisant ainsi le flux lumineux et donc la consommation.

L'efficacité de cette initiative est renforcée par un système de télégestion permettant de superviser et de contrôler ces dispositifs, ainsi que les horaires d'allumage et d'extinction de l'éclairage extérieur.

Certaines nouvelles installations d'éclairage public ont, en outre, commencé à être équipées de LED.

Promotion des transports en commun pour les déplacements internes

L'organisation continue de promouvoir dans l'enceinte portuaire le service de bus dépendant du réseau de transports en commun de Barcelone. En outre, les membres du personnel ayant abandonné le transport privé en faveur d'un mode de transport plus durable, reçoivent une carte trimestrielle de transports en commun intégrés (T-Trimestre).

NOMBRE DE CARTES DE TRANSPORTS EN COMMUN INTÉGRÉ

	2009	2010	2011
Nombre d'usagers T-Trimestre	144	160	208

Consommation de ressources

CONSOMMATION D'EAU (m³)

	2009	2010	2011
APB	225 558	235 796	341 841
Port 2000	28 000	22 300	41 000
TOTAL	253 558	258 096	382 841

ORIGINE DE L'EAU CONSOMMÉE, EN POURCENTAGE (%)

Origine	2009	2010	2011
Réseau municipal	100	100	100
Aquifères et autres sources renouvelables	0	0	0
Eau recyclée	0	0	0
Taux d'amélioration annuelle (économies)	59 138	-4 538	-124 745

Ces tableaux regroupent les données sur les installations suivantes : bâtiment TIR, bâtiment ASTA, bâtiment TERSACO, Port de la Pau, phares, espaces sportifs, dispensaire et nouveaux aménagement de la zone d'extension du Port vers le sud. Ces zones, achevées courant 2011, sont les principales responsables de l'augmentation de la consommation d'eau de l'APB.

D'autre part, l'augmentation de la consommation d'eau dans le Port Vell est due à la remise en état de nombreuses pelouses dans la zone du mirador, au reboisement et à des

nettoyages supplémentaires effectués pour remettre en état le revêtement.

La seule source de prélèvement de l'eau consommée dans le Port de Barcelone est le réseau public, c'est-à-dire l'eau fournie par Aigües de Barcelona et Aigües del Prat, étant donné qu'il n'existe pas de puits souterrains. Les données fournies comprennent également la consommation pour l'alimentation des navires.

CONSOMMATION DE PAPIER (Kg)

	2009	2010	2011
Consommation de papier	17 971	17 083	18 974
Papier recyclé en pourcentage du total	21	23	19
Taux d'amélioration annuelle		2%	-4%

Matériaux de chantier

Deux indicateurs GRI sont calculés ici :

- EN1, qui exprime la contribution de l'APB à la conservation de la base de ressources, et ses efforts pour réduire l'utilisation intensive de matériaux et améliorer l'efficacité économique.
- EN2, qui exprime la capacité de l'APB à utiliser des matériaux valorisés qui contribuent à faire baisser la demande en matières premières vierges, et à préserver la base de ressources générale.

INDICATEUR EN1 : MATÉRIAUX EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS (EN POIDS OU EN VOLUME)

Matériau	unité	Poids o volume		
		2009	2010	2011
Tout-venant + enrochement	t	1 328 024	359 041	18 171
Béton	m ³	45 504	21 188	182 259
Acier	t	3 496 540	1 232	1 511 280
Revêtements	m ³	289 116	6 280	4 135
Aggloméré	t	7 873	19 519	6 889
Matériaux de dragage	m ³	2 070 072	679 687	216 134
Matériaux de remblai	m ³	4 003 402	835 562	1 313 123

Les matériaux dont la consommation a le plus augmenté par rapport à l'année précédente sont le béton et l'acier.

> NOTRE ENGAGEMENT CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Port de Barcelone œuvre au développement de chaînes logistiques multimodales qui contribuent à réduire les émissions de gaz polluants et rendent le système logistique européen plus efficace et plus durable.

Comme le prévoit la politique européenne des transports, le secteur des transports est une source importante et permanente d'augmentation des gaz à effet de serre, et ces émissions devraient être réduites d'au moins 60% par rapport à 1990 d'ici 2050. Les principales propositions de la Commission européenne pour atteindre cet objectif sont l'utilisation de véhicules et carburants moins polluants, une intermodalité ferroviaire accrue, un réseau de couloirs de transport multimodal plus efficace, l'introduction de systèmes d'information et du principe du « pollueur – payeur ».

