



# 2003





# Conseil d'Administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone

31 décembre 2003



## Président du Conseil d'Administration

M. Joaquim Tosas Mir

## Membres de droit

M. Juan Aguilar Ponce de León Romero  
(vice-président)  
M. Josep Oriol Carreras  
(directeur)

## Membres représentant la Généralité de Catalogne

M. Modest Batlle Girona  
M. Lluís M. Recoder Miralles  
M. Jacinto Seguí Dolz de Castellar  
M. Julián García González  
M. Carles Güell de Sentmenat  
M. Jordi Mallol Soler  
M. Enric Querol Marimon  
M. Joaquim Ma. Tintoré Blanc  
M. Francesc X. Ventura Teixidor

## Membres représentant l'Administration à l'échelle nationale

M. Arturo Aguinaga Mateos  
M. Severo Bueno de Sitjar de Togores  
M. Josep Costa Solà  
M. Josep Lluís Estrada Llaquet

## Membres représentant la mairie de Barcelone

M. Xavier Casas Masjoan  
Mme. Maravillas Rojo Torrecilla

## Membre représentant la mairie du Prat de Llobregat

M. Lluís Tejedor Ballesteros

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

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

## Membre représentant l'Association des entreprises de manutention

M. Xabier Ma. Vidal Niebla



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

M. Josep Gimeno Berasaluce

**Membres représentant les syndicats**

M. José Pérez Domínguez  
(Fetcomar CCOO)

M. Emilio Rodríguez González  
(UGT Catalunya)

**Secrétaire (non membre)**

M. Albert Muixí Rosset

La composition du Conseil d'Administration  
n'a subi aucun changement en 2003.

## Présentation

“Nous avons mis en œuvre et exécuté en 2003 un nombre considérable de projets. Les investissements en infrastructures ont été exceptionnellement élevés et ont atteint un chiffre record : plus de 117 millions d’euros.”

**Joaquim Tosas Mir**  
Président



Cette année très positive et très intense en termes d'activité a été couronnée, le 29 octobre dernier, par l'approbation du II<sup>e</sup> Plan Stratégique de la Communauté Logistique du Port de Barcelone, qui complète et actualise le premier plan, rédigé il y a cinq ans.

Après l'approbation définitive et le lancement des travaux d'extension du Port, le II<sup>e</sup> Plan Stratégique a été élaboré en tenant compte du fait que le Port disposera à l'avenir de la surface et de la ligne de quai nécessaires pour garantir le fonctionnement des services mer-terre et terre-mer dans l'enceinte portuaire. Si nous y ajoutons la conviction que l'avenir de la concurrence interportuaire se jouera dans les services à terre plutôt que du côté des quais, où se dessine d'ores et déjà une tendance très nette à l'égalité de niveau des services, nous en arrivons à la conclusion que, pour conserver notre compétitivité, nous devons développer une stratégie orientée vers la terre, vers notre arrière-pays. Nous disposons là d'un vaste champ de travail qui nous offre la possibilité de développer des stratégies visant à différencier le Port de Barcelone des autres ports tout en répondant aux exigences des clients.

Pour assurer la future compétitivité du Port de Barcelone, le II<sup>e</sup> Plan Stratégique fixe deux conditions incontournables. Il s'agit en premier lieu d'éviter la congestion du trafic routier d'entrée et de sortie du Port, et en second lieu de garantir l'accessibilité ferroviaire aux marchés européens. Cela suppose une implication commune, tant de la part de l'Administration et des institutions catalanes que de la Communauté Logistique Portuaire, dans les actions qui nous permettront de faire face aux défis susceptibles de nuire à la capacité concurrentielle de notre Port.

Nous avons mis en œuvre et exécuté en 2003 un nombre considérable de projets, des projets qui, d'une part, épuisent les derniers hectares disponibles dans le périmètre portuaire existant et, d'autre part, sortent de ce périmètre et esquissent une première ébauche de ce que sera le futur Port de Barcelone étendu. Les investissements en infrastructures ont été exceptionnellement élevés et ont atteint un chiffre record : plus de 117 millions d'euros.

Je n'entrerai pas dans les détails de ces investissements ; je me contenterai de souligner que, parallèlement à toutes les actions mises en œuvre pour exploiter les espaces encore disponibles dans le Port tel qu'il se présente aujourd'hui, nous avons commencé à construire les digues Sud et Est, qui formeront les nouvelles limites du Port étendu.

Dans la partie la plus proche de la ville, il convient de signaler l'ouverture, au mois de juin dernier, de la nouvelle embouchure Nord. Cette nouvelle porte du Port sur la mer réduit le trajet effectué par les ferries, les navires de croisière et les bateaux de pêche et de plaisance à l'intérieur du Port, les sépare du trafic commercial et contribue à une sécurité et à une fluidité accrues du transit maritime tout en accélérant, comme nous avons d'ores et déjà pu le constater, le renouvellement des eaux portuaires.

La projection internationale des ports est devenue un élément-clé du renforcement du rôle de ces enclaves en tant que catalyseurs du commerce extérieur et moteurs économiques des régions dans lesquels ils se trouvent. C'est la raison pour laquelle le Port de Barcelone contribue à l'internationalisation de l'économie catalane et a mené à terme différentes actions pour

renforcer sa présence et celle des entreprises qui le souhaitent sur de nouveaux marchés émergents. Au mois de mai, la Communauté Logistique Portuaire de Barcelone s'est vu décerner, par le Consortium de promotion commerciale de Catalogne (COPCA), le prix de l'internationalisation en récompense de l'engagement et des efforts déployés par le Port pour promouvoir la présence extérieure du tissu industriel catalan et favoriser les échanges commerciaux.

C'est là l'esprit dans lequel le Port de Barcelone dirige depuis 1998 ses missions commerciales et c'est aussi celui qui a présidé à la sixième mission de ce type, qui avait pour destination la Turquie et s'est soldée par un bilan très positif.

Dans la même optique, la coopération interentreprises est depuis quelques années devenue pour le Port de Barcelone une formule de référence pour promouvoir le commerce extérieur et l'internationalisation des entreprises. Nous collaborons avec le port chilien de Valparaíso, que nous conseillons dans le cadre de la construction de la Zone d'activités logistiques extraportuaire (ZEAL). Nous exportons également le savoir-faire de la Z.A.L. du Port de Barcelone au Mexique, où nous collaborons avec le port de Veracruz à la construction d'une zone d'activités logistiques. Nous travaillons également avec l'Office de la Marine Marchande et des Ports de Tunisie en matière de qualité, de sécurité et de télématique, et avons signé, avec le port de Tianjin (Chine), un accord de collaboration couvrant trois champs d'action : la logistique, la formation et l'environnement. Les activités conseil que nous menons avec le port égyptien d'Alexandrie dans le cadre du développement d'une plateforme télématique et de com-

merce électronique similaire à PortIC viennent de débiter.

À ce sujet, les diverses entreprises de la Communauté Logistique Portuaire qui ont participé à l'expérience-pilote d'application de PortIC à leurs processus de travail ont jugé cette initiative et les progrès effectués au cours des deux années passées très satisfaisants. Cette expérience a démontré que cette nouvelle manière de travailler présente de nombreux avantages et que nous devons poursuivre sur cette voie pour que tous les échanges documentaires ayant lieu dans le Port s'effectuent par voie télématique, dans un contexte "zéro papier".

Toutes ces initiatives ont été accompagnées d'une augmentation appréciable du trafic, augmentation qui s'était interrompue pendant les dix dernières années et qui nous a permis d'atteindre en 2003 un trafic total de 35,5 millions de tonnes, soit près du double du chiffre obtenu il y a dix ans. L'évolution du trafic de conteneurs et de véhicules neufs a connu un essor encore plus extraordinaire : plus de 1 650 000 E.V.P., auprès desquels les 500 000 E.V.P. dénombrés il y a dix ans font figure de parents pauvres, et près de 650 000 véhicules, soit trois fois plus qu'en 1993.

En ce qui concerne le trafic des passagers, l'année 2003 s'est soldée par un total de 1 900 000 voyageurs. Le nombre de passagers de croisière a pour la première fois dépassé le cap du million (1 050 000), alors qu'il y a dix ans, nous avions tout juste atteint un peu plus de 150 000 passagers. Les prévisions indiquant que cette croissance devrait se poursuivre, nous planifions actuellement la construction de nouveaux terminaux consacrés à ce type de trafic. Le projet le plus récent émane de la compagnie Carnival, dont le terminal, qui

sera situé sur le quai Adossat, sera opérationnel en 2005.

Sur le plan économique, l'essor de l'activité commerciale s'est traduit par une augmentation de 6% du chiffre d'affaires, qui a dépassé les 100 millions d'euros. Les ressources issues des opérations (*cash flow*) se sont quant à elles élevées à 54 millions d'euros, ce qui représente une augmentation de 9% de la capacité de génération de fonds, un facteur fondamental pour pouvoir faire face au financement des investissements.

Pour conclure, je tiens à remercier l'ensemble de la Communauté Logistique de Barcelone des efforts réalisés au cours des dernières années, efforts sans lesquels nous n'aurions pu obtenir ces résultats. J'aimerais aussi vous encourager à ne pas baisser la garde et à ne pas vous arrêter en si bon chemin pour que le Port de Barcelone affermis sa position dans le commerce international et renforce le rôle primordial qu'il joue dans la compétitivité de l'économie de notre pays.

## Introduction

“Le Port de Barcelone a décidé de faire face aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle en orientant la logistique vers les clients et en fournissant des services complets et spécialisés.”

**Josep Oriol Carreras**  
Directeur



L'année 2003 s'est soldée par d'excellents résultats pour le Port de Barcelone puisque le trafic total a atteint 35,5 millions de tonnes, soit 7,6% de plus qu'en 2002. Autres chiffres significatifs : l'augmentation de 13% du trafic de conteneurs, avec 1 652 366 E.V.P., l'accroissement de plus de 2% du taux de conteneurisation, le bon comportement du trafic des marchandises en vrac tout au long de l'année, et notamment l'augmentation de 9,3% du trafic des produits en vrac solides, la progression du trafic des véhicules qui, avec 650 000 unités, conforte la position du Port de Barcelone au premier rang des ports méditerranéens et au troisième rang des ports européens, et le chiffre record que représentent les 1,9 millions de passagers totalisés par les croisières touristiques et le cabotage national et communautaire.

C'est précisément le trafic de croisières qui a connu la plus forte augmentation (+25,7%) et a permis de dépasser le cap du million de passagers. Le Port de Barcelone devient ainsi l'un des plus grands ports mondiaux et le premier port européen dans ce domaine. Étant donné l'environnement de crise généralisée dans lequel se trouve le secteur touristique depuis deux ans suite à la situation d'insécurité provoquée par les attentats du 11 septembre et la guerre d'Irak, la réalisation de cet objectif de croissance est une grande réussite.

Tous ces bons résultats en matière de trafic et de gestion ont eu des répercussions financières. Le Port de Barcelone a en effet clôturé son exercice 2003 avec un résultat net de 26,946 millions d'euros et un chiffre d'affaires de plus de 101 millions d'euros, supérieur à celui de 2002.

Parmi les principaux travaux

de construction lancés ou achevés en 2003 figure l'extension du quai Inflammables, qui l'a doté d'une surface supplémentaire de 69 ha et dont le mode de financement mixte, public et privé, relève d'une initiative pionnière dans le panorama des ports espagnols. Le parc de terminaux portuaires Delta 1 constitue quant à lui l'une des principales actions entreprises en matière d'infrastructures dans le cadre du Plan Directeur du Port de Barcelone, plan qui prévoit entre autres de convertir ce nouvel espace portuaire en une plate-forme logistique de première ampleur, dotée de liaisons ferroviaires à écartement espagnol et européen (UIC) et de liaisons routières efficaces.

L'année 2003 a également été marquée par l'achèvement de la première phase du projet d'extension du quai Adossat, qui apporte 12 ha de surface et 700 m de ligne de quai utiles au Port de Barcelone. Cet espace accueillera un terminal polyvalent d'une capacité annuelle de 330 000 E.V.P., qui permettra de décongestionner les autres installations portuaires jusqu'à la mise en service du premier terminal de la future extension du Port, prévue en 2007.

