

Port de Barcelona

RAPPORT ANNUEL 2010



Sommaire

5 Conseil d'Administration

6 Présentation

Sixte Cambra Sánchez, président

9 Introduction

José Alberto Carbonell, directeur général

1. Gestion

- 12** Mission, vision et valeurs de l'APB
- 14** Domaines relevant de la Présidence
- 20** Domaines relevant de la Direction
- 26** Infrastructures
- 32** Exploitation et planification
- 42** Stratégie et développement
- 52** Entreprises en coparticipation

2. Évolution du trafic

- 62** Évolution du trafic
Conteneurs
- 63** Vrac solides et liquides
- 64** Véhicules
- 65** Transport ferroviaire
- 66** Soutien manifeste au SSS
Passagers

3. Exercice économique et financier

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

4. Répertoire du Port de Barcelone

- 82** Répertoire du Port de Barcelone



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

Président du Conseil d'Administration

M. Jordi Valls Riera

Membre de droit

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

Membres représentant l'Administration à l'échelle nationale

Mme Pilar Fernández Bozal
M. Jaime Odena Martínez
Mme Montserrat Garcia Llovera

Membres représentant le gouvernement catalan

M. Mariano Fernández Fernández
M. Joaquim Ma Tintoré Blanc
M. Àngel Montesinos Garcia
M. Joaquim Llach Mascaró

Membres représentant les municipalités

De Barcelone : M. Jordi W. Carnes Ayats
(vice-président)
Du Prat de Llobregat : M. Lluís Tejedor Ballesteros

Membres représentant les Chambres de commerce, les organisations d'entrepreneurs et syndicales et les grands secteurs de l'économie liés à l'activité portuaire

M. Josep M. Basáñez Villaluenga
M. Xabier Ma Vidal Niebla
M. José Pérez Domínguez
M. Joan Moreno Cabello

Directeur général (depuis le 5 août il n'est pas membre de plein droit)

M. José Alberto Carbonell Camallonga

Secrétaire (non membre)

M. Román Eguinoa de San Román

Changements survenus

La réduction du nombre de membres du Conseil d'Administration a entraîné le départ de :

M. Josep Anton Burgasé Rabinad
M. Julián García González
M. Ramón García-Bragado Acín
M. Carles Güell de Sentmenat
M. Joan J. Llonch Pañella
Mme Imma Mayol Beltran
M. Enric Querol Marimon
M. Manuel Royes Vila
M. Jacinto Seguí Dolz de Castellar
M. Josep Trius Collazos

(Au 31 décembre 2010 et conformément à la 2ème disposition finale de la Loi 33/2010 du 5 août 2010 et à l'Accord du gouvernement catalan GOV/167/2010 du 28 septembre 2010, portant sur la composition du Conseil d'Administration et le mode de désignation des administrateurs.)

Présentation

Trois éléments auront marqué l'année 2010 aux yeux du Port de Barcelone : la reprise des trafics, la création d'un nouveau cadre législatif et le dynamisme des investissements publics et privés dans les installations portuaires

Les résultats en termes de trafic, laissent à penser que le plus dur de la crise est derrière nous, notamment au vu de la reprise du trafic de marchandises conteneurisées à l'import comme à l'export, qui sous-entend une relance de la production et de la consommation. Bien que les prévisions indiquent une reprise lente et bien que conscients que nous sommes encore bien loin des niveaux record de 2007, l'évolution enregistrée cette année nous incite à regarder l'avenir avec optimisme.

Cette année a également été synonyme de nouveautés en termes de gestion, nouveautés qui prendront pleinement effet en 2011. Ainsi, avec l'adoption en août de la nouvelle loi sur les ports, les 28 infrastructures portuaires d'intérêt général de l'État font l'objet d'un nouveau cadre législatif qui régit leurs relations avec les clients, les opérateurs et les usagers.

La loi prévoit d'une part un ensemble de nouvelles mesures impliquant un abaissement général des taxes sur les concessions (occupation et activité) et des taxes navires et marchandises. Cette baisse sera de l'ordre de 10% en moyenne.

Le nouveau texte de loi prévoit d'autre part d'élargir le système des coefficients correcteurs et des primes, afin que les ports puissent attirer, fidéliser et développer certains trafics et services maritimes. Le Port de

Barcelone a donc décidé d'adopter une politique commerciale axée sur un vaste programme de primes destiné à attirer des navires océaniques de grand tonnage et de nouvelles lignes maritimes régulières, et qui permettra surtout de stimuler les trafics de conteneurs, de véhicules, de cabotage ou Short Sea Shipping (SSS), de fruits et de croisières.

La réduction des taxes et la politique de primes entraîneront une baisse de 30% du résultat d'exploitation de l'Autorité Portuaire de Barcelone pour aider la filière à sortir de la crise. Le Plan d'entreprise 2011 adopté par le Conseil d'administration, tient compte de cet impact négatif sur les recettes de notre organisation. D'autre part, force est de constater qu'il s'agit d'une mesure avantageuse pour les opérateurs, concessionnaires et clients finaux de notre port.

Bien que la loi fixe un cadre juridique stable, elle s'avère trop centralisatrice au regard de nos objectifs stratégiques. En matière de gestion, nous souhaitons avoir davantage d'autonomie pour pouvoir rivaliser dans de meilleures conditions sur le marché mondial et cette autonomie sera d'ailleurs l'une de nos priorités.

L'aspect le plus encourageant de cet exercice a toutefois été le renouveau des investissements publics et privés, encore un élément qui laisse à penser que le pire de la crise est derrière nous. Les nouveaux terrains de l'extension du Port de Barcelone sont désormais les bénéficiaires du plus gros investissement en capital effectué par un groupe chinois dans un organisme d'état : Hutchison, leader mondial en gestion de terminaux de conteneurs, a déjà démarré les travaux

qui feront du quai Prat l'installation de conteneurs semi-automatisée la plus moderne de Méditerranée.

Autre chantier bien avancé, la dernière tranche des travaux d'extension du quai Sud sur 18 hectares, intervention qui aura fait l'objet d'un investissement de 56 millions d'euros pour créer de nouveaux espaces destinés au trafic de conteneurs et qui sera achevée en 2011.

D'autres domaines ont également bénéficié d'injections importantes de capitaux privés. C'est le cas du quai destiné à l'énergie, où la société Gas Natural a inauguré cette année sa centrale à cycle combiné, une infrastructure clé pour le secteur espagnol de l'énergie : 500 millions d'euros d'investissement, deux générateurs et une puissance totale de 850 MW.

Sur le même quai, une autre opération d'investissement (50 millions d'euros) qui fera du terminal de Meroil l'un des principaux centres d'hydrocarbures de Méditerranée. L'initiative, lancée l'été dernier, est le fruit de l'accord commercial passé entre Meroil et Lukoil, groupe russe de référence dans le secteur pétrolier.

N'oublions pas d'autre part les efforts consacrés au port citoyen. La nouvelle zone d'expansion du Port Vell, à côté de l'embouchure nord, a bénéficié cette année d'une annonce de poids : l'installation du siège de la marque de prêt-à-porter Desigual.

En outre, après deux ans de préparation, le Plan de réaménagement des quais de Pescadors et de Balears a été adopté. Il permettra de lancer le réaménagement complet de ce quartier du Port Vell et d'offrir aux citoyens et visiteurs une nouvelle zone de loisirs et de



promenade. Les 10,5 millions d'euros du projet serviront à construire le nouveau complexe polyvalent comprenant la halle et l'usine à glace, ainsi qu'un restaurant ouvert au public. En outre, l'entrepôt actuel de l'association de pêcheurs sera conservé, ainsi que la Torre del Relotge (monument historique classé comme bien culturel d'intérêt local) qui comportera un accès en hauteur permettant aux visiteurs d'observer les activités de pêche et de profiter de cet espace portuaire d'intérêt culturel.

Dans un autre domaine, notre pari décidé envers la qualité, l'orientation client et l'efficacité, a débouché sur l'adoption du nouveau Plan de qualité du Port de Barcelone (et la création de la marque Efficiency Network), qui a été très bien accueilli par les entreprises et qui devrait être pleinement opérationnel en 2011. Les entreprises ayant déjà adhéré au plan représentent les grands partenaires commerciaux de la Communauté portuaire (transitaires et agents des douanes, consignataires, entreprises de transport et terminaux) et ont reçu une certification garantissant que leurs processus respectent des normes d'efficacité maximales. L'élément le plus positif est que d'autres entreprises sont en cours de certification. Dans l'ensemble, ces entreprises gèrent plus de 50% des conteneurs du Port à l'import et à l'export.

Toutes les conditions sont réunies pour que le Port de Barcelone jouisse d'un avenir solide et stable. Nous devons à présent lutter pour conserver le bénéfice de nos efforts, qu'il s'agisse de la coopération publique et privée ou des engagements pris envers la

Communauté Portuaire. Nous sommes décidés à étoffer encore davantage notre stratégie de renforcement de l'hinterland et d'excellence de nos services. L'objectif final du Port va au-delà du champ d'intervention d'une infrastructure de service, car il s'agit de rendre les entreprises plus compétitives à l'extérieur, et d'améliorer ainsi le positionnement de l'économie de l'hinterland sur le marché mondial.

Sixte Cambra Sánchez*
Président

*Sixte Cambra Sánchez a été nommé Président de l'Autorité Portuaire de Barcelone par le Conseil exécutif du gouvernement catalan, le 18 janvier 2011.



Introduction

Après une année 2009 de baisse inégalée depuis des décennies, cette année 2010 a été marquée par des augmentations importantes des principaux trafics : +2,4% pour le trafic total, +8% pour les conteneurs, +6% pour les marchandises diverses et +8% pour le trafic passagers, une hausse essentiellement due à la bonne tenue des croisières. La nette reprise des trafics stratégiques signifie également une augmentation des échanges internationaux, avec une hausse de 21% des exportations et de 16% des importations de conteneurs.

Soulignons en particulier, la croissance du trafic ferroviaire de conteneurs (+75%), dont le bond en avant a permis au transport ferroviaire de couvrir 8% du trafic, rapprochant ainsi le Port de Barcelone de son objectif à moyen terme (23% du trafic).

Nous avançons résolument vers la réalisation des objectifs stratégiques ferroviaires, à savoir l'amélioration des liaisons avec l'hinterland et les accès au Port, notre développement dans l'hinterland et le développement des services ferroviaires grâce à une offre par couloirs et des alliances avec les opérateurs.

A cet égard, les moments clé de 2010 ont été le renforcement de la liaison Barcelon, avec comme conséquence un meilleur positionnement du Port sur le marché français, et l'adaptation des terminaux à l'écartement européen, ce qui a permis le départ du premier convoi Barcelon sur la troisième voie ferrée desservant la France. Avec le passage des terminaux TCB et TerCat à l'écartement international, nous devenons le premier

port à desservir la France avec un écartement UIC.

Les principaux indicateurs économiques de l'activité portuaire montrent eux aussi de nets signes de reprise. La bonne tenue du trafic a permis une augmentation de 10% des recettes des taxes marchandises, une croissance supérieure à celle des volumes totaux de marchandises, car ce sont les types de trafics à plus forte valeur ajoutée qui ont connu les augmentations les plus marquées. L'effort de maîtrise des dépenses a été étendu à l'ensemble des interventions et des départements de notre organisation, qui, bien que disposant de moins de ressources, ont continué de garantir la gestion des infrastructures et des services portuaires selon les mêmes critères de qualité. Cet effort et d'autres éléments exceptionnels ont permis de dégager un résultat de 81,4 millions d'euros cette année ainsi qu'un cash flow de 92,8 millions d'euros, en hausse de 23% par rapport à l'année précédente.

Les investissements (95,5 millions d'euros) ont baissé de 17% par rapport à 2009 car les plus gros chantiers de l'extension, les digues d'abri, ont été achevés. Les sommes les plus importantes ont été allouées aux projets de construction du quai Prat et d'extension du quai Sud.

S'agissant des nouveaux espaces du Port, soulignons la livraison de la première phase du quai Prat à la société Tercat-Hutchison et le démarrage des investissements privés destinés à la construction du nouveau terminal de conteneurs de l'extension, dont la mise en service est prévue pour 2012.



Autre avancée opérationnelle majeure cette année, la mise en service de la ZAL Toulouse, avec l'installation des premiers opérateurs logistiques, ce qui ouvre de nouveaux débouchés commerciaux pour le Port.

Les perspectives de reprise et les efforts consentis par l'ensemble de notre organisation créent un nouveau contexte dans lequel le Port de Barcelone pourra intensifier son orientation client et se rapprocher de son objectif stratégique : devenir le premier port logistique du sud de l'Europe et du bassin méditerranéen d'ici 2015.

José Alberto Carbonell
Directeur général





1.

Gestion

- 12 Mission, vision, valeurs et objectif stratégique
- 13 Le Troisième plan stratégique du Port de Barcelone
- 14 **Domaines relevant de la Présidence**
 - Communication et Relations institutionnelles
- 15 Le Centre de documentation
- 17 Promotion de la Communauté Portuaire
- 20 **Domaines relevant de la Direction**
 - Développement et Communication interne
 - 21 Responsabilité Sociale des Entreprises
 - Systèmes d'information
 - 22 Service d'Accès Unifié (SAU)
 - 23 Direction Organisation et Conseil commercial
 - 25 Services médicaux et prévention des risques professionnels
- 26 **Infrastructures**
 - Actions en matière d'infrastructures
- 32 **Exploitation et planification**
 - Opérations de marchandises et Qualité
- 35 Sécurité industrielle et environnement
- 40 Sécurité opérationnelle
- 42 **Stratégie et développement**
 - Développement du réseau du Port
- 49 Direction du développement commercial
- 50 Promotion commerciale
- 52 **Entreprises en coparticipation**
 - Centre Intermodal de Logistique (CILSA)
- 53 ILI-Logistique International
- 54 ILI Formation
 - Fondation Cares
- 56 Fondation Logística Justa
- 57 Port 2000
- 58 World Trade Center Barcelona

Mission, vision, valeurs et objectif stratégique

La mission du Port de Barcelone, c'est-à-dire sa raison d'être, 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 (APB) 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.

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

Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée.

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

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

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

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

LE TROISIÈME PLAN STRATÉGIQUE DU PORT DE BARCELONE

La grande extension du Port de Barcelone, élément indispensable au cœur de sa stratégie de croissance et de développement économique de son entourage, avance à grands pas. Les digues de protection sont achevées et avec le début de la livraison du nouveau grand terminal de conteneurs à son concessionnaire, la croissance des infrastructures portuaires de Barcelone est garantie.

Nous avons toutefois assisté au cours des dernières années, à un bouleversement des conditions de marché. Après une longue période de croissance des trafics, une crise économique majeure a éclaté, entraînant

une chute importante des échanges maritimes mondiaux, ce qui a obligé les ports à devenir plus compétitifs pour capter des volumes. Des changements sont également intervenus dans les systèmes de prise de décision, la mondialisation et le regroupement des entreprises constituant le nouveau cadre commercial.

C'est dans ce contexte qu'est apparu le besoin d'une nouvelle version du Plan stratégique qui tiendrait compte de tous ces éléments pour déterminer de quelle manière le Port de Barcelone pourrait relever ces défis. Ce Troisième plan stratégique, élaboré tout au long de l'année 2009, a été approuvé par le Conseil de direction pour la promotion du Port de Barcelone, le 16 février 2010.

Le contenu de ce plan doit donc servir à améliorer le positionnement de Barcelone dans un contexte de plus en plus compétitif. A la différence du 2ème plan, cette troisième édition envisage une stratégie globale qui prend en compte tous les aspects commerciaux et ne repose plus exclusivement sur les interventions dans l'hinterland (même si elles continuent d'être un élément stratégique clé). La conception du plan a ainsi suivi quatre grands axes stratégiques et commerciaux : le port commercial et logistique, le port de l'énergie, le port de croisières et le Port Vell ou port citoyen. Chaque axe a fait l'objet d'une analyse exhaustive et s'est vu associer un objectif stratégique ainsi qu'un ensemble d'objectifs opérationnels pour atteindre cet objectif stratégique.

AXE STRATÉGIQUE	OBJECTIF STRATÉGIQUE	OBJECTIF OPÉRATIONNEL
Le port commercial et logistique	Être le premier port logistique du sud de l'Europe et de la Méditerranée d'ici 2015.	<ul style="list-style-type: none"> L1. Étendre l'hinterland. L2. Renforcer les liens avec l'avant-pays. L3. Être le port d'hinterland et de Short Sea Shipping le plus puissant du sud de l'Europe. L4. Offrir une palette appropriée de services de transport et de logistique. L5. Structurer et intégrer le réseau du Port de Barcelone. L6. Devenir la marque portuaire de référence du sud de l'Europe. L7. Améliorer l'accessibilité et la mobilité dans le Port de Barcelone. L8. Disposer d'un transport terrestre efficace et compétitif. L9. Définir des opérations portuaires plus efficaces, adaptées aux besoins des opérateurs et chargeurs. L10. Stimuler le développement du Port de Barcelone en s'inscrivant dans la durabilité économique, environnementale et sociale.
Le port de l'énergie	Être le premier hub méditerranéen pour la distribution de certains vracs.	<ul style="list-style-type: none"> L1. Concentrer les trafics et leur consacrer des espaces en exclusivité. L2. Capter des trafics à destination de la Méditerranée. L3. Stimuler le trafic ferroviaire. L4. Se spécialiser dans des services de qualité et personnalisés.
Le port de croisières	Conforter sa position parmi les cinq premiers ports base du monde	<ul style="list-style-type: none"> L1. Agrandir le port de croisières. L2. Prolonger la saison des croisières. L3. Adapter les terminaux existants en fonction des besoins, grâce à une mise à jour des infrastructures et des services. L1. Renforcer l'image de marque du Port Vell accolée à celle du Port de Barcelone.
Le Port Vell ou port citoyen	Stimuler l'offre du Port Vell pour en faire le « poumon bleu » de Barcelone	<ul style="list-style-type: none"> L2. Aligner tous les concessionnaires autour d'un projet commun. L3. Développer les projets d'infrastructure et d'urbanisme encore en attente. L4. Développer une offre de services complète et en cohérence avec la raison d'être du Port Vell. L5. Étendre le périmètre du Port Vell. L6. Collaborer avec la ville de Barcelone sur le développement d'un projet culturel autour de l'univers maritime et portuaire.

1.1.

Domaines relevant de la Présidence

COMMUNICATION ET RELATIONS INSTITUTIONNELLES

La direction Communication et Relations institutionnelles œuvre avant tout au renforcement de la visibilité du Port de Barcelone et s'attache à diffuser les informations le concernant auprès des médias, d'institutions et organismes de son secteur et de la société en général.

L'un des canaux de communication avec ces publics extérieurs 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, 80 notes de presse ont été publiées, portant notamment sur les mesures prises lors de la tempête, l'adoption de la marque de qualité du Port de Barcelone, Efficiency Network, le suivi de la mission en Tunisie

et de la présence du Port sur les salons, l'approbation des chantiers ferroviaires, le réaménagement du quai de Pescadors et l'adoption de mesures d'austérité.

24 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 : présentation de la collaboration entre le Port, la fondation Logística Justa et la Croix Rouge pour créer un centre d'hébergement d'urgence ; première journée du Port sur le Salon International de la Logistique (SIL) 2010 ; simulation de situation d'urgence à bord d'un navire de croisière afin de prouver l'efficacité des protocoles de sécurité du Port ; arrivée

du porte-conteneurs MSC Beryl, d'une capacité de 13 000 EVP ; ou encore départ du premier convoi ferroviaire BarceloN Express à écartement européen.

Outre les liens dynamiques (proactifs autant que réactifs) que le département entretient avec les médias, cette année a également vu le démarrage du projet d'une newsletter du Port de Barcelone, afin de garantir un processus d'information encore plus régulier. Enfin, la stratégie (lancée l'an dernier) de diversification des canaux de communication et d'adaptation aux nouvelles tendances dans ce domaine, a porté ses fruits, avec une présence désormais forte sur les réseaux sociaux :

- Facebook : 469 amis (<http://www.facebook.com/port.debarcelona>)
- Twitter : 129 abonnés et abonné à 37 profils (<http://twitter.com/PortdeBarcelona>)
- Youtube : 6 abonnés (<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>)
- LinkedIn : 71 contacts (<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>)

En 2010 également, les dernières étapes ont été franchies pour la prochaine mise en service d'un projet issu d'années de planification : la médiathèque du Port de Barcelone, qui donnera accès aux professionnels et au public au fonds de photos anciennes et contemporaines de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB).

En matière de relations institutionnelles, l'APB passe des accords de coopération avec des organismes culturels, sociaux et éducatifs. Cette





année, le département a géré les accords signés avec le Palais de la musique catalane, la Croix Rouge catalane, la fondation Círculo de Infraestructuras, la fondation ESADE, le Théâtre national de Catalogne et la fondation du Grand théâtre du Liceu.

La page web fait désormais partie intégrante des processus de communication de toute organisation digne de ce nom, et c'est pour cette raison que la direction Communication a cette année repris cette activité à son compte pour travailler sur la conception de la nouvelle page web du Port de Barcelone.

Le service Image (qui veille quotidiennement au maintien et au développement de l'image de marque de l'APB et du Port de Barcelone) a pour sa part poursuivi la mise en œuvre généralisée de la nouvelle charte graphique du Port de Barcelone, désormais appliquée aux fournitures de bureau, aux présentations, aux supports promotionnels et aux véhicules.

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.

Le service linguistique du Port est également rattaché à la direction Communication. Bien que les Jeux floraux n'aient pas eu lieu cette année, le service s'est chargé d'organiser un atelier d'écriture ouvert gratuitement à l'ensemble des salariés de l'APB. En outre, afin d'assurer la fluidité et la cohérence de la communication écrite, le guide stylistique des documents les plus courants a été élaboré. Il contient des conseils typographiques, stylistiques et de traduction. Ce guide est repris dans la charte graphique du Port de Barcelone, projet développé en collaboration avec le service Image.

S'agissant des questions linguistiques, les demandes et doutes soulevés par les usagers internes ont continué d'être traités. D'autre part, des documents très variés ont été révisés, notamment le rapport annuel de l'APB, le rapport annuel des services médicaux et le Troisième plan stratégique, dont

l'orthotypographie a été corrigée.

La page d'information sur le catalan « El tinglado », destinée à la Communauté Portuaire, a continué de paraître tous les mois dans le magazine portuaire *Marítimes*.

LE CENTRE DE DOCUMENTATION

Voici les principales actions entreprises pendant l'année dans les différents domaines d'intervention du Centre de documentation (CenDoc) :

Archives centrales

Déplacements. 25 déplacements de documents provenant des différents services de l'APB ont été organisés, soit au total 483 nouveaux cartons déplacés vers les archives centrales, sans compter 93 projets de travaux provenant de la direction des Infrastructures, l'un des services les plus actifs en la matière en 2010.

- **Prêt de documents.** Le CenDoc a reçu cette année 1 532 demandes de prêt, un chiffre en forte augmentation par rapport à 2009. Ces prêts répondent à des demandes d'informations administratives émanant de certains services de l'APB, mais également à des demandes de recherche émanant de l'extérieur, sur différents supports et formats (textes, images et documents numérisés).
- **Gestion des bâtiments d'archives.** Afin de gagner de l'espace dans les magasins saturés, des copies ont été éliminées, libérant ainsi 53 mètres de linéaire.
- **Conservation.** Afin d'améliorer la conservation du patrimoine documentaire de l'APB, les différents facteurs de détérioration ou conservation des documents font désormais l'objet d'une étude systématique et un plan de conservation a été adopté. Voici les actions entreprises cette année à ce titre :
 - Numérisation de 10 plans de bâtiments. Démarrage des essais de numérisation massive de l'ensemble des projets des travaux réalisés entre 1859 et 1978, appartenant au fonds historique.
 - Nettoyage de 1 587 cartons du fonds historique de l'APB entreposés au musée Maritime de Barcelone.
 - Remplacement de 1 220 chemises (contenant des archives d'anciens projets), par des chemises de conservation.
 - Examen de l'état de conservation et mise en cartons des 600 projets de

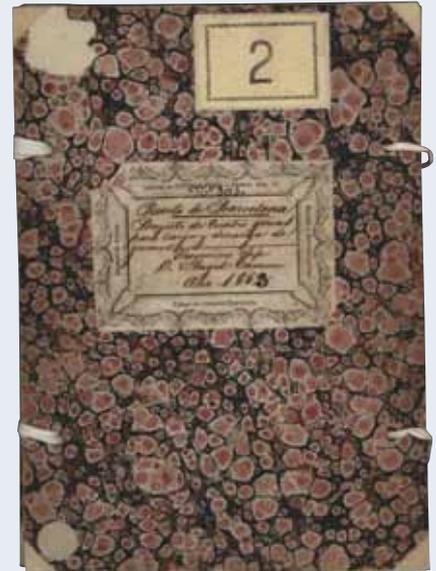
travaux contemporains entreposés dans le bâtiment d'archives.

- Nettoyage et stockage des cartons contenant les projets des travaux réalisés dans le Port de Barcelone en 1959.
- Restauration de 9 projets de travaux (dont, parmi les plus intéressants, le projet d'agrandissement du Port de Barcelone réalisé par José Rafo en 1859, ou encore l'étude comparative réalisée par Julio Valdés en 1886 sur les ports anglais).
- Nettoyage de 407 images de Pau Audouard (tirages albuminés) datant de 1896.
- Identification des microorganismes accélérant la détérioration des documents textuels, graphiques et photographiques.
- **Description.** Afin de faciliter l'accès au fonds du patrimoine, une description de la série de concessions et de projets de travaux a été entamée.

Service de documentation

Dans ce domaine d'intervention du CenDoc, le service de nouvelles quotidiennes a reçu plus de 94 000 demandes de renseignements, sans compter les demandes formulées sur le portail électronique.

Il convient également de souligner la poursuite du développement du nouveau programme de fonds photographique, avec la saisie et la gestion d'images provenant du fonds historique, mais également d'images contemporaines, afin



Dossier 2/1863 («Projet de quatre grues de chargement et déchargement de marchandises ». Ingénieur en chef Ángel Camon).

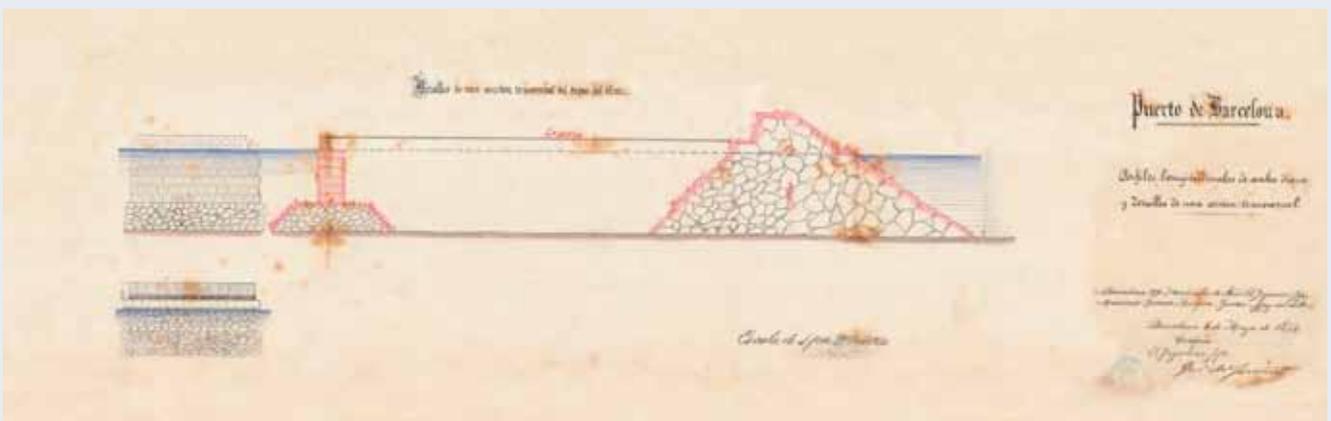
de les mettre à disposition de toutes les personnes intéressées.