Pour quantifier l'impact environnemental des chaînes de transport en termes d'émissions de gaz à effet de serre, et pouvoir promouvoir des mesures de réduction, le Port de



Barcelone dispose du SIMPORT, le système d'information et de modélisation du marché du Port de Barcelone. Il s'agit d'un système d'information géographique au plan européen, doté d'outils d'analyse et de modélisation des flux de marchandises à différentes échelles géographiques. La base de données sur les prix, les coûts et les caractéristiques des réseaux de transports, permet de modéliser plusieurs modes de transports et échanges modaux : route, train, voies fluviales, *Short Sea Shipping* et voies maritimes. Ce système a été développé avant tout pour analyser l'*hinterland* potentiel du Port, avant d'être étoffé par un module de calcul des émissions, qui permet de connaître les émissions de CO₂ associées aux différentes chaînes de transport modélisées. Le système tient compte de la distance, du type de navire et de véhicule utilisé et de la consommation de carburant, et applique les facteurs d'émission de gaz les plus répandus.

Il n'existe toutefois ni méthodologie générale, ni standards internationaux de calcul, raison pour laquelle le Port a chargé un organisme indépendant, l'université polytechnique de Catalogne, de sa validation.

Cet outil a permis au Port de Barcelone de présenter de solides arguments au cours du débat sur le réseau transeuropéen de transports, et de montrer, dans le cadre de plusieurs simulations, que faute de mesures appropriées pour rééquilibrer les flux de transports dans les échanges entre l'Asie et les ports européens, les émissions de gaz polluants augmenteront de 200% d'ici 2020 au lieu de baisser comme le souhaite la Commission européenne. En revanche, si les mesures de réduction des émissions (internalisation des coûts) devenaient une priorité et si les infrastructures du sud constituaient une alternative solide (grâce à un transport ferroviaire compétitif), cette augmentation serait réduite de moitié.

Force est de constater que, s'agissant des trafics entre l'Europe et l'Asie, les ports méditerranéens sont plus efficaces au plan environnemental, avec des économies estimées allant jusqu'à 15% des émissions de CO₂ par rapport aux ports du nord. Ce sont trois ou quatre jours de navigation en moins, moins de navires nécessaires, et par conséquent un gain de temps pour l'arrivée des marchandises à leur destination européenne, d'où une réduction des émissions. Ces ports contribuent en outre à réduire l'engorgement des réseaux routiers du nord, ils peuvent alimenter le grand marché euro-méditerranéen et ils réduisent les coûts logistiques (moins d'investissements en

navires, moindre consommation de carburant, amélioration des délais de livraison...) ce qui joue en faveur de la compétitivité des entreprises européennes.

Rendre le transport plus respectueux de l'environnement implique également d'orienter davantage de trafics vers des modes de transport moins polluants et de favoriser par conséquent l'utilisation du transport ferroviaire, fluvial et/ou maritime (le *Short Sea Shipping* par exemple), sur les trajets où ils peuvent remplacer la route.

A cet égard, le Port de Barcelone a été en mesure de quantifier la réduction des émissions obtenue grâce à sa stratégie intermodale en faveur du trafic ferroviaire et des services de *Short Sea Shipping*. Entre 2008 et 2011, l'ensemble de ces services a permis de dégager des économies annuelles de 114 000 à 139 000 tonnes de CO₂ par rapport aux émissions produites par un volume de marchandises identiques transportées par la route, soit une réduction de 60 à 65% des émissions.