Toujours dans le chapitre des travaux, la construction des digues Sud et Est, qui définiront les limites de l'extension du nouveau Port, s'est poursuivie à un bon rythme et sans contretemps notable tout au long de l'année 2003. En ce qui concerne la digue Sud, une jetée avançant de plus de 1 000 m dans la mer est d'ores et déjà construite. Pour ce qui est de la digue Est, le dragage est terminé et le remblayage du soubassement en enrochement est en cours. Il convient de rappeler que deux projets auxiliaires extrêmement importants sont en

cours parallèlement à ces travaux : la création d'une esplanade adjacente qui accueillera les blocs d'enrochement et la construction de deux embarcadères pour barges dans le port de Vallcarca.

Dans la partie la plus proche de la ville, un espace portuaire particulièrement cher aux habitants a été récupéré en 2003. Il s'agit du brise-lames, qui était fermé depuis le début des travaux de l'embarcadère Nord. Le réaménagement du quai Sant Bertran et de la partie Nord du quai Bosch i Alsina a également permis de créer une nouvelle promenade qui longe la mer et sur laquelle se dresse la sculpture *Ones (Vagues)* de l'artiste valencien Andreu Alfaro.

L'inauguration de l'embarcadère Nord au mois de juin dernier a constitué le point culminant de l'un des projets essentiels à l'accroissement de l'efficacité commerciale du Port de Barcelone. Cette importante infrastructure a permis de libérer une esplanade de 6 ha sur laquelle il est prévu de construire un grand hôtel, un complexe de bureaux et un vaste espace qui accueillera des restaurants, ainsi que d'autres services, de loisirs et à usage citoyen.

Toutes les entreprises et institutions qui constituent la Communauté Logistique Portuaire de Barcelone se sont engagées en 2003 à collaborer à la mise en œuvre des lignes d'action définies dans le nouveau Plan Stratégique. L'objectif commun à atteindre est de convertir le Port de Barcelone en un *hub* euro-méditerranéen de premier ordre et d'étendre le marché à l'arrière-pays afin d'augmenter le volume de marchandises en adjoignant de nouveaux services à l'offre du Port en matière de lignes maritimes, ce qui impliquera une augmentation de la capa-

cité de captage de marchandises dans l'avant-pays.

Malgré les infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le Plan Directeur ferroviaire et le Plan d'Accès routiers, et destinées à configurer la nouvelle enceinte portuaire, la forte concentration d'activités dans la zone du delta du Llobregat et les nécessités de mobilité qu'elle génère contraignent le Port à envisager de nouveaux plans et de nouvelles actions coordonnées de gestion du trafic dans la communauté urbaine de Barcelone afin de garantir le fonctionnement de l'ensemble de la plate-forme logistique de Barcelone, et en particulier du Port, qui en est la pièce maîtresse.

Au cours des prochaines années, le transport combiné jouera un rôle décisif dans l'Union européenne élargie. Les parties concernées doivent conjuguer leurs efforts pour qu'une ligne ferroviaire à écartement européen réservée au transport de marchandises relie la frontière française et la ville/le Port de Barcelone.

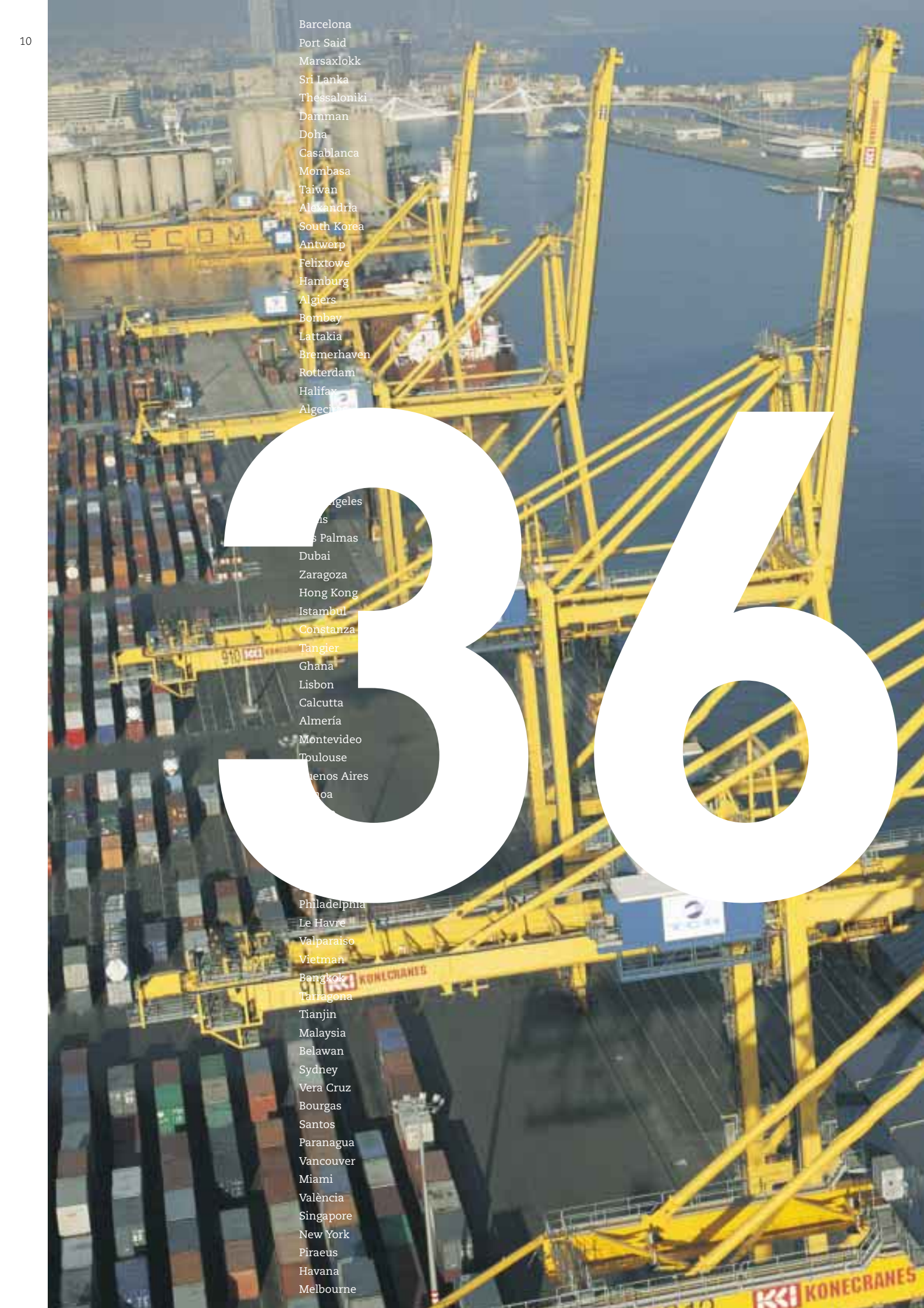
Le Port de Barcelone s'était fixé un autre objectif pour l'année 2003 : promouvoir le cabotage, également connu sous le nom de *short sea shipping*. Dans cette optique, il a conclu un accord avec le port italien de Gênes afin d'assouplir les processus documentaires entre les deux installations portuaires. Il est en effet nécessaire de convertir le cabotage en une alternative réelle et compétitive au transport par route, et il est certain que les opérateurs logistiques doivent y jouer un rôle fondamental en raison de leur connaissance approfondie de l'ensemble de la chaîne logistique.

Le Port de Barcelone a décidé de faire face aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle en orientant la logistique vers les clients et en

fournissant des services complets et spécialisés. Dans cette ligne d'action, l'entreprise chargée de la gestion de la Z.A.L., le CILSA, a décidé en 2003 de mettre l'accent sur la consolidation du Service Center en tant que centre d'affaires, sur le développement urbain et la commercialisation de la Z.A.L.-Prat et sur la construction des premiers entrepôts.

Vous trouverez des informations plus détaillées sur tous ces projets et bien d'autres concernant la qualité, la promotion commerciale, le service clientèle, la sécurité des personnes et des marchandises, l'environnement, les ressources humaines, la formation, etc. dans les pages de ce compte rendu d'activités 2003 du Port de Barcelone.

Pour conclure cette présentation, il ne me reste plus qu'à dire que le Port de Barcelone que nous construisons ensemble doit être capable de relever les défis que nous réserve l'avenir, doit avoir une véritable vocation de service, doit devenir un port fidèle aux clients d'un arrière-pays de plus en plus étendu, doit se convertir en une vraie porte d'entrée et de sortie des marchandises, en un véritable moteur de l'économie du territoire et en un générateur de richesse et de travail. Il doit avant tout être l'une des principales figures de proue de Barcelone et de la Catalogne dans le monde entier.



Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras

Los Angeles  
Singapore  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Honolulu

Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne

3 jours

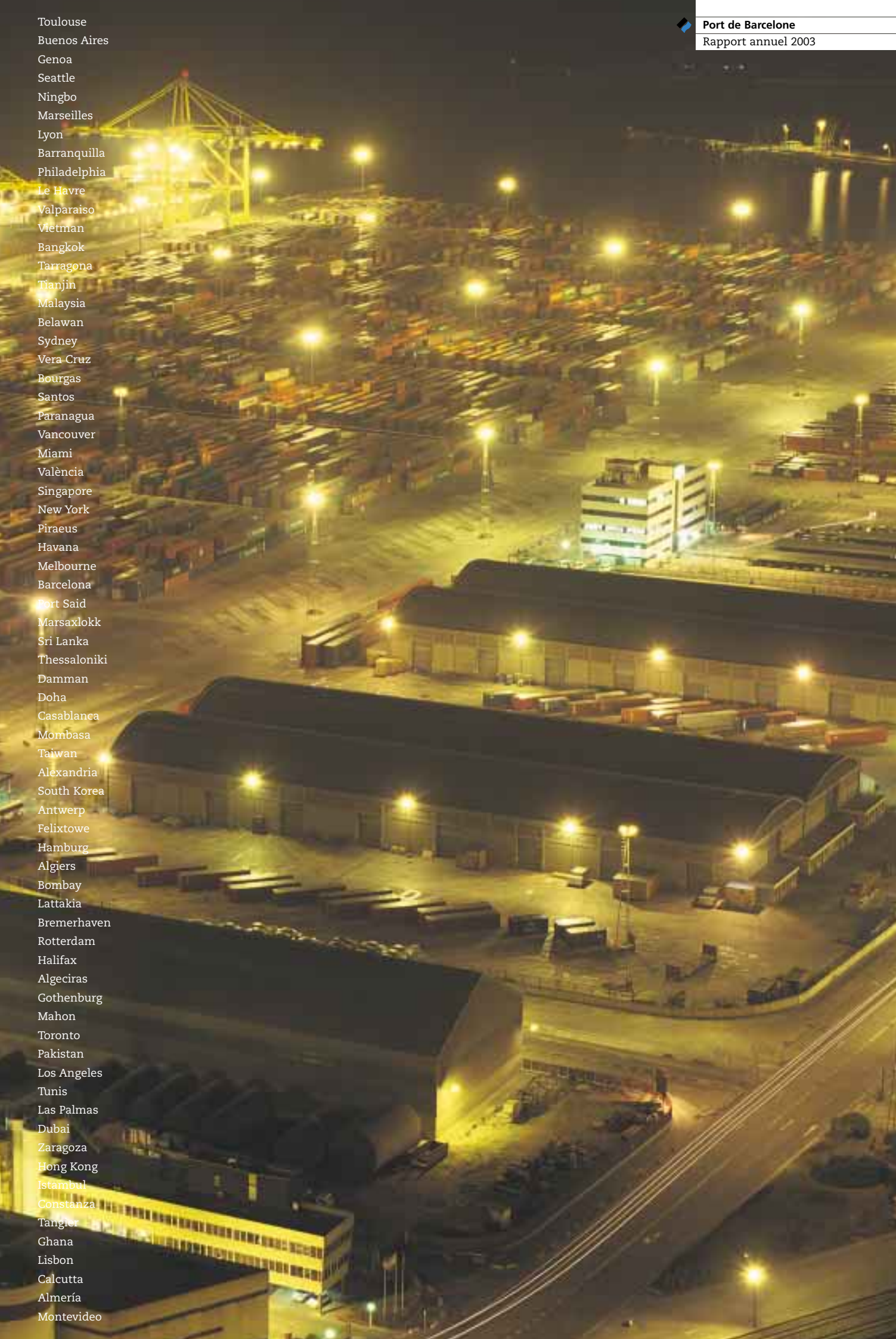




# 24

heures

Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla  
Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras  
Gothenburg  
Mahon  
Toronto  
Pakistan  
Los Angeles  
Tunis  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo





**17 Gestion**

- |                                            |                                               |                                    |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|
| 17 Les infrastructures                     | 24 Les technologies de l'information          | 29 La sécurité                     |
| 18 La promotion commerciale                | 25 La coopération internationale              | 31 L'environnement                 |
| 20 Le terminal maritime de Saragosse (tmZ) | 26 Le Centre intermodal de logistique (CILSA) | 32 Les ressources humaines         |
| 20 Le Service Clientèle (SAC)              | 27 Le Service d'Accès Unifié (SAU)            | 33 La formation                    |
| 22 Un pari pour la qualité                 | 28 Le secteur de l'arrimage                   | 34 Le Centre de documentation      |
|                                            |                                               | 35 Le Port Vell                    |
|                                            |                                               | 36 Le World Trade Center Barcelona |

**38 Évolution du trafic**

**44 Exercice économique et financier**

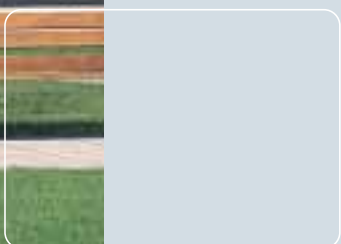
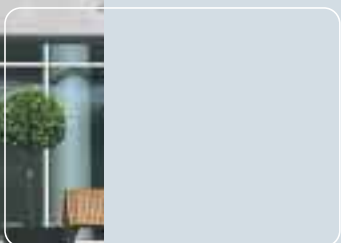
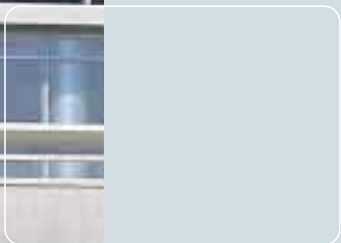
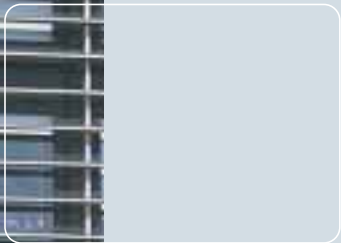
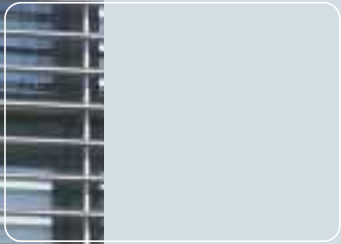
**52 Deuxième Plan Stratégique du Port de Barcelone (2003-2015)  
La stratégie dans l'arrière-pays  
Synthèse**

**62 Guide du Port de Barcelone**

**76 Répertoire du Port de Barcelone**



- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- Valencia
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lanka
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Algiers
- Bombay
- Lattakia
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Halifax
- Algeciras
- Gothenburg
- Mahon
- Toronto
- Pakistan
- Los Angeles
- Tunis
- Las Palmas
- Dubai
- Zaragoza
- Hong Kong
- Istanbul
- Constanza
- Tangier
- Ghana
- Lisbon
- Calcutta
- Almeria
- Montevideo
- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla
- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan



**Les infrastructures**  
**La promotion commerciale**  
**Le terminal maritime de Saragosse**  
**Le Service Clientèle**  
**Un pari pour la qualité**  
**Les technologies de l'information**  
**La coopération internationale**  
**Le Centre intermodal de logistique**  
**Le Service d'Accès Unifié**  
**Le secteur de l'arrimage**  
**La sécurité**  
**L'environnement**  
**Les ressources humaines**  
**La formation**  
**Le Centre de documentation**  
**Le Port Vell**  
**Le World Trade Center Barcelona**



## Les infrastructures

En 2003, le Port de Barcelone a battu tous les records en matière d'investissements en travaux : leur montant s'est élevé à plus de 117 millions d'euros.

Parmi ces investissements, il convient de souligner ceux consacrés à l'extension du Port, et notamment les travaux concernant la digue Sud, qui se poursuivent à un rythme accéléré avec la construction d'une jetée avançant de 1 000 m dans la mer, le dragage complet et la pose d'une partie du soubassement en enrochement pour les caissons du reste de la digue. Dans une zone annexe, trois enceintes d'une longueur de 3 000 m et d'une surface de 50 ha, formées de blocs d'enrochement, ont également été construites pour accueillir les matériaux issus du dragage, ainsi que la

En ce qui concerne les mesures de modification de la ligne de côte proposées dans la Déclaration d'impact environnemental, signalons l'achèvement de la construction d'une digue d'une longueur de 1 120 m sur la rive droite de l'embouchure du Llobregat et la création d'une plage au sud



de cette digue grâce à l'apport de 1 000 000 m<sup>3</sup> de sable.

La nouvelle embouchure, d'une largeur de 145 m et d'un tirant d'eau de 11,5 m a été inaugurée au mois de juin passé. Elle est empruntée par



terre provenant des travaux de déviation du Llobregat et de la construction de la nouvelle ligne 9 de métro.

Autres travaux extrêmement importants : le prolongement de la digue Est. Le dragage est terminé et le remblai du soubassement en enrochement est en cours. Deux projets auxiliaires s'effectuent parallèlement à ces travaux : le premier sur l'esplanade adjacente qui accueillera la réserve de blocs d'enrochement et l'autre dans le port de Vallcarca, sur les contreforts de la montagne du Garraf, où deux embarcadères sont en construction en vue du transport par barge des roches extraites des carrières de cette région. L'utilisation de cette voie maritime, dont le rendement devrait atteindre 15 000 t/jour, permettra d'éviter les embouteillages sur les routes avoisinantes, déjà très encombrées.

les navires de plaisance, les bateaux de pêche et les transbordeurs qui relient le Port de Barcelone aux Îles Baléares et à Gênes, et facilite l'entrée des grands navires de croisière tels que le Grand Princess, d'une longueur de 298 m. Cette embouchure réduit également les risques de collision et favorise le renouvellement des eaux du Port.

Les travaux routiers et ferroviaires relatifs à l'esplanade de 69 ha gagnée sur la mer dans la zone Sud du Port sont eux aussi terminés. Cette esplanade est d'ores et déjà en exploitation pour répondre à la demande croissante en espaces portuaires.

Le Port compte également un nouveau terminal de conteneurs, situé sur le quai Adossat. Il dispose de 700 m de ligne d'amarrage avec un tirant d'eau de 16 m et d'une esplanade de 12 ha. Une seconde esplanade de 7,5 ha a

aussi été construite sur le quai Adossat. Elle accueillera un terminal de croisière qui permettra de répondre à l'accroissement de ce trafic qui, en 2003, a augmenté de 25% par rapport à l'année précédente avec plus de 1 000 000 de passagers.

En ce qui concerne les travaux Port-ville, signalons l'achèvement de l'aménagement de la seconde moitié du quai Bosch i Alsina, d'une surface de 15 000 m<sup>2</sup>. Les travaux d'aménagement du quai de Sant Bertran, portant sur une surface de 45 000 m<sup>2</sup>, sont eux aussi terminés. Ils englobaient la construction d'une voie de 600 m de long et d'un grand rond-point qui permet aux habitants de Barcelone d'accéder au traditionnel passeig de l'Escullera par le pont mobile Porta d'Europa. Le Port a également tenu à rendre hommage aux hommes de la mer en installant la sculpture *Ones* (Vagues) d'Andreu Alfaro, formée de sept arcs métalliques entrecroisés d'une hauteur maximum de 42 m, à l'entrée du quai de Barcelona.

Pour clore la liste des travaux effectués en 2003, il convient de mentionner un projet doté d'un grand impact environnemental : l'achèvement du réseau d'assainissement du Port qui permet de transférer les eaux noires générées dans l'enceinte portuaire, jusqu'alors déversées dans le Port, vers les stations d'épuration du Besòs et du Llobregat.



## **Commission mixte de suivi et de contrôle environnemental : extension portuaire durable et contrôle environnemental continu**

Le Port de Barcelone vit des moments historiques. Son extension, qui se poursuivra

pendant plus d'une décennie, permettra de doubler sa surface et en fera un port de référence, un port du xxi<sup>e</sup> siècle doté d'espaces appropriés qui renforceront son attrait, sa compétitivité, sa souplesse et sa capacité en tant que moteur de l'économie du territoire. En résumé, la démonstration qu'il est possible d'intégrer la variable environnementale au

jusqu'en 2011, a été publiée dans le BOE du 10 juillet 2000 et a fait l'objet d'une résolution favorable de la part du ministère de l'Environnement. Parmi les défis de cette période figure la mise en œuvre durable de ce plan particulièrement ambitieux impliquant l'intégration adéquate de la variable environnementale



domaine des travaux publics et de faire en sorte que développement et protection de l'environnement soient compatibles.

Pendant la période 2000-2003, le Port de Barcelone a atteint des objectifs extrêmement importants en matière d'environnement. Le projet d'extension du Port a été approuvé ; la Déclaration d'impact environnemental correspondante, qui couvre les projets figurant dans le Plan Directeur

aux nombreuses décisions prises au quotidien.

La Commission mixte de suivi et de contrôle environnemental des travaux d'extension du Port (CMSCA) joue un rôle essentiel dans cette tâche. Créée suite à la Déclaration d'impact environnemental, la CMSCA est composée de professionnels pluridisciplinaires représentant les différentes administrations publiques impliquées dans l'environnement portuaire. Outre l'Autori-

té Portuaire de Barcelone, l'Administration nationale (Direction générale des Côtes et Direction générale de la Qualité et de l'Évaluation environnementale), l'Administration catalane (Agence catalane de l'eau, Direction générale de l'Environnement et Secrétariat à la Mobilité) et l'Administration locale (mairie du Prat de Llobregat) collaborent à cette commission et y sont représentées. Elles sont toutes parties prenantes dans le contrôle environnemental des travaux, surveillent son application, s'assurent de l'efficacité des mesures de correction figurant dans la Déclaration d'impact environnemental et peuvent proposer d'éventuelles modifications et mesures complémentaires. La CMSCA a fêté en 2003 son deuxième anniversaire et a tenu 23 sessions plénières officielles. Elle a démontré être un outil particulièrement précieux en favorisant les échanges d'informations et de connaissances nécessaires au contrôle de l'environnement concerné par les travaux du Port et en facilitant ainsi la prise de décisions soupesées et intégratives. Cette formule, basée sur des relations interadministratives quotidiennes et intenses, a favorisé et facilité le dialogue, essentiel à la réalisation d'objectifs qui, en définitive, sont compatibles et communs à toutes les institutions.



## La promotion commerciale

L'approbation du premier Plan Stratégique du Port de Barcelone en 1998 a marqué le début du développement constant d'une promotion extérieure active sur les marchés présentant les meilleures perspectives de croissance afin de détecter de nouvelles opportunités d'affaires et de promouvoir les échanges commerciaux. Pour atteindre ces objectifs, les lignes d'action de la promotion du Port de Barcelone sont centrées, dans l'arrière-pays comme dans l'avant-pays, sur l'organisation de missions commerciales, la participation à des salons nationaux et internationaux, et le renforcement des liens avec d'autres ports et organismes publics internationaux.

Par le biais de ces missions commerciales, le Port de Barcelone fournit l'impulsion nécessaire à l'introduction et à la consolidation de la présence de la Communauté Logistique de Barcelone et des entreprises importatrices et exportatrices sur les marchés les plus stratégiques. En favorisant l'échange d'expériences et l'établissement de contacts bilatéraux, ces missions stimulent les relations commerciales et offrent à leurs participants la possibilité de détecter de nouvelles opportunités d'affaires et d'établir des alliances stratégiques. Les missions commerciales organisées par le Port dans différents pays (Argentine, Tunisie, Chine, Maroc et Mexique) se sont soldées par une augmentation substantielle – de 15% à 25% – des échanges commerciaux avec chacun d'entre eux.