Enfin, l'hémérothèque a prêté 1 261 exemplaires de 68 revues à 43 utilisateurs internes.

Archives historiques

Toutes les actions prévues dans le Plan d'action 2010 élaboré dans le cadre de l'accord de coopération avec le Consortium des arsenaux 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

Vue partielle d'un plan numérisé des profils longitudinaux des digues Est et Ouest, datant de 1874 et appartenant à la série de projets du fonds historique du Port de Barcelone.



du fonds de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1868-1978) et de déplacer les documents portant sur des phares dépendant de l'Office catalan du littoral.

Patrimoine culturel

Au cours de l'année 2010, un accent particulier a été mis sur les actions d'identification et de conservation des collections appartenant au patrimoine artistique de l'Autorité portuaire de Barcelone, notamment l'inventaire de la collection de maquettes de bateaux portant le nom de Barcelone et la restauration de sept œuvres abimées appartenant à la collection picturale et de vêtements nautiques.

A noter cette année également, l'adjudication des 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. La restauration est réalisée 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, afin de rendre au tableau son aspect d'origine.

LA PROMOTION DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Le Conseil de direction et les 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 2010, le Conseil de direction a tenu deux assemblées et deux réunions de son Comité exécutif, au cours desquelles ont été présentés les résultats et conclusions générales de l'enquête de satisfaction menée en 2009, ainsi qu'une proposition de mesures d'amélioration. L'état d'avancement des travaux menés par chaque groupe de travail a également été présenté.

Cette année, certaines mesures d'amélioration identifiées grâce au



Image de la zone où figurent la signature et la date, obtenue par réflectographie IR.

Photo : Gemma Campo. Groupe de recherche, conservation et restauration du patrimoine. Faculté des beaux-arts de l'université de Barcelone.

questionnaire d'évaluation mentionné ci-dessus ont été mises en œuvre : il s'agit par exemple de la participation d'une personne extérieure au Port aux réunions, afin de les dynamiser ; et d'autre part les groupes de travail ont été remaniés, passant ainsi de onze à huit : les groupes Prévention des risques professionnels (PRL) et Qualité de l'environnement font désormais partie du groupe Responsabilité sociale d'entreprise (RSE) et le groupe Services ferroviaires est inclus dans le Forum du transport terrestre.

Voici une brève description des progrès enregistrés par les groupes de travail en 2010.

- **Forum télématique** : ce groupe a mis en œuvre les améliorations prévues pour la procédure de gestion du positionnement des conteneurs pour inspection et a adopté des projets de définition d'autres procédures :

la gestion intégrée des entrées et sorties terrestres et la traçabilité des déclarations en douane.

- **Forum du transport terrestre** : le sous-groupe Services ferroviaires a continué de travailler à l'amélioration des liaisons avec l'hinterland, des accès portuaires, des infrastructures et de la gestion ferroviaire dans le port.
- **Innovation** : le ministère de l'Industrie, du Tourisme et du Commerce a qualifié d'excellent le plan stratégique du Groupement d'entreprises innovantes (AEI) en logistique, présenté par ce groupe, ce qui ouvre la voie à plusieurs subventions. Deux journées de travail ont également été organisées pour présenter les résultats des études réalisées et se prononcer sur la proposition de création de groupes de travail sectoriels.
- **Commerce et marketing** : ce groupe s'est essentiellement attaché





à organiser et participer à différentes actions commerciales et de promotion dans l'hinterland et l'avant-pays, élaborer l'échéancier des mesures prévues et proposer des pays cibles pour la mission commerciale 2011.

- **Qualité** : le nouveau Plan de qualité a été adopté en février avec un programme de garanties élargi et la campagne d'adhésion a été lancée. Décembre a marqué le début des audits de certification et à la fin de l'année 10 entreprises étaient certifiées et plus de 20 avaient présenté une demande d'audit.

- **Responsabilité sociale**

d'entreprise : le projet banque alimentaire – PIF a démarré avec l'officialisation de l'accord entre le ministère de la Présidence du gouvernement espagnol et la banque alimentaire. Le 7 octobre, la première opération pilote a été réalisée, permettant la collecte de 443 kg d'aliments. Le groupe a également organisé la VIII Journée de prévention des risques professionnels et de Responsabilité sociale d'entreprise, destinée à la Communauté Portuaire.

Le sous-groupe Qualité de l'environnement a continué de gérer le circuit de collecte intégrale des déchets dans les concessions et a organisé deux journées d'information sur des sujets d'actualité (loi 20/2009 et règlement EMAS), destinées à la Communauté Portuaire

Le sous-groupe Prévention des risques professionnels a porté ses efforts sur les ambulances et la prévention pour les techniciens.

- **Services d'inspection aux frontières (SIF)** :

ce groupe a implanté le service de coordination du positionnement des marchandises pour inspection dans les terminaux et au poste de scannage des conteneurs, avec pour résultat une amélioration du fonctionnement. Le groupe a également défini le protocole d'intervention d'urgence des SIF, a effectué l'analyse et la mise en conformité des nouveaux horaires d'inspection des différents organismes et collectifs, et a effectué un suivi des travaux de construction du nouveau Poste d'inspection aux frontières (PIF), dont la mise en service est prévue à l'automne 2011.

- **Short Sea Shipping (SSS)** :

par le biais de la sous-commission Dommages, ce groupe a produit une





étude sur les dommages provoqués par les opérations de SSS et leurs causes, assortie de propositions d'amélioration et de solutions à mettre en œuvre. Par ailleurs, signalons la création de la Commission de SSS et la définition de ses objectifs 2011.

Mission commerciale à Tunis

La Tunisie a été le pays retenu pour la mission commerciale multisectorielle organisée par le Port de Barcelone en partenariat avec la Chambre de commerce de Barcelone, du 31 mai au 3 juin. Le président de l'APB, Jordi Valls, était le chef de la délégation présente dans la capitale tunisienne et composée de 42 chefs d'entreprises représentant 37 sociétés, sans oublier les principaux représentants de la Communauté Portuaire de Barcelone.

Lors de la première journée, plus de 300 chefs d'entreprise tunisiens ont assisté à la présentation des services du Port de Barcelone et des opportunités commerciales entre la Tunisie et l'Espagne. Une délégation institutionnelle conduite par le ministre des Transports, Abderrahim Zouari était également présente. En parallèle, afin de faciliter l'échange d'informations et l'analyse

d'aspects importants en matière de transport et de commerce maritime, deux journées techniques de travail ont été organisées autour des douanes et du trafic de Short Sea Shipping. Une soixantaine de représentants d'opérateurs et entreprises portuaires des deux pays ont ainsi pu lancer des pistes d'amélioration des opérations et des procédures en place.

S'agissant des réunions bilatérales, 25 rendez-vous avaient été pris, qui ont débouché sur la planification de 270 réunions d'affaires, soit 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, le Port de Barcelone a signé à Tunis une déclaration d'intentions en vue d'un accord de partenariat avec l'Office de la Marine Marchande et des Ports de Tunisie (OMMP) afin de promouvoir la collaboration entre l'Institut méditerranéen de formation aux affaires maritimes et l'École européenne de Short Sea Shipping, notamment des activités de conseil et le développement d'initiatives de formation conjointes. D'autre part, les deux pays ont jeté les bases d'une

Commission douanière mixte chargée d'alléger les démarches des entreprises tunisiennes exportant vers Barcelone. Des réunions de travail ont également été organisées avec le président de la compagnie maritime Cotunav, le président de Tunis TradeNet, le ministre des Transports et le président de l'OMMP.

Forum maritime catalan

Le Port de Barcelone assure désormais la deuxième vice-présidence du Forum maritime catalan, ce qui lui permettra de mener à bien sa mission de promotion du développement économique de son environnement et de facilitation des échanges internationaux.

Le Forum maritime catalan est un outil de mise en relation des différents acteurs du monde de l'entreprise, groupes d'entreprises et institutions intervenant (de manière directe ou indirecte) dans le secteur maritime catalan, afin de promouvoir ce dernier et de le développer en tant que secteur économique. L'objectif est d'augmenter le niveau de compétitivité et de productivité de l'ensemble du secteur et, de manière générale, de défendre ses intérêts.

1.2.

Domaines relevant de la Direction

DÉVELOPPEMENT ET COMMUNICATION INTERNE

Le service Développement et Communication interne de la direction du Personnel a poursuivi les différentes politiques de gestion des personnes (gestion par compétences, définition d'objectifs, etc.). D'autres projets d'adaptation de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) au nouveau contexte socio-économique ont néanmoins été lancés afin d'améliorer l'efficacité et

d'assurer une plus forte orientation vers le marché et les clients.

A cet égard, le projet phare mis en œuvre en 2010 a été la deuxième édition de l'enquête de satisfaction interne qui, sous le titre « Vous avez votre mot à dire pour 2010 », a de nouveau pris le pouls de l'organisation. Utilisée comme outil d'amélioration classique, elle a cette fois-ci tenté plus particulièrement de vérifier les effets des changements et de la situation économique.

Formation interne

Chaque année, l'APB met à disposition de ses collaborateurs un plan de formation comprenant plusieurs programmes d'acquisition de connaissances et d'amélioration des compétences. Principale activité pour 2010, le projet surnommé en interne « La voix du Port » et dont le principal objectif est l'harmonisation des systèmes de service client, que ce soit en personne, par téléphone ou par voie télématique. Ce projet est le fruit d'un travail conjoint entre le département Développement commercial et le SAU, et tous leurs salariés y ont participé.

A signaler parmi les autres initiatives de formation interne, le projet de formateurs et formatrices internes sur les compétences techniques. D'autre part, comme les années précédentes, l'Institut catalan de sécurité publique a participé à une partie de la formation de la Police portuaire. La formation linguistique quant à elle, a mis l'accent sur les cours d'anglais en ligne et sur la formation selon les besoins. Ainsi, conformément à la stratégie du Port, l'apprentissage du français a été encouragé. En outre, à l'occasion du changement de version des outils bureautiques et Internet, des formations de mise à jour ont été organisées.

L'une des nouveautés 2010 a été le démarrage d'un nouveau projet de formation du personnel de santé, qui se poursuivra en 2011 et 2012. Soulignons également le programme de formation autour de l'égalité des chances, axé plus particulièrement cette année sur la sensibilisation de l'équipe de direction et



sur la formation technique des membres de la direction du Personnel.

Ce sont au total plus de 160 formations collectives et plus de 50 formations individuelles qui ont été organisées en 2010.

Communication interne

La vague des nouveaux outils de communication 2.0 a déferlé sur la communication interne du Port de Barcelone, et 2010 a vu la naissance du « Qui est qui », sorte de trombinoscope du personnel de l'APB. Il s'agit d'une application destinée à encourager la connaissance mutuelle des uns et des autres au sein de l'organisation. Elle permet de partager avec ses collègues données professionnelles et hobbies ou autres activités relevant de la vie privée. Avec 128 637 visites, le « Qui est qui » est devenu le contenu le plus consulté sur l'Intranet.

De même, des efforts ont été déployés pour rationaliser les communiqués internes et les adapter aux intérêts des salariés de l'organisation. Exemple : la mise en place d'un système d'abonnement au tableau d'affichage en ligne, qui permet aux abonnés de recevoir par courrier électronique les différentes activités et informations à caractère social mises en ligne sur l'Intranet et correspondant à leurs centres d'intérêt. Fin 2010, 120 personnes étaient abonnées à l'une ou l'autre des catégories proposées.

De nouveaux systèmes destinés à améliorer l'évaluation des actions et outils de communication ont également été conçus et mis en service : une enquête de satisfaction du service et plusieurs rapports ont été réalisés afin de mesurer et améliorer l'impact de la communication interne sur la vie de l'organisation.

Enfin, s'agissant des outils de communication interne devenus classiques, l'ePORTal, l'Intranet du Port de Barcelone, a de nouveau battu des records, avec près de 40 000 visites de plus que l'an dernier. Le bulletin interne Fem Port a quant à lui enregistré 2 500 visites pour la version électronique, et les participants de l'enquête de satisfaction du service lui ont accordé la note de 2,7 sur 4.



RESPONSABILITÉ SOCIALE DES ENTREPRISES

La Responsabilité sociale des entreprises (RSE) est la participation volontaire de l'entreprise à l'amélioration sociale, économique et environnementale. Ces valeurs font déjà depuis longtemps partie intégrante des interventions de l'APB auprès des groupes d'intérêt, même s'il reste encore un certain chemin à parcourir avant leur véritable transposition à la société.

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

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 cette année ont essentiellement consisté à mettre à jour les versions des outils informatiques mis à disposition des utilisateurs (courrier et autres applications), à développer la capacité de stockage de données et à remplacer les serveurs virtuels.

En **matière d'infrastructures**, 2010 aura vu la naissance d'un nouveau centre de traitement des données, dont la mise en service est prévue pour début 2011 et qui dotera le Port de systèmes dernier cri garantissant une plus grande fiabilité dans la prestation des services.

Au chapitre de la **sécurité**, cette année encore, en collaboration avec les Douanes, les terminaux de conteneurs et le gouvernement des États-Unis, le Port a avancé dans la mise en œuvre



du projet Megaports de détection de matériel radioactif, qui doit renforcer la position du Port dans les chaînes logistiques sûres. Un accord a également été signé avec le gouvernement catalan pour que l'APB entre dans le réseau de communications Rescat. Ce réseau facilitera le travail individuel de la Police portuaire, mais également les interventions communes et la coordination des corps de sécurité de Catalogne, lors de situations d'urgence ou de problèmes de sécurité.

S'agissant du **développement d'applications informatiques**, le département a surtout mis l'accent sur l'adaptation des applications à la nouvelle loi sur les ports. Au vu de l'augmentation du trafic ferroviaire et de la complexité croissante de la gestion de l'occupation des voies, un module de gestion ferroviaire a dû être créé pour faciliter et accélérer la gestion de l'occupation des voies. En outre, le marché pour un nouveau portail web du Port de Barcelone a fait l'objet d'un appel d'offre à l'issue duquel il a été adjudgé et le projet a démarré. Ce projet fera de la présence du Port sur Internet un élément décisif pour renforcer les actions entreprises en application du Plan stratégique.

Enfin, au chapitre des systèmes d'information géographique, outre le travail permanent d'actualisation du plan du port, soulignons la compilation de vues aériennes verticales historiques, une initiative qui a permis d'une part d'inclure l'évolution historique du Port dans les applications d'analyse du territoire et d'autre part d'élaborer des produits cartographiques, dont celui intitulé « Évolution historique du Port de Barcelone, 1956 – 2010 ».

Ce travail a été possible grâce à la collaboration institutionnelle de la communauté urbaine de Barcelone,

au concours de l'Institut catalan de cartographie et aux vues aériennes acquises par le Port.

SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est une fenêtre unique conçue pour faciliter les démarches et l'obtention d'informations sur les services proposés par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) aux différents usagers des installations portuaires. L'objectif est de résoudre les problèmes, de faciliter les relations et d'accélérer les démarches.

En 2010, le SAU a répondu à moins d'appels téléphoniques (72 360) qu'en 2009, mais il a effectué davantage de

recouvrements et traité un plus grand nombre de documents.

L'augmentation importante des documents traités provient avant tout de la gestion d'autorisations de type « E ». Le bureau du CISAU a été directement touché par les différents mouvements sociaux survenus dans le secteur portuaire et dans le secteur français du transport terrestre : le trafic de marchandises a été dévié vers le Port de Barcelone, avec par conséquent une présence plus importante de transporteurs français dans les installations portuaires.

37 673 autorisation provisoires ont été délivrées et 69 163 préavis envoyés, soit une augmentation de plus de 35% par rapport à 2009.

	Appels téléphoniques	Documents traités	Documents enregistrés	Recouvrements effectués
2009	80 114	91 898	11 880	38 042
2010	72 360	121 530	10 622	45 694



DIRECTION ORGANISATION ET CONSEIL COMMERCIAL

La direction Organisation et Conseil commercial est née en mai 2010, l'idée étant de regrouper tous les éléments d'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 « sectorielle » c'est-à-dire l'organisation des processus portuaires dans lesquels interviennent les administrations et entreprises impliquées dans le passage des marchandises dans le Port.

L'objectif de cette nouvelle direction est l'amélioration continue de l'efficacité et de l'orientation client non seulement au sein de l'APB mais également dans les processus sectoriels. Pour ce faire, des outils et projets généraux ont été définis pour chaque domaine d'intervention.

Organisation de l'APB

- **Instauration d'un système d'évaluation et d'amélioration continue des processus internes de l'APB.** Lancé en 2010, ce système repose sur une cartographie des processus (et la désignation de leurs responsables), sur la définition des indicateurs de service et d'efficacité et sur la fixation des objectifs, avec en parallèle la création d'un système d'amélioration continue des processus, priorité étant donnée aux processus qui présentent les lacunes les plus importantes.
- **Élaboration d'une proposition d'organisation alignée sur les processus.** Cette année, une structure autour de cinq sous-directions générales a été retenue. Le défi consiste désormais à aligner cette structure sur les processus et à asseoir un système de coordination efficace entre les différents services, notamment dans le domaine commercial.
- **Choix du Plan d'entreprise et du tableau de bord prospectif (TBP) comme principaux outils de gestion de la Direction.** Le Plan d'entreprise porte sur la planification annuelle d'objectifs et projets de l'APB. Une nouvelle procédure d'élaboration



et de coordination de ce plan a été définie cette année, la mise en œuvre étant prévue pour 2011. Le Plan d'entreprise doit avant tout servir de trait d'union entre les différents plans à long terme et la planification opérationnelle des différents départements.

Organisation sectorielle

- **Instauration d'un système d'évaluation et d'amélioration continue des processus portuaires (par secteurs).** Les processus sectoriels sont déjà cartographiés depuis un certain temps. Cette année a été consacrée à l'identification et l'automatisation des principaux indicateurs d'efficacité et de qualité et à la définition des objectifs à atteindre. La mesure systématique de ces indicateurs démarrera début 2011.
- **Lancement du nouveau Plan de qualité du Port de Barcelone.** Le Plan de qualité du Port existe depuis 1993. Il fixe des engagements d'efficacité pour les services douaniers



et des engagements de sécurité pour la manutention dans les terminaux de conteneurs. Cette année, le Conseil d'administration de l'APB a adopté

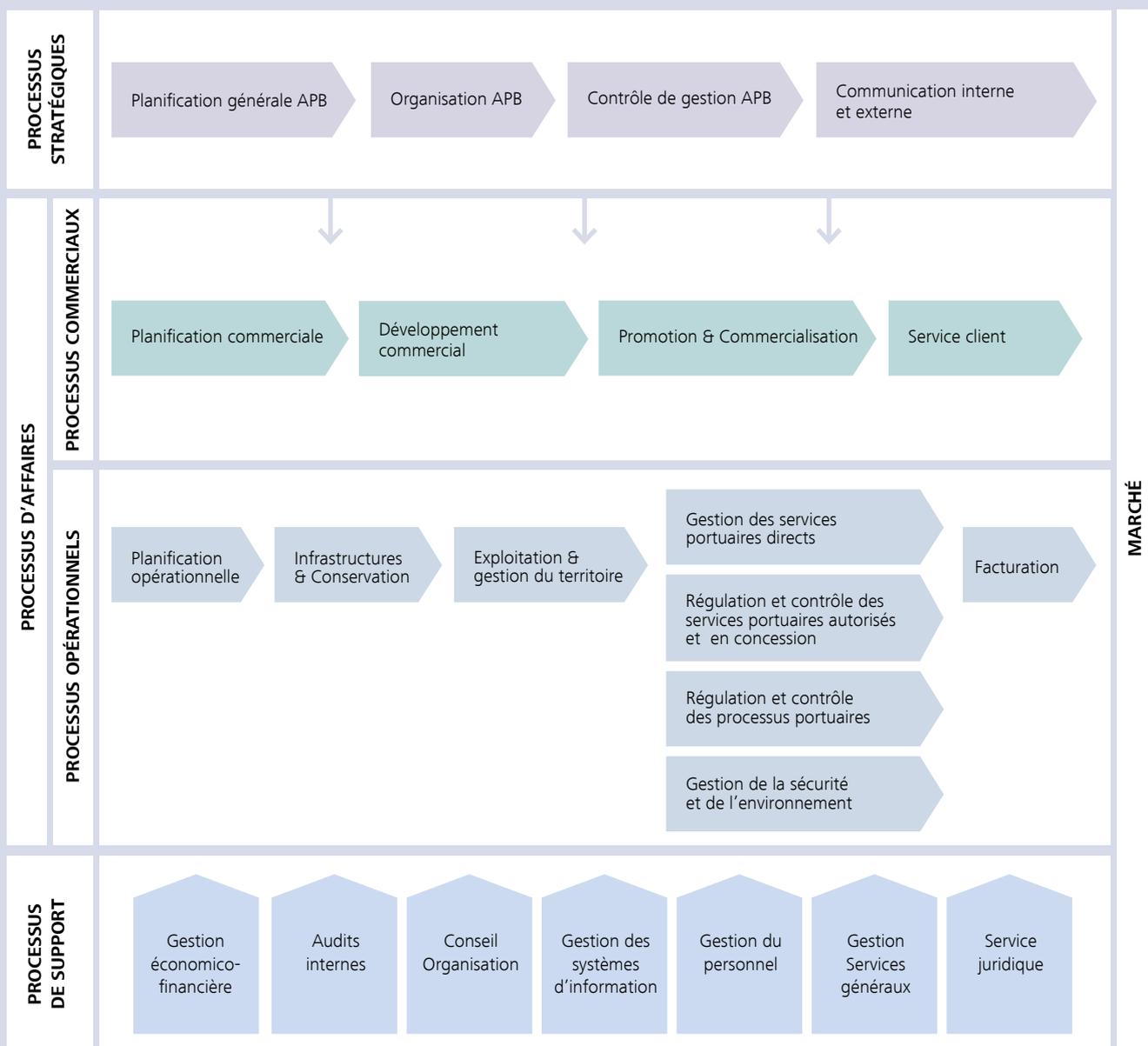
un ambitieux projet d'élargissement du plan applicable à l'ensemble des administrations et entreprises ayant décidé de l'adopter. Le plan, appelé *Efficiency Network*, prévoit également une série d'engagements d'efficacité envers les clients finaux (importateurs et exportateurs), ainsi que des compensations en cas de non respect de ces engagements. Ce nouveau plan est prévu d'une part comme un soutien à la promotion commerciale du Port de Barcelone, et d'autre part comme un outil efficace d'amélioration des processus portuaires.

- **Instauration d'une dynamique d'amélioration des processus portuaires.** Dans cette optique, un groupe de travail a été créé au sein de l'APB, qui regroupe les services commerciaux (Exploitation

et Commercial) et la direction Organisation et Conseil commercial. La mise en œuvre des améliorations passera également par le Forum télématique, groupe de travail du Conseil de direction de la Communauté Portuaire, placé sous la responsabilité de l'APB et des Douanes et qui se consacre à l'amélioration des processus portuaires depuis 1993.

- **Lancement de nouveaux services pour la plateforme Portic.** Une plateforme a été créée en 1999 afin de faciliter le passage des marchandises dans le Port de Barcelone. Elle propose tous les services d'information et d'échange électronique des documents nécessaires aux opérations de transport maritime. La plateforme

est détenue par l'APB et gérée par Portic, entreprise constituée par l'ensemble des entreprises de la Communauté Portuaire. Au vu de l'évolution technologique et des besoins du marché, une révision de la stratégie de services et du modèle de gestion en vigueur depuis plus de 10 ans s'avère nécessaire. Les nouveaux services désormais proposés par la plateforme sont essentiellement l'échange électronique de documents liés au trafic ferroviaire, l'envoi télématique de listes de chargement pour le trafic de véhicules, et les démarches électroniques pour les services de coordination de positionnement de conteneurs pour inspection.



SERVICES MÉDICAUX ET PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Ces services sont chargés du soutien et du suivi de l'ensemble des activités d'assistance et de prévention sanitaire de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB).

Ils proposent, depuis les centres de Bosch i Alsina et du WTC Barcelona, un large éventail de couvertures sanitaires et sociales au personnel en activité, à leurs ayants droits et aux retraités, ce qui représente 3 000 personnes environ. Les médecins de l'APB ont fait passer 16 834 visites médicales en 2010, dont 10 051 à des salariés en activité et 6 783 à des salariés non actifs. D'autre part 363 patients ont effectué 2 030 séances de rééducation. La publication du Plan Santé de l'Autorité Portuaire de Barcelone 2008 – 2012 a permis la mise à jour des procédures et protocoles nécessaires pour harmoniser les démarches des professionnels de la médecine d'assistance et du travail de l'APB, conformément au Plan Santé de la Catalogne et aux protocoles spécifiques du Conseil interterritorial du système national de santé.

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

En matière de surveillance de la santé, 231 visites médicales de contrôle ont été passées, ce qui représente 41,6% des effectifs et plus précisément 163 hommes (40,8%) et 68 femmes (43,6%). Lors de ces examens complets, les protocoles sanitaires officiels ont été suivis et les plans de santé de Catalogne et de l'APB respectés.

Risques professionnels

Au cours de l'année 2010, l'APB a passé les audits quadriennaux obligatoires de prévention des risques professionnels. Les résultats sont examinés par les délégués du département Prévention et mis à disposition de l'inspection du travail. Ils ont également débouché sur de nouvelles lignes d'intervention qui seront développées courant 2011.

Le service de prévention a participé au développement des référentiels de qualité, programme de l'APB destiné aux différents terminaux installés dans le Port de Barcelone. Il a également organisé et participé à la huitième journée de prévention des risques professionnels et de responsabilité sociale destinée à la Communauté Portuaire, organisée à l'initiative du groupe de travail du Conseil de direction et de la société de prévention FREMAP, en partenariat avec le département Responsabilité sociale d'entreprise de l'APB. Parmi les intervenants cette année, Pedro Montero, directeur général de la Fondation pour la prévention des risques professionnels, venu parler de l'intégration de la prévention socioprofessionnelle.

La présence du département Prévention dans le sous-groupe de travail sur les urgences sanitaires (aux côtés du service d'urgences SEM, de la société de prévention FREMAP et de la Police portuaire) a eu des effets particulièrement positifs, notamment la forte diminution du délai d'intervention des services d'urgences dans le Port et dans la ZAL.

38 accidents ont eu lieu au total en 2010, tous classés dans la catégorie des accidents légers. Ils ont entraîné 11 arrêts de travail. Sur un effectif moyen de 555 salariés, l'indice de fréquence est de 6,8, un chiffre en amélioration par rapport à l'année précédente (7,1).

L'APB a également poursuivi le développement du système de gestion de la prévention destiné à ses sous-traitants. Au vu des résultats de l'audit, la coopération a été intensifiée avec le département Conservation, afin d'améliorer la coordination d'activités avec les sous-traitants.



1.3.

Infrastructures

ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant total des investissements effectués en 2010 par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a dépassé les 95 millions d'euros, dont plus de 60 millions ont été destinés aux infrastructures.

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

Voici certains des travaux et chantiers les plus importants démarrés ou en cours d'exécution en 2010.