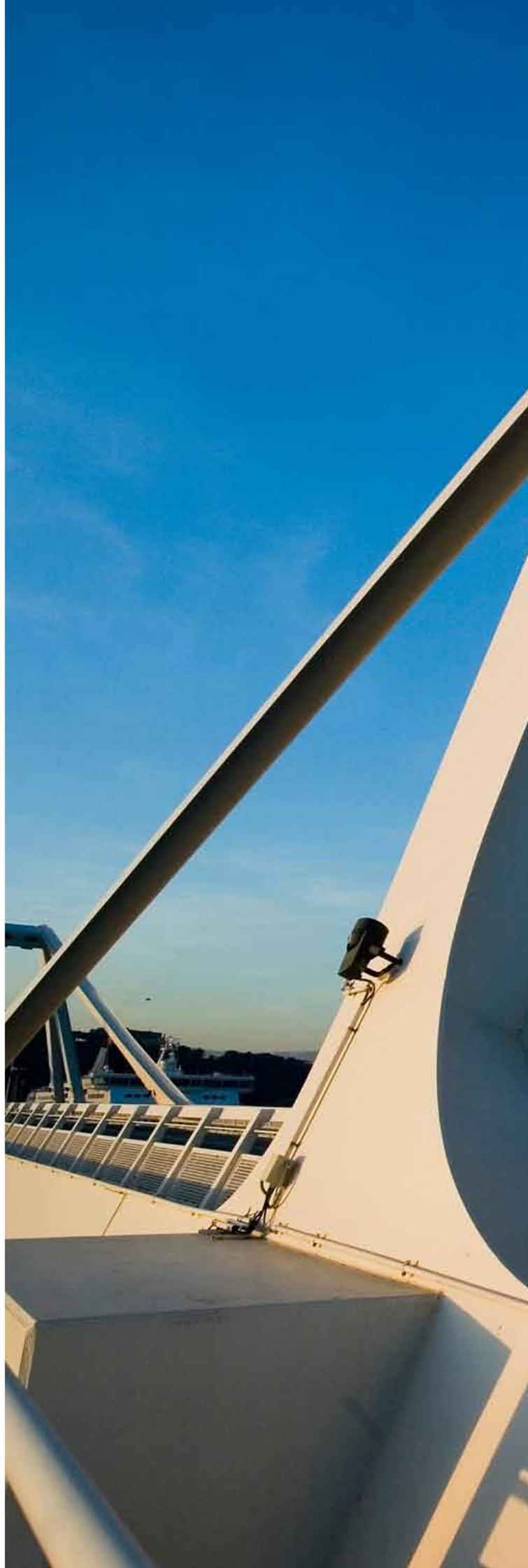
Les chargeurs souhaitent eux aussi améliorer leur gestion environnementale et sont de plus en plus désireux de connaître les émissions générées par leurs produits et services et d'exploiter commercialement leur approche écologique. Au vu de cette tendance, et afin que les chaînes logistiques des clients gagnent en transparence, le Port a lancé un service d'information sur le CO₂ émis par ces chaînes, et de conseil sur des alternatives les plus efficaces au plan environnemental. En 2011, plusieurs analyses approfondies ont été réalisées pour certains clients, avec une évaluation de chaînes de transport complexes et l'étude de solutions pour réduire les émissions.