La mission 2003, qui avait pour destination la Turquie, a attiré de nombreux participants et a laissé présager d'excellentes retombées commerciales à court et moyen termes. Outre les organisateurs, la délégation du Port, qui était composée de 114 personnes, comptait dans ses rangs des chefs d'entreprises, des journalistes et des représentants des institutions. Comme chaque année, cette mission a bénéficié de la collaboration du Consortium de promotion commerciale de



Les travaux d'extension du Port de Barcelone sont cofinancés par le Fonds de cohésion de l'Union européenne

Catalogne (COPCA) et de l'Institut de commerce extérieur (ICEX), qui se sont respectivement chargés de l'agenda et des relations avec les institutions. Les journées de travail se sont soldées par l'établissement de 416 contacts commerciaux à Istanbul et 102 à Izmir. Le succès remporté par cette mission a conforté, dans l'esprit des chefs d'entreprises de la Communauté Logistique, des importateurs et des exportateurs, le rôle joué par ce type d'action promotionnelle et commerciale, à savoir découvrir de plus près les marchés potentiels et définir des stratégies d'affaires communes.

Comme chaque année, la

d'exposant : le salon Global Automotive Logistics de Barcelone, consacré à la logistique appliquée à l'automobile. Le Port a également assisté au TOC2003 (Terminal Operations Conference and Exhibition), qui s'est déroulé cette année à Gênes (Italie).

Dans le cadre des actions de promotion menées en France, il convient de signaler la présence du Port au salon Top Transport, qui s'est déroulé à Marseille et au cours duquel les représentants du Port se sont réunis avec des exportateurs français. Soulignons aussi le lancement d'une étude destinée à déterminer le potentiel exportateur de la région de Sète et la participa-

tels que l'Argentine, le Chili, le Mexique et la Colombie. Diverses villes européennes ont également reçu la visite de représentants du Port afin de traiter de thèmes divers tels que la logistique automobile et de participer à des congrès et des réunions avec d'importants clients. Le Port a ainsi couvert l'ensemble de la géographie européenne.

Toutes ces actions ont débouché sur une reconnaissance internationale de la tâche effectuée par le Port de Barcelone pour la facilitation du commerce avec d'autres régions économiques prioritaires.

L'un des grands actifs du Port, les liaisons maritimes régulières, a connu cette année une

liaisons méditerranéennes. Cette offre est complétée par la consolidation de la compagnie Umafisa, par la concentration de T.M. Alcúdia sur sa nouvelle concession du quai Adossat et par la mise en service d'un ferry avec l'Algérie.

En Méditerranée orientale, il convient de mentionner les nouveaux services de X-Press CL et de la Cía. Transatlántica. À l'accroissement des liaisons méditerranéennes viennent s'ajouter les services proposés par Grandi Traghetti et Cosco, à destination d'Israël, et les navires océaniques des compagnies American Ro-Ro vers les États-Unis et MSC vers l'Extrême-Orient, l'Inde et l'Océanie. Toujours au départ de Barcelo-



promotion commerciale a également été axée sur l'attraction de nouveaux trafics et la consolidation de la présence du Port de Barcelone dans des domaines d'intérêt prioritaires par le biais de nombreux déplacements dans le monde entier et une participation active à divers salons et événements liés au secteur logistique et portuaire. Pour l'année 2003, signalons les actions suivantes :

La présence du Port au Salon international de la Logistique (SIL) de Barcelone, où comme de coutume il a partagé un stand avec le CILSA (Centre Intermodal de Logística, S.A.), le ministère des Finances et la Fondation Cares.

Autre événement important auquel le Port a participé activement à titre de sponsor et

tion des représentants du Port, en tant que conférenciers et modérateurs, à des journées consacrées à la logistique, à Béziers. Le Port a également engagé des démarches afin d'accéder au programme de subventions européennes Marco Polo pour la reprise de la liaison Barcelone-Lyon.

Comme chaque année, le Port de Barcelone a aussi participé à différents événements mondiaux afin de promouvoir son offre dans le domaine des croisières. Il a entre autres pris part à la Seatrade Cruise Convention de Miami et collaboré aux activités de Medcruise (Association des ports de croisière méditerranéens) en assistant aux assemblées générales de Venise et d'Alexandrie.

Le Port a organisé des visites commerciales dans des pays

forte croissance. Le nombre d'escales effectuées par les car-carriers venant d'Extrême-Orient a augmenté grâce à la clôture de l'opération Mazda pour la réception des véhicules de cette marque et ce nouveau service a été étendu jusqu'au Nord de l'Europe (Rotterdam). Une ligne de la Turkon Line relie également le Port au Nord de l'Europe et une nouvelle liaison ro-ro avec la Turquie a été mise en place pour les opérations avec Toyota. Toutes ces initiatives ont pour but de favoriser le transport maritime de courte distance.

Le trafic avec les îles Baléares a également augmenté grâce à la nouvelle ligne de navires rapides de la compagnie Balearia et aux nouveaux navires ro-pax de Tramediterranea qui sont venus renforcer les

ne, Maersk propose un nouveau service vers le Brésil et l'UASC a étoffé ses liaisons avec le Golf Persique et les États-Unis.

Les nouvelles lignes mises en service par Lloyd Triestino couvrent la Chine, la mer Noire et l'Adriatique, et la compagnie Medazov assure également les liaisons avec la mer Noire. En ce qui concerne le continent africain, de nouvelles lignes telles que CNAN, Sloman Nep-tun et Vapores Suardiaz étendent l'offre du Port vers le Maghreb. Plus au sud de ce continent, la Cía. Guineana de Navegación et TMM relie la côte Est de l'Amérique du Sud à l'Afrique et à la Méditerranée. DAL Transport assure également un nouveau service avec le Sud du continent africain.

Les nouveaux navires qui font escale à Barcelone



une capacité Post-Panamax, c'est-à-dire une capacité comprise entre 4 000 et 6 000 E.V.P., ce qui confirme l'aptitude du Port de Barcelone à recevoir ce type de navire.

### **Le terminal maritime de Saragosse**

Le terminal maritime de Saragosse (tmZ) a été mis en service par le Port de Barcelone le 31 mars 2001 et fête donc sa troisième année de fonctionnement. La création du tmZ visait principalement à conso-



lider et à étendre l'influence du Port de Barcelone sur le marché du Nord-Est de l'Espagne (Aragon, Vallée de l'Èbre et régions avoisinantes). Pour ce faire, le tmZ, et par là même le Port de Barcelone, propose aux importateurs, exportateurs et autres usagers professionnels (consignataires, transitaires, opérateurs logistiques, etc.) de ces régions, une offre différenciée de services logistiques et de transports répondant à leurs besoins et contribuant à la résolution des problèmes d'approvisionnement et de distribution des produits importés ou exportés. Les opérateurs de cette région peuvent ainsi canaliser leurs opérations de commerce extérieur maritime dans le port de Barcelone et bénéficier d'avantages concurrentiels.

Le tmZ fonctionne comme un opérateur neutre à travers lequel les chargeurs ou professionnels portuaires peuvent planifier, organiser et assurer le suivi des importations et exportations transitant par le port de Barcelone. Ils peuvent par exemple consulter les services réguliers de transport terres-

tre, faire en sorte que des conteneurs déchargés dans le port soient transférés au tmZ et de là fassent l'objet d'une distribution capillaire, consulter la situation du conteneur ou de la marchandise dans et hors du port, et échanger les documents nécessaires avec d'autres professionnels (consignataires, transporteurs, etc.). Toutes ces opérations sont régulées par des standards de service qui sont appliquées du Port à la destination finale.

Les mouvements enregistrés dans le dépôt de conteneurs constituent le meilleur indicateur d'activité du tmZ. En 2003, ils ont atteint 22 416 E.V.P., soit 40% de plus que l'année précédente, preuve de la participation croissante du tmZ dans le commerce maritime entre l'Aragon et le Port de Barcelone. Ce chiffre est également représentatif de la façon dont le tmZ contribue à l'efficacité de l'organisation du transport des conteneurs par route depuis et vers le port, car la coordination entre les entrées et les sorties de conteneurs permet de réduire les déplacements à vide et contribue ainsi à la réduction des coûts.

Le terminal occupe actuellement 1,6 ha dans la zone logistique de Mercazaragoza. La deuxième phase d'extension, qui a débuté, portera sa surface totale à 4,5 ha. L'espace qui en résultera accueillera un nouveau bâtiment de 5 000 m<sup>2</sup> et le dépôt de conteneurs verra sa surface passer à 21 000 m<sup>2</sup>. Le tmZ sera également doté de son propre terminal ferroviaire. Ce projet, dont l'élaboration est terminée, a été soumis à l'approbation des autorités compétentes. Ce terminal ferroviaire, qui sera relié au réseau ferroviaire principal, conférera une accessibilité accrue à la plate-forme logistique tmZ et accélérera l'entrée et la sortie des marchandises.



### **Le Service Clientèle (SAC)**

Dans l'environnement actuel, marqué par des changements rapides et une compétitivité accrue, le rôle des nouvelles technologies de l'information en tant que nouveau canal de communication devient de plus en plus patent dans le secteur du commerce. Le Service Clientèle (SAC), nœud d'union entre le Port de Barcelone, les expéditeurs, les destinataires et les passagers, n'échappe pas à cette tendance.

La mission et les objectifs du SAC restent inchangés : il s'agit de fournir le support néces-



saire aux usagers et aux clients, tout en servant d'interlocuteur avec la Communauté Logistique, de proposer un maximum d'informations sur les services, les infrastructures et les opérations, et de collecter et de transmettre les besoins du marché, conformément aux standards de qualité fixés dans le Plan Stratégique et le Plan de Qualité.

Dans ce contexte, le SAC a adjoint en 2003 à ces actions habituelles un processus intensif d'adaptation interne aux nouvelles tendances et aux nouveaux besoins de l'environnement portuaire.

La stratégie envisagée prévoit une utilisation accrue des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour ouvrir le Port à la participation, à la communication, à l'apprentissage, à la promotion, à l'information et à l'amélioration constante.

Les activités et services assurés par le SAC peuvent être regroupés de la manière suivante :

#### **Point d'information**

Il a pour objectif de fournir des informations sur le fonctionnement de la

logistique et le transport des passagers et des marchandises au sein de la Communauté Logistique du Port de Barcelone : infrastructures, services, opérateurs et institutions, origine des coûts, circuits documentaires, processus matériels, etc.

### Observatoire des processus d'amélioration

Il traite les demandes, suggestions, réclamations et avis d'incidents relatifs au séjour des passagers et au transit des marchandises dans le Port de Barcelone.

L'orientation générale du Port vers l'amélioration de la qualité des services a entraîné la création de cet observatoire permanent dont l'objectif est de collecter et de transmettre l'opinion des entreprises qui forment le tissu industriel à propos des services proposés par la Communauté Logistique tout en fournissant un service

Le SAC analyse les incidents enregistrés, se charge de l'application du Programme de Garanties du Plan de Qualité et gère, s'il y a lieu, le versement des indemnités financières qui en découlent. En 2003, le Programme de Garanties a été appliqué 24 fois.

Grâce aux contacts qu'il entretient avec les différentes entreprises du tissu industriel, le SAC détecte des besoins et recueille des commentaires qu'il transmet aux différents forums de travail auquel il participe :

- Le Conseil de direction du Plan Stratégique et du Plan de Qualité.
- Le Groupe d'amélioration des processus, qui est chargé de l'amélioration et de la simplification des procédures actuellement appliquées par l'Autorité Portuaire de Barcelone.
- Le Forum télématique, qui

analyse les composantes du coût du passage des marchandises dans le Port.

### Promotion

Le SAC organise diverses activités destinées à promouvoir l'utilisation et la connaissance du Port.

**Visites personnalisées :** le SAC se rend dans les entreprises pour leur présenter le Port en détail et découvrir de vive voix la manière dont elles perçoivent les services fournis par le Port.

**Salons et autres activités :** le SAC étend sa présence aux activités impliquant la participation des entreprises du tissu industriel.

Cette année, le SAC était présent au Salon international de la Logistique 2003 (SIL 2003) et au Salon de Mollerussa.

Il a également participé à la mission commerciale organisée par le Service de développement et de

et aux opérateurs, et impliquant la participation active des conférenciers et des participants.

En 2003, 16 actions de ce type ont été organisées et 688 personnes de 468 entreprises y ont participé. Outre les cours et activités qui existaient déjà l'an passé, signalons le lancement d'une journée intitulée "Encaissements et paiements internationaux en ligne", nouveauté qui a bénéficié du support d'une grande banque catalane, "la Caixa".

Dans le même domaine, et dans le cadre du plan de collaboration entre les chambres de commerce de Catalogne et le Conseil des usagers des transports de Catalogne, deux nouvelles présentations des "Outils de gestion du commerce extérieur" ont eu lieu : la première à Granollers et la seconde, à nouveau en collaboration avec "la Caixa", à Lleida.