Extension vers le sud

Dans le cadre de l'extension du Port de Barcelone vers le sud, le chantier **Réaménagement du quai Prat** a été achevé en 2010. C'est l'intervention qui a bénéficié de la majeure partie des investissements réalisés au cours des dernières années. L'objectif était la réparation totale de la partie endommagée du quai. Les travaux ont compris la reconstruction de 660 mètres de ligne de quai, à l'aide de caissons renfloués et / ou de caissons neufs, la démolition et l'élimination des caissons non renfloués, le dragage de la darse et le remblayage de l'esplanade à la cote +3,50 avec des matériaux de dragage et des matériaux acheminés par voie terrestre. Le mur de quai a ainsi été reconstruit et tous les caissons réinstallés (5 caissons neufs et 11 caissons renfloués).

Le projet concernait également la réalisation de levées en tout-venant et enrochement destinées à créer des enceintes auxiliaires où sera déversé l'excédent de matériaux de dragage ou les matériaux qui pour des raisons inhérentes au programme de construction, ne pourront être déversés dans l'enceinte du quai.

D'autre part, le projet **Aménagement de la ligne d'amarrage du quai Prat (zone sud)** a été poursuivi. Les investissements ont 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 les éléments nécessaires au fonctionnement des grues et autres équipements. Le projet comprend l'aménagement de la ligne d'amarrage correspondant à 1 000





mètres supplémentaires vers le sud, soit les 12 caissons de la Phase II et 13 caissons de la Phase I. La superstructure envisagée sur la Phase I est constituée par la poutre de couronnement qui repose sur les caissons contenant les deux premières rangées de cellules. Sur les caissons de la Phase II, outre cette poutre de couronnement, il est prévu d'installer une dalle de fermeture des caissons de béton armé, sur les deux rangées suivantes de cellules.

Le chantier **Extension de l'esplanade du terminal Prat** vers le sud a également été achevé cette année. Il comprenait le retrait (chargement, transport et application) des préchargements de l'esplanade correspondant à l'extension du quai Prat vers le sud, ainsi que le nivellement et la création de l'esplanade.

Aménagement d'espaces

S'agissant des travaux d'aménagement d'espaces existants, en réponse à la demande générée par le trafic de croisières, le chantier **Aménagement d'une passerelle à la gare**

maritime C sur le quai Adossat, a été achevé cette année.

Le réaménagement du terminal C a porté sur la construction d'un dispositif d'élévation de près de 100 m² adossé à la façade du bâtiment actuel. Le premier étage du terminal donne sur une passerelle fixe installée parallèlement à la façade du bâtiment et au quai. Elle permet aux passagers d'embarquer et de débarquer par des passerelles sur rails.

L'augmentation de la manutention de vrac liquides dans le Port de Barcelone et les prévisions de croissance de la demande ont conduit à la construction d'un nouveau poste d'amarrage pour ce type de navires. A cet égard, le projet **Poste d'amarrage pour vraquiers liquides** sur le flanc nord-ouest du quai Inflammables a été achevé. Il s'agit d'un poste de déchargement de produits raffinés situé sur le flanc nord-ouest du quai destiné à l'énergie.





Autre chantier achevé cette année, l'**Installation de canalisations depuis le quai d'amarrage des vraquiers liquides**. Dans le cadre de l'extension en cours du Port de Barcelone, il est prévu de construire de nouvelles plateformes d'amarrage pour navires. La zone où se situent ces plateformes d'amarrage est identifiée sous le numéro 34 et couvre tout le flanc est du quai destiné à l'énergie. Afin de pouvoir exploiter la zone 34, il convenait de relier l'ensemble actuel de canalisations de la rue Puerto de Alejandría à la première plateforme d'amarrage à réaliser sur un flanc du quai Inflammables. Ainsi, les nouveaux concessionnaires venant s'installer dans ce secteur pourront décharger les vrac liquides de cette plateforme d'amarrage vers l'ensemble de canalisations de la rue Puerto de Alejandría.

Au vu de la volonté de favoriser le transport ferroviaire de marchandises pour désengorger les accès au Port de Barcelone, et de la mise en service fin 2010 de la nouvelle liaison ferroviaire internationale avec la France, il s'avère nécessaire de disposer d'au moins une voie à écartement mixte (écartement international et ibérique) dans le terminal ferroviaire du Terminal de Conteneurs de Barcelone (TCB). Le projet **Extension**

du terminal ferroviaire vers le quai Sud, démarré cette année, définit l'ensemble des travaux nécessaires à la mise en service d'une voie à écartement mixte. Le tracé et les caractéristiques fonctionnelles de la voie doivent en outre permettre un futur agrandissement à 6 voies de 750 m à écartement mixte. L'objectif est un terminal ferroviaire de plus grande capacité et qui respecte les normes d'interopérabilité fixées par le Commission européenne.

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



d'un poste permettant l'accostage de navires ro-ro, et la réalisation d'une levée de protection perpendiculaire au quai.

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

Les travaux d'**Extension du quai Sud** se poursuivent. Ils consistent à construire un poste d'amarrage de 623 m et une esplanade de 18 hectares. L'apportement de la société CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) sera par ailleurs supprimé, ce qui améliorera la manœuvrabilité de la darse située entre les quais Sud, Adossat et Inflamables. C'est dans cette zone que vivent actuellement les navires et les travaux permettront d'augmenter les distances et le tirant d'eau de la darse. Sur le quai Sud, la ligne d'amarrage gagnera 10% et la nouvelle surface obtenue augmentera largement la capacité de stockage de conteneurs du terminal.

Réaménagement de quais existants

Le projet **Musoir du quai Contradic – Ergransa** a été achevé cette année. L'objectif était le réaménagement du tronçon en blocs de béton de la partie avant (le musoir) du quai Contradic Est, qui sert au déchargement du grain avant son stockage dans le silo contigu de l'entreprise Ergransa. Les travaux ont compris la démolition d'une partie de la superstructure existante, le renforcement structurel de 149 mètres de quai répartis en deux alignements (116 mètres à l'extrémité nord de l'alignement est et 33 mètres contigus à l'alignement nord) ; la réalisation de la superstructure qui comprend une poutre en béton armé de 3,2 m de large sur 2,6 m de haut et porte-à-faux variable par rapport au mur de blocs ; et le remplacement des défenses existantes et leur déplacement



jusqu'au nouvel alignement (sur le tronçon de quai Contradic Est n'ayant pas été renforcé), ainsi que le déplacement des bollards.

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. Plusieurs 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 de Barcelone – Alignement sud – Phase I** a été lancé en 2010, afin de réaliser un réaménagement complet de l'infrastructure du quai de Barcelone.

La digue Est du Port de Barcelone 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, dont la première correspond au projet Amélioration de la digue Est – Phase I (renforcement promenade Manuel Roca), démarré en 2010. Le réaménagement de cette promenade est particulièrement important pour la ville de Barcelone.

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 **Aménagement**



de la rue 100, qui fait partie des travaux d'aménagement des accès au terminal Prat. Le chantier concerne la voie principale (rue 100) vers laquelle confluent plusieurs voies secondaires de la zone concédée au CILSA. La rue 100 fait 1 040 mètres et s'étend entre le croisement avec la rue 114 et l'embranchement avec la future voie d'accès Prat. Le tracé envisagé tient compte du lotissement actuel des terrains du CILSA et des limites territoriales entre l'AP-8 et la commune du Prat de Llobregat.

Le projet **Surélévation de la chaussée du terminal Autoterminal**, dont l'exécution a démarré cette année, répond à la volonté de l'APB de réorganiser les voies intérieures de sa 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. L'accès au quai Inflammables suit actuellement un tracé quelque peu tortueux couvrant la rue 3, la rue Y, la rue 4 et la rue V et qui oblige à longer le terminal d'automobiles Autoterminal pour relier la ligne d'amarrage et les aires de stationnement de véhicules.

Afin de jouir d'un accès direct au quai Inflammables et séparer les trafics desservant la ZAL et ce quai, le projet envisage la réouverture de l'ancienne rue

3 à l'aide d'une chaussée en surélévation, permettant ainsi la liaison entre les aires de stationnement et la ligne d'amarrage du concessionnaire Autoterminal. Cette nouvelle voie améliorera également la sécurité d'accès depuis la zone franche.

La solution envisagée consiste à créer un passage supérieur d'environ 380 m répartis comme suit : 130 mètres de voie entre des murs, suivis de 100 mètres intermédiaires de viaduc dont les piles sont espacées de 25 mètres, et 150 derniers mètres de voie entre des murs.

Le chantier Aménagement de la rocade (2010) a également été réalisé cette année. Le trafic est très intense sur certains tronçons de cette rocade, d'où le besoin de l'aménager en renforçant et en réaménageant les zones les plus abimées, pour ainsi éviter une détérioration rapide et généralisée. Les travaux ont consisté à renforcer et réaménager le revêtement de 46 000 m², de l'ancien Porta Coeli (Tronçon I) à la zone Inflammables (Tronçon VIII).

D'autre part, le projet **Voie ferroviaire quai Costa** a démarré, en réponse aux besoins d'amélioration du transport de marchandises. Les travaux consistent à adapter la voie ferroviaire du quai Costa, pour qu'elle soit exploitable par un opérateur logistique lors des opérations de chargement

et déchargement de compositions ferroviaires transportant des véhicules automobiles et leur permettre d'accéder au quai grâce à un système de voies totalement séparé des trafics du Port. Le projet comprend la construction d'un pont venant enjamber la rocade.

Afin de compléter l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire du Port de Barcelone, un autre chantier a été lancé : **Écartement UIC pour l'accès au terminal de conteneurs du quai Príncipe de España**. Cette intervention permettra l'accès de compositions ferroviaires à écartement UIC en provenance du terminal de Can Tunis, au terminal de conteneurs installé sur le quai Príncipe de España, à partir du circuit ferroviaire actuel.

Projets singuliers

Les travaux du **Bâtiment du Poste d'Inspection aux Frontières** (PIF) sont en cours de réalisation. Ce PIF dotera le Port de Barcelone d'installations uniques destinées au contrôle et à l'inspection physique et documentaire des marchandises à leur entrée dans l'Union européenne. 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'Union européenne. 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 se construit sur une parcelle de 11 800 m² située dans la zone sud du port et à proximité de la porte numéro 29, l'un 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, avec un total de 19 places.

Dans un autre ordre d'idées, il convient de souligner que l'un des matériaux qui entrent dans la

composition de la couche drainante de l'esplanade du quai Prat est un granulat particulier à la granulométrie très irrégulière, issu des matériaux de construction résiduels. Le projet **Fourniture de granulat issu de matériaux de construction recyclés** garantit un approvisionnement en granulat destiné à plusieurs travaux sur le terminal Prat et permet d'optimiser l'emploi de ressources naturelles, constituant ainsi un bénéfice environnemental majeur.

Enfin, à souligner les travaux du projet **Aménagement Sala Barcelona**,

au premier étage du bâtiment World Trade Center Barcelona, qui jouxte la gare maritime Nord. Ce projet porte sur l'aménagement de 874 m² de surface au sol. Ces nouveaux espaces accueilleront les réunions du Conseil d'administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone, et abriteront les bureaux du département Relations publiques. Un auditorium de 60 places (pouvant être agrandi à 169) sera également construit pour de petites conférences de presses, des cérémonies, des réunions et des conférences de grande taille.



1.4.

Exploitation et planification

OPÉRATIONS DE MARCHANDISES ET QUALITÉ

En 2010, le département Opérations de marchandises et Qualité s'est essentiellement attaché à élaborer et développer des manuels de service, organiser et passer des audits d'appui à la mise en œuvre de l'amélioration continue et rédiger des rapports sur le système de qualité.

Manuels de service du Port de Barcelone

Ce sont des outils qui permettent aux entreprises qui 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 de vracs

Cette année, certains terminaux (CLH et ERGRANSA) ont obtenu leur première certification, tandis que d'autres (DECAL, TEPESA et TERQUIMSA) les ont renouvelées.

Le 1^{er} décembre 2010, le comité de qualité des vracs du Port de Barcelone a tenu sa première réunion de révision des caractéristiques du manuel de



service concerné. La nouvelle version du document doit être examinée et approuvée au cours du premier trimestre 2011.

Manuel de service spécifique aux terminaux de conteneurs

En mai 2010, le terminal de conteneurs de Barcelone (TCB) a renouvelé sa certification dans le cadre de ce manuel. D'autre part, le 28 octobre 2010, le comité de qualité a tenu sa première réunion de révision des caractéristiques de ce manuel de service et la nouvelle version du document sera vraisemblablement approuvée courant 2011.

Manuel de service pour les compagnies maritimes

En novembre 2010, la compagnie maritime Mediterranean Shipping Company (MSC) a obtenu la certification dans le cadre de ce manuel.

Manuel de service spécifique aux terminaux d'automobiles

En janvier 2010, les deux terminaux d'automobiles du Port de Barcelone (Autoterminal et Setram) ont renouvelé leur certification.

Toujours en 2010, plusieurs réunions de suivi ont eu lieu entre l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), les terminaux d'automobiles et Estibarna, afin d'analyser les informations rassemblées par l'Équipe Qualité (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 des aides à la navigation

Le 25 février 2010, le comité de qualité responsable de ce manuel s'est à nouveau réuni et a approuvé la nouvelle version du document et analysé le système d'aides à la navigation et les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des clients. Une nouvelle réunion du comité est prévue début 2011.

Manuel de service spécifique aux terminaux de croisières

En février 2010, les caractéristiques de qualité de service des terminaux de croisières ont été soumises à l'organisme



public ports d'État (OPPE), chargé d'approuver le document en concertation avec l'APB. En mars, l'OPPE a fait part de ses observations et le manuel devrait être approuvé et mis en œuvre au cours du premier trimestre 2011.

Manuel de service spécifique aux terminaux ro-ro

Les étapes et le calendrier suivis pour ce manuel ont été les mêmes que pour le manuel des terminaux de croisières : en février, les caractéristiques ont été soumises à l'OPPE qui a fait part de ses observations en mars et une fois ces dernières intégrées, le manuel devrait être approuvé et mis en œuvre début 2011.

Audits d'appui à la mise en œuvre de l'amélioration continue

Audit de certification ISO 9001 du département Opérations de marchandises et Qualité de l'APB

En décembre 2010, ce département 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.

Audits de l'Équipe Qualité (EQ)

En novembre, le département Opérations de marchandises et Qualité de l'APB a réalisé un 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. L'EQ a renouvelé sa certification UNE-EN ISO 9001:2008 pour 2010, dans le cadre de l'audit réalisé par B.S.I.



Autres audits de suivi :

Audits internes de la gestion du système de qualité du Port de Barcelone

Audit	Objet	Écarts
1 audit interne nécessaire au maintien de la certification ISO 9001	Vérifier les documents et processus intervenant dans la gestion du système de qualité	Aucun écart signalé. Quelques propositions d'amélioration ont été formulées.

Audits des terminaux concernés par le système de qualité

Terminal Catalunya, S.A. (TerCat)	décembre 2010	Audit sur la mise en œuvre du manuel de service spécifique aux terminaux de conteneurs. Propositions d'amélioration identifiées. Mesures correctives en cours en vue de l'obtention de la certification
--	---------------	---

Audits des entreprises concernées par le système de qualité des référentiels de service

DECAL ESPAÑA, S.A.	mai 2010	Audit de certification réalisé par l'AENOR. Certification obtenue.
ERGRANSA	juillet 2010	Audit de mise en œuvre réalisé par l'APB (janvier 2010). Audit de certification réalisé par SGS. Certification obtenue.
Terminal de Contenidors de Barcelona, S.L.	avril 2010	Audit de certification réalisé par Bureau Veritas. Certification accordée.
Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A. (CLH)	octobre 2010	Mesures correctives en cours en vue de l'obtention de la certification.
TERMINALES PORTUARIAS, S.A.	octobre 2010	Audit de certification réalisé par l'AENOR. Certification obtenue.

Rapport 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 par le port, permettant de déceler les points faibles devant faire l'objet d'une amélioration continue.

Les rapports portent sur les terminaux, installations et organismes impliqués dans le système de qualité du Port de Barcelone : Terminal de Contenedores de Barcelona, S.L. (TCB), Terminal Catalunya, S.A. (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'Équipe Qualité et les réclamations des clients.

Intégrité et sécurité	2009	2010	Variation
Conteneurs pleins embarqués et débarqués dans des zones couvertes par le SdQ	520 655	599 084	15,06%
Emballages manutentionnés dans des zones couvertes par le SdQ	2 296 723	2 792 701	21,60%
Interventions de l'Équipe Qualité (EQ) à la suite d'incidents dans le SdQ	146	146	0%
Incidents internes susceptibles d'activer des garanties	12	25	108,3%
Inspections physiques			
Nb total d'inspections physiques	17 040	19 669	15,43%
% par rapport au total des conteneurs susceptibles d'être inspectés (Import+Export)	3,43%	3,26%	-4,79%
Inspections au pif			
Opérations	4 909	5 101	3,91%
Temps moyen de service (en minutes)	140,6	134,3	-4,45%
Réclamations / garanties			
Réclamations reçues	44	50	3,6%
Garanties versées	16	18	12,5%
Indemnités au titre du programme de garanties	5 053,25	5 318,34	5,24%

SÉCURITÉ INDUSTRIELLE ET ENVIRONNEMENT

Sécurité industrielle

Le trafic de marchandises dangereuses conteneurisées a enregistré au cours de l'exercice 2010, une augmentation de 7%, avec un volume total de 614 836 tonnes, ce qui marque une interruption de la tendance à la baisse constatée en 2009. En revanche, le trafic de marchandises dangereuses en vrac a pour sa part baissé de 10%, avec un volume total de 9 978 593 tonnes. Ces marchandises ont fait l'objet de 82 909 autorisations (+3%), traitées à 100% via EDI (échange électronique de données).

Le Conseil d'administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) du 25 novembre a adopté définitivement le Plan d'Autoprotection du Port de Barcelone (PAU), qui a été transmis pour approbation à l'administration catalane de protection civile. La mise en œuvre s'est déroulée sur deux mois et le plan a été diffusé à l'ensemble des personnes, administrations et entreprises concernées.

Afin de mettre à disposition, dans le cadre du PAU, un espace de

communication et des documents à jour, un espace a été créé sur le site web du Port de Barcelone, avec accès pour tous les usagers et les personnes et entreprises concernées.

Dans le cadre de l'accord de coopération avec la mairie de Barcelone en matière de protection civile, de prévention et d'extinction des incendies et de sauvetage, signalons les formations suivantes : 35 pompiers et membres de groupes d'intervention ont participé à trois éditions du cours d'extinction d'incendies sur navires organisé par le Centre de sécurité maritime intégrale de Jovellanos, à Gijón. Un cours de direction et de contrôle des sinistres a également été organisé au Fire Service College de Moreton-in-Marsh (Royaume-Uni), à l'intention de 14 sous-officiers. Enfin, un cours de lutte contre les incendies et sur les marchandises dangereuses a été dispensé par SEGANOSA.

Des exercices et simulations ont été organisés dans différentes installations et quais de l'enceinte portuaire. Les entreprises concernées par la législation sur les accidents graves réalisent systématiquement une simulation annuelle, dans le cadre du Pacte d'assistance mutuelle (PAM). Les sapeurs-

pompiers de Barcelone, le corps de la Police portuaire, la Guardia Civil du Port participent à ces simulations, ainsi que de temps à autre le service d'urgences 061 SEM. Soulignons cette année deux simulations générales organisées selon deux scénarii très différents et qui ont bénéficié de la participation directe du PAU du Port.

Le premier exercice s'est déroulé en mai, dans une entreprise concernée par la législation sur les accidents graves. Avec un maximum de réalisme, les équipes ont pu tester en interne les procédures de déclenchement, intervention et désactivation ; vérifier les protocoles d'alerte et de communication entre les parties prenantes ; tester la coordination ou interface entre le PAU du Port et celui du terminal ; et vérifier la communication directe avec le plan plus général PLASEQCAT de l'administration catalane de protection civile.

La seconde simulation générale, organisée en octobre, avait comme point de départ une menace terroriste à bord d'un navire de croisière international amarré dans le Port de Barcelone. L'exercice visait à donner des réponses sur les aspects opérationnels, formatifs et juridiques liés





à un type d'intervention complexe et qui sort du cadre strict du Plan d'urgence intérieur du Port, et à coordonner l'intervention avec le futur Plan de sûreté du Port de Barcelone.

Qualité de l'air

Dans ce domaine, l'APB a continué de collaborer avec le département catalan chargé de l'aménagement du territoire et du développement durable, dans la mise en œuvre du Plan d'action pour l'amélioration de la qualité de l'air dans la communauté urbaine de Barcelone. Au programme, le développement de mesures de réduction des émissions d'oxyde d'azote (NO₂) et de PM₁₀ dans le Port.

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de l'air, soulignons l'élan du train pour l'entrée et la sortie de marchandises en lieu et place du transport terrestre, ce qui réduit le nombre de camions en circulation et donc les émissions polluantes produites par les moteurs.

S'agissant des émissions produites par les navires, le Port a continué d'encourager les compagnies maritimes, les terminaux et les compagnies électriques à participer au développement d'un système d'alimentation des navires en électricité permettant d'éliminer les

émissions produites par les moteurs auxiliaires pendant que les navires sont à quai.

Le Port de Barcelone participe, à titre d'observateur, à deux projets sur la pollution atmosphérique en milieu portuaire : APICE, avec les ports de Marseille, Gênes, Venise et Salonique ; et un autre projet avec IDAEA-CSIC et EUCC Centro Mediterraneo.

En outre, le département Sécurité industrielle et Environnement du Port a mis à disposition toutes les stations du réseau de surveillance de l'atmosphère, afin de pouvoir fournir les données environnementales nécessaires au Programme de surveillance environnementale des travaux portuaires (travaux d'extension et autres travaux

majeurs réalisés dans l'enceinte portuaire).

En tant que gestionnaire des espaces publics du Port de Barcelone, l'APB reconnaît le besoin de mettre l'éclairage extérieur en conformité avec la législation en vigueur. Elle a par conséquent développé un projet spécifique au titre duquel le Port Vell appliquera un train de mesures destinées à rendre l'éclairage plus efficace et moins polluant.

S'agissant du bruit, conformément au Décret 176/2009 du gouvernement catalan, le Port de Barcelone a dressé une Carte acoustique de l'enceinte portuaire qui étudie les objectifs de qualité acoustique et les différents usages des espaces. Cette carte a été réalisée avec le soutien de la mairie de Barcelone et du bureau de prévention de la pollution acoustique du département catalan chargé de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Nettoyage de la voirie et collecte des déchets

Les quantités de déchets gérés directement par l'APB ont continué de baisser, atteignant un total de 442 tonnes, dont 227 de banals envoyés à la décharge et 215 de déchets spécifiques (papier, emballages, verre, piles, défenses de quai, déblais, etc.) Les circuits de collecte des concessionnaires ont permis de gérer 986 tonnes réparties en banals, papier et carton, ferraille et bois.

Le service de nettoyage de la voirie a effectué 87 interventions non programmées, dont la moitié a pu être réalisée à l'aide des moyens habituels à



disposition, tandis que l'autre moitié a nécessité des moyens supplémentaires. Ces interventions se répartissent comme suit : 36 interventions à la suite de déversements de liquides sur la chaussée, 16 à la suite de pertes de chargement, 10 interventions pour retirer les débris d'accidents de la route et 25 opérations de retrait de déchets abandonnés, ramassage supplémentaire et balayage supplémentaire.

Qualité des eaux du Port

2010 a marqué un tournant dans la gestion des eaux portuaires, à la suite de l'accord passé entre l'Agence catalane de l'eau (ACA) et l'APB et portant sur l'application de la directive cadre sur l'eau. Dans le cadre de son engagement et de sa responsabilité envers les administrations, les usagers du port et les citoyens, l'APB a effectué 12 prélèvements d'eau, de sédiments et d'écosystèmes marins dans les eaux abritées et ouvertes du Port, en respectant les critères de rigueur scientifique et technique exigés. Les données ont été transmises à l'ACA qui les ajoutera à l'ensemble des données disponibles sur le littoral catalan.

La synthèse des données recueillies indique que les eaux abritées subissent une plus forte oscillation thermique que les eaux ouvertes et qu'elles sont beaucoup plus sensibles aux éléments en provenance du système d'assainissement, des navires ou simplement en cas de fuite. C'est pour cette raison que la salinité, les nutriments (notamment les phosphates, révélateurs de la présence d'eaux noires urbaines) et la production primaire sont davantage touchés qu'à l'extérieur, malgré la présence de points de déversement des eaux usées dans les eaux ouvertes et à l'embouchure du Llobregat.

Déchets de navires (MARPOL)

Le service de réception des déchets de navires a été modifié par la nouvelle réglementation sur le service MARPOL, au titre de la loi 33/2010 qui prévoit un nouveau cadre d'intervention de l'APB.

8 712 interventions de réception de déchets de navires (appelés déchets MARPOL) ont été réalisées en 2010, pour un volume total collecté de

105 216 m³. 49 993 m³ étaient des déchets liquides contenant des hydrocarbures (MARPOL I) ; 50 319 m³ des déchets solides (MARPOL V) ; 4 473 m³ des eaux grises et noires (MARPOL IV) et 497 m³ des déchets chimiques de navires-citernes (MARPOL II).

Procédures environnementales au centre de contrôle des garde-quais

Chaque incident environnemental détecté ou reçu par la Police portuaire, entraîne le déclenchement de procédures spécifiques différentes selon le type d'incident. En 2010, les procédures ont été activées à 246 reprises : 118 incidents en milieu marin, 55 en milieu terrestre et 11 en milieu atmosphérique, et 62 procédures d'autorisation de marchandises dangereuses.

Nettoyage des eaux et lutte contre la pollution par hydrocarbures

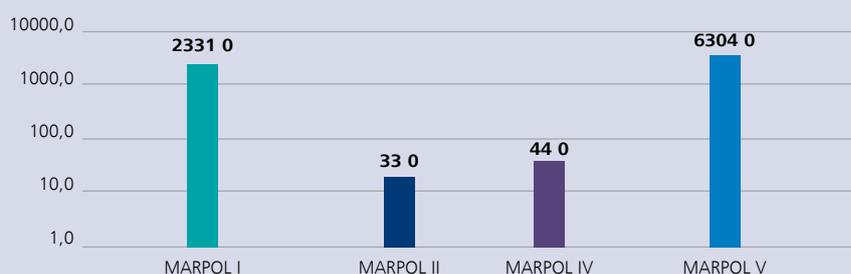
Le service environnemental de nettoyage des eaux du Port a récupéré un total de 128 600 kg de déchets flottants, soit un volume de 776,77 m³. Ces déchets flottants se composent à 42% de plastiques, 29% de bois, 15% de matières organiques et 14% d'autres matériaux.

D'autre part, 51 interventions ont eu lieu cette année dans le cadre d'épisodes de pollution par hydrocarbures : 630 kg d'hydrocarbures ont été collectés, tout en appliquant la méthode la plus fréquemment employée : l'oxygénation des zones les plus touchées. Les types d'hydrocarbures les plus fréquemment déversés dans les eaux portuaires sont le gasoil (31%), les huiles usagées (16%) et les fonds de cale (16%).