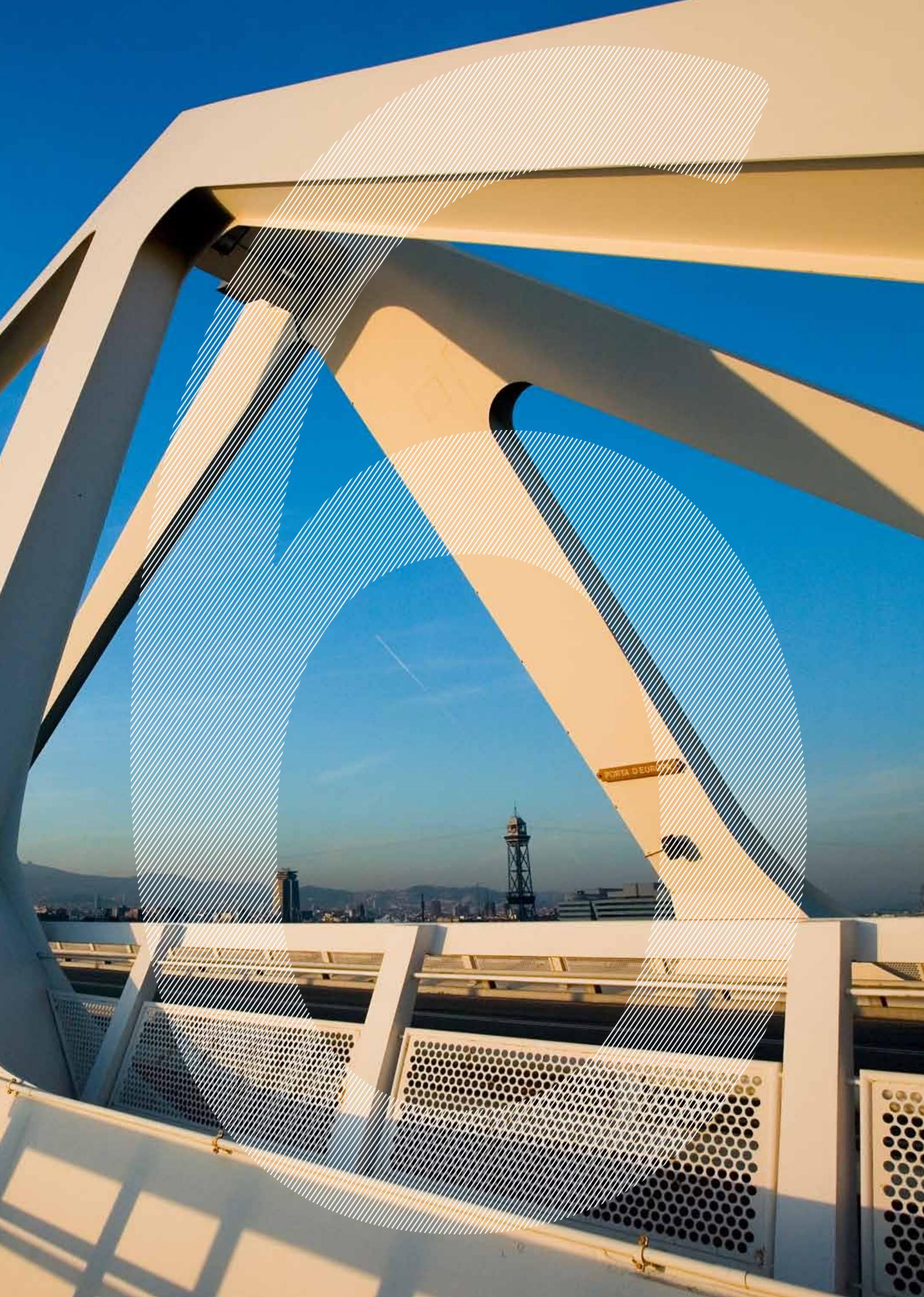
Ce service doit à présent être étoffé par un outil accessible à tous les clients sur le web, qui leur permettra d'obtenir une première évaluation de l'impact environnemental de leurs itinéraires, et d'effectuer des comparaisons avec d'autres ports. Cet outil devrait être mis en service mi-2012.

Grâce à ces interventions, le Port de Barcelone assure la promotion de services d'information et de transport respectueux de l'environnement, tout en participant activement à la politique européenne des transports. L'objectif est de réussir à rééquilibrer le système logistique et de transport européen, actuellement engorgé au nord et souffrant d'un manque d'infrastructures (surtout ferroviaires) criant au sud, pour répondre à la logique des flux de marchandises actuelle et à venir et garantir la compétitivité du grand marché euro-méditerranéen.

6

Répertoire du Port de Barcelone





6. Répertoire du Port de Barcelone

Autorité Portuaire de Barcelone

World Trade Center Barcelona
Edificio Est
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tél. : +34 93 306 88 00
Fax : +34 93 306 88 11
www.portdebarcelona.es

SAU (Service d'Accès Unifié)

Tél. : +34 93 298 60 00
sau@portdebarcelona.es

SAC (Service Clientèle)

Tél. : 902 22 28 58
sac@portdebarcelona.es

Représentation du Port de Barcelone au Japon

Takeshi Suzuki
DE TO K 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
Suzuki@detokltd.jp

Représentation du Port de Barcelone en Chine

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
jdedeu@netvigator.com

Représentation du Port de Barcelone en Argentine

Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB « B »
1425 Buenos Aires – Argentine
Fax : +54 11 4824 36 01
h.l@abaconet.com.ar

Représentation du Port de Barcelone à Madrid

Miguel Ángel Palomero
C. Jorge Juan, 19, 6
28001 Madrid
Tél. : +34 91 781 54 45
Fax : +34 91 781 54 48
mapalomero@portdebarcelona.es

Représentation du Port de Barcelone en Rhône-Alpes

Claire Perez
Tél. : + 33 668 25 70 38
N° VERT : 0 800 800 160
claire_perez@portdebarcelona.es
inforfrance@portdebarcelona.es