à valeur ajoutée aux usagers du Port.

En 2003, le service d'accueil téléphonique a enregistré, via son numéro d'appel gratuit (900 210 938) et son adresse électronique sac@apb.es, 191 incidents et 184 demandes de renseignements, ce qui représente une augmentation de plus de 15% par rapport à 2002.

Il convient de souligner que bien que le numéro d'appel gratuit reste le principal canal de communication, l'utilisation du courrier électronique a triplé par rapport à l'année précédente.

est chargé de la réingénierie des procédures documentaires associées au passage des marchandises dans l'enceinte portuaire.

- Le groupe de travail sur l'accessibilité et le transport ferroviaire, dont l'objectif est de promouvoir l'utilisation de ce moyen de transport.
- Le Plan d'action commerciale relatif aux marchandises (PACC), qui a pour but de consolider et d'améliorer la position du Port en matière de marchandises.
- Les missions commerciales.
- L'observatoire des coûts, qui

promotion économique (DiPE) du Port de Barcelone en Turquie.

### Plan de formation et de divulgation

Il a pour objectif de divulguer le Port et la logistique portuaire auprès des entreprises pour que celles-ci disposent de toutes les informations nécessaires à leurs opérations de commerce extérieur.

Le Plan de formation et de divulgation englobe des activités de formation et de divulgation s'adressant aux expéditeurs, aux destinataires

Pour terminer, signalons que la délivrance des diplômes aux personnes ayant suivi les cours du Plan de formation et de divulgation, et la cérémonie de remise des prix du Cercle des affréteurs se sont déroulées au mois de juin.

Le but de cette cérémonie était de présenter le Cercle des affréteurs, de récompenser les actions qui renforcent la Communauté Logistique et de souligner le rôle joué par certaines entreprises dans la conception de solutions logistiques ayant pour cadre d'échange modal le Port. Un intérêt particulier a



été accordé aux opérations intermodales entre services ferroviaires et transport maritime à courte distance.

#### Cercle des affréteurs

Catalyseur des intérêts des clients et des usagers, et service d'accueil différencié et personnalisé destiné aux expéditeurs et aux destinataires des marchandises, le Cercle des affréteurs a pour objectif d'analyser les besoins logistiques et opérationnels actuels, et d'anticiper les besoins futurs tout en améliorant le résultat des opérations de commerce des clients et des usagers. Ses principaux moyens de communication sont Internet et le courrier électronique.

Le Cercle des affréteurs fournit les services suivants :

- Actualités et informations sur le Port de Barcelone : une fenêtre sur le Port, incluant les nouveautés, les changements, les tendances, l'état du Port, les notifications urgentes, etc. liés au fonctionnement du Port et des services douaniers.
- Suivi des marchandises : informations utiles permettant aux affréteurs et aux destinataires d'améliorer le résultat de leurs opérations de

accueil, gestion et réponse aux besoins résultant de l'utilisation du Port de Barcelone dans le cadre d'opérations de commerce extérieur.

- Observatoire permanent des coûts : analyse comparative et indicative des coûts résultant des opérations.
- Nouveaux cours et nouvelles journées techniques : il s'agit de comprendre les besoins du marché en matière de formation pour adapter le programme des cours et journées techniques existantes aux besoins des clients et usagers du Port en matière de formation.
- Statistiques concernant le trafic : traitement et personnalisation des données les plus marquantes du trafic portuaire.
- Interlocuteurs de l'environnement : présentation et mise en œuvre de propositions d'amélioration permettant au Port de Barcelone de s'adapter à son environnement.
- Bulletin CCLink : bulletin électronique sur le Port de Barcelone visant à rapprocher le Port des destinataires finaux des services.

#### Bulletin CCLink

Premier bulletin électronique des ports espagnols, CCLink

#### Un pari pour la qualité

Pour atteindre ses principaux objectifs en matière de qualité, le département des Systèmes de qualité (DSQ) du Port de Barcelone a mené au cours de l'année 2003 de nombreuses actions dans les domaines suivants :

#### Système de Qualité du Port de Barcelone

Le Système de Qualité englobe l'ensemble des plans de qualité mis en œuvre dans le Port de Barcelone et qui concernent

actuellement les terminaux d'arrimage : TCB (Terminal de Contenidors de Barcelona), TERCAT (Terminal Catalunya) et EP (Estibadora de Ponent).

L'obtention, le traitement et l'évaluation des données relatives aux processus du Système de Qualité font l'objet d'un contrôle dont le résultat est communiqué à la Communauté Logistique du Port sous la forme d'un rapport mensuel afin d'assurer la transparence des services. Les tableaux ci-dessous résument les principaux résultats de l'année 2003 :



#### Volume d'activité

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Conteneurs déchargés (pleins) | 236 020   |
| Lots vidés sous hangar        | 17 082    |
| Paquets manipulés/vidés       | 2 661 910 |
| Paquets affectés              | 258       |

#### Nombre d'inspections

|                                                  |               |
|--------------------------------------------------|---------------|
| Inspections sur l'esplanade                      | 9 169         |
| Inspections en extérieur avec couloir de passage | 3 385         |
| Inspections sous hangar                          | 401           |
| Inspections au P.I.F.                            | 4 688         |
| Inspections au P.I.F. avec couloir de passage    | 1 324         |
| <b>Total</b>                                     | <b>18 967</b> |

#### Interventions de l'Équipe de Qualité

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Conteneur/sceaux de sécurité | 39           |
| Marchandises                 | 2 354        |
| <b>Total</b>                 | <b>2 393</b> |

#### Incidents internes imputables au Port de Barcelone

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Sceaux de sécurité | 2         |
| Marchandises       | 54        |
| <b>Total</b>       | <b>56</b> |



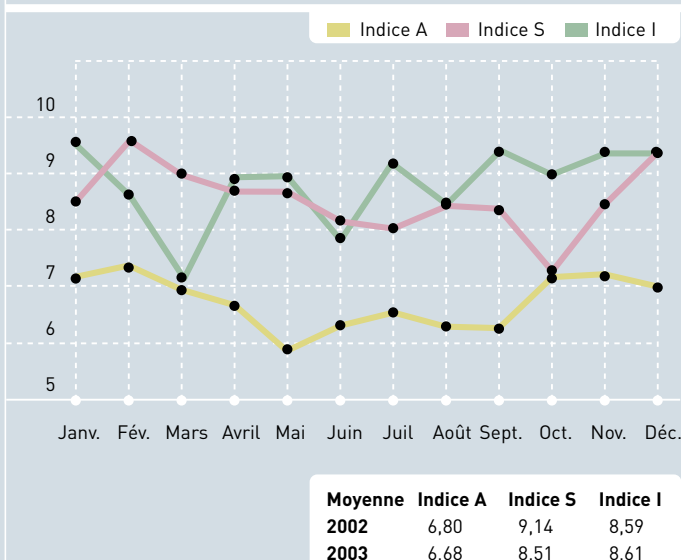
commerce extérieur :

- circuit documentaire : état documentaire des marchandises en conteneurs ;
- processus physique : suivi physique des marchandises en conteneurs.
- Échange de connaissances :

est né de la nécessité d'établir un canal de communication direct et permanent entre les expéditeurs/destinataires et le Port de Barcelone.

Bulletin automne 2003 - N°1 : [www.apb.es/cclink](http://www.apb.es/cclink)

## Évolution des indices A, S et I - 2003



La valeur des indices de qualité, comprise entre 0 et 10, permet de mesurer les facteurs suivants : qualité, sécurité, rapidité et coordination de l'inspection physique des marchandises.

L'indice A traduit la rapidité du passage des marchandises dans le port de Barcelone, en tenant compte des processus physiques et documentaires. L'indice S reflète le taux d'intégrité et de sécurité des marchandises lors de leur passage dans le Port, et l'indice I mesure le niveau de coordination des différents opérateurs qui interviennent dans l'inspection physique des marchandises.

Le Programme de Garanties regroupe les engagements du Port de Barcelone dans divers domaines : rapidité des procédures douanières, sécurité et intégrité des marchandises manipulées, coordination des inspections physiques et optimisation des coûts d'inspection lors du passage des marchandises dans le Port.



des infrastructures et des moyens techniques et humains dont disposent les installations du Port. Un Comité de qualité chargé du suivi pour le compte des entreprises impliquées dans ce type de trafic a également été constitué.

Les opérations visant à mettre en place des plans communs avec d'autres ports se sont par ailleurs poursuivies afin de fournir un service porte à porte.

**Plan de Qualité commun aux ports de Barcelone et de Santa Cruz de Tenerife.** Le Port de Barcelone a élaboré un Plan général détaillé indiquant les objectifs de qualité que les différents opérateurs du Port doi-



### Types d'incidents

### Garanties activées

|                                                      | 2003         | 2002         |
|------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Marchandises endommagées (lors de leur manipulation) | 18           | 14           |
| Non-détection de dommages/vices                      | 5            | 4            |
| Conteneurs à double emplacement pour inspection      | -            | 1            |
| Conteneurs sans emplacement pour inspection          | 2            | -            |
| <b>Total</b>                                         | <b>25</b>    | <b>19</b>    |
| <b>Total (€)</b>                                     | <b>5 617</b> | <b>3 816</b> |

### Ventilation des garanties versées

|                                | 2003 | 2002 |
|--------------------------------|------|------|
| Sécurité totale                | 23   | 18   |
| Inspection physique coordonnée | 2    | 1    |

### Projets en cours

Pour étendre la portée du Système de Qualité, le Port de Barcelone travaille en collaboration avec les terminaux d'arrimage chargés du trafic des véhicules neufs.

**Guide des services pour le trafic de véhicules.** Dans le cadre de l'initiative lancée par les ports d'État et l'ANFAC (Association nationale des fabricants d'automobiles et de camions), le Guide des services (manuel indiquant les différents facteurs intervenant dans la qualité d'un service) a été adapté en 2003 à la réalité

vent atteindre pour respecter les conditions du Plan général approuvé par le Port de Barcelone et celui de Santa Cruz de Tenerife. Un Comité de suivi du Plan a également été constitué dans le Port de Barcelone.

**Plan de Qualité commun aux ports de Barcelone et de Las Palmas.** Un accord de collaboration a été signé entre ces deux ports en ce qui concerne les processus documentaires relatifs aux marchandises dangereuses, aux amarrages, aux procédures douanières et aux canaux de communication.





### Certification ISO

Au cours du mois d'octobre 2003, le département des Systèmes de qualité a fait l'objet d'un audit visant à évaluer la conformité du Système de gestion de la qualité à la norme ISO 9001:2000. Cet audit, centré sur la gestion du Système de Qualité du Port de Barcelone, s'est soldé par les résultats suivants :

- Absence de non-conformité.
- Points forts : la gestion du Système de Qualité, les indicateurs de gestion des processus, l'intérêt pour la formation, le contrôle des incidents du Système de Qualité du Port, la facilité d'accès aux informations dans le cadre du contrôle des incidents, le processus d'audit interne et externe, le degré de communication avec la Communauté Logistique, la gestion de projets et la gestion informatique des documents.
- Domaines pouvant être améliorés : la planification globale des projets et la portée du Système de Qualité du Port.

L'Équipe de Qualité, qui fait partie du Système de Qualité du Port de Barcelone, s'est vu décerner par le BSI (British Standard Institute) la certification ISO 9001:2000 pour le "Support aux services d'inspection et aux marchandises dégroupées dans les terminaux de conteneurs" dans le Port de Barcelone.

### Promotion de la qualité

La diffusion du Système de Qualité du Port de Barcelone est une activité-clé pour le maintien des contacts avec le

marché et la transparence des opérations portuaires.

**Journée portes ouvertes.** La journée portes ouvertes organisée le 23 septembre 2003 et intitulée "Gestion des services : les ports" s'adressait aux membres du Club de gestion de la qualité et aux représentants de l'EFQM (Fondation européenne pour la gestion de la Qualité) en Espagne.

Cette journée, organisée en collaboration avec l'organisme public espagnol regroupant les ports d'État, a permis d'échanger des expériences et des connaissances sur l'implication des ports dans l'amélioration de la qualité des services. Les autorités portuaires de Barcelone, de Marín, de Santander et de la Baie d'Algésiras sont intervenues sur le thème "processus et clients" du modèle EFQM.