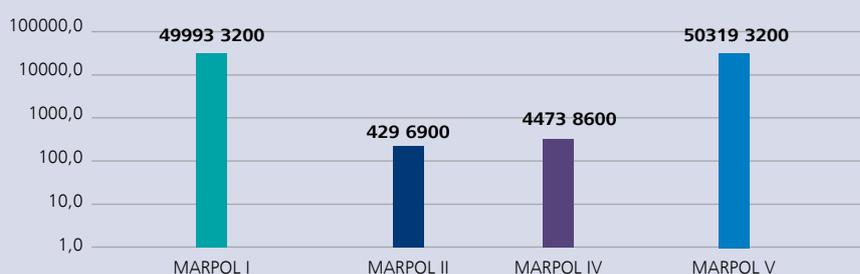
COMPOSITION DES DÉCHETS FLOTTANTS EN 2010



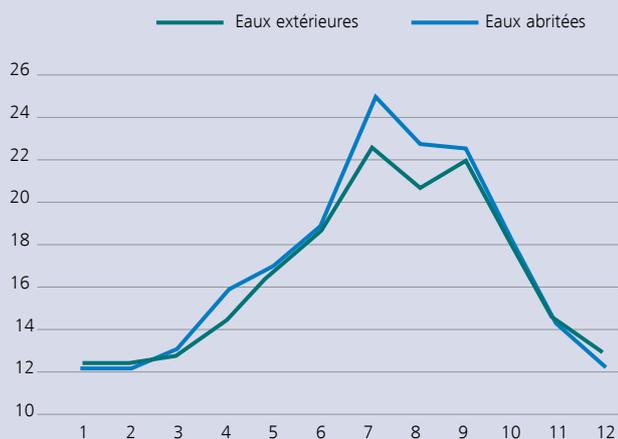
NB D'INTERVENTIONS MARPOL



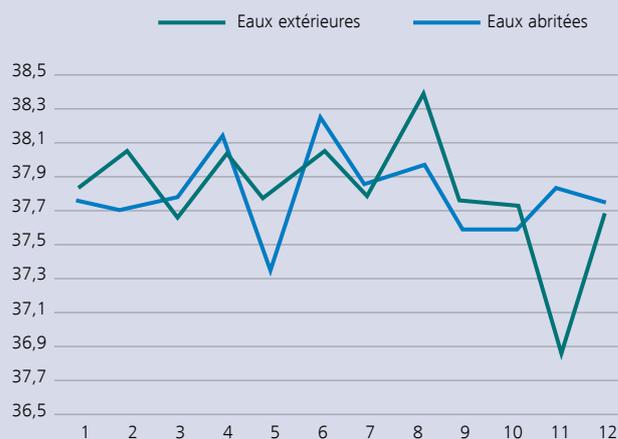
QUANTITÉS COLLECTÉES MARPOL (m³)



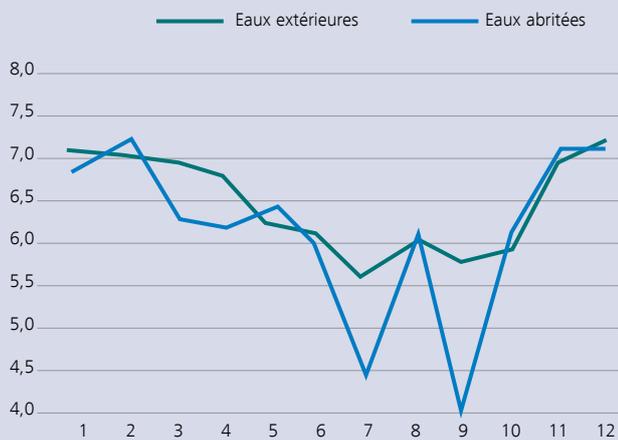
QUALITÉ DES EAUX EN 2010. TEMPÉRATURE



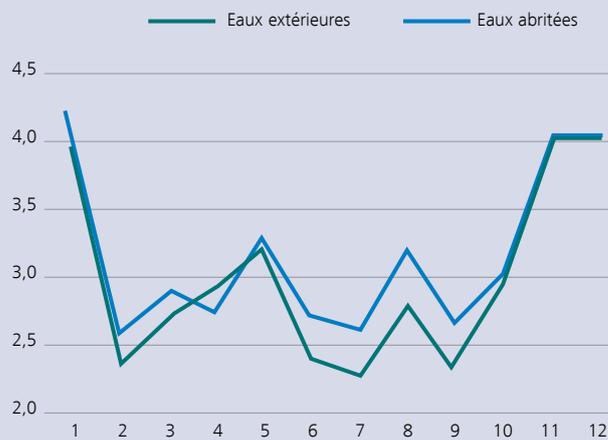
QUALITÉ DES EAUX EN 2010. SEL



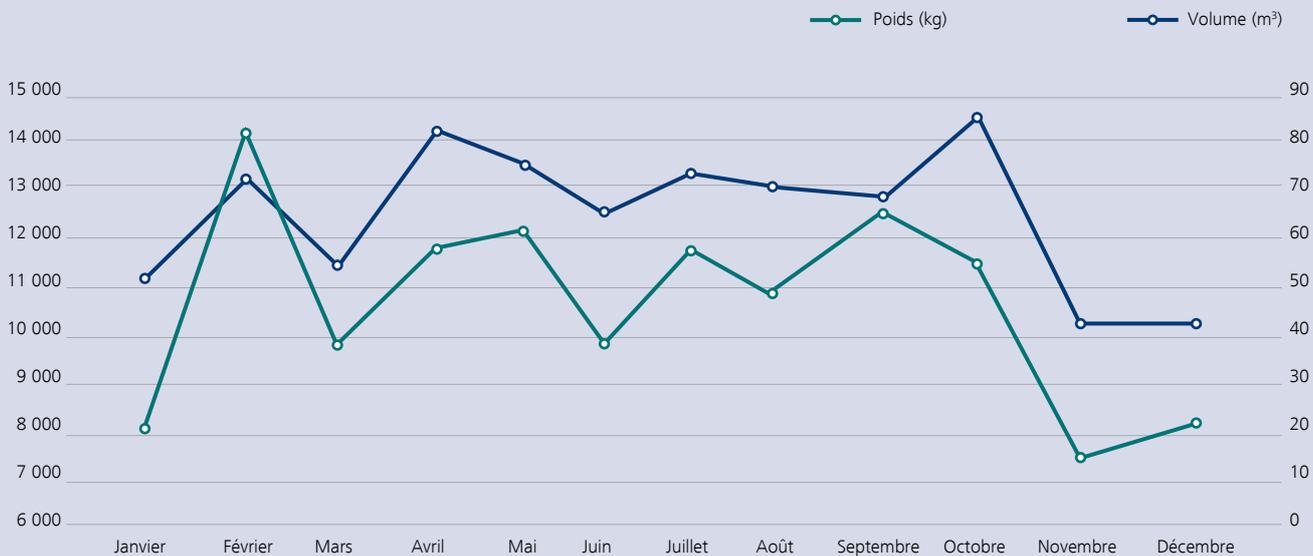
QUALITÉ DES EAUX EN 2010. OXYGÈNE



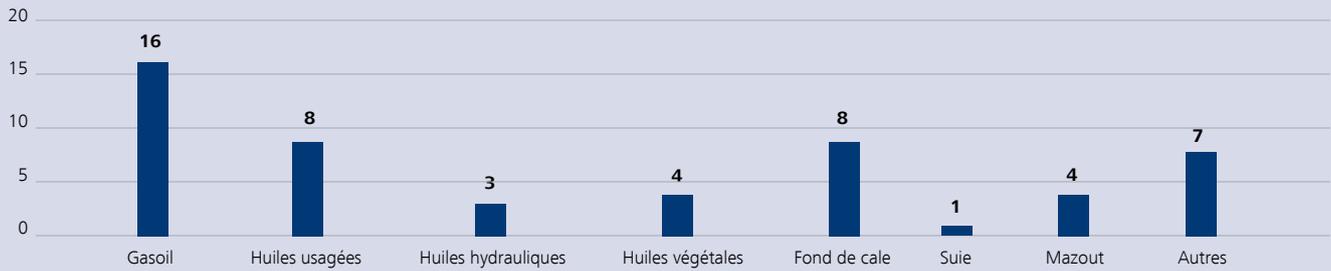
QUALITÉ DES EAUX EN 2010. CHLOROPHYLLE



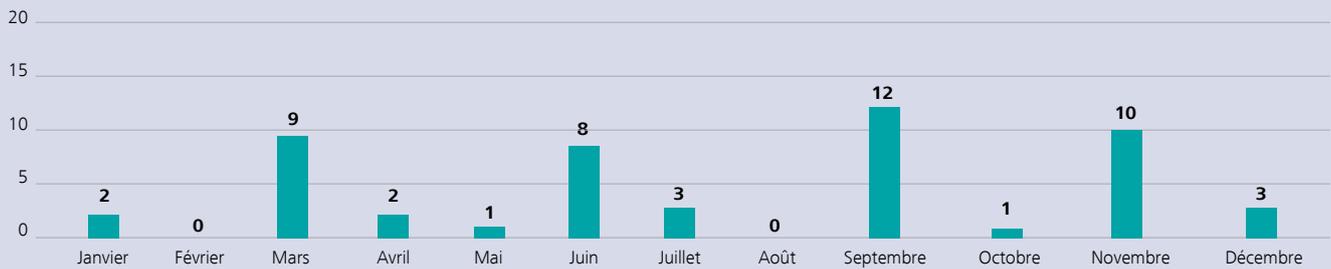
NETTOYAGE DES EAUX EN 2010. POIDS ET VOLUME MENSUELS DES DÉCHETS FLOTTANTS COLLECTÉS



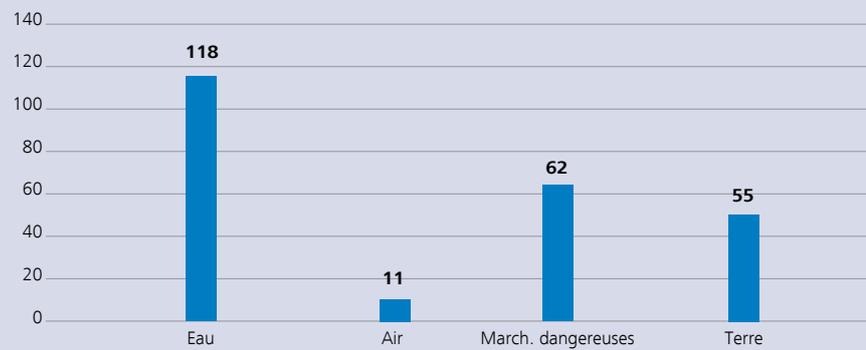
LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR HYDROCARBURES EN 2010. INCIDENTS PAR CATÉGORIES



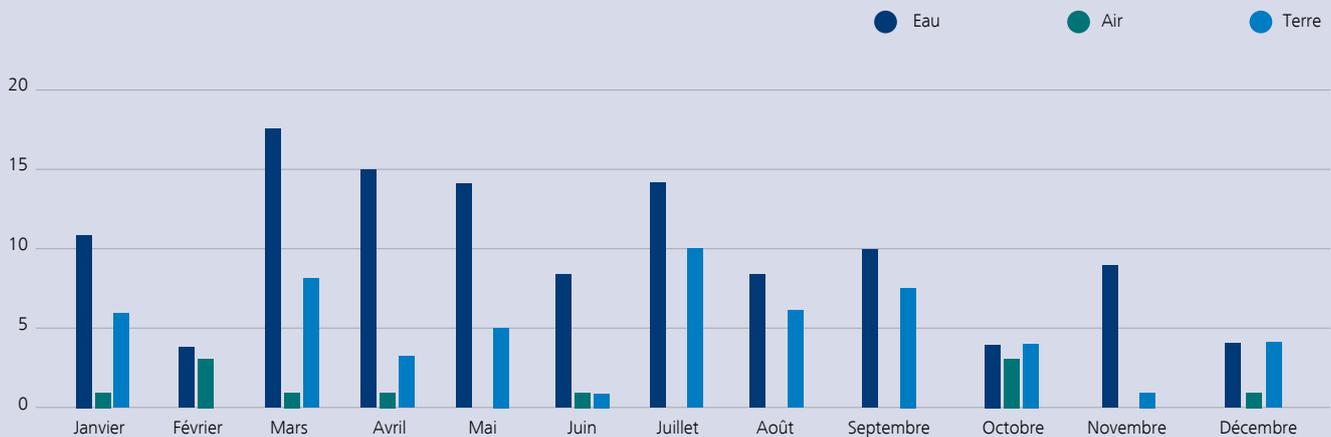
LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR HYDROCARBURES EN 2010. INCIDENTS PAR MOIS



PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES CC EN 2010. NB DE DÉCLENCHEMENTS PAR CATÉGORIE



PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES CC EN 2010. NB DE DÉCLENCHEMENTS PAR CATÉGORIE ET PAR MOIS



SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Police portuaire

En 2010, dans le cadre de ses fonctions en tant que police de la circulation, police administrative, police de l'ordre public et police de proximité dans l'enceinte portuaire, la Police portuaire a notamment accompli les tâches suivantes :

Ordre public

Plus de 417 procès-verbaux ont été dressés à la suite de délits, et transmis aux corps de sécurité concernés (Mossos d'Esquadra ou Guardia Civil). Plus de 305 interventions ont été menées dans les espaces publics du Port et près de 112 dans la zone commerciale.

Les procès-verbaux dressés pour délits ont donné lieu à plusieurs procédures judiciaires impliquant la comparution et le témoignage des agents portuaires. 217 citations à comparaître ont été envoyées cette année.

A souligner d'autre part, la surveillance continue des gares maritimes : les équipes chargées de réguler et gérer le trafic des personnes et des véhicules, d'assurer la sécurité et de s'occuper des passagers en transit dans le Port de Barcelone, ont effectué plus de 2 000 services.

La Police portuaire a également escorté 27 visites institutionnelles et a également participé à la coordination et au travail des patrouilles de sécurité lors de 60 événements de masse, dont l'arrivée des Rois Mages dans le port, plusieurs événements organisés dans le cadre des fêtes de la Mercè et de la Barceloneta, le salon INCAVI, le salon Nautique, l'initiative « Liceu en la playa » (le Liceu sur la plage), le Tony Hawk Show et la Barcelona World Race.

Police de proximité

Soulignons ici plusieurs interventions dans des cas de violence conjugale (2) et auprès de mineurs en situation de détresse ou placés sous tutelle (35). D'autre part, la Police portuaire dispose d'un service de gestion et de restitution des objets perdus ou volés et récupérés par les agents de patrouille, qui a procédé à 274 envois à des consulats internationaux et à des particuliers.



En matière d'assistance sanitaire et dans le cadre de l'accord de partenariat signé avec le service d'urgences 061 SEM et la société de prévention FREMAP, la Police portuaire a géré, coordonné et participé à 425 interventions d'ambulances dans l'enceinte portuaire, dont 290 pour le SEM-061 et 135 pour la FREMAP. Signalons tout particulièrement l'intervention d'un agent qui a sorti une personne de l'eau et a pu la réanimer.

Police administrative

La vente ambulante non autorisée dans l'enceinte portuaire a donné lieu à 588 opérations de saisie (sur des vendeurs à la sauvette), au cours desquelles plus de 24 000 contrefaçons ont été confisquées avant d'être éliminées lors des deux opérations de destruction effectuées en 2010.

Le Bureau d'appui a géré 125 CEAS (dossiers d'installations portuaires endommagées par des tiers) et a réalisé 99 SITS (commandes de travaux de réparation ou de remplacement du matériel endommagé dans l'enceinte portuaire, émanant du Corps des garde-quais).

Police de la circulation

Outre ses propres campagnes, la Police portuaire a participé à toutes les campagnes organisées par le service catalan de la circulation routière (SCT) : sécurité passive, port de la ceinture de sécurité et du casque, distractions au volant, utilisation des téléphones portables, contrôles d'alcoolémie,

présentation des papiers, etc. L'un des aspects particulièrement positifs en la matière, a été le faible pourcentage de contrôles d'alcoolémie positifs : seulement 1,5% sur plus de 2 000 contrôles effectués.

En 2010, 877 contraventions ont été infligées avec PV du SCT (« dynamiques ») et 5 493 avec PV de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB). Il s'agissait en grande partie de PV de stationnement, mais 23 contraventions ont été infligées pour infraction à la réglementation des taxis et 18 pour infraction à la législation sur le transport terrestre (poids excédentaire, permis de transport...)

S'agissant de la sinistralité dans l'enceinte portuaire (sécurité routière), 104 accidents ont été enregistrés, 46 sur la voie publique et 58 dans la zone commerciale, faisant 60 blessés légers, 4 blessés graves et un mort.

En application de l'ordonnance portuaire réglementant le retrait et / ou l'immobilisation de véhicules dans le Port de Barcelone, 389 véhicules ont été immobilisés, dont 12% ont été mis à la fourrière de l'APB. D'autre part, soulignons que 3 000 opérations d'accompagnement de convois exceptionnels ont été menées en entrée et en sortie de l'enceinte portuaire.

Dans le cadre de l'accord de coopération passé entre le Port de Barcelone et les sapeurs-pompiers de Barcelone, le Groupe de prévention des risques (GPR) a réalisé 496 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, comme le prévoit l'article 15 du Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports.

Le quai destiné à l'énergie (Inflamables) a été équipé d'un nouveau système de contrôle d'accès automatisé, et afin de renforcer la sécurité, de nouvelles procédures de contrôle des entrées et sorties de personnes ont été instaurées pour ce quai. Une base de données permet à l'agent en service au contrôle d'accès au quai, de disposer tous les jours de la liste des personnes ayant accès au quai, liste établie et contrôlée au préalable par le Bureau d'appui de la Police portuaire.

Sûreté portuaire

S'agissant de la mise en œuvre de la réglementation sur la sûreté portuaire et du contrôle de l'application des mesures de sécurité maritime et portuaire dans le Port de Barcelone, l'un des faits marquants de 2010 a été l'approbation, par le ministère de l'Intérieur, du document intitulé « Évaluation du niveau de sûreté », une analyse des risques, menaces et vulnérabilités identifiés dans le port et les zones limitrophes.

Les protocoles de sécurité internes du Comité consultatif de sûreté portuaire et du Groupe de travail des forces et corps de sécurité ont également été adoptés. Ils portent sur la mise en place, sur le quai Inflamables, de procédures et mesures de protection des infrastructures critiques, comme c'est le cas pour Enagás, à la demande du Centre national de sûreté des infrastructures critiques (CNPIC) du ministère de l'Intérieur.

A ce chapitre également, le passage aux accréditations électroniques, afin de relever les niveaux de sécurité de l'ensemble des usagers du Port de Barcelone. Ces accréditations sont déjà opérationnelles pour le contrôle d'accès automatisé au quai Inflamables, en porte 31.

L'entraînement annuel de sécurité et d'urgence a été réalisé en octobre sur le navire Norwegian Jade, sur le quai Adossat, avec une intervention et un déploiement important de ressources

et d'effectifs des forces de l'ordre concernées. L'exercice visait à vérifier la coordination, la communication et les procédures d'intervention en cas de prise d'otage et d'alerte à la bombe à bord d'un navire de croisière.

C'est dans le même sens qu'ont été organisés des entraînements et exercices de sécurité dans des installations SEVESO situées dans des infrastructures critiques : CLH, Tepsa, Decal, Koalagas, etc.

Pour sa part, le Bureau de sûreté portuaire a mené les inspections et audits de sécurité habituels dans les principaux terminaux, afin de pouvoir accorder aux installations portuaires les déclarations de conformité correspondantes.

Parmi les visites institutionnelles, à souligner celle de la Secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Janet Napolitano, qui a pu constater de visu les mesures mises en œuvre et visiter le Centre de contrôle de l'APB. Le Port a également reçu la visite de représentants de l'Union européenne, du Centre

commun de recherche d'Ispra, Italie, et de la Direction générale Énergie et transports (Bruxelles).

Cette année encore, plusieurs Security discussion tables ont été organisées. Il s'agit de réunions d'information organisées avec des organismes, des consulats et des compagnies maritimes telles que P&O, Norwegian Cruise Line et Happy Cruises. Des opérations de coordination de sécurité ont par ailleurs été menées avec plusieurs services de police venus de France (Toulouse) et d'Allemagne (Berlin et Brandebourg) et avec des magistrats et des juges de Barcelone. De même, des représentants du département Sécurité opérationnelle ont participé à des séminaires sur la sécurité et la gestion des ports, à des cours destinés aux opérateurs économiques autorisés (OEA), à des séminaires sur la sécurité privée et à la Conférence internationale sur la sécurité maritime.



1.5.

Stratégie et développement

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
DU PORT

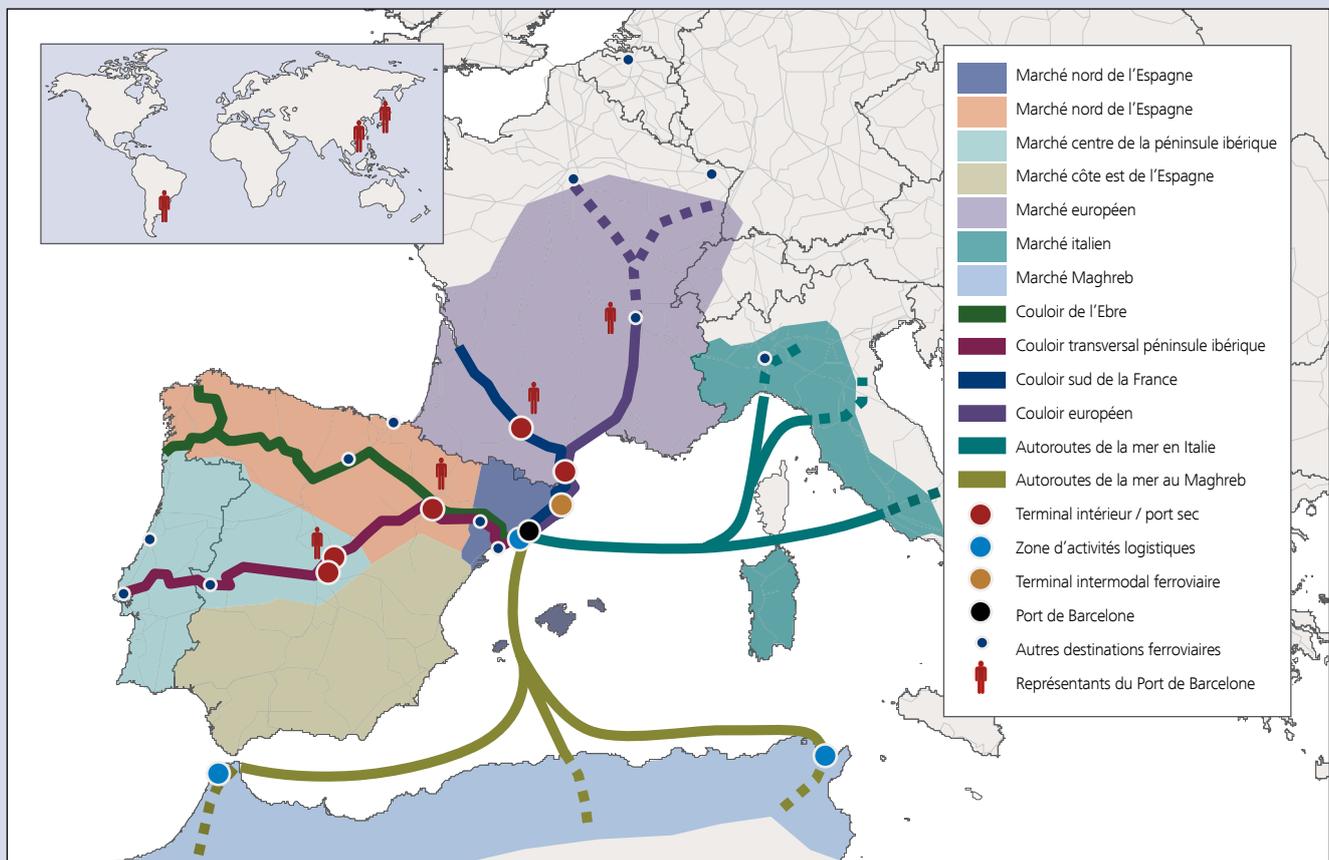
Au cours de l'année 2010 l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a continué de concrétiser sa stratégie de croissance basée sur l'offre de services portuaires et logistiques en réseau. L'objectif est de mettre plus facilement à disposition des clients de l'hinterland les services proposés par les opérateurs maritimes de Barcelone et les opérateurs locaux, par l'intermédiaire de plusieurs centres de services adaptés

aux besoins de chaque marché et qui constituent le réseau du Port.

L'objectif est que par l'intermédiaire des exploitants des installations et des centres de service client du Port de Barcelone, les acteurs du commerce extérieur (importateurs et exportateurs locaux) puissent avoir accès, dans ces centres de services, à la même gamme de services de manutention, de transport, à valeur ajoutée et logistiques que celle dont disposent les opérateurs physiquement plus proches du Port. Les

services de marque du Port de Barcelone gérés par les centres de service client sont : la plateforme télématique Portic et les normes et garanties de service qui permettent aux chargeurs d'effectuer plus facilement le suivi des marchandises.

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





de transport multimodal desservant le Port de Barcelone.

Le terminal maritime de Saragosse

Le terminal maritime de Saragosse (tmZ), en exploitation depuis 2001, est la plateforme de services d'import-export d'Aragon, de Navarre et de la Rioja. Il met à disposition des professionnels (consignataires, transitaires, opérateurs logistiques, etc.) et par conséquent des importateurs et exportateurs, une offre différenciée et complète de services : services logistiques aux marchandises (consolidation et déconsolidation de conteneurs, stockage, services complémentaires et entrepôt douanier) ; logistique de conteneurs (entrepôt pour conteneurs vides, stockage, manutention, nettoyage et réparation, manutention de conteneurs froids et zone de transbordement vers des camions) ; facilité d'accès aux services de transport entre Barcelone et Saragosse et prise en charge et distribution locale.

Étant donné sa neutralité en tant qu'opérateur, tout chargeur ou

professionnel ayant recours au transport maritime, est assuré du respect de la confidentialité et peut planifier, organiser et / ou suivre tous les mouvements d'import-export de ses marchandises pendant leur transit par le Port de Barcelone.

Le terminal dispose à Mercazaragoza, de 120 000 m², avec un entrepôt logistique de 6 000 m² et un entrepôt de conteneurs pleins et vides de 8 000 m² en cours d'extension pour atteindre 41 000 m². Cette année, le tmZ a enregistré un trafic total de 85 224 EVP, soit 86% de plus qu'en 2009. La majeure partie du trafic, soit 78 800 EVP, concerne des opérations de déchargement et chargement entre camions et trains. Pour le reste (6 424 EVP), le terminal a servi de hub permettant de rassembler et distribuer des conteneurs uniquement par voie routière.

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 le point de départ, d'arrivée ou intermédiaire de certains trafics avec le reste de l'Espagne et du Portugal. En 2010, le terminal ferroviaire a géré un trafic de conteneurs de 39 400 EVP pour 855 trains à l'arrivée ou au départ, soit une augmentation de 65% par rapport à 2009.

Le terminal maritime de Toulouse

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

Le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques



(ZAL) du Port de Barcelone, est chargé de la mise en œuvre du projet tmT dans les nouvelles installations de la plateforme logistique Eurocentre, à 20 km de Toulouse.

Le terminal dispose d'une zone d'activités logistiques de 17 hectares destinée aux opérateurs logistiques et chargeurs travaillant dans le secteur du commerce maritime international. Les premières installations ont été construites cette année : 20 000 m² d'entrepôts sur 82 000 prévus au total et 880 m² de bureaux, sur 4 200 m² prévus. Plusieurs importateurs, exportateurs et opérateurs logistiques se sont déjà installés au cours de cette première phase. Les trois hectares restants abriteront des espaces consacrés au dépôt et à la gestion de conteneurs (Container Freight Station).

Le terminal maritime de Perpignan

A 187 km de Barcelone, Perpignan est un autre nœud logistique et de communication majeur, car il se situe sur deux couloirs de transport terrestre qui sont stratégiques pour le Port

de Barcelone : le couloir Toulouse – Bordeaux et le couloir Montpellier – Lyon – Sud de l'Allemagne – Nord de l'Italie. Il s'agit donc d'un emplacement exceptionnel pour les liaisons intermodales des trafics français et européens vers Barcelone. C'est dans cette optique et dans le but d'établir un terminal maritime à Perpignan, que le Port détient une participation de 5% dans la société anonyme d'économie mixte locale Saint-Charles Conteneur Terminal.