Port Vell Gerència Urbanística Port 2000

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

ZAL (Zone d'Activités Logistiques)

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

World Trade Center Barcelona, SA

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

Puerto seco de Azuqueca de Henares

Av. del Vidrio, 18, Pol. Ind. Garona
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)
Tél. : +34 949 261 207
Fax : + 34 949 247 216
grupo@graneuropa.com
www.graneuropa.com

Portic Barcelona, SA

World Trade Center, Edificio Est, 6^a pl.
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tél. : +34 93 508 82 82
Fax : +34 93 508 82 92
comercial@portic.net
www.portic.net

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)

Silvia Martínez
 Ctra. de la Cogullada, 65. Mercazaragoza
 50014 Saragosse
 Tél. : +34 976 479 658
 Fax : +34 976 449 108
 silvia_martinez@portdebarcelona.es
 www.tmaragoza.com

Terminal maritime de Toulouse (tmT)

Nathalie Thomas
 82, Chemin de la Plaine
 31790 Saint-Jory – France
 Tél. : +33 561 357 389
 Fax : +33 534 275 764
 nathalie_thomas@portdebarcelona.es
 www.tmtoulouse.com

Capitainerie Maritime de Barcelone

Ronda del Port, sector 6
 Torre de Control
 08040 Barcelone
 Tél. : +34 93 223 53 94
 Fax : +34 93 223 46 12

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

Moll Sud, 1 (sortie TCB)
 Ronda del Port, sector 4, Edif. PIF, 2^a pl.
 08039 Barcelone
 Tél. : +34 93 441 65 36
 Fax : +34 93 442 30 05
 buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Centre régional de coordination du sauvetage de Barcelone

Ronda del Port, sector 6
 Edifici Torre de Salvament, 9^a pl.
 08040 Barcelone
 Tél. : +34 93 223 47 33
 Fax : +34 93 223 46 13
 barcelon@sasemar.es
 www.salvamentomaritimo.es

Corporation des lamaneurs du Port

C. Ports de Ningbó, s/n, Moll Contradic
 08039 Barcelone
 Tél. : +34 93 221 95 67
 Fax : +34 93 221 38 95
 admin@barcelonapilots.com
 www.practicos-bcn.es

Douane de Barcelone

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

ESTIBARNA – APIE

Ronda del Port, sector 5
 08039 Barcelone
 Tél. : +34 93 223 18 22
 Fax : +34 93 223 17 33
 info@estibarna.es
 www.estibarna.es

Poste d'inspection aux frontières (PIF)

Ronda del Port, sector 4, Edifici PIF
 08039 Barcelone
 Santé extérieure Tél. : +34 93 520 91 80
 Fax : +34 93 441 72 76
 Équipe Qualité (EQ) Tél. : +34 93 306 88 23

Association de consignataires de navires de Barcelone

Av. Drassanes, 6-8
 Ed. Colón, plta. 13, p. 1
 08001 Barcelone
 Tél. : +34 93 270 27 88
 Fax : +34 93 246 29 76
 acb@consignatarios.com
 www.consignatarios.com

Association des entreprises de manutention portuaire de Barcelone

Ronda del Port, s/n, sector 6
 Edifici Gregal, 1^a pl.
 08040 Barcelone
 Tél. : +34 93 442 88 24
 Fax : +34 93 223 41 84
 aeepb@aeepb.com
 www.aeepb.com

Association des transitaires internationaux de Barcelone (ATEIA-OLT)

Via Laietana, 32-34, 2
 08003 Barcelone
 Tél. : +34 93 315 09 03
 Fax : +34 93 310 62 47
 ateia@bcn.ateia.com
 www.ateia.com

Collège officiel des agents et commissionnaires en douane de Barcelone

C. Diputació, 295, baixos
 08009 Barcelone
 Tél. : +34 93 329 27 54
 Fax : +34 93 441 51 08
 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
 cambra@cambrabcn.org
 www.cambrabcn.org

Conseil des usagers du transport maritime de Catalogne

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



Port de Barcelona

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

© Autoritat Portuària de Barcelona

Production et direction artistique
El taller interactivo, SL

Photographie
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Mariona Pintado
Christiane von Enzberg
Autoritat Portuària de Barcelona

Traduction
Claire Chanard