**Mission plurisectorielle inversée avec l'Argentine.** Le Groupe de valeur ajoutée du Plan Stratégique et du Plan de Qualité a coordonné une mission commerciale inversée qui a eu lieu du 2 au 5 juin 2003. Le Port avait invité un groupe de chefs d'entreprises argentins afin de promouvoir de nouveaux trafics entre l'Espagne et l'Argentine, de renforcer les liens logistiques et de transport, et de favoriser le processus d'internationalisation des PME.

La délégation argentine était composée de onze entrepreneurs de divers secteurs (peinture, textile, éclairage, mobilier urbain et bâtiment).

Cette mission a donné lieu à plus de 80 rencontres entre chefs d'entreprises et à une exposition de produits argentins. Un bureau d'accueil a également été créé afin de favoriser l'entrée des produits argentins sur le marché européen.

Lors de l'évaluation de cette mission, les participants ont essentiellement mis l'accent sur l'image du Port de Barcelone en tant que prestataire global de services et sur celle de la ville de Barcelone en tant que point d'entrée en Europe.



### Les technologies de l'information

Les technologies de l'information englobent un ensemble d'outils qui contribuent à l'amélioration de la gestion de l'Autorité Portuaire.

Au sein de l'Autorité Portuaire comme dans toute autre entreprise, ces technologies permettent d'améliorer l'efficacité des processus de support tels que la gestion des ressources humaines et des ressources économiques et financières. Étant donné la spécificité des processus métier de l'Autorité Portuaire, il est nécessaire d'avoir recours à des solutions technologiques autres que celles habituellement utilisées.

En ce qui concerne les développements informatiques liés aux processus de support, soulignons la définition d'un système de comptabilité analytique, en collaboration avec les ports d'État et

de la nouvelle loi sur le régime économique et les conditions de prestation de services des ports d'intérêt général.

En matière de gestion du territoire, l'année 2003 a été marquée par des actions visant à faciliter la gestion de l'environnement, les systèmes d'information géographique des concessions et de sécurité, et la fin des travaux du nouveau centre de contrôle doté de la technologie nécessaire à la gestion quotidienne de la sécurité et à la gestion des urgences. Le système de radiotéléphonie a également été déplacé et développé afin d'étendre sa couverture à l'ensemble de l'enceinte portuaire, y compris la nouvelle zone Sud du port.

En ces années caractérisées par une extension des espaces portuaires qui multipliera la surface actuelle du Port par deux, il convient de mettre l'accent sur des actions visant à faciliter la gestion des infras-



d'autres autorités portuaires, et sa mise en œuvre à l'échelle locale.

Les autres processus métier de l'Autorité Portuaire concernent la gestion des services portuaires et la gestion du territoire, et au sein de celle-ci la gestion des infrastructures portuaires.

Dans le domaine de la gestion des services portuaires, grâce à l'intégration de la demande d'escale et de la déclaration de déchets aux procédures existantes – présentation des manifestes de chargement et des informations relatives aux marchandises dangereuses –, l'envoi de l'ensemble des documents nécessaires à la gestion de ces services peut être effectué par voie télématique. Les applicatifs de gestion de ces services portuaires ont dû être adaptés aux exigences

structures. C'est pour répondre à ces besoins que le système d'informations géographiques (SIG) des infrastructures portuaires a été étendu. Cet applicatif, qui permet de géoréférencer les projets, est relié à l'application de gestion administrative des travaux et permet ainsi d'assurer le suivi administratif des dossiers de ces projets. Le SIG facilite également la gestion des immobilisations et contient des informations relatives à tous les grands projets exécutés depuis 1857. Cette structure a été complétée par une application de gestion couvrant l'ensemble de la documentation liée aux projets (appels d'offres, certificats, factures, etc.), elle-même reliée aux applications mentionnées précédemment.

Autre point ayant eu un impact positif sur l'ensemble



de l'organisation : les développements informatiques réalisés en vue de la mise en service du nouveau site Internet du Port de Barcelone.

L'Autorité Portuaire gère, par l'intermédiaire du Forum Télématique, les projets de refonte des échanges documentaires liés au passage des marchandises dans l'enceinte du Port. Dans ce domaine, l'année 2003 a vu la mise en place de directives ayant pour objectif la création d'un système d'échanges télématiques de factures entre les différents acteurs publics et privés de la Communauté Logistique du Port. Ce système sera implanté en 2004.

Pour compléter les travaux déjà réalisés, destinés à faciliter la sortie des marchandises de l'enceinte du port sans qu'il soit nécessaire de présenter des documents, le Port a collaboré avec la douane à la définition et à la mise en place ultérieure d'un système qui permettra aux transporteurs venant chercher des conteneurs dans le Port de n'avoir à présenter dans la plupart des cas aucun document douanier.

Pour faciliter l'application des nouvelles procédures définies dans le cadre du Forum Télématique, PortIC a mis en marche le service télématique d'embauche de dockers et d'échange des documents associés à l'entrée et à la sortie de marchandises de l'enceinte portuaire par voie terrestre. Des chaînes complètes ont été mises en place pour que les marchandises puissent sortir du Port sans qu'un seul document papier n'ait à être présenté.

## La coopération internationale

L'un des principaux objectifs des actions de coopération internationale mises en œuvre par l'Autorité Portuaire de Barcelone est le développement de liens stables garantissant une présence permanente et une connaissance approfondie des marchés prioritaires. Conformément au Plan Stratégique du Port de Barcelone, les principaux marchés ayant fait en 2003 l'objet d'actions de ce type ont été la Méditerranée (plus particulièrement l'Égypte et la Tunisie), l'Argentine, le Mexique, le Chili et l'Extrême-Orient.

En matière de formation, le Port a organisé en 2003, à Barcelone, un cours de gestion portuaire destiné aux étudiants de troisième cycle de l'Académie des Sciences, Technologies et Transports maritimes d'Alexandrie (Égypte). Ce cours, qui a lieu tous les ans, a déjà accueilli des étudiants de différents pays d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient. Il convient également de signaler deux séminaires sur la gestion portuaire : le premier, destiné à des cadres supérieurs et techniciens chinois, s'est déroulé en mai, et le second, organisé à l'intention de cadres

et occupe la vice-présidence du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques dans l'administration, le commerce et le transport (UN/CEFACT).



Ces liens stables sont basés sur le développement de projets communs et la fourniture, par l'intermédiaire du département de Coopération internationale, de services d'assistance-conseil en matière de sécurité, de qualité, de formation, d'intégration portuaire et plus particulièrement de technologie. Le Port a réalisé d'importants projets dans ce domaine en 2003, notamment en ce qui concerne l'utilisation de plates-formes technologiques pour les échanges d'informations et de documentation. Il convient de souligner le rôle joué par le Port dans la mise en œuvre d'une plate-forme technologique dans le Port d'Alexandrie, avec le soutien financier de l'AEIC (Agence espagnole de coopération internationale).

supérieurs et techniciens latino-américains, s'est tenu en novembre et a bénéficié du soutien de la Banque Mondiale.

Outre cette activité intense dans l'avant-pays, l'Autorité Portuaire de Barcelone a continué à jouer un rôle de premier plan dans diverses organisations mondiales qui se consacrent à la promotion de mesures spéciales et de projets destinés à favoriser les échanges de marchandises afin de dynamiser le commerce international et d'exploiter au mieux les possibilités offertes par les nouvelles technologies.

Le Port préside le Comité de facilitation du commerce (Trade Facilitation Committee) de l'Association internationale des ports (IAPH), sert de lien entre l'IAPH et l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD),



### Le Centre intermodal de logistique (CILSA)

Le CILSA, entreprise chargée de la gestion de la Zone d'Activités Logistiques (Z.A.L.), a mené en 2003 toute une série d'actions visant à consolider l'offre immobilière et de services du Service Center et à faire progresser la deuxième phase du projet relatif à la Z.A.L.

Un an et demi après sa mise en fonctionnement, le Service Center est devenu un centre d'affaires et de services à part entière. À titre de centre d'affaires, il accueille plus de 35 entreprises qui occupent la quasi-totalité des espaces de bureaux. Plus de la moitié de ces entreprises sont des agences de transport dont les clients se trouvent sur la Z.A.L. ou qui se consacrent au commerce extérieur et recherchent

projet "Symphonie", un jardin d'enfants qui devrait être inauguré en septembre 2004 et accueillera les enfants âgés de quatre mois à trois ans. Tous ces services sont destinés à faciliter le travail des employés des entreprises installées dans le bâtiment du Service Center et sur la Z.A.L.

Le Service Center possède aussi un Centre de formation et de réunions qui, outre son offre en matière de formation, propose différents espaces pour toutes sortes d'événements, une possibilité que les entreprises de la zone exploitent de plus en plus fréquemment, notamment pour leurs réunions ou leurs cours de formation interne. L'année 2003 a été marquée par le lancement de cours de langues et le déroulement de grandes réunions d'entreprises.

Outre son rôle déterminant en tant que centre d'affaires et de services, le Service Center est aussi un centre de loisirs : terrasses et jardins aménagés (bancs et tables de ping-pong), et activités diverses, dont des journées mensuelles sur différents thèmes d'intérêt général (conférences, concerts, présentation de livres, dégustation de vins et découverte de parfums, etc.). Cette offre de loisirs a un objectif unique : agrémenter la journée de travail des employés des entreprises de la Z.A.L. en leur proposant des services inhabituels dans une zone industrielle.

En ce qui concerne la Z.A.L.-Prat, l'année 2003 a vu le début et l'achèvement de divers processus d'amélioration et de développement de cette plateforme. Les travaux d'aménagement des neuf premières parcelles en cours de commercialisation sont achevés et ceux relatifs à l'ensemble du réseau d'extinction d'incendies ont débuté. Les travaux de démolition des locaux des entreprises Majosa et Singenta, deux enclaves industrielles de la plateforme logistique, ont également commencé ; les 60 000 m<sup>2</sup> ainsi libérés seront requalifiés en tant que terrain logistique. Le premier entrepôt de cette deuxième phase, qui aura une surface 7 000 m<sup>2</sup> et accueillera

l'entreprise logistique allemande Schenker, est d'ores et déjà en construction. Signalons également l'élaboration des projets concernant deux autres entrepôts : le premier, d'une surface de 20 000 m<sup>2</sup>, sera occupé par l'entreprise japonaise NYK Logistics, et le second, d'une surface de 14 000 m<sup>2</sup>, accueillera l'entreprise française Geodis-Teisa. Leur construction devrait être terminée dans le courant de l'année 2004. Autre projet, en fin de rédaction : la construc-



sur la Z.A.L. leurs fournisseurs de services logistiques. De nombreux prestataires de services se sont aussi installés sur la Z.A.L., qui leur offre des possibilités de synergie et de collaboration.

Le Service Center dispose également d'une vaste offre de services : trois restaurants, dont deux à usage quotidien – le Boviscum et le Julians – et un plus luxueux – le Boix de la Cerdanya –, une banque – Banc de Sabadell –, une agence de travail temporaire – Manpower –, une agence de voyages – Viajes Cosmos –, et un centre de photocopie et de reprographie – Copygold –. Cette année a également vu le lancement du

tion de deux entrepôts multi-clients, qui doteront la Z.A.L. de 30 000 m<sup>2</sup> de stockage supplémentaires.

Le CILSA a aussi participé directement aux actions mises en œuvre par l'ILI (Institut latino-américain de logistique) en 2003. Soulignons ici que le CILSA est l'entreprise fondatrice de cet institut, auquel elle est par ailleurs associée et dont elle assure la gestion. Il convient également de signaler le rôle joué par le CILSA dans les actions entreprises par la Fondation Cares, également fondée par le CILSA et parrainée par celui-ci.

L'ILI intervient dans trois champs d'action : formation, organisation d'événements et activité conseil. Dans le domaine de la formation, l'ILI propose des masters en logistique et en commerce international, des cours subventionnés et des cours en ligne. En 2003, l'Institut a créé un nouveau diplôme, en ligne, de technicien supérieur en



logistique intégrale s'adressant essentiellement aux étudiants latino-américains. Il a également organisé des cours de langues en collaboration avec la faculté de langues de l'UAB (Université autonome de Barcelone). Tous les cours du portefeuille de formation de l'ILI se déroulant à Barcelone ont lieu au Centre de formation et de réunions du Service Center. Dans le domaine des événements organisés par l'ILI en 2003, il convient de citer la V<sup>e</sup> Conférence latino-américaine de Logistique, qui a eu lieu à Veracruz (Mexique) et à Barcelone, et le Déjeuner logistique, qui s'est déroulé au Service Center. Point de convergence des acteurs du monde logistique et non logistique, ce déjeuner permet de réunir les personnalités du monde des fabricants et les opérateurs logistiques autour d'une table. Dans le domaine de l'activité conseil, et dans le cadre du développement de plates-formes logistiques, l'ILI a élaboré en 2003 des plans de viabilité pour les ports de Valparaíso (Chili) et de Veracruz (Mexique).