Ce terminal ferroviaire se trouve à côté du marché Saint-Charles, l'un des principaux centres logistiques et de distribution de fruits et légumes et produits frais du sud de l'Europe, mais qui traite en réalité toutes sortes de marchandises. Le Port de Barcelone travaille à présent sur l'implantation de trafics maritimes complémentaires.

Centre de services pour la France

La présence du Port de Barcelone sur le marché maritime français va au-delà des implantations de Toulouse et Perpignan et des implantations prévues à Lyon

et dans le nord de la France. 2010 a marqué le renforcement des services spécialisés destinés aux clients français, services créés en 2008 et regroupés sous l'appellation Centre de services pour la France.

Afin de renforcer l'action des terminaux et antennes du Port de Barcelone en France (tmT, Perpignan et Lyon), mais également ceux de Saragosse et de Madrid en Espagne, le Port offre plusieurs choses : un suivi personnalisé et gratuit des opérations physiques et documentaires de transit par le port ; l'assistance de consultants – facilitateurs spécialisés en logistique et transport et qui fournissent des conseils personnalisés et gratuits sur l'implantation de chaînes logistiques efficaces dans le Port ; et enfin, une équipe chargée du développement de services ferroviaires, une attention toute particulière étant accordée au marché français, avec la liaison actuelle BarcelLyon Express. Au programme, la mise en service d'une troisième rotation sur cette ligne et l'extension des services ferroviaires à Toulouse et Bordeaux.

Des canaux de communication

adaptés au marché français sont mis à disposition : un numéro vert (gratuit), le 0 800 800 160, une adresse électronique (infofrance@apb.es), une newsletter exclusivement destinée à la France et les services web du Port de Barcelone en français : <http://www.portic.net/france>.

Ports secs à Madrid

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

Le port sec d'Azuqueca de Henares exploite le terminal ferroviaire et possède un dépôt de conteneurs, un entrepôt de douane et un entrepôt avec entrée directe d'une voie de service pour des opérations ferroviaires intérieures. Des opérations de consolidation et de déconsolidation de conteneurs sont également effectuées. Le Port de Barcelone participe par l'intermédiaire du CILSA qui détient des actions du terminal, et grâce à la présence d'un représentant de l'APB au sein de son Conseil d'administration. Sur cette ligne, entrée en service en 2006, les trains assurant

la liaison avec le Port de Barcelone transportent en grande majorité des conteneurs destinés à être réceptionnés le long du couloir d'Henares, un trafic qui en 2010 a atteint 10 800 EVP. Bien que sensiblement équivalent à celui de l'année passée (10 760 EVP), c'est un résultat positif car la chute de 45% du trafic subie en 2009 a été enrayerée. En revanche, on constate une augmentation importante du trafic ferroviaire, qui passe de 106 arrivées et 107 départs en 2009 à 215 arrivées et 216 départs en 2010.

Cette activité a permis de retrouver la fréquence ferroviaire de 2007 qui avait considérablement diminué à partir du second semestre 2008 en raison de la crise économique. L'augmentation du nombre de trains mis en circulation par la compagnie TCB Railway et la stabilité du trafic sont dues à la mise en service de trains moins longs, une stratégie jugée essentielle pour renforcer la liaison et répondre correctement aux besoins des clients.

Le port sec de Madrid Coslada a pour but de contribuer à la croissance des trafics des ports d'intérêt général participant au projet (comme c'est le cas pour le Port de Barcelone), en développant des initiatives logistiques et en fournissant des espaces et infrastructures intermodaux pour stimuler le transport ferroviaire entre ces ports et la communauté urbaine de Madrid.



Terminal intermodal de l'Ampurdan

En Catalogne, le Port de Barcelone et l'entreprise publique CIMALSA ont créé la société Terminal Intermodal del Ampurdán (TIE, SL) afin de développer ce qui est appelé à devenir un important noyau intermodal d'activité logistique en Catalogne et dans toute la péninsule. Il s'agit d'un ensemble constitué par le futur grand terminal intermodal du Faro del Ampurdán et le terminal actuel de Vilamalla, tous deux implantés à côté du centre de stockage et de distribution LOGIS Empordà, à l'est de Figueras.

Le futur terminal du Faro présente un grand intérêt pour le système ferroviaire espagnol. Son emplacement à seulement 35 km 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. Élément fondamental, le terminal sera 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.

Ce terminal proposera également à terme des fonctions intermodales de transbordement (caisses mobiles et conteneurs) du train au camion et inversement. Dans le cas particulier des véhicules, une plateforme intermodale de services à valeur ajoutée (centres d'inspection, pré-livraison, personnalisation...) permettra d'avoir recours indistinctement au transport ferroviaire ou routier.

Outre la fonction de hub ferroviaire, le terminal proposera des services intermodaux aux trafics européens routiers et ferroviaires en provenance ou à destination du Port de Barcelone. Les fonctions intermodales seront particulièrement importantes pour



les conteneurs et les véhicules, dont le transport sera ferroviaire entre les installations portuaires et El Faro, ce qui permettra de réduire la circulation de camions dans l'enceinte portuaire.



Projet cofinancé par l'Union européenne

L'Union européenne a retenu le terminal d'El Faro comme projet du réseau transeuropéen de transports et elle lui a accordé un financement pour réaliser les études et projets nécessaires. Cette année, l'étude sur l'offre et la demande a été lancée en amont du projet de construction. L'objectif est d'identifier les fonctions et l'offre détaillée de services susceptibles de susciter une plus forte demande et de disposer d'informations précises pour la conception de l'infrastructure, l'appel d'offre pour son exploitation et sa commercialisation ultérieure. Le projet initial de construction du terminal devrait faire l'objet d'un appel d'offre courant 2011 et les travaux de construction des installations devraient démarrer en 2012.

BARCELYON  **express**

Liaison ferroviaire Barcelyon Express

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

2010 a marqué la deuxième année de fonctionnement de la liaison ferroviaire Barcelyon Express entre le Port de Barcelone et Lyon. Avec deux départs hebdomadaires dans les deux sens entre la capitale catalane et le terminal ferroviaire de Vénissieux (Lyon), Barcelyon Express confirme sa place privilégiée



auprès des chargeurs et opérateurs logistiques dans l'une des principales régions logistiques françaises.

Le trafic a été multiplié par 2,3 depuis l'an dernier, soit 2 428 conteneurs (2 557 EVP) de moins sur les routes. La liaison a démarré avec un faible taux de remplissage et un pourcentage élevé de conteneurs vides, mais cette année, elle a réussi à atteindre un taux de remplissage de 90% pour 33% de conteneurs pleins.

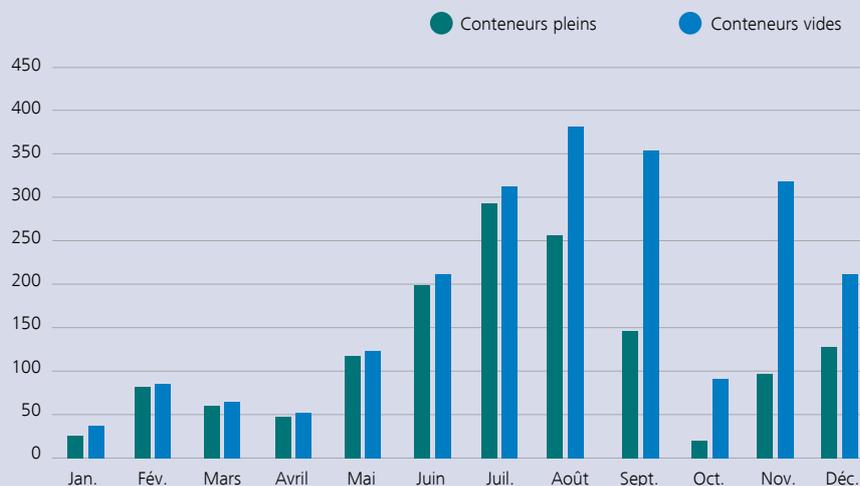
Au vu de ces bons résultats en termes de trafic, les partenaires du projet (Renfe, Naviland Cargo et l'Autorité Portuaire de Barcelone) travaillent désormais à la mise en service d'une troisième rotation pour 2011. La nouvelle connexion à

écartement UIC avec la France par le tunnel du Perthus, inaugurée en décembre, permet elle aussi de garantir une continuité du service grâce à l'amélioration de la durée du trajet.

Le projet Barcelyon est subventionné par le programme Marco Polo 2008, au titre duquel il devrait bénéficier d'une subvention de 20 000 euros pour l'année 2010.



TRAFIC 2010





FERRMED

L'APB est membre actif de l'association FERRMED, dont l'objectif est la promotion de l'axe ferroviaire européen de marchandises Méditerranée occidentale – Rhône – Rhin – Scandinavie, entre Algésiras et Stockholm. Au cours des dernières années, l'activité de FERRMED a essentiellement porté sur l'achèvement d'une grande étude globale technique, socio-économique et sur l'offre et la demande, afin de proposer les investissements les plus urgents à effectuer dans le couloir ferroviaire et que la Commission européenne en fasse un projet prioritaire lors de la révision en cours du réseau transeuropéen de transports. Sa réalisation a bénéficié du soutien financier et logistique de la Commission européenne et de plusieurs administrations nationales et régionales.

Une fois l'étude achevée, FERRMED a procédé à la diffusion des conclusions et recommandations, lesquelles mettent en exergue la pertinence et la justesse de l'axe au plan socio-économique et environnemental, pour l'ensemble de l'Union européenne et plus particulièrement pour faire de l'Espagne et du sud de la France, une plateforme

logistique intercontinentale de premier ordre.

Dans le cadre des journées TEN-T 2010 organisées à Saragosse les 8 et 9 juin, FERRMED a donné son avis sur les critères de définition du réseau ferroviaire transeuropéen principal, en insistant sur l'implantation progressive des « normes FERRMED » (trains de 1 500 mètres, unification des différents gabarits, écartements de voie, systèmes d'exploitation...) et l'inclusion des axes majeurs n'ayant pas le statut de projet prioritaire, comme c'est le cas pour le couloir méditerranéen. La Commission devrait se prononcer courant 2011 sur la configuration du système de transport européen.

Zona logistique à Tanger Med

Dans le cadre de l'extension de son hinterland, le Port prévoit également d'intensifier sa présence sur la rive sud de la Méditerranée. Le 4 avril 2008, le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) du Port de Barcelone, et le port de Tanger Med ont signé un accord de coopération visant à resserrer les liens entre les deux ports. Cet accord prévoit que le Port de Barcelone développera dans le port marocain une zone logistique destinée aux importateurs et exportateurs mondiaux, ainsi qu'aux transitaires travaillant entre l'Espagne et le Maroc. Le Port de Barcelone a la possibilité d'exploiter 10 hectares de zone

logistique, dont 5 dans la zone franche logistique et 5 dans la zone du port sec de Tanger Med.

Zone logistique à Radés

En Tunisie, le Port de Barcelone et le CILSA ont lancé une initiative similaire, avec la possibilité d'exploiter une zone logistique dans le port de Radés, l'un des plus importants du pays, situé à seulement 9 km de Tunis.

Dès que la conjoncture sera favorable, le CILSA développera une zone d'activités logistiques calquée sur le modèle des ZAL de Barcelone et Toulouse. Il s'agit d'une surface logistique de 46 hectares maximum, comprenant des espaces d'entrepôts et de bureaux et fournissant ainsi aux entreprises d'import – export et aux intermédiaires (transitaires, opérateurs logistiques, consignataires...), des services logistiques, de stockage et de distribution.

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



Interventions dans l'avant-pays

Dans l'avant-pays stratégique, le Port de Barcelone et le CILSA travaillent en coopération sur le marché chinois grâce à la commercialisation de la zone d'activités logistiques de Nanjing, deuxième ville de la région derrière Shanghai. Nanjing est l'un des ports les plus importants du fleuve Yangzi et le dernier à permettre l'accès de navires à fort tirant d'eau, ce qui en fait un port de transbordement. Sa zone logistique propose 220 000 m² d'entrepôts et 16 000 m² de bureaux et elle fait partie du complexe comprenant le terminal de conteneurs, une zone douanière et une zone franche.

Autre enclave stratégique commercialisée par le CILSA, la ZAL de Veracruz. En plus d'être le port maritime commercial le plus important du Mexique, c'est également le port naturel de la capitale et le trait d'union entre Amérique latine et Amérique du Nord. 300 hectares de zone logistique seront développés dans la zone douanière, avec connexion à un terminal ferroviaire et accès aux autoroutes.

Afin de proposer la solution la plus opérationnelle en termes de temps et de coût entre « l'usine du monde » (l'Asie), et les régions les plus consommatrices (l'Europe et l'Amérique), le Port de Barcelone a pris position dans ces enclaves de l'avant-pays stratégique, et fait partie du grand couloir maritime sur l'axe canal de Panamá – détroit de Gibraltar – canal de Suez.

Étroite collaboration avec le 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. A cet égard, la Maison de l'Asie a réalisé en 2010 une étude intitulée Analyse du potentiel des ports de la Méditerranée espagnole comme porte d'entrée de la Chine vers l'Europe, qu'elle a présenté au marché chinois à l'occasion de l'Expo de Shanghai 2010.

Le Port de Barcelone a continué de parrainer la chaire de logistique de la China Europe International Business School (CEIBS), dans le cadre d'un accord de coopération. Installée à Shanghai, la CEIBS fait partie depuis 6 ans des trois meilleures écoles de commerce d'Asie et occupe la dix-septième place mondiale (classement établi par le Financial Times en 2010). La principale raison de la présence du Port de Barcelone auprès de la CEIBS est d'approfondir la connaissance du marché chinois (un marché prioritaire), en assurant des séminaires et en réalisant des travaux de recherche sur la gestion et 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.

Présence au sein d'organisations

Élément clé du positionnement stratégique du Port de Barcelone, sa présence active au sein d'organisations mondiales portuaires et de commerce international. Une présence qui lui permet d'être au courant des dernières tendances dans ces deux domaines et de peser sur les décisions ayant une incidence directe sur son fonctionnement.

Cette année, le Port de Barcelone a continué d'assurer la vice-présidence de l'Association internationale des ports (IAPH – International Association of Ports and Harbors). Il s'agit d'un mandat de 5 ans entamé en 2009 et à l'issue duquel le Port pourra assurer la présidence pendant 2 ans. Au sein de l'IAPH, le Port assure également la vice-présidence du Comité de facilitation du commerce et des systèmes de communautés portuaires (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

Le Port de Barcelone est également représenté, grâce à l'IAPH, à l'Organisation Mondiale des Douanes (World Customs Organisation) et au Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et du commerce électronique (UN/CEFACT – United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business).

Au plan européen, le Port de Barcelone 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. Par un lobbying actif, cette organisation représente les intérêts des ports européens auprès de la Commission européenne sur les questions maritimes et portuaires. Grâce à sa présence au sein du comité, le Port a pu influencer et suivre de très près le processus de redéfinition du nouveau réseau de transport européen et des nouvelles politiques de l'Union européenne en matière de transports.

Dans le secteur des croisières, le Port de Barcelone assure la vice-présidence de MedCruise, l'association des ports de croisières de Méditerranée. Des élections au comité directeur de cette association sont prévues pour 2011.





DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) s'est consacrée 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 le port.

Point d'information, service client et gestion des réclamations

Le Service client (SAC) propose aux utilisateurs du Port de Barcelone un accès aux informations 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 2010, le SAC a traité (de manière totalement personnalisée) 512 demandes de renseignements et réclamations, ce qui représente une augmentation de

48% par rapport à l'exercice précédent.

Voici la ventilation des demandes de renseignements et réclamations traitées en 2010 : demandes de renseignements d'ordre général sur le port (horaires, entrepôts, liaisons régulières, incidents au sein de la Communauté Portuaire...) -> 31% ; aspects physiques de la chaîne logistique (incidents pendant le transport terrestre et / ou maritime et au cours des opérations portuaires) -> 20,5% ; coût de la facture logistique -> 17% ; intégrité des marchandises (détérioration éventuelle de la marchandise dans l'enceinte du port, au départ ou à l'arrivée) -> 10,5% ; divers -> 20,5%.

Chaînes logistiques

Cet outil de la DDN sert à mettre à disposition des entreprises (exportateurs, importateurs, fabricants et / ou distributeurs) tous les services d'information et de conseil direct et personnalisé liés au Port de Barcelone et leur permettant d'être plus compétitives.

Voici les principaux services proposés par Chaînes logistiques : études des

émissions de CO₂ pour une chaîne logistique donnée ; études du coût de la facture portuaire ; conseil et médiation en cas de conflits avec des opérateurs ; conseils relatifs au Plan de qualité et ses garanties ; informations sur les modifications des taxes portuaires, les liaisons maritimes régulières et les services de Short Sea Shipping du Port de Barcelone ; informations sur les terminaux maritimes intérieurs, les services ferroviaires et les services de traçabilité via Portic et la plateforme électronique du Port. Les services d'information sont gage de transparence et de connaissance pour les clients, tandis que les services de conseil permettent d'analyser leurs besoins logistiques pour leur proposer des solutions adaptées.

Pour sa première année de fonctionnement, Chaînes logistiques a effectué plus de 60 visites personnalisées à des entreprises de Catalogne.

Formations aux clients

En 2010, le Port de Barcelone a réorienté le plan de formation existant (ForMar), afin de l'adapter aux besoins du marché en le limitant aux seuls clients finaux du Port, à savoir les propriétaires de la marchandise. Avec cette nouvelle approche, le Port de Barcelone cherche à offrir à ses clients un maximum de transparence et d'information dans leur gestion logistique.

La DDN a formé cette année 588 personnes de 321 entreprises. Parmi les grands thèmes abordés cette année, signalons :

- Barcelone au service du marché chinois.
- Les services d'inspection aux frontières dans le Port de Barcelone.
- Journée OEA (opérateurs économiques autorisés) organisée à l'intention des membres de Transprime.
- Opérations triangulaires de commerce international, formation destinée à ses partenaires de l'AFYDAD (Association espagnole de fabricants et distributeurs d'articles de sport) et qui a bénéficié de la participation de représentants des grandes marques spécialistes de la chaussure de sport.

PROMOTION COMMERCIALE

La reprise amorcée en 2010 ayant été lente, les chiffres du Port de Barcelone se situent au niveau de 2005. Cela étant, l'évolution positive de la plupart des produits a confirmé le bien-fondé du renforcement de la promotion, avec pour conséquence une année 2010 marquée par le plus grand nombre d'actions commerciales de ces dernières années.

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 d'entre eux. 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 principaux clients (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 commerciales qui facilitent et développent leur activité. L'objectif du Port en matière de promotion commerciale 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 menées en 2010 ont été de deux types : celles dont ont directement bénéficié les clients, comme par exemple les accords

de primes de chargement (maintenues cette année), et les actions habituelles de promotion commerciale telles que la présence sur les 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 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 au Port (produits spécifiques) 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 incidence sur le nombre de stands montés par le Port.

Le grand rendez-vous européen de la logistique aura cette année été le **SITL** de Paris. Pour le Port de Barcelone, le marché français est devenu prioritaire, d'où un important déploiement de moyens lors du salon parisien afin de faire connaître son offre spécifique de services. L'offre ferroviaire a été la plus populaire, notamment avec BarceloYon qui confirme son statut de solution alternative solide pour acheminer des marchandises jusqu'au principal nœud logistique français, Lyon.

Autre produit mis en lumière lors

de ce salon, 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 supérieure.

Sur le continent américain, le Port a participé à la deuxième édition du salon **Intermodal**, à Sao Paulo, au cours duquel les contacts noués ont été renforcés, sur un marché où la crise est passée quasiment inaperçue. Ainsi, les réunions avec armateurs et opérateurs logistiques ont ouvert des perspectives de croissance continue pour les 8 à 10 prochaines années.

Malgré la crise, le marché chinois a continué de faire l'objet de toutes les attentions, car c'est le pays qui offre le chiffre d'affaires le plus important. L'importance des interventions sur le marché asiatique en général et chinois en particulier, se reflète dans la mise en œuvre de l'accord de collaboration avec le réseau WCA Family et la CIFA (China International Freightforwarders Association).

C'est ainsi qu'en 2010, Barcelone a accueilli pour la première fois la rencontre européenne de ce réseau de transitaires, dans le cadre de deux conférences : la **Sinoconférence Europe et la WCAPN & PLA Conference**. Ces rendez-vous, parrainés non seulement par le Port de Barcelone, mais également par l'ATEIA, ont permis à une délégation de plus de 100 entreprises chinoises et d'autres asiatiques, de prendre de nouveaux contacts avec le secteur local des transitaires.

Le dernier grand salon de l'année dans ce secteur s'est tenu comme tous les ans à Barcelone en juin : il s'agit du **Salon International de la Logistique (SIL)**, le grand rendez-vous national de la logistique et du transport. Comme ces dernières années, le Port a étoffé sa présence en participant à des rencontres et des conférences organisées dans le cadre du salon, notamment le Forum méditerranéen.

S'agissant des produits spécifiques, soulignons la présence (désormais habituelle) du Port de Barcelone sur le salon international par excellence du secteur des croisières, la **Seatrade Cruise Convention (Miami)**, ainsi



qu'à la **Seatrade Med**, organisée tous les deux ans en Méditerranée et qui s'est tenue cette année en décembre, à Cannes.

Le Port de Barcelone assure la vice-présidence de MedCruise, l'association des ports de croisières de Méditerranée et des élections au comité directeur de cette association sont prévues pour 2011. Cette année, le Port de Barcelone a participé à deux assemblées générales de cette association : l'une à Constanza (Roumanie) et l'autre à Cannes, pendant la Seatrade Med.

D'autre part, le grand rendez-vous du secteur des fruits, le salon **Fruitlogistica**, est devenu un classique incontournable. En 2010, le Port de Barcelone y a participé pour la première fois avec un stand parrainé par PRODECA et partagé avec BRT (Barcelona Reefer Terminal).

Bien que l'année se soit conclue sur un trafic quasiment plat dans ce secteur pour le Port (une baisse imperceptible davantage due au positionnement de la concurrence qu'à l'évolution même du marché), il existe un sentiment généralisé de reprise, dont l'optimisme affiché par les producteurs et les opérateurs s'est fait l'écho. En outre, dans le cas de Barcelone, l'annonce de la construction d'un nouveau terminal a suscité beaucoup d'intérêt.

Le rendez-vous annuel du secteur cafetier a été le **Congrès national du café**, organisé à Tenerife. Le format a été différent, avec des ateliers de formation en plus des assemblées habituelles des différentes associations. L'assemblée d'ANCAFE a proposé que le Port de Barcelone soit son représentant au comité logistique de la Fédération européenne du café.

D'autres actions commerciales ont également été menées en 2010 et le Port a participé à des initiatives promotionnelles couvrant tous ses domaines d'intervention : le 1er Congrès international des fruits sucrés de Catalogne (organisé à Lérida), la Semaine de l'Égypte en Espagne, la présentation des services intermodaux du Port de Barcelone à Valladolid, le salon Fruit Attraction, la Med Freight Conference et la UIC Conference.



1.6.

Entreprises en coparticipation

LE CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

Le CILSA (Centre Intermodal de Logistique) est depuis 20 ans l'entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques du Port de Barcelone (ZAL) et a contribué à son développement. Le CILSA traverse actuellement une nouvelle étape de spécialisation, en proposant des produits spécifiques adaptés aux différents domaines d'intervention des entreprises installées dans ses espaces.

Parmi les produits qui sont venus étoffer l'offre de la ZAL au cours des dernières années, la rendant ainsi plus compétitive, soulignons les initiatives suivantes :

- **Plateforme à forte rotation maritime (PARM).** Une solution logistique conçue pour faciliter les opérations spécialisées portant sur

des marchandises dont l'origine ou la destination sont maritimes ou sur des produits à forte rotation maritime. Elle permet, entre autres avantages, de réduire les coûts de transport et de manutention (lors du passage du conteneur au camion, en installant plusieurs conteneurs sur un même camion ou encore grâce au raccourcissement des itinéraires) et d'améliorer le niveau de service (grâce à la proximité physique avec les clients et au délai de réponse immédiat). Les entreprises s'installant dans la ZAL devaient initialement garantir un certain pourcentage de trafic maritime international. Or, avec ce type de produits, ce trafic a progressivement joué un rôle de plus en plus important, à tel point que le Poste d'inspection aux frontières (PIF) du Port de Barcelone se trouve désormais dans sa zone logistique.

- **Ready 2 Use – Logistique intégrale instantanée.** Ce produit permet une modulation des espaces de la ZAL, de manière que le client ne paie que pour ce qu'il utilise, sous réserve de surface disponible. La réponse efficace aux situations de surstock, saisonnalité, engagement, campagne...
- **Logirail – Entrepôt logistique avec accès ferroviaire.**
- **Slinky – Stockage et logistique pour la vente en ligne.** Une réponse à la croissance exponentielle de la vente sur Internet et au besoin de souplesse de ce type d'entreprise.

Autre initiative née de l'expérience du CILSA dans la ZAL, le regroupement de services dans le bâtiment de bureaux (le Service Center), qui propose ses services à 6 000 salariés, et l'offre de technologies de l'information et de la communication (TIC) de dernière génération aux différents opérateurs installés sur les terrains du CILSA. En gérant plusieurs services communs, le CILSA cherche à créer des synergies entre opérateurs et à dégager des économies d'échelle, tout en parvenant à un équilibre entre client et service pour donner naissance à la véritable ZAL du XXIème siècle : une ville consacrée entièrement à la logistique.

Les projets du CILSA s'inscrivent toujours dans la durabilité sociale, environnementale et professionnelle. En effet, la ZAL du Port de Barcelone évolue depuis le début (1992) dans un contexte de Responsabilité sociale d'entreprise (RSE), une approche qui passe notamment par des politiques et mesures permettant de concilier vie professionnelle et vie familiale (l'ouverture





de la crèche Simphonie par exemple) ou favorisant la prévention sanitaire et le bien-être physique et psychologique (espaces sportifs et centre de bilan de santé du FREMAP).

Au plan international, en 2010 le CILSA a procédé au transfert des connaissances et du savoir-faire logistiques acquis à Barcelone, à la ZAL de Toulouse. Installée dans le terminal maritime de Toulouse (tmT), cette plateforme logistique et de services sert à faciliter les échanges maritimes



internationaux des importateurs et exportateurs de la région Midi-Pyrénées et de son aire d'influence, par le biais du Port de Barcelone.

Le CILSA a clôturé l'année 2010 avec 85% de sa surface désormais commercialisée, le reste étant en cours de négociation. L'occupation totale de la ZAL coïncidera vraisemblablement avec la mise en service du nouveau terminal de conteneurs du Port de Barcelone.

Avec l'achèvement du projet d'extension de la ZAL, le Port aura créé l'espace et les conditions lui permettant de devenir l'un des cinq premiers ports européens et d'asseoir sa position de principale porte d'entrée des marchandises asiatiques vers le sud du continent européen.

CONSEIL ILI LOGISTIQUE INTERNATIONALE

Au cours de l'exercice 2010, ILI Logistique Internationale a poursuivi les travaux entamés en 2009 au Maghreb (Algérie et Tunisie), en passant des contrats en tant qu'expert de la Commission européenne. Cette connaissance de la région a ainsi permis à l'ILI de réaliser une étude de viabilité d'un trafic ro-ro entre l'Algérie et

le Port de Barcelone, et à aidé ce dernier à se prononcer sur le projet.

Toujours au Maghreb, cette fois en coopération avec l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), un contrat de conseil de 3 ans a été passé avec la Société d'Aménagement de la Zone Portuaire de Tanger ville (SAPT). Il porte sur la phase de conception et de mise en chantier du projet de port-ville lancé par la SAPT. Cet accord prévoit que l'ILI et l'APB joueront un rôle de consultant principal et se réuniront régulièrement avec les responsables de la SAPT et les différents groupes de consultants recrutés, afin de pouvoir évaluer et comparer les résultats obtenus, à partir de l'expérience acquise dans le cadre du projet de Barcelone.

Afin de réaliser ce travail de conseil, l'ILI a prévu de coordonner la participation d'un groupe réunissant des experts de haut niveau ayant participé aux différentes étapes d'un projet comme celui du Port Vell, dont la conception et la mise en œuvre avaient à l'époque fait appel à différentes institutions et organismes de la ville.

En Amérique latine, l'ILI a signé avec le ministère équatorien de la Coordination de la production, de l'Emploi et de la Compétitivité un accord prévoyant le soutien de la ZAL et de l'ILI pendant 4



ans sur des projets d'infrastructures, de logistique et de transport dans ce pays. Les premiers chantiers ont fait l'objet d'un accord spécifique. La mission consiste à effectuer un travail de conseil pendant les négociations avec les investisseurs sur la concession du port et de l'aéroport de Manta, à réaliser l'étude de viabilité de la ZEDE (zone spéciale de développement économique) de Manta et à développer le Plan national équatorien d'infrastructures logistiques.

L'ILI a également participé à d'autres projets de plateformes logistiques au Brésil (à Juazeiro et Vitoria da Conquista) et au Mexique (à Veracruz), tout en ouvrant de nouvelles voies de coopération dans la région.

ILI FORMATION

Dans le cadre de son partenariat avec l'université Anáhuac México Sur, l'ILI a cette année organisé les formations suivantes :

- 3 modules de logistique dispensés dans cette université, à Mexico D.F.
- 1 module de logistique dispensé au Service Center de la ZAL du Port de Barcelone et destiné à un groupe d'élèves accompagné par Alfredo Nava, directeur des Maîtrises.
- Cours Autoritas de Short Sea Shipping (SSS), organisé en mai.

Cette année également, deux éditions du Mastère en logistique et affaires internationales ont été organisées

(en février et en octobre) en collaboration avec l'université Abat Oliba CEU, ainsi qu'un cours de 15 heures sur la gestion des entrepôts et des stocks, destiné à la Chambre de commerce de Barcelone.

Subventionné par le ministère de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics du gouvernement catalan, ILI Formation a organisé les cours Logistique et transport international (140 heures de cours magistraux présentiels) et Stockage et manutention de marchandises dangereuses (60 heures présentiels).

Citons enfin l'élaboration du 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'Institut d'Administration des Entreprises 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 (il s'agit en grande majorité de personnes présentant un retard mental et / ou souffrant de maladie mentale),



en fournissant des services de soutien logistique et à la production à d'autres entreprises.

La fondation est parrainée par les sociétés CILSA, CTC-BPO, ADES (l'association pour le développement de l'économie sociale), Prosegur et Concatet-Vanture. Par l'intermédiaire du CILSA, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) avait une participation indirecte dans la fondation depuis sa création en 1998. Or, en juin 2010, l'APB a décidé de parrainer directement la fondation et d'y avoir un représentant.

Au 31 décembre 2010, la fondation avait pourvu 228 postes de travail directs (soit une augmentation de 17%) et 50 postes supplémentaires dans l'entreprise d'insertion Codec (société apparentée à la fondation Cares et gérée par celle-ci).

L'année 2010 a été consacrée au renforcement de la gestion du picking dans les entrepôts sous température contrôlée, avec le démarrage de trois nouveaux projets à Sant Cugat et dans les villes madrilènes de Getafe et Tres Cantos. Cares a également lancé un nouveau projet d'emballage d'aliments à Sant Esteve Sesrovires et a contribué à la création de 30 postes de travail pour handicapés en milieu ordinaire à Aldaya (Valence), avec réalisation du projet social. En août, elle a signé un accord de cogestion d'un projet de manutention avec la fondation ASPROSEAT.

Cette année, Cares est essentiellement intervenue dans les domaines de soutien logistique tels que le stockage et le picking, la manutention avant emballage et la logistique inverse, et du soutien à la production, s'agissant des assemblages. La fondation a géré 70 000 m² d'installations, dont 18 200 m² dans la ZAL Barcelona et la ZAL Prat.

La fondation Cares et Codec ont dégagé un chiffre d'affaires total de 10,15 millions d'euros (31% de plus que l'année précédente), avec un excédent pour les deux institutions (chiffres provisoires avant clôture de l'exercice).

Au chapitre de la promotion, soulignons la parution du bulletin d'information trimestriel Infocares, la promotion de la participation de personnes handicapées à la troisième édition des Prix antarctiques scientifiques, technologiques et environnementaux



pour jeunes scientifiques, organisés par l'Université Internationale de Catalogne, et la signature d'accords de partenariat avec la direction du Développement Commercial de l'APB. La fondation figure dans le guide Logisnet et a participé au Salon International de la Logistique (SIL) de Barcelone avec une présentation à l'occasion de la XVI Journée des coresponsables. Elle a également effectué une présentation lors de la VIII Journée de responsabilité sociale et prévention des risques professionnels destinée à la Communauté Portuaire.

Plusieurs actions de formation ont également été organisées cette année : gestion des opérations et organisation des entrepôts à la fondation ICIL, premiers secours et extinction des incendies, formation continue sur les

risques professionnels, le manipulateur d'aliments souffrant d'un handicap psychique (formation destinée aux encadrants en milieu ordinaire), la gestion des équipes (formation destinée aux chefs de service et aux éducateurs de la fondation) et la conduite de chariots élévateurs.

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 les doubles pathologies, et a participé au développement de la fondation Logística Justa et au parrainage de FUSEAT (fondation privée de services de tutelle). Au plan sportif, l'équipe de football en salle du Club sportif de la fondation Cares a continué de jouer en deuxième division du championnat



catalan de l'Acell (Fédération catalane de sports pour déficients psychiques). L'équipe de pétanque a pour sa part continué d'évoluer en première division dans le cadre de l'Acell.

Lors de la Fête de Noël organisée par la fondation pour ses salariés, 13 personnes travaillant à la fondation Cares depuis 10 ans, ont reçu une plaque commémorative.



FONDATION LOGÍSTICA JUSTA

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

Les administrateurs de la fondation (qui coopère depuis le début avec le Port de Barcelone) sont l'association Global Humanitaria, la fondation Cares, CTC Ingeniería Dedicada, ADES (l'association pour le développement de l'économie sociale), la fondation Seur et la fondation SEMG Solidaria.

Coopération internationale et commerce social

Logística Justa a signé des accords de coopération avec plusieurs organismes, dont BUSF, Bomberos Unidos sin Fronteras (Pompiers unis sans frontières) à qui elle offre un soutien logistique. A souligner parmi les actions spécifiques de **coopération internationale** mises en œuvre cette année :

- BUSF : don de 14 ambulances au Pérou et de 2 ambulances à Haïti.
- Université d'Alcalá : envoi de matériel sanitaire à l'université autonome nationale du Nicaragua.

- FISC (Fondation Internationale de Solidarité Compagnie de Notre-Dame) : envoi d'un conteneur de 40 pieds de matériel sanitaire et pédagogique et de jouets à Managua (Nicaragua).
- FAPCI (fondation d'aide et de promotion des cultures indigènes) : envoi d'un conteneur de matériel sanitaire et pédagogique et de jouets à La Havane (Cuba).
- Casa América Catalunya : transport (aller-retour) d'une exposition temporaire d'œuvres d'un groupe d'artisans de la République Dominicaine.
- Fondation La Caixa en partenariat avec InterLibros : collecte de 81 034 livres auprès des salariés de La Caixa et envoi de ces livres, par l'intermédiaire de Logística Justa, à Veracruz (Mexique), au Honduras et en République Dominicaine, pour des projets pédagogiques.
- InterLibros : envoi de 8 palettes de livres à Talcahuano (Chili).

Cette année aura également vu le premier envoi effectué dans le cadre du projet EnLibrate (sous l'égide de la fondation Seur, du Cercle des lecteurs espagnol et de la FLJ) ; 9 430 livres ont été envoyés pour promouvoir le développement pédagogique de 10 villages de la commune de San Damián, à Lima (Pérou).

En outre, comme elle le fait depuis sa création, la fondation Logística Justa continue de recruter de nouveaux fournisseurs dans le cadre de ses activités de **commerce social**, afin de donner à de nouveaux groupements d'artisans des pays du Sud, la possibilité de commercialiser leurs produits sur les marchés occidentaux et aux conditions

de marché. Cette année, la fondation a poursuivi sa collaboration avec des pays comme la Colombie, le Bangladesh, la Bolivie, le Népal, le Vietnam, le Cambodge, etc., tout en commençant à travailler avec le fournisseur indien Bhavya Art & Crafts (nord-est de l'Inde) et avec Mille Collines au Rwanda.

Plus Vaishali – Bhavya Art & Crafts est une entreprise artisanale spécialisée dans le travail du bois (coupé dans le nord de l'Inde) et la réalisation d'objets et figurines décoratives. Mille Collines Kukua est quant à elle une entreprise artisanale africaine installée au Rwanda et dont les articles de mode mêlent les tendances les plus actuelles aux techniques artisanales les plus traditionnelles d'Afrique.

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

De plus en plus d'entreprises incluent la responsabilité sociale d'entreprise (RSE) dans leurs stratégies commerciales, en partant du principe que les bonnes pratiques sociales, environnementales et / ou économiques s'inscrivent dans la croissance de l'entreprise. Cette prise de conscience favorise les achats éthiques, la consommation responsable, les plans d'amélioration du développement durable, etc.



PORT 2000

2010 a été consacrée au développement de la partie du front maritime reliant le Port de Barcelone à la ville par l'embouchure nord. De par sa singularité, l'hôtel W Barcelona est devenu l'un des établissements les plus cotés de la capitale et les espaces publics créés ont offert au public un changement et une nouveauté. L'embouchure nord est ainsi devenue une nouvelle référence en matière de loisirs, qui assoit encore davantage le succès du Port Vell et des espaces gérés par Gerencia Urbanística Port 2000.

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

Au cours d'une année une nouvelle fois marquée par la récession, le port citoyen a réussi à tirer son épingle du jeu. Les activités temporaires dans les espaces publics n'ont pas faibli et une partie des entreprises installées en concession ont atteint les résultats escomptés, un phénomène sans doute dû à un bon emplacement et à une offre solide et adaptée.

Les activités temporaires et les événements promotionnels organisés dans le Port Vell et l'embouchure nord en 2010, ont prouvé que de plus en plus d'entreprises privées et publiques y voient un espace privilégié jouissant d'un emplacement unique. Ainsi, ces espaces ont accueilli pour la première fois le village de la Barcelona Harley Davidson ; le défilé de mode Custo Barcelona organisé à l'occasion du salon Brandery ; l'exposition ludique de l'entreprise Endesa en l'honneur des sommets vaincus par l'alpiniste Edurne Pasaban ; le Road Show de Toni Hawk, organisé avec le parrainage de Quiksilver ; la présentation nationale des nouvelles consoles Nintendo ; et le marché Lost & Found (échanges durables).

D'autres manifestations sont désormais des classiques : l'épreuve



comptant pour le Championnat du monde d'escalade, « Liceu en la Playa » (le Liceu sur la plage), le festival de musique indé Odissea, la Fête de l'eau, la Fête de la consommation responsable, la Foire au Vin et au Cava, les représentations du Cirque Raluy, la traversée à la nage du Port de Barcelone, les régates Zegna, Godó et la Ruta de la Sal, le trophée Copa Nadal, l'arrivée des

Rois Mages, las Habaneras et les fêtes de la Mercè et de la Barceloneta.

En matière culturelle, le musée Maritime et le musée d'Histoire de Catalogne ont une fois encore eu le premier rôle, malgré la conjoncture économique délicate. De plus, le Port de Barcelone, le Consortium des arsenaux et le Consortium El Far ont continué de travailler ensemble sur

FRÉQUENTATION PORT VELL 2010

Club de natation de Barcelone	7 673 adhérents et 439 303 entrées
Musée d'Histoire de Catalogne	254 285 visiteurs
Musée Maritime	353 956 visiteurs (369 501 en comptant les cérémonies)
Marina Port Vell	1 677 bateaux amarrés, de 6 à 120 m
Club Natació Atlètic Barceloneta	967 510 entrées
Las Golondrinas	241 670 passagers
Consortium El Far	79 800 usagers
Imax Port Vell	192 167 spectateurs
L'Aquàrium de Barcelone	1 514 570 visiteurs
Maremagnum	10 965 818 visiteurs
Cathelicòpters	15 000 visites des installations



une série de projets liés aux activités maritimes. Le principal objectif de ces projets, qui entrent dans le cadre de plans pédagogiques, est la diffusion et la préservation des valeurs passées et présentes de la culture maritime, tout en favorisant une nouvelle approche des relations entre société civile et monde maritime.

Pour la troisième année consécutive, le Port de Barcelone a participé aux manifestations culturelles des fêtes de la Mercè, en organisant des activités telles que « Visita el teu Port en Golondrina » (visite du Port en petit bateau-mouche) et le Jeu du Port, pour les connaissances et

le dynamisme, ou encore les marathons de « lindy » et autres danses, proposés par la section Danse de l'Autorité Portuaire de Barcelone.

Dans le domaine de la voile sportive, signalons pour 2010 l'organisation pour la première fois à Barcelone de la régata Audi MedCup, l'arrivée de la régata par étapes du Tour d'Espagne et surtout, le départ de la deuxième édition de la Barcelona World Race, le 31 décembre.

Port 2000 étudie en permanence de nouvelles initiatives et repense les contenus culturels, sociaux et de positionnement territorial et international du Port de Barcelone. Pour preuve, son nouveau quai de Pescadors, une initiative désormais sur les rails, le développement progressif de la nouvelle embouchure selon les besoins de la ville, et le Port Center comme projet central venant structurer ces réflexions.

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

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

L'objectif du World Trade Center Barcelona (WTC Barcelona) est d'être une référence sur le marché de l'immobilier et dans l'organisation de congrès à Barcelone et en Catalogne. Pour faire connaître facilement et sous un format attrayant les produits que le centre d'affaires met à disposition des entreprises, une nouvelle page web a été créée en 2010 : www.wtcbarcelona.com.

Le WTC Barcelona a terminé l'année 2010 avec un taux d'occupation de 94% des 40 000 m² de bureaux en location. Les deux opérations les plus remarquables ont été le prolongement des contrats passés avec les entreprises Regus et VF, qui occupent respectivement 1 290 et 1 200 m² dans le bâtiment. Autre exemple de la confiance dont jouit le WTC Barcelona auprès des entreprises, l'augmentation des espaces occupés par Hotelbeds, Gesintel, Vacaciones Edreams, Lloyds Register et Commercegate. Enfin, Palace Creations et The Competitiveness Institute sont venus s'ajouter à la liste des entreprises ayant décidé de s'installer dans le centre d'affaires.





Sur le plan commercial, deux nouvelles entreprises se sont installées cette année, venant ainsi étoffer l'offre de services destinés aux usagers et salariés du WTC Barcelona : le centre de remise en forme et bien-être El Jardí del Benestar et EC.NET, une société de conseil en informatique et télécommunications qui propose un service technique et la vente de matériel et consommables.

Le centre de congrès a pour sa part accueilli un peu plus de 43 000 personnes à l'occasion de 281 manifestations, ce qui représente par rapport à 2009 une hausse de 5% des manifestations et de 10% des participants.

L'événement le plus marquant organisé dans ces installations a été la Conférence sino-européenne organisée par l'Association de transitaires internationaux de Chine (sous l'égide du ministère chinois du Commerce et en représentation du secteur national

des transitaires) et la WTCA de réseaux logistiques (l'organisation de transitaires indépendants la plus puissante au monde). L'Autorité Portuaire de Barcelone a parrainé ce congrès organisé du 13 au 16 juin 2010.

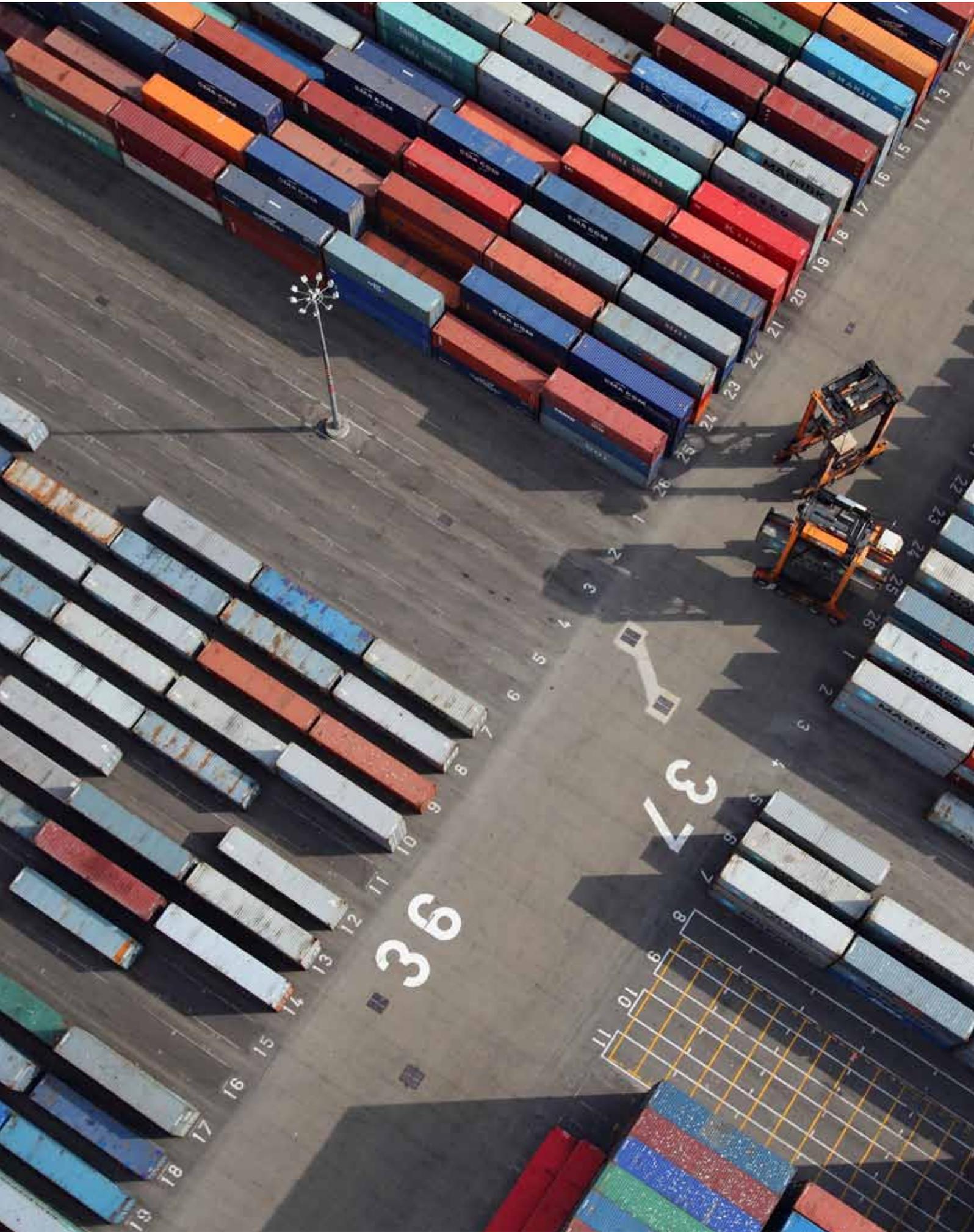
Le WTC Barcelona a également accueilli le Congrès international des femmes cadres et dirigeantes d'entreprises, l'ACM Recommender Systems et la VIII Journée du Conseil catalan de la formation professionnelle. Novartis, Nissan, Bosch, la Mairie de Barcelone ou encore T-Systems Deutsche Telekom font partie des nombreuses entreprises qui ont choisi le centre de congrès pour organiser réunions ou manifestations.

Cette année, le centre d'affaires a effectué une série d'améliorations afin que le bâtiment conserve un aspect moderne et de prestige. La façade du rez-de-chaussée a ainsi été entièrement

nettoyée, ainsi que les espaces commerciaux. Signalons également le démarrage d'une opération consistant à remplacer les gaz réfrigérants R22 du système de climatisation du WTC Barcelona par des gaz R407 sans chlore. Cette mesure permettra de réduire les émissions atmosphériques, conformément au Protocole de Kyoto.

L'efficacité énergétique est une pièce maîtresse du modèle de développement durable. A ce titre en 2010, citons l'automatisation du déclenchement et de l'extinction de l'éclairage par capteurs de mouvement dans les zones à accès restreint du centre (entrepôts et espaces techniques notamment). Cette mesure réduit la consommation énergétique tout en augmentant le rendement et la compétitivité des installations et en améliorant la cohésion sociale.







2.

Évolution du trafic

- 62 Conteneurs
- 63 Vrac solides et liquides
- 64 Véhicules
Transport ferroviaire
- 65 Soutien manifeste au SSS
- 66 Passagers
Croisières

2.

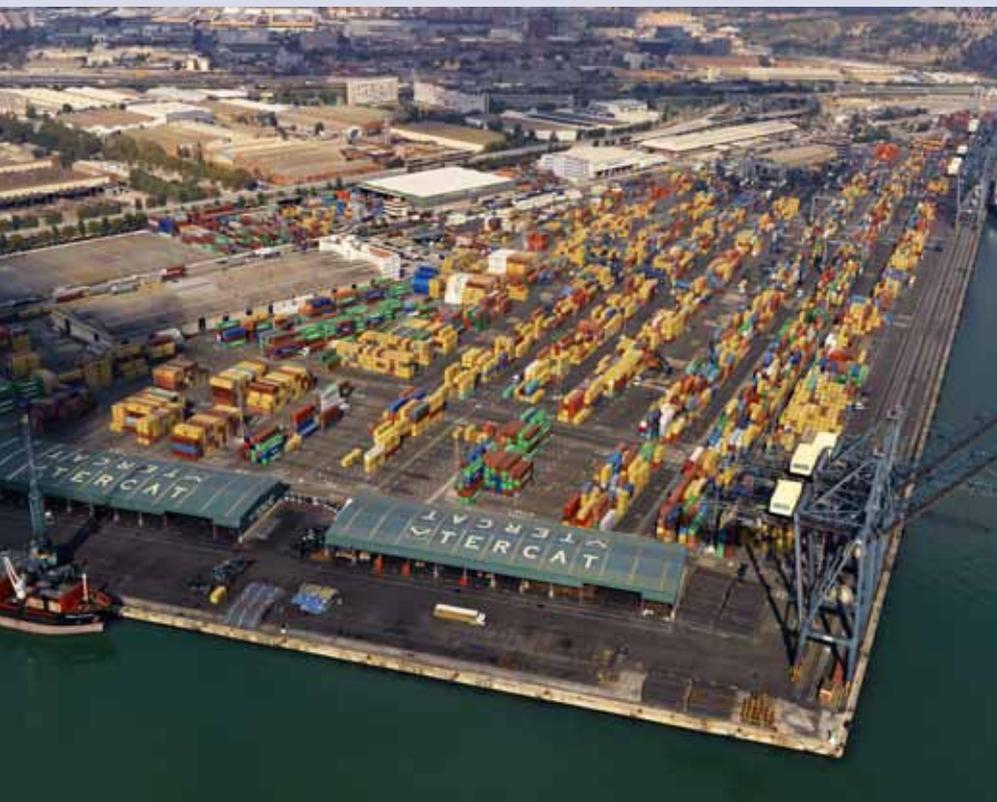
Évolution du trafic

Le Port de Barcelone a terminé l'année 2010 sur une croissance très nette des échanges internationaux, notamment les marchandises conteneurisées. Selon les chiffres cumulés jusqu'au mois de décembre, les terminaux de conteneurs dans l'enceinte portuaire ont enregistré une augmentation de 21% des trafics à l'export et de 16% des trafics à l'import, soit une croissance de 19% des échanges internationaux du Port. Ces résultats marquent une nette tendance à la reprise par rapport aux chiffres 2009, étayée par le développement des échanges avec l'hinterland.

Le trafic total de marchandises du Port (qui outre les conteneurs, comprend toutes les marchandises manutentionnées dans l'enceinte portuaire) a atteint un volume de 43,9 millions de tonnes entre janvier et décembre 2010, soit une augmentation de 2,4% par rapport à 2009. Les marchandises diverses (essentiellement des biens de consommation, qui représentent 65% du trafic total du Port) ont augmenté de plus de 6% (27,7 millions de tonnes manutentionnées).

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 (dont le trafic avec le Port a augmenté de 18%) ; de la Méditerranée orientale, de la mer Noire et du Proche-Orient (+14%) ; de l'Italie et de la France (+34%) ; et de l'Amérique du Sud (+25%). L'Asie du Sud-est (+16%) et la zone Amérique centrale – Caraïbes (+20%) ont également connu des hausses importantes, même si en termes absolus, les volumes échangés par le Port avec ces marchés sont plus modestes que dans les autres régions.



CONTENEURS

Le trafic de conteneurs du Port de Barcelone a atteint 1 945 733 EVP (unité de mesure équivalente à un conteneur de 20 pieds) en 2010, soit une augmentation de plus de 8% par rapport à l'année précédente. Ces résultats sont dus au statut de port hub et de distribution vers la France, notamment entre juillet et novembre, le trafic pour cette période représentant 1% sur les 8% de croissance mentionnés.

La Chine fait encore une fois figure de principal partenaire commercial du port catalan, avec 24% de part de marché des conteneurs, ce qui signifie qu'un conteneur sur quatre en transit dans le Port est en provenance (31% des conteneurs importés) ou à destination (18,5% des conteneurs exportés) de la Chine.

VRACS SOLIDES ET LIQUIDES

2010 a été une année de transition pour les vracs dont le comportement a été très inégal, en raison de facteurs liés à la conjoncture générale.

Au chapitre des vracs solides, le trafic des graines de soja, transformées en farine et en huile (destinées en grande partie à l'alimentation animale) dans les stations de mouture du Port, a augmenté de 22%. D'autre part les grandes variations à la hausse des céréales (notamment le blé destiné à la consommation), ont entraîné une chute de près de 40% des volumes transitant par Barcelone. Ce phénomène est dû aux récoltes médiocres dans l'ensemble et particulièrement mauvaises en Russie.

A signaler également, l'augmentation de 39% des exportations de potasse, tandis que le trafic des vracs de minerais divers a pour sa part augmenté d'environ 25% ; c'est un trafic lié aux processus de production qui n'ont pas été trop affectés par la conjoncture économique.

S'agissant des vracs liquides manutentionnés dans les différents terminaux spécialisés du Port de



Barcelone, deux tendances très différentes se font jour. Les hydrocarbures utilisés comme carburants ont connu une baisse modérée directement liée à la baisse de la consommation découlant de la crise économique, une situation qui

est en train de changer car les nouvelles installations permettent des trafics beaucoup plus diversifiés.