En ce qui concerne la Fondation Cares, signalons que son effectif, essentiellement constitué de personnes handicapées, est passé à plus de cent personnes en 2003. La Fondation a créé, en collaboration avec l'ADES (Association pour le développement de l'économie sociale), une nouvelle entité – l'E.I.CODEC –, dont l'objectif est de favoriser l'insertion professionnelle et sociale de collectifs en situation d'exclusion sociale. La Fondation Cares a par ailleurs participé au projet ACCÈS (Promotion des logements sociaux et services), qui a pour but la création de logements destinés aux collectifs souffrant de handicaps, et a présenté une communication intitulée "Logistique des PME et insertion des personnes handicapées" à la V<sup>e</sup> Conférence latino-américaine de Logistique.

L'année 2003 pourrait donc être résumée de la manière suivante :

Le CILSA a mis l'accent sur la

commercialisation et la consolidation du Service Center en tant que centre d'affaires et de services, sur le développement urbain, sur le lancement de la commercialisation de la Z.A.L.-



Prat et sur la construction des futurs entrepôts qui occuperont ce nouvel espace. L'ILI a consolidé son offre en matière de formation et d'organisation d'événements destinés à la communauté logistique et a développé une nouvelle ligne d'action : l'élaboration de plans de viabilité pour les plates-formes logistiques et portuaires du monde entier. La Fondation Cares a augmenté son effectif (essentiellement constitué de personnes handicapées), a entrepris de nouvelles actions destinées aux collectifs en situation d'exclusion sociale et a participé à un nombre accru de projets à caractère social.

## Le Service d'Accès Unifié (SAU)

Le Service d'Accès Unifié (SAU) est un département-clé de l'Autorité Portuaire de Barcelone et sa création constitue une réussite de plus à mettre à l'actif de la stratégie d'amélioration de la compétitivité et de la qualité telle qu'elle est définie dans le Plan Stratégique du Port de Barcelone. Au cours de l'année 2003, le SAU a grandement contribué à une meilleure accessibilité et à une plus grande clarté des services proposés par l'Autorité Portuaire.

L'efficacité et la flexibilité du SAU en matière de traitement, quel que soit le sujet concerné, bénéficient à l'ensemble du système d'échange documentaire. Au cours de ces dernières années, ce service a conforté son rôle de fenêtre

tion qui s'établit quotidiennement entre les agents de la Communauté Logistique Portuaire et le Port.

En 2003, le nombre de processus entamés (206 000) a augmenté de 6,3% par rapport à l'année précédente.

Le SAU a fait preuve d'une efficacité accrue en résolvant un plus grand nombre de demandes que lors de l'exercice précédent. Le fait d'assurer le standard téléphonique de l'Autorité Portuaire s'est traduit par un accroissement du nombre d'appels traités par le service téléphonique d'information du Port : 34 000 appels, soit une augmentation de 23,7%.

L'année 2003 a également été marquée par la mise en place d'un nouveau service intitulé PIDE (Procédure intégrale d'escale), regroupant en une seule



unique de l'Autorité Portuaire de Barcelone. Le SAU permet en effet d'enregistrer des documents, de présenter et d'émettre des factures, de gérer des envois massifs de correspondance, d'effectuer les démarches nécessaires à l'obtention d'autorisations, et de transmettre des suggestions et des réclamations. Il est également chargé de répondre aux demandes d'informations liées au Port et d'assurer un suivi attentif des différentes affaires, du début à la fin.

Il intervient également dans la dynamisation de l'ensemble des processus et des démarches, et est directement responsable de la communica-

fenêtre la gestion de l'ensemble des demandes d'entrée et de sortie de navires du Port de Barcelone. Pour qu'un navire puisse amarrer, le consignataire doit demander un numéro d'escale à l'Autorité Portuaire de Barcelone qui, en l'absence de vice de forme, lui en assigne un et autorise l'amarrage du navire. Dès qu'il est en possession de ce numéro, le consignataire peut commencer les opérations de dédouanement en envoyant la documentation requise (liste des membres de l'équipage et déclaration de déchets) à la capitainerie maritime qui émet ensuite l'autorisation de sortie du navire.

La qualité des services fournis par le SAU s'améliore de jour en jour grâce à la formation et à la spécialisation de son personnel, en augmentation constante, qui assure des services de plus en plus nombreux et dont la qualification professionnelle est de plus en plus poussée. Les clients ou citoyens qui s'adressent au SAU sont certainement les principaux bénéficiaires de cette stratégie d'amélioration continue. Leur satisfaction totale s'exprime d'ailleurs clairement dans les sondages réalisés.

Avec l'appui de PortIC et du



Forum Télématique, le SAU facilite l'utilisation et la mise en œuvre des nouvelles technologies au sein de l'environnement portuaire. Preuve en est l'augmentation enregistrée l'année dernière en ce qui concerne le volume de déclarations simplifiées et d'autorisations d'entrée de marchandises dangereuses directement gérées via EDI.

Parmi les actions entreprises pendant l'année 2003, il convient également de souligner l'efficacité du SAU à capter, auprès des clients, de précieuses informations de première main sur la clarté et la fonctionnalité des processus. Après analyse, ces informations se sont avérées fondamentales pour remodeler et réorganiser certains processus de la fenêtre unique du Port de Barcelone en vue d'optimiser le rendement et la souplesse du système de transmission documentaire.

Le SAU a de nouveau démontré en 2003 sa capacité à évoluer pour se moderniser et s'adapter aux importants changements qui se produisent dans le monde du transport maritime, de la logistique et de la gestion portuaire. La détermination des besoins des clients et l'identification de nouvelles possibilités en matière de prestation de services se sont ainsi converties, non seulement en un objectif, mais aussi en la principale raison d'être du SAU.



### Le secteur de l'arrimage

Dans un contexte économique mondial de taux de croissance très modérés, l'augmentation du trafic de marchandises fait figure d'exception et se reflète de manière tangible sur l'activité des ports espagnols, et en particulier celui de Barcelone.

Estibarna a enregistré une croissance de plus de 4% en ce qui concerne le nombre de journées de travail et a conservé le rythme des années passées.

Le nombre de journées de travail est passé de 176 302 en 2002 à 183 596 en 2003.

Pour répondre aux besoins générés par cette croissance, l'effectif a été augmenté de 75 personnes et le personnel a été réparti dans différents groupes en fonction des capacités de chacun.



tant du point de vue du nombre que de la formation, d'un effectif équilibré qui lui permettra de couvrir les besoins en main d'œuvre du secteur de l'arrimage.



| Effectif                | Groupe I<br>Spécialistes | Groupe II<br>Dockers | Groupe III<br>Contrôleurs<br>marchandises | Groupe IV<br>Contremaîtres | Total | Groupe O<br>Formation | Total |
|-------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------------|----------------------------|-------|-----------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup> janvier | 54                       | 437                  | 96                                        | 83                         | 670   | 114                   | 784   |
| +                       | 0                        | 52                   | 0                                         | 13                         | 65    | 112                   | 177   |
| -                       | 12                       | 26                   | 5                                         | 5                          | 48    | 54                    | 102   |
| 31 décembre             | 42                       | 463                  | 91                                        | 91                         | 687   | 172                   | 859   |

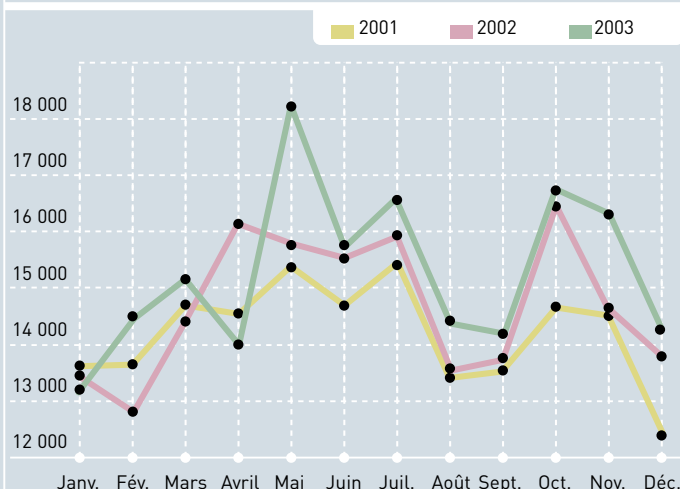
La formation figure également parmi les activités d'Estibarna et les chiffres enregistrés en 2003 dans ce domaine ont largement dépassé ceux qui avaient été atteints en 2002.



| Exercice  | Cours | Participants |
|-----------|-------|--------------|
| 2002      | 185   | 902          |
| 2003      | 295   | 1 245        |
| Variation | 110   | 343          |
| %         | 59    | 38           |

En tenant compte de ces chiffres, les prévisions à l'horizon 2004-2005 montrent qu'Estibarna disposera dans chacune des spécialités, et

## Évolution du nombre de jours de travail



## La sécurité

### La police portuaire

Pendant toute l'année 2003, la Police portuaire a continué à augmenter son niveau d'engagement afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la zone portuaire. Cette volonté s'est traduite par l'accomplissement de deux objectifs essentiels : l'inauguration du Centre de contrôle de la Police portuaire et la mise en œuvre du Plan de protection portuaire.

Le Centre de contrôle de la Police portuaire a été inauguré le 30 octobre dernier par la conseillère à la Justice et à l'Intérieur de la Généralité de Catalogne. Ce nouveau centre géré par la Police portuaire fonctionne 24 heures sur 24 pendant toute l'année. Il assure la gestion de la circulation et de la sécurité, et le contrôle des marchandises dangereuses dans toute la zone portuaire (Port Vell, port de commerce, zone des navires de croisière et port logistique). Ce centre est équipé des technologies les plus modernes en matière d'intégration d'images et de communication. Il est également doté d'une salle de réunions annexe équipée de tous les moyens techniques nécessaires à la coordination de tout type d'incident.

Le Centre de contrôle permet de gérer :

- Le réseau des phares et des signaux maritimes : un terminal détecte tous les incidents enregistrés sur le réseau.
- Toutes les caméras de télévision installées en circuit fermé dans la zone portuaire.
- Les appels d'urgence passés au 900 100 852.
- Les bases émettrices et les lignes téléphoniques directes avec la protection civile, les pompiers et les autres corps et forces de sécurité de l'État.
- La coordination avec les services d'assistance sanitaire et les différents organismes susceptibles d'intervenir en cas d'urgence.
- Le réseau informatique permettant d'accéder aux données de contrôle des laissez-passer et des permis, ainsi qu'aux répertoires téléphoniques.

- Le réseau de contrôle des marchandises dangereuses.
- Le contrôle du pont mobile (ouverture et fermeture), des panneaux électroniques et de l'amarrage des navires en temps réel.

L'augmentation du nombre de navires de croisière et de croisiéristes internationaux a entraîné un renforcement considérable des mesures de sécurité. Le Port a mis en place un Plan de protection portuaire incluant la création d'un Comité de sécurité composé de différents départements de l'Autorité



Portuaire de Barcelone, des corps et forces de sécurité de l'État (Police Nationale et gendarmerie) et de représentants des principaux consignataires de navires de croisière. Il s'agit d'une étape préalable à la future mise en œuvre de l'ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) qui sera intégré l'année prochaine à la convention SOLAS (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

La mise en place du Plan de protection portuaire implique divers engagements, dont :

- une collaboration étroite entre les différents corps de police opérant dans la zone portuaire ;
- un contrôle exhaustif des marchandises, des personnes et des bagages à l'aide de rayons X ;
- le renforcement des contrô-



les d'accès aux zones réservées à l'embarquement et au débarquement des passagers des croisières internationales ;

- l'installation de nouvelles caméras de télévision (en circuit fermé) ;
- le renforcement des mesures de réponse de la police, du personnel sanitaire et des pompiers en cas d'actes antisociaux ;
- la mise en œuvre de nouvelles mesures de protection pendant le séjour des navires de croisière internationaux dans le Port (sécurité maritime et terrestre) ;

5%, marchandises en vrac et conteneurs inclus. Il convient de signaler que 82% des demandes ont été reçues et traitées via EDI, ce qui a simplifié les tâches administratives et a permis de réduire considérablement le temps de réponse. Soulignons également que le traitement d'un quart de ces demandes télématiques a été effectué au sein des circuits automatiques d'autorisation.