En revanche, le gaz naturel a connu une forte hausse, avec plus de 5 millions de tonnes transportées, soit une

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES 2001-2010 (Milliers de tonnes)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
M conteneurisées	13 430	13 842	15 344	18 344	19 929	22 573	25 417	25 156	17 625	19 187
M conventionnelles	4 706	5 453	5 574	6 437	7 325	9 190	9 768	9 778	8 491	8 589
Vracs liquides	9 515	9 930	10 159	11 071	12 531	10 536	10 991	12 105	11 756	11 558
Vracs solides	3 818	3 383	3 698	3 468	4 052	4 108	3 870	3 506	3 921	3 542
Total	31 469	32 608	34 775	39 320	43 837	46 407	50 046	50 545	41 794	42 877

PART DES MARCHANDISES DIVERSES DANS LE TRAFIC TOTAL, 2010 (Milliers de tonnes)


- Marchandises diverses : **27 777**
65%
- Reste du trafic : **15 097**
35%

augmentation de 7% par rapport à l'an dernier. La tendance à la hausse des importations de gaz se confirme, et le Port pourra y faire face grâce à ses travaux d'extension qui permettent déjà d'accueillir des navires Q-Max, les grandes références de ce secteur. Les nouveaux réservoirs et les centrales à cycle combiné installées dans le Port viennent compléter les synergies qui confirment la première place du Port de Barcelone pour ce trafic en Méditerranée.

Un bon indicateur de la reprise de nombreuses entreprises et de l'effort important consenti pour développer les marchés extérieurs, est l'augmentation du trafic de produits chimiques dans les deux catégories de transport : plus de 5 millions de tonnes (+7%) ont été transportées sous forme de vrac liquides et 3,4 millions de tonnes (+13%) sous forme conteneurisée.

VÉHICULES

Le trafic de véhicules neufs dépend de facteurs tels que la consommation des ménages, le niveau de production des usines de l'hinterland et les décisions stratégiques des constructeurs et des opérateurs maritimes utilisant le Port de Barcelone comme plateforme de distribution vers l'ensemble de la Méditerranée et une partie de l'Europe occidentale.

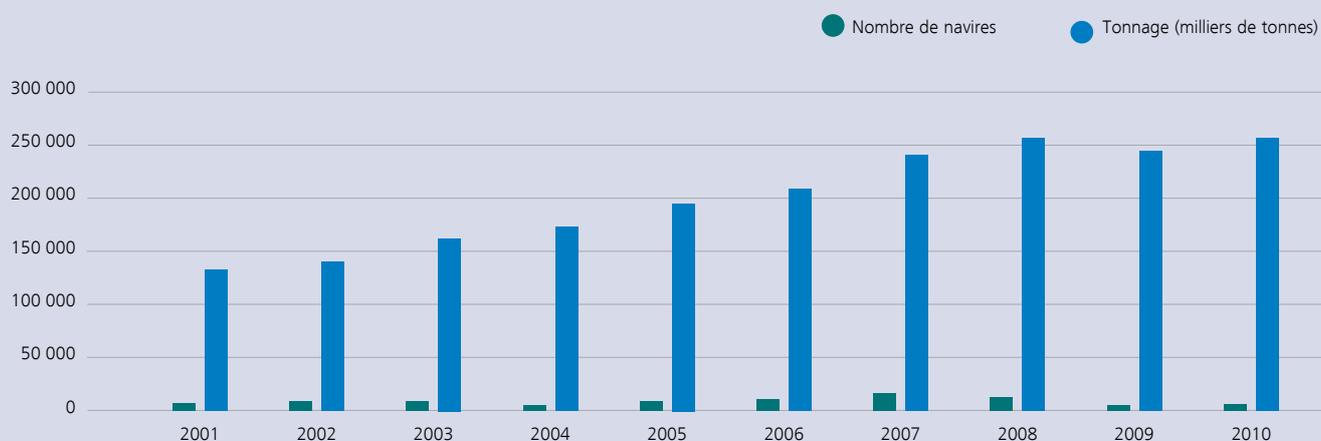
Avec 550 874 véhicules neufs manutentionnés, ce trafic enregistre une augmentation de 26% par rapport à l'année précédente. Ce phénomène haussier s'est reproduit dans tous les secteurs de transport de véhicules, notamment à l'export (+38%), grâce à l'amélioration de l'activité des sites de production nationaux. Les importations ont augmenté de 32%, tandis que le transit maritime induit par les entreprises utilisant Barcelone comme centre de rassemblement et de redistribution des véhicules par voie maritime, a connu une hausse de 12,2%.

Cette année, la qualité et la fiabilité des opérations menées dans les terminaux du Port de Barcelone ont clairement connu une amélioration constante, ce qui a permis l'obtention de nouveaux contrats et le développement de l'hinterland.

Le nombre d'escales effectuées par des navires « car-carrier » a augmenté de 67%, passant de 269 à 449, et le tonnage moyen des navires se maintient à 35 000 GT (de grands navires donc), ce qui multiplie les destinations et provenances possibles de la marchandise.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Un élan définitif a été donné au trafic ferroviaire du Port de Barcelone, et les quantités de marchandises transportées

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES, 2001-2010


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de navires	8 651	8 993	8 865	8 610	8 853	9 533	9 942	9 582	8 418	8 180
Tonnage (milliers de tonnes)	132 121	146 992	161 820	172 817	192 288	216 251	240 374	258 340	245 272	256 079

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION, 2001-2010 (Milliers de tonnes)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
International	25 289	26 651	28 027	31 977	36 515	38 312	41 553	42 474	35 151	36 761
Cabotage	6 180	5 957	6 748	7 344	7 322	8 094	8 493	8 071	6 642	6 116
Total	31 469	32 608	34 775	39 321	43 837	46 406	50 046	50 545	41 794	42 877

par voie ferrée ont augmenté dans tous les secteurs, y compris celui des véhicules (22%) et des vrac.

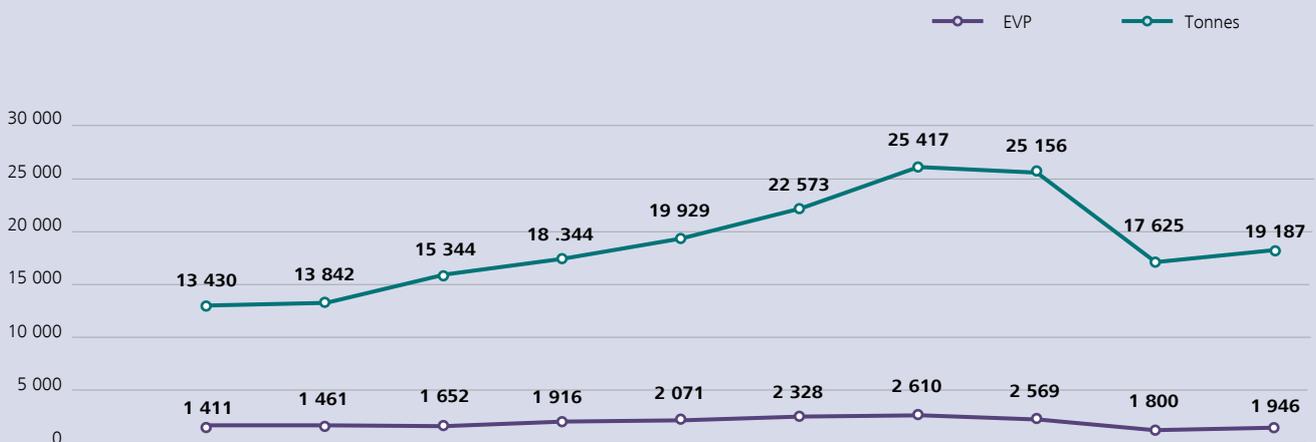
S'agissant des conteneurs, 103 755 EVP ont été transportés par voie ferrée, soit 75% de plus qu'en 2009. Les principales destinations des conteneurs sont Saragosse, Madrid, León, Lérida, Tarragone et Burgos. L'équilibre entre entrées et sorties (chargement et déchargement) a été maintenu : 50,6%

des conteneurs sont arrivés au Port pour être chargés sur des navires, et 49,4% sont arrivés par voie maritime pour être expédiés par le train.

SOUTIEN MANIFESTE AU SSS

Parmi les résultats annuels du Port de Barcelone, soulignons l'évolution très positive des marchandises transportées à

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES, 2001-2010 (milliers d'EVP et milliers de tonnes)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tonnes	13 430	13 842	15 344	18 344	19 929	22 573	25 417	25 156	17 625	19 187
EVP	1 411	1 461	1 652	1 916	2 071	2 328	2 610	2 569	1 800	1 946



bord des navires couvrant les autoroutes de la mer, ou services de Short Sea Shipping (SSS), secteur dans lequel le Port conserve largement sa place de leader pour la péninsule ibérique. Les lignes de SSS (service mixte assurant le transport de passagers et en roulier avec différentes destinations en Méditerranée), ont transporté 113 575 UTI (unités de transport intermodal telles que camions, plateformes ou fourgons frigorifiques), soit 12% de plus qu'en 2009. Les principales liaisons de SSS au départ de la capitale catalane sont Gênes, Civitavecchia (Rome), Livourne, Porto Torres (Sardaigne), Alger, Tunis et Tanger.

Le commerce de SSS avec l'Afrique du Nord a enregistré une augmentation de 43%, grâce à la mise en service, fin mars, d'une nouvelle liaison avec Tanger. Ajoutée à la liaison existante, elle renforce la ligne en lui permettant de doubler sa fréquence, passant ainsi à quatre départs hebdomadaires.

Les autoroutes de la mer, ou lignes de SSS, permettent de dévier une partie du trafic lourd de la route vers la mer, un mode de transport plus économique,

plus rapide et plus respectueux de l'environnement, car il contribue à réduire nettement les émissions polluantes. Les résultats obtenus par le Port signifient qu'en 2010, près de 114 000 camions en moins ont roulé sur les routes de l'arc méditerranéen (une zone très sensible au plan environnemental). Ces camions ont été transportés par bateau au lieu de circuler par voie terrestre.

PASSAGERS

En 2010, 3,4 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 8%.

Les passagers de lignes régulières, de SSS et à destination et en provenance des Baléares représentent plus d'un million de passagers ayant transité par le Port. En vedette, le trafic de passagers entre la capitale catalane et l'Afrique du Nord : 120 208 personnes, soit 82% de plus que l'année précédente.

Croisières

Mais le principal facteur d'augmentation du nombre de passagers a été le trafic de croisières, avec une hausse de 9%, soit un total de 2 350 283 passagers. Plus de 56% des passagers ont commencé ou achevé leur voyage à Barcelone, chiffre qui conforte le port dans sa position de leader européen du trafic de croisières tout en le faisant progresser au classement mondial : il est désormais quatrième en nombre total de passagers et comme port base.

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 donné depuis des années par certaines compagnies européennes.

Autre élément marquant, le retour de la compagnie Disney Cruise Line, qui avec dix escales du navire Disney Magic, a couvert la campagne d'été en Méditerranée.

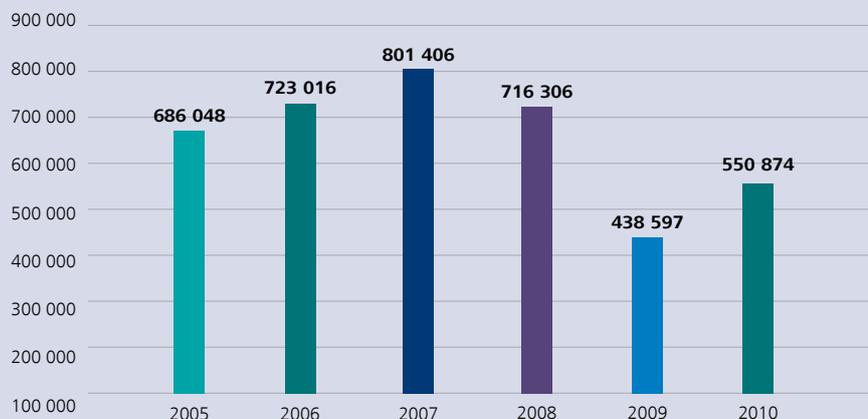
Le terminal 1 de l'aéroport de Barcelone permet, depuis son inauguration, de développer les liaisons internationales, avec la mise en place de vols directs entre Barcelone et Miami, Philadelphie, New York, Atlanta ou encore Chicago, ce qui permettra au Port de Barcelone d'attirer davantage de passagers de croisières en provenance des États-Unis.

Autre élément clé, les améliorations d'infrastructure dans le Port, notamment le nouveau système supplémentaire d'embarquement de passagers construit dans le terminal C et qui comprend des passerelles mobiles et fixes, ainsi qu'une tour de communications. Ou encore le fait que les sept terminaux spécialisés du Port respectent les normes de sécurité les plus strictes et appliquent au pied de la lettre le code ISPS de sécurité des ports et installations portuaires. Ces installations 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.

ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES, 2005-2010 (Nombre de véhicules)

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

VÉHICULES



Trafic d'automobiles par type de navigation

	2009	2010
Cabotage	65 765	61 947
International	372 832	488 927

Trafic international de véhicules

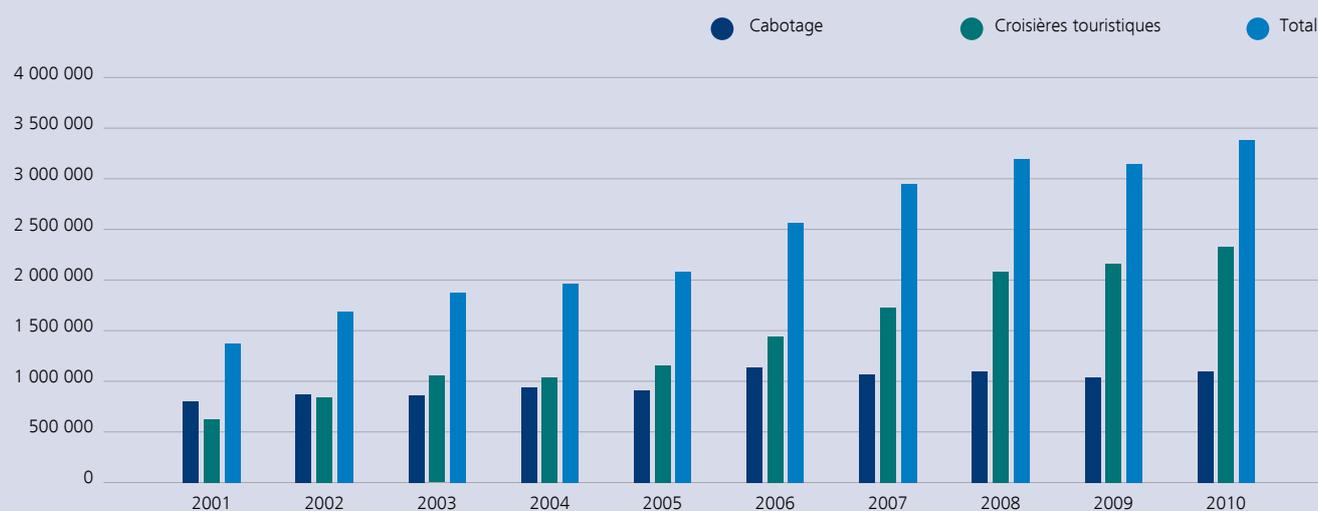
	2009	2010
Importations	94 353	124 441
Exportations	201 638	278 179
Transits	76 841	86 307

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

	2009	2010
Importations	17 228	171 421
Exportations	169 896	164 213
Transits	49	21
Total	341 173	335 655

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

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS, 2001-2010



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cabotage	790 260	855 865	820 737	946 788	983 755	1 136 108	1 114 026	1 162 422	1 050 231	1 096 515
Croisières touristiques	652 800	834 659	1 049 230	1 021 405	1 224 575	1 402 643	1 765 838	2 074 554	2 151 465	2 347 976
Total	1 443 060	1 690 524	1 869 967	1 968 193	2 208 330	2 538 751	2 879 864	3 236 976	3 201 696	3 444 491





3.

Exercice économique et financier

70 Exercice économique et financier

76 Bilan

77 Compte de pertes et profits

78 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations

79 État des flux de trésorerie

3.

Exercice économique et financier

L'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a clôturé l'exercice 2010 avec un chiffre d'affaires net en hausse de 3% (chiffres avant audit), dans un contexte marqué par une faible reprise économique et une inversion de la tendance fortement baissière des principaux indicateurs de l'activité portuaire enregistrée l'année précédente.

Le volume total de trafic du Port de Barcelone a atteint les 42,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 3% par rapport à 2009. Cette reprise a été particulièrement nette pour le trafic de conteneurs qui s'est élevé à 1 945 733 EVP, soit une croissance de 8%. Avec 550 874 automobiles, le trafic de véhicules connaît une augmentation de 26%, même si ce chiffre reste largement en-deçà des résultats obtenus avant 2009.

La reprise du trafic a permis une augmentation de 10% des recettes des taxes marchandises. Il s'agit d'une croissance supérieure à celle des volumes totaux de marchandises, car ce sont les

services à plus forte valeur ajoutée qui ont connu les plus fortes augmentations, à savoir l'import-export de marchandises conteneurisées.

De même, la croissance des recettes est en partie due aux nouveaux sommets historiques atteints par le trafic de passagers : 3,4 millions de passagers et une croissance annuelle de 8%, dont 9% pour l'augmentation des passagers de croisières touristiques et 5% pour les ferries réguliers.

Les recettes des concessions de domaine public ont légèrement fléchi en raison de la comptabilisation des montants supplémentaires l'année précédente.

Le résultat d'exploitation de l'exercice représente plus du double du bénéfice de l'année précédente, un résultat essentiellement dû à l'effet des résultats incluant des éléments extraordinaires, notamment :

- La comptabilisation, en 2009, d'une dépense exceptionnelle de 25,2 millions d'euros au titre de la provision destinée

à couvrir les frais des recours contestant les tarifs portuaires.

- Des revenus exceptionnels dégagés par le recouvrement de 2,3 millions d'euros au titre du fonds de réserve adopté par le Conseil des ministres pour exécuter l'arrêt du tribunal annulant la refacturation des tarifs portuaires. Ce montant correspond aux indemnités réclamées (sans les intérêts).
- Le recouvrement de 4,3 millions d'euros versés par la compagnie d'assurance à la suite de l'incident survenu fin 2006 pendant la construction du quai Prat.

L'effet combiné de ces éléments implique une augmentation nette de 41,7 millions d'euros du résultat d'exploitation. Signalons que dans le cadre des activités ordinaires, sans ces effets exceptionnels, le résultat d'exploitation a néanmoins enregistré une augmentation de 11% par rapport à l'année précédente, soit 6,2 millions d'euros en valeur absolue, grâce à l'augmentation du chiffre d'affaires et à la maîtrise des dépenses.

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (À PARTIR DU COMPTE DE RÉSULTAT (Milliers d'euros))				
	2010	2009	Variation	%Var
Taxes portuaires	160 631	151 688	8 943	6%
Taxe liée à l'usage privatif du domaine public du port	58 867	57 858	1 009	2%
Taxes liées à l'utilisation spéciale des installations portuaires	82 539	77 340	5 199	7%
Taxes navires	29 536	29 304	232	1%
Taxes navires de plaisances	603	565	38	7%
Taxes passagers	7 871	6 797	1 074	16%
Taxes marchandises	44 333	40 465	3 868	10%
Taxes pêche fraîche	196	209	(13)	-6%
Taxe liée à l'exploitation spéciale du domaine public du port	18 371	15 690	2 681	17%
Taxes sur les services non commerciaux	854	800	54	7%
Autres recettes	6 729	10 509	(3 780)	-36%
Montants supplémentaires	2 342	7 891	(5 549)	-70%
Droits et autres	4 387	2 618	1 769	68%
	167 360	162 197	5 163	3%

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES - 2010



167 360 Milliers d'euros

- Taxes et services concessions : 47%
- Taxes et services navires : 18%
- Taxes et services passagers : 5%
- Taxes et services marchandises : 26%
- Autres taxes et services : 3%

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

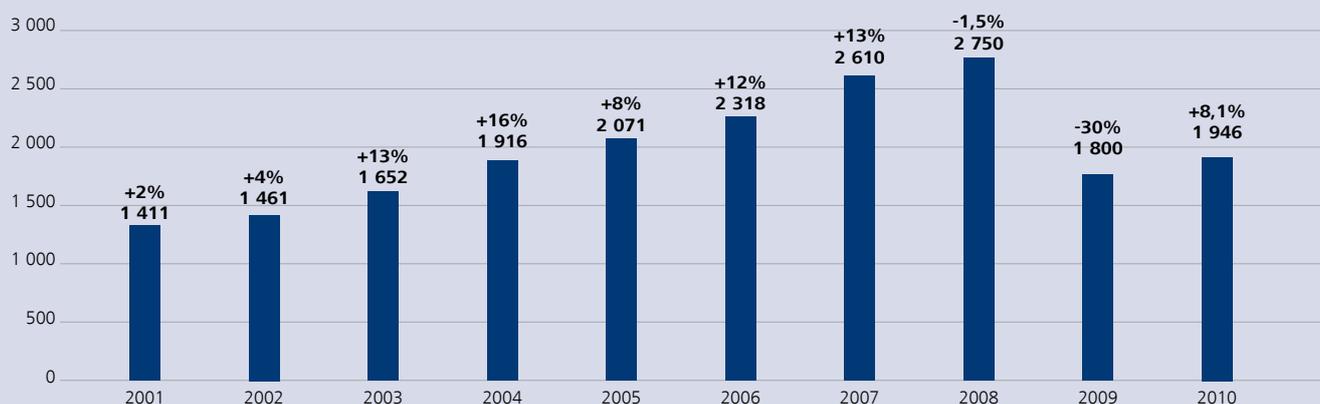
	2010	2009	Variation	%Var
Taxes portuaires et montants supplémentaires	162 973	159 579	3 394	2%
Navires	30 390	30 104	286	1%
Marchandises	44 333	40 465	3 868	10%
Passagers	7 871	6 797	1 074	16%
Pêche fraîche	196	209	(13)	-6%
Navires de plaisance	603	565	38	7%
Concessions de domaine public	79 485	81 331	(1 846)	-2%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	95	108	(13)	-12%
Services commerciaux	4 387	2 618	1 769	68%
Milliers d'euros	167 360	162 197	5 163	3%

ÉVOLUTION DES RECETTES ET DU VOLUME DE TRAFIC



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Trafic (Milliers de tonnes)	31 470	32 608	34 775	39 321	43 837	46 406	50 046	50 545	41 794	42 877
Chiffre d'affaires (Milliers d'euros)	89 855	97 078	101 895	117 315	129 671	145 030	160 913	166 128	162 197	167 360

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)



Au chapitre des frais de personnel, le poste Salaires et traitements a enregistré une baisse de 1%, essentiellement due aux mesures mises en œuvre à partir du mois de juin, en application du décret 8-2010. Les autres dépenses d'exploitation ont pour leur part baissé de 14%. Cette diminution provient essentiellement du poste Frais de gestion courante auquel avaient été inscrits 6,1 millions d'euros correspondant au coût (ne pouvant pas être inscrit à l'actif) des travaux de la nouvelle promenade maritime prévue dans le Plan spécial de la nouvelle embouchure.

Bien que la progression continue de l'endettement bancaire pour financer les infrastructures ait gonflé la part des dépenses, le résultat financier a enregistré une amélioration de 11,5 millions d'euros nets par rapport à l'exercice précédent. 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 8,9 millions en intérêts de retard. C'est l'inscription de ce montant au chapitre des revenus financiers de l'exercice qui a essentiellement produit l'augmentation du résultat financier.

L'APB a comptabilisé 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 (CPL).

Dans l'ensemble, le résultat de l'exercice se monte à 81,4 millions d'euros, soit 4 fois le montant 2009.

Les ressources issues des opérations ont dégagé 92,8 millions d'euros de cash flow, soit 23% de plus que les 75,4 millions d'euros de l'année précédente.

L'APB a effectué cette année 95,5 millions d'euros d'investissements :

- Acquisitions d'immobilisations incorporelles..... 2,3 millions
- Acquisitions d'immobilisations corporelles..... 69,0 millions
- Construction du quai Prat... 17,2 millions
- Extension du quai Sud 18,7 millions
- Investissements financiers.. 24,2 millions

Afin de couvrir ses besoins de financement, l'APB a débloqué en fin d'année 50 millions d'euros de la ligne de crédit de la Banque européenne d'investissement.

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

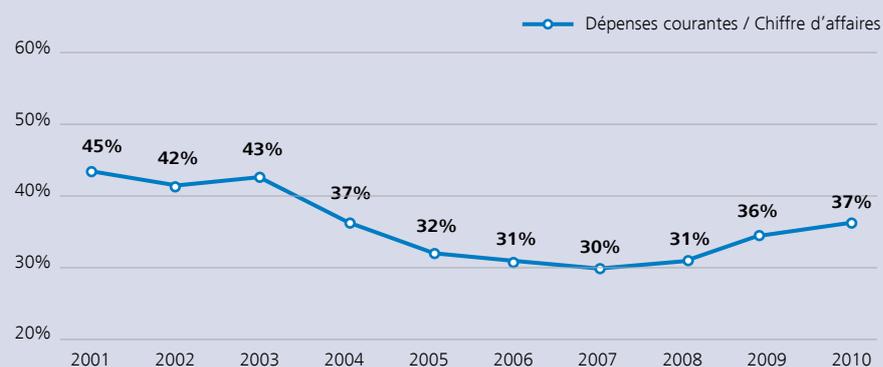


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Trafic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0	-17,3%	2,6%
Chiffre d'affaires	4,0	6,5	6,4	14,6	11,4	8,9	13,5	5,1	-2,7%	3,2%
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8	1,2	-3,6%	-0,1%

RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)

	2010	2009	Variation	%Var
Montant net du chiffre d'affaires	167 360	162 197	5 163	3%
Autres recettes d'exploitation	6 925	6 624	301	5%
Frais de personnel	(34 360)	(34 213)	(147)	0%
Autres dépenses d'exploitation	(41 299)	(48 041)	6 742	-14%
Amortissement des immobilisations	(40 750)	(40 594)	(156)	0%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	5 694	8 126	(2 432)	-30%
Excès de provisions	1 422	-	1 422	-
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	(3 774)	957	(4 731)	-
Autres résultats	16 628	(25 042)	41 670	-
Total	77 846	30 014	47 832	159%

PART DES DÉPENSES COURANTES DANS LES RECETTES



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

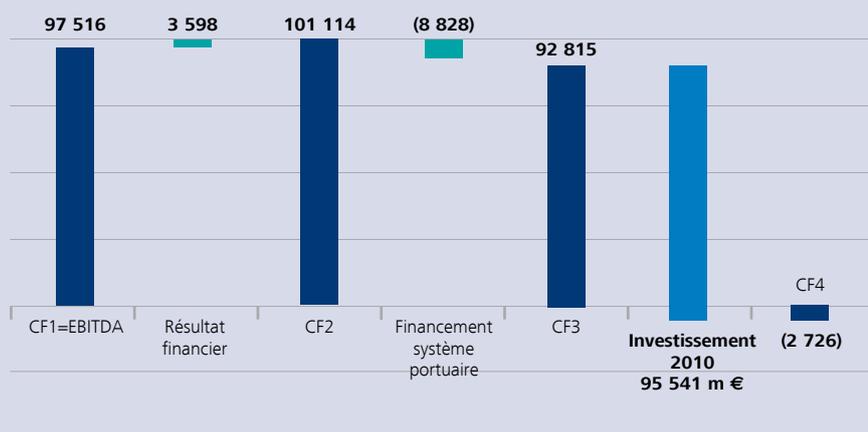
RÉSULTAT FINANCIER (Milliers d'euros)

	2010	2009	Variation	%Var
Recettes financières	12 981	4 921	8 060	164%
Frais financiers	(12 479)	(11 780)	(699)	6%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(2 028)	(1 051)	(977)	93%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	5 124	(32)	5 156	-
Total	3 598	(7 942)	11 540	

RÉSULTAT POUR L'EXERCICE (Milliers d'euros)

	2010	2009	Variation	%Var
Résultat d'exploitation	77 846	30 014	47 832	159%
Résultat financier	3 598	(7 942)	11 540	-145%
Total	81 444	22 072	59 372	269%

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



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

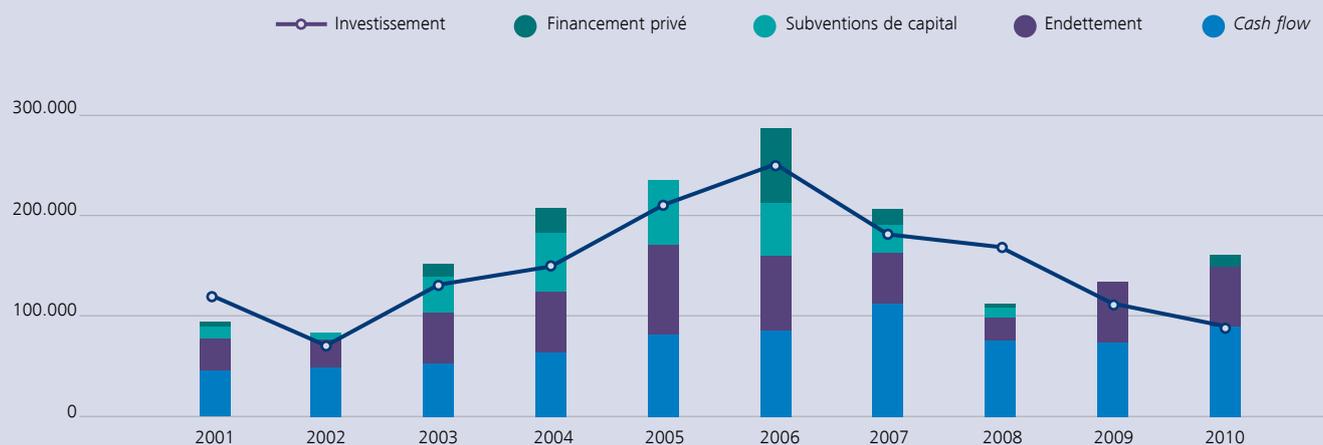
CF2 : Cash flow avant financement du système portuaire

CF3 : Cash flow net

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

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

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investissement	118 750	72 472	132 953	151 433	213 602	245 214	186 758	161 209	115 131	92 541
Financement privé	4 073	0	14 813	25 100	0	74 000	13 350	4 000	0	9 722
Subventions de capital	11 068	7 316	36 776	61 196	61 848	56 032	38 744	10 012	0	0
Endettement	33 000	20 000	50 000	63 000	90 000	75 000	58 000	20 000	50 000	50 000
Cash flow	45 243	49 549	53 807	63 716	82 000	83 030	104 103	77 987	75 353	92 815

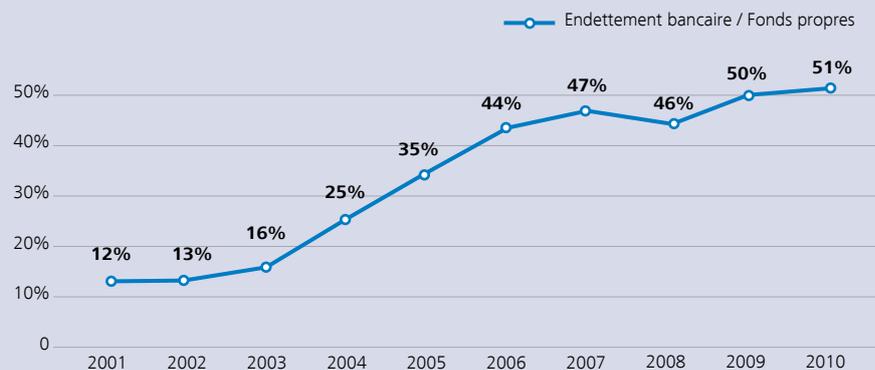
Dans le domaine des entreprises en coparticipation, les opérations les plus remarquables menées par l'APB en 2010 sont les suivantes :

- La prise de participation initiale de 49% dans le capital de la société Consorci de Parcs Logístics, SL (CPL). L'APB a ensuite cédé 12% de l'entreprise du groupe CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA) et effectué un apport en numéraire via une augmentation de capital. A la clôture de l'exercice, l'APB détient 35,46% du capital de CPL, le reste étant détenu par le groupe Abertis.
- La participation à l'augmentation de capital de la société en coparticipation Marina Barcelona 92, SA, avec le versement en décembre de 500 000 euros et l'obligation de verser 300 000 euros supplémentaires en 2013, afin d'éviter la dilution de sa participation de 8,07% dans le capital social.
- Le versement des dividendes passifs de Barcelona Strategical Urban Systems, AIE, avec un investissement en capital de 88 000 euros supplémentaires et l'ajustement de sa participation à hauteur de 25%, les deux sociétés devenant donc entreprises associées.
- Conformément aux conditions du prêt participatif octroyé au CILSA en décembre 2008, l'APB a capitalisé les intérêts dus, ce qui représente un investissement financier de 447 000 euros.

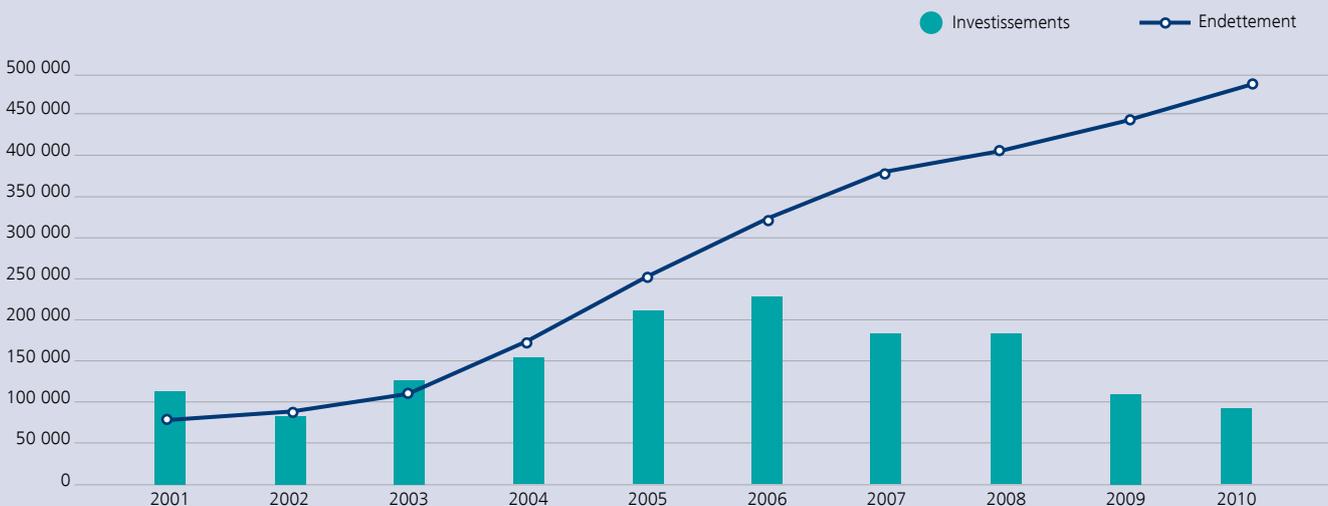
ENTREPRISES EN COPARTICIPATION AU 31/12/2010

Entreprises du groupe	% du capital social
Gerència Urbanística Port 2000 de la APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%
Entreprises associées	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Consorci de Parcs Logístics, SL	35,46%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%
Autres participations	
Marina Port Vell, SA	14,98%
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

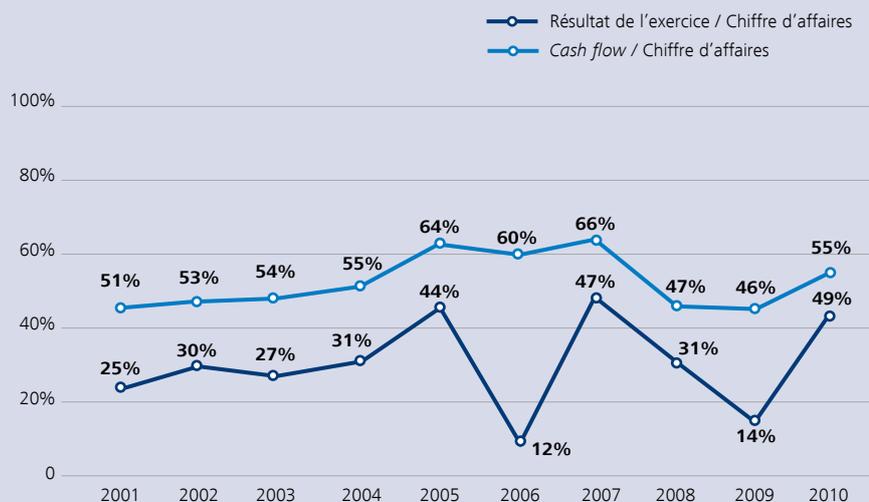


ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ANNUELS ET DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE À LONG TERME (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investissements	118 570	72 472	132 953	151 433	213 602	238 006	186 758	161 209	115 131	95 541
Endettement	70 222	77 818	105 414	166 010	253 606	326 202	383 601	401 667	449 222	494 000

RAPPORTS DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES

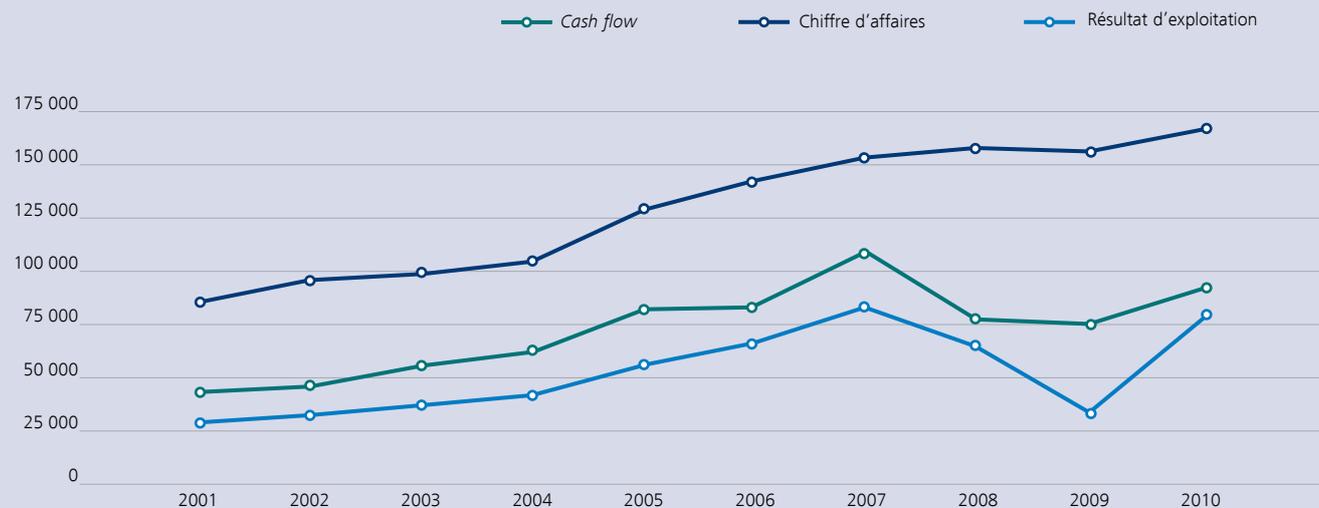


APPORT DE L'APB AU SYSTÈME PORTUAIRE ESPAGNOL (Milliers d'euros)



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

ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cash flow	45 243	49 549	53 807	63 716	82 000	83 868	104 102	77 987	75 353	92 815
Chiffre d'affaires	88 386	94 170	100 202	114 829	127 971	139 360	158 107	166 128	162 197	167 360
Résultat d'exploitation	30 604	33 064	35 485	43 462	58 033	69 562	80 670	68 949	29 816	77 846

BILAN (MILLIERS D'EUROS)

	31/12/2010	31/12/2009		31/12/2010	31/12/2009
ACTIF IMMOBILISÉ	1 785 138	1 746 508	CAPITAUX PROPRES	1 272 997	1 194 795
Immobilisations incorporelles	16 641	16 174	Fonds propres	978 042	896 598
Propriété industrielle et autres immobilisations incorporelles	10 389	10 657	Patrimoine	512 743	512 743
Applications informatiques	6 252	5 517	Résultats cumulés	383 855	361 783
			Résultat de l'exercice	81 444	22 072
Immobilisations corporelles	1 418 176	1 365 304	Ajustements pour dépréciation	-	-
Terrains et ressources naturelles	193 142	170 733			
Constructions	968 513	931 204	Subventions, donations et legs reçus	294 955	298 197
Matériel et équipement technique	1 867	2 857			
Immobilisations corporelles en cours et acomptes	243 594	247 459			
Autres immobilisations corporelles	11 060	13 051	PASSIF IMMOBILISÉ	661 764	610 493
Investissements immobiliers	205 079	230 263	Provisions à long terme	22 680	24 589
Terrains	177 928	200 337	Provisions à long terme pour avantages au personnel	-	-
Constructions	27 151	29 926	Provisions pour charges	22 680	24 589
			Autres provisions	-	-
Investissements à long terme dans des entreprises du groupe ou associées	84 937	71 622			
Instruments de capitaux propres	74 447	61 580	Dettes à long terme	497 527	450 720
Prêts à des entreprises	10 490	10 042	Dettes auprès d'établissements de crédit	494 000	449 222
			Fournisseurs d'immobilisation à long terme	-	-
Investissements financiers à long terme	60 213	59 874	Autres dettes	3 527	1 498
Instruments de capitaux propres	2 090	1 646			
Prêts à des tiers	1 499	1 638	Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupe et associées	-	-
Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	55 441	55 441			
Autres actifs financiers	1 183	1 149	Dettes d'impôts différés	141 557	135 184
Créances non courantes	92	3 271	Comptes de régularisation à long terme		
ACTIF CIRCULANT	212 766	150 730	PASSIF CIRCULANT	63 143	91 950
Stocks	226	251	Provisions à court terme	-	9 924
Clients et autres créances	60 205	33 613	Dettes à court terme	23 281	58 079
Clients pour ventes et prestations de services	35 454	21 109	Dettes auprès d'établissements de crédit	6 053	3 202
Clients et débiteurs, entreprises du groupe et associées	21 772	3 479	Fournisseurs d'immobilisation à court terme	14 729	45 788
Débiteurs divers	557	969	Autres passifs financiers	2 499	9 089
Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	-	-			
Autres prêts accordés aux administrations publiques	2 422	8 056	Dettes à court terme auprès d'entreprises du groupe et associées	648	570
Investissements à court terme dans des entreprises du groupe et associées		383	Fournisseurs et autres dettes	39 205	23 362
Investissements financiers à court terme	125	127	Fournisseurs et autres dettes	29 835	15 527
Prêts à des entreprises	125	127	Administrations publiques, acomptes sur subventions	-	-
			Autres dettes auprès des administrations publiques	9 370	7 835
Comptes de régularisation	823	689	Comptes de régularisation	9	15
Trésorerie et équivalents de trésorerie	151 387	115 667			
Trésorerie	14 887	8 667			
Équivalents de trésorerie	136 500	107 000			
TOTAL ACTIF	1 997 904	1 897 238	TOTAL PASSIF	1 997 904	1 897 238

COMpte DE PERTES ET PROFITS (MILLIERS D'EUROS)

	2010	2009	Variation	%Var
Montant net du chiffre d'affaires	167 360	162 197	5 163	3%
Taxes portuaires	160 631	151 688	8 943	6%
Taxe d'occupation privative du domaine public portuaire	58 867	57 858	1 009	2%
Taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	82 539	77 340	5 199	7%
Taxe navires	29 536	29 304	232	1%
Taxes navires de plaisance	603	565	38	7%
Taxes passagers	7 871	6 797	1 074	16%
Taxes marchandises	44 333	40 465	3 868	10%
Taxe pêche fraîche	196	209	(13)	-6%
Taxe d'exploitation spéciale du domaine public portuaire	18 371	15 690	2 681	17%
Taxes sur services non commerciaux	854	800	54	7%
Autres recettes	6 729	10 509	(3 780)	-36%
Montants supplémentaires	2 342	7 891	(5 549)	-70%
Tarifs et autres	4 387	2 618	1 769	68%
Autres recettes d'exploitation^{6 925}	6 624	301	5%	
Recettes accessoires et autres recettes de gestion courante	3 068	2 721	347	13%
Subventions d'exploitation virées au résultat de l'exercice	140	126	14	11%
Recettes de concessions rendues	835	835	-	-
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2 882	2 942	(60)	-2%
Dépenses de personnel	(34 360)	(34 213)	(147)	-
Salaires et traitements	(22 079)	(22 278)	199	-1%
Indemnités	(2 698)	(2 292)	(406)	18%
Charges sociales	(9 583)	(9 643)	60	-1%
Provisions	-	-	-	-
Autres dépenses d'exploitation	(41 299)	(48 041)	6 742	-14%
Services sous-traités	(24 020)	(21 263)	(2 757)	13%
Réparations et entretien	(8 844)	(5 047)	(3 797)	75%
Services de professionnels indépendants	(4 136)	(4 127)	(9)	-
Fournitures	(1 511)	(1 624)	113	-7%
Autres services sous-traités	(9 529)	(10 465)	936	-9%
Impôts	(1 250)	(1 396)	146	-10%
Pertes, charges et variation des provisions pour opérations commerciales	(1 060)	(5 173)	4 113	
Autres frais de gestion courante	(3 788)	(8 439)	4 651	-55%
Financement des ports d'État	(6 068)	(6 460)	392	-6%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	(5 113)	(5 310)	197	-4%
Amortissements des immobilisations	(40 750)	(40 594)	(156)	-
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	5 694	8 126	(2 432)	-30%
Excès de provisions	1 422	-	1 422	
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	(3 774)	957	(4 731)	
Charges et pertes	(3 650)	91	(3 741)	
Produits sur cessions et autres	(124)	866	(990)	
Autres résultats	16 628	(25 042)	41 670	
Recettes exceptionnelles	16 628	-	16 628	
Frais exceptionnels	-	(25 042)	25 042	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	77 846	30 014	47 832	159%
Recettes financières	12 981	4 921	8 060	164%
Recettes de participations en instruments de capitaux propres	288	679	(391)	-58%
Recettes de valeurs négociables et autres actifs financiers	11 337	3 391	7 946	234%
Inscription de frais financiers à l'actif	1 356	851	505	59%
Frais financiers	(12 479)	(11 780)	(699)	6%
Pour emprunts auprès de tiers	(11 232)	(10 366)	(866)	8%
Pour mise à jour des provisions	(1 247)	(1 414)	167	-12%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers(2 028)	(1 051)	(977)	93%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	5 124	(32)	5 156	
Charges et pertes	-	(32)	32	
Produits sur cessions et autres	5 124	-	5 124	
RÉSULTAT FINANCIER	3 598	(7 942)	11 540	
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	81 444	22 072	59 372	
Impôt sur les bénéfices-	-	-	-	
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	81 444	22 072	59 372	

TABLEAU D'EMPLOIS-RESSOURCES (MILLIERS D'EUROS)

	2010	2009
EMPLOIS	111 110	151 339
Autre actif immobilisé	95 541	115 131
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	2 333	2 285
Acquisitions d'immobilisations corporelles	69 025	105 215
Acquisitions d'immobilisations financières	24 183	7 631
Apport au Fonds de compensation interportuaire	5 113	5 310
Diminution du passif immobilisé	10 456	30 898
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'établissements de crédit	5 222	2 444
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès de fournisseurs d'immobilisations	-	-
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'entreprises du groupe / associées	-	7 571
Annulation ou cession à court terme de produits perçus d'avance à long terme	4 114	474
Emploi et cession à court termes de provisions à long terme	1 120	20 409
RESSOURCES	201 953	132 125
Ressources issues des opérations	92 815	75 353
Apport du Fonds de compensation interportuaire	2 882	2 942
Recettes de concessions rendues	3 287	-
Augmentation du passif immobilisé	62 829	50 395
Dettes à long terme auprès d'établissements de crédit	50 000	50 000
Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupes / associées et autres	-	395
Acomptes reçus sur les ventes ou sur la prestation de services	12 829	-
Diminution de l'actif immobilisé	18 879	3 435
Cession d'immobilisations incorporelles et corporelle	11	2 283
Cession d'éléments de capitaux propres	15 324	-
Annulation ou cession à court terme d'autres placements financiers à long terme	3 544	1 152
Autres ressources	21 261	-
Excédent ressources / emplois	90 843	-
Excédent emplois / ressources	-	19 214

RESSOURCES DES OPÉRATIONS (MILLIERS D'EUROS)

	2010	2009	Variation	%Var
Résultat pour la période	81 444,00	22 072,00		
Ajustements	11 371,00	53 281,00		
Apport du Fonds de compensation interportuaire (-)	(2 882)	(2 942)		
Apport au Fonds de compensation interportuaire (+)	5 113	5 310		
Amortissement des immobilisations (+)	40 750	40 594		
Corrections de valeurs sur dépréciation de l'actif immobilisé (+/-)	3 650	(60)		
Dotation ou excès de provisions pour risques et charges (+/-)	(789)	28 045		
Produits des diminutions et cessions d'immobilisations (+/-)	(5 000)	(866)		
Requalification en dépenses d'investissements en immobilisations (+/-)	24	415		
Inscription en charges de subventions, donations et legs (-)	(6 529)	(8 961)		
Inscription en charges d'acomptes reçus sur la prestation de services (-)	(2 342)	(8 271)		
Inscription de frais financiers à l'actif (-)	(1 356)	(851)		
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers (+/-)	2 028	1 051		
Recettes et dépenses d'actualisations financières (+/-)	(35)	(183)		
Recettes de l'OPPE en règlement de litiges tarifaires (-)	(21 261)	-		
Total	92 815	75 353	17 462	23%

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (MILLIERS D'EUROS)

	2010	2009
A) Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	86 805	70 454
Résultat avant impôts	81 444	22 072
Ajustements du résultat	18 399	57 177
Amortissement des immobilisations (+)	40 750	40 594
Corrections de valeurs sur dépréciation	3 650	(60)
Variation des provisions	(1 422)	26 630
Imputation de subventions (-)	(5 694)	(8 126)
Produits des diminutions et cessions d'immobilisations	124	(866)
Revenus financiers (-)	(12 981)	(4 921)
Ajustements financiers	(+)12 479	11 780
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	2 028	1 051
Recettes de concessions rendues (-)	(835)	(835)
Inscription en charges d'acomptes reçus sur les ventes ou la prestation de services	(2 342)	(8 271)
Autres recettes et dépenses	(12 234)	201
Variation du fonds de roulement	(6 684)	151
Stocks	26	1
Clients et autres créances	(8 663)	11 026
Autres actifs circulants	286	(33)
Fournisseurs et autres dettes	5 333	(1 744)
Autres passifs circulants	(7 803)	(6 366)
Autres actifs et passifs immobilisés	4 137	(2 733)
Autres flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(6 354)	(8 946)
Paiement d'intérêts (-)	(9 951)	(10 171)
Paiement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (-)	288	679
Encaissement de dividendes (+)	1 431	2 248
Encaissement d'intérêts (+)	(442)	(2 315)
Encaissement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (+)	2 312	9
Encaissements / décaissements au titre de l'impôt sur les bénéfices	8	604
Autres encaissements / décaissements	-	-
B) Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	(98 237)	(105 080)
Décaissements liés aux investissements (-)	(114 246)	(125 755)
Entreprises du groupe et associées	(7 697)	(1 500)
Immobilisations incorporelles	(2 831)	(2 388)
Immobilisations corporelles	(103 229)	(119 822)
Autres actifs financiers	(489)	(2 045)
Encaissements liés aux désinvestissements (+)	16 009	20 675
Entreprises du groupe et associées	384	631
Immobilisations corporelles	13	369
Autres actifs financiers	-	-
Autres actifs	15 612	19 675
C) Flux de trésorerie provenant des activités de financement	47 152	48 066
Encaissements et décaissements d'éléments de capitaux propres	-	-
Subventions, donations et legs reçus	-	-
Encaissements et décaissements d'éléments de passif financier	47 152	48 066
Émission d'emprunts	52 000	50 000
Emprunts auprès d'établissements de crédit (+)	50 000	50 000
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (+)	-	-
Autres emprunts (+)	2 000	-
Remboursement et amortissement d'emprunts	(4 848)	(1 934)
Emprunts auprès d'établissements de crédit (-)	(2 444)	(1 934)
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (-)	-	-
Autres emprunts (-)	(2 403)	-
AUGMENTATION / DIMINUTION NETTE DES COMPTES DE TRÉSORERIE (A+B+C)	35 720	13 440
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	115 667	102 227
Trésorerie à la clôture de l'exercice	151 387	115 667





4.

Répertoire du Port de Barcelone

4.

Répertoire du Port de Barcelone

Autoridad Portuaria de Barcelona

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

SAU (Servicio de Acceso Unificado)

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

SAC (Servicio de Atención al Cliente)

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

Representación del Port de Barcelona en Japón

Mr. Takeshi Suzuki
DE TO K LTD. 1-34-1505,
Toranomom 4 - Chome Minato Ku
Tokio 105-0001 – Japón
Tel.: +81 3 3436 11 17
Fax: +81 3 3436 11 19
c. e.: Suzuki@detokltd.jp

Representación del Port de Barcelona en China

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

Representación del Port de Barcelona en Argentina

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

Representación del Port de Barcelona en Madrid

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Sra. Silvia Martínez
Ctra. de la Cogullada, 65. Mercazaragoza
50014 Zaragoza
Tel.: +34 976 479 658
Fax: +34 976 449 108
c. e.: silvia_martinez@portdebarcelona.es
web: www.tmzaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Mme. Nathalie Thomas
20 Avenue St. Guillan
Eurocentre - ZAL Toulouse31620
Castelnau d'Estretefonds
Tel: +33 624 010 902
Fax: +33 534 275 764
nathalie_thomas@portdebarcelona.es

**Port Vell Gerencia Urbanística
Port 2000**

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

**ZAL (Zona de Actividades Logísticas)
CILSA (Centre Intermodal de
Logística, SA)**

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

Portic Barcelona, SA

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

World Trade Center Barcelona, SA

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

ESTIBARNA – APIE

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

Capitanía Marítima de Barcelona

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

**Centro Regional de Coordinación
de Salvamento de Barcelona**

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

Aduana de Barcelona

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

Punto de Inspección Fronterizo (PIF)

Ctra. Circumval·lació, tramo IV, Edificio PIF
08039 Barcelona
Sanidad Exterior
Tel.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 441 72 76
Equipo de Calidad (EQ)
Tel.: +34 93 306 88 23

**CATICE (Centro de Asistencia Técnica
e Inspección Comercio Exterior)**

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

**Asociación de Consignatarios
de Buques de Barcelona**

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

**Asociación de Empresas Estibadoras
Portuarias de Barcelona**

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

**Asociación de Transitarios
Internacionales de Barcelona
(ATEIA-OLT)**

Vía Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
c. e.: ateia@bcn.ateia.com
web: www.ateia.com

**Colegio Oficial de Agentes
y Comisionistas de Aduanas
de Barcelona**

C. Diputació 295, bajos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 54
Fax: +34 93 441 51 08
c. e.: coacab@coacab.com
web: coacab.com

**Cámara de Comercio, Industria
y Navegación de Barcelona**

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

**Consejo de Usuarios del Transporte
de Cataluña**

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

Corporación de Prácticos del Port

C. Ports de Ningbó, s/n, muelle Contradic
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
c. e.: admin@barcelonapilots.com
web: www.practicos-bcn.es

Puerto Seco de Azuqueca

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



Port de Barcelona

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

© Autoridad Portuaria de Barcelona

Production et direction artistique
El taller interactivo, S.L.

Photographie
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoritat Portuària de Barcelona

Traduction
Claire Chanard