Autre aspect à signaler pour cette période : le Conseil d'Administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone a définitivement approuvé la

sauvetages, est doté d'une série d'outils et d'équipements hydrauliques conçus pour les interventions en cas d'accident grave. Le second conteneur, qui sert de poste de commandement avancé sur le terrain, est doté des équipements de communication nécessaires à la coordination entre les différents composants des groupes d'action terrestres, maritimes et aériens intervenant dans le cadre du PEI.

En matière de formation, 20 officiers des sapeurs-pompiers de Barcelone ont participé à l'édition 2003 du cours de direction et de contrôle des accidents portuaires. Ce cours, d'une durée de quinze jours, s'est déroulé au Fire Service College de Morenton-in-Marsh (Royaume-Uni). Trois éditions du cours de commandement et de direction en situation d'urgence, auxquelles ont participé 60 caporaux des sapeurs-pompiers, ont également été organisées sur le terrain d'exercices de Can Padró.

Dans le domaine des exercices et simulations, il convient de signaler une augmentation du nombre de simulations partielles effectuées sur les différentes concessions, dans la zone commerciale comme dans les zones publiques et logistiques.

La simulation générale qui s'est déroulée au mois de novembre sur la jetée de l'entreprise CLH portait sur deux incidents. Le premier d'entre eux était un incendie à bord d'un navire transportant des hydrocarbures, amarré à cette même jetée. Les moyens d'intervention du navire et de l'entreprise CLH, ainsi que les sapeurs-pompiers et les entreprises de remorquage du Port ont participé à cette opération en collaboration avec les techniciens du PEI.

Le second incident consistait en une pollution par déversement d'hydrocarbure à la surface de l'eau, provoquée par la rupture d'un bras de déchargement. Cette simulation a permis de mettre à l'épreuve les moyens de contention prévus. Les barrages installés par l'entreprise CLH sur la



jetée ont été utilisés pour encercler le navire à l'origine de la pollution.

Simultanément, les autres groupes d'intervention se sont chargés des opérations d'isolation complète de la digue entre les quais Sud et Álvarez de la Campa grâce à un second barrage. La longueur totale des barrages utilisés pour constituer les deux cercles concentriques de contention atteignait plus de 1 000 m et les résultats obtenus se sont avérés satisfaisants.



- la mise en œuvre de procédures visant à assurer la compatibilité des directives de protection et de sécurité.

### La sécurité industrielle

En 2003, le département de Sécurité industrielle a traité près de 61 000 demandes d'admission de marchandises dangereuses, ce qui représente une augmentation de 13% par rapport au nombre d'autorisations émises en 2002. Ce chiffre est supérieur au taux d'augmentation du volume de marchandises dangereuses manipulées, qui s'est élevé à

révision complète du Plan d'urgence intérieure du Port (PEI) et en a remis une copie à la Commission de protection civile de la Généralité de Catalogne en vue de son homologation.

Dans le cadre de leur accord de collaboration en matière de prévention, d'extinction d'incendies et de sauvetage, le Port et la Mairie de Barcelone ont fait l'acquisition d'un véhicule porte-conteneurs, de deux conteneurs et des équipements correspondants. L'un de ces conteneurs, destiné aux accidents graves et aux



## L'environnement

Le trait le plus marquant de l'année 2003 dans ce domaine a été l'approbation de la politique environnementale de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) par le Conseil d'Administration. Cette politique mise résolument sur la prise en compte des critères environnementaux dans la planification et la gestion du quotidien de l'organisation. Le Conseil de direction du Plan Stratégique et du Plan de Qualité a également convenu de créer un nouveau groupe de travail sur la durabilité

similaire est prévue pour les canettes et les emballages.

### Qualité des eaux et sédiments

L'ouverture de la nouvelle embouchure du Port et l'entrée en service du nouveau réseau d'assainissement ont contribué à l'amélioration de la qualité des eaux portuaires. La limitation des apports en matière organique et en polluants, et l'accélération du renouvellement des masses d'eau due à la présence de la nouvelle embouchure entraînent une amélioration appréciable de la qualité des

voies d'introduction de ces espèces, la prévention, le contrôle et, le cas échéant, l'éradication. Diverses actions de prévention et de contrôle ont été mises en œuvre, en collaboration avec les chantiers navals et les cales d'échouage, afin de réduire les risques d'introduction d'espèces exotiques et de surveiller, grâce à deux stations de suivi, l'évolution des espèces incrustantes.

La deuxième phase de l'étude des eaux de lest des navires a également débuté. Elle implique le prélèvement d'échantillons dans les ballasts pour déceler la présence éventuelle d'espèces issues d'autres écosystèmes exotiques. Comme les années précédentes, le Port a par ailleurs participé au groupe de travail de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) consacré à la rédaction du futur accord sur le contrôle des rejets d'eaux de lest, accord qui devrait être approuvé dans le courant de l'année 2004.

### Lutte contre la pollution par déversement d'hydrocarbures

En 2003, 17 déversements accidentels d'hydrocarbures ont eu lieu dans les eaux portuaires. Ces incidents ont entraîné l'ouverture de 10 dossiers d'information destinés à en éclaircir les causes et à déterminer les responsabilités correspondantes.

Le Port a participé à l'élaboration du Plan spécial d'urgence en cas de pollution marine accidentelle en Catalogne (CAMCAT), plan d'ores et déjà approuvé, et travaille à la rédaction du Plan d'intervention intérieur. Le programme d'exercices et de simulations 2003 s'est quant à lui déroulé avec succès. Il a permis d'évaluer et de mettre à l'épreuve le matériel de lutte contre la pollution et les procédures d'intervention.

En 2003, 920 opérations de réception de résidus huileux et d'hydrocarbures provenant des navires ont été réalisées. Elles se sont soldées par le traitement de plus de 20 000 tonnes de résidus.

## Qualité de l'air

Bien que des valeurs élevées de particules en suspension, attribuables aux travaux d'extension et de réaménagement effectués dans le Port, aient été sporadiquement relevées, le suivi des polluants réalisé en 2003 par le réseau de stations de mesure du Port a fourni des résultats satisfaisants en ce qui concerne la qualité de l'air de l'environnement portuaire.

La station météorologique récemment installée sur la digue Est permettra d'évaluer les possibilités techniques et financières offertes par le futur parc éolien devant générer l'énergie nécessaire au tronçon qui viendra compléter cette digue.

## Projection extérieure

Le Port de Barcelone a accueilli la première conférence organisée dans le cadre du projet EcoPorts, réseau de ports européens ayant pour objectif de favoriser l'échange d'expériences et d'harmoniser les exigences environnementales applicables aux ports.

Le Port a également participé au salon international de l'énergie et de l'environnement ECOMED POLLUTEC qui s'est déroulé à Barcelone et y a



environnementale afin de promouvoir et de lancer des actions environnementales conjointes.

## Gestion des déchets

Cette année a également été marquée par la mise en place d'un service de collecte du papier et du carton dans les dépendances administratives de l'APB. Menée en collaboration avec une ONG (organisation non gouvernementale) spécialisée dans la réinsertion professionnelle des personnes rencontrant des problèmes d'intégration sociale, cette mesure devrait permettre de récupérer 80% du papier utilisé.

Un circuit de collecte active du verre a également été mis en place dans tous les bars et restaurants de l'enceinte portuaire, parallèlement à la collecte de papier et de carton déjà en service. Une action

eaux du Port, attestée par cinquante-quatre campagnes hebdomadaires de prise d'échantillons.

Les analyses exhaustives effectuées en collaboration avec le Centre d'études et d'expérimentation des travaux publics (CEDEX) et l'Institut de chimie environnementale du Conseil supérieur de recherche scientifique se sont poursuivies afin de déterminer la teneur en polluants chimiques des sédiments. Comme les années précédentes, les bioindicateurs que sont les populations d'animaux benthiques vivant dans les sédiments ont également fait l'objet d'un suivi continu.

## Biodiversité

Le Programme de contrôle de l'introduction d'espèces envahissantes élaboré par le Port en 2003 englobe l'évaluation des risques liés aux différentes



exposé, sur son propre stand, les principales lignes d'action environnementales auxquelles il collabore.



## Les ressources humaines

La société actuelle est marquée par d'importants changements technologiques, économiques et sociaux, et par un accroissement de la compétitivité. Dans ce contexte, la réussite des entreprises dépend en grande partie de leur capacité d'adaptation et, en conséquence, de celle de leur personnel. Il en résulte une véritable révolution dans la gestion des ressources humaines.

Pour l'Autorité Portuaire de Barcelone, 2003 a été une année spéciale, caractérisée par de nouvelles actions de grande envergure en matière de ressources humaines.

Le secteur portuaire a achevé son ambitieux projet de gestion intégrale des ressources humaines, qui consistait à implanter un modèle de gestion des compétences s'appliquant à toutes les autorités

portuaires. L'introduction de ce modèle fera en 2004 l'objet de négociations à l'échelle nationale, dans le cadre de la convention collective. Ce système représente un changement substantiel dans la gestion des ressources humaines, car il confère une importance majeure à la formation et à l'efficacité du personnel, et permettra aux entreprises de s'adapter aux changements qui se produisent dans le secteur.

Conscient du fait que les connaissances sont devenues une ressource indispensable, le secteur portuaire a mis l'accent sur cet aspect en identifiant les compétences des employés par une évaluation de leur potentiel et en améliorant celles-ci par le biais de plans de développement individuels et collectifs.



Dans la ligne de la politique "zéro papier" du Port, un nouveau projet consistant à faire de l'Intranet de l'Autorité Portuaire le portail des employés a été approuvé à la fin de l'année dernière, sur l'initiative du département des Ressources humaines et des Systèmes d'information. Cet outil de gestion des connaissances, de collaboration et de productivité de dernière génération révolutionnera sans aucun doute la façon de travailler des entreprises.



Le système de contrôle de présence a quant à lui acquis une nouvelle dimension, en particulier grâce à la mise en service de terminaux de

collecte d'informations utilisant un système biométrique de reconnaissance des empreintes digitales. Du point de vue social, le fonds de retraite présidé par l'Autorité Portuaire de Barcelone et auquel adhèrent la plupart des autorités portuaires espagnoles pour constituer leurs plans d'épargne retraite a été renommé "Puerto pensiones". L'Autorité Portuaire a continué à encourager son personnel à pratiquer des activités sportives, volonté qui s'est traduite par l'inauguration de nouveaux bureaux et d'un parc de stationnement dans la zone sportive, et par l'organisation de cours d'aérobic, de tai chi et de tennis au palais omnisports. Ces cours destinés aux membres de la Communauté Logistique du Port de Barcelone ont remporté un franc succès. Soulignons également les excellentes prestations des équipes de basket et de football en salle de l'Autorité Portuaire de Barcelone, qui occupent une place enviable dans le classement et se sont inscrites aux fédérations catalanes de basket et de football.

## Prévention des risques professionnels

Axe fondamental de la prévention, la formation 2003 incluait des cours d'ergonomie destinés au personnel administratif, une formation élémentaire portant sur la prévention des risques professionnels et une formation spécifique concernant les risques dans le secteur du bâtiment, toutes deux destinées aux membres de la Police portuaire pour qu'ils puissent collaborer à la détection des situations de risque dans ce domaine.

En collaboration avec le



santé du Service de prévention a proposé à tous les employés de se soumettre à un examen médical volontaire, auquel 295 personnes se sont présentées.

En ce qui concerne les mesures d'urgence, l'année 2003 a été marquée par l'organisation de la première simulation de ce type. Elle allait de pair avec un exercice d'évacuation des bâtiments de l'Autorité Portuaire. Notons que l'ensemble du personnel y a participé, en particulier les membres des équipes de première intervention et d'évacuation, et les membres de la Police portuaire. Cet exercice a été réalisé dans des temps très satisfaisants.

Comme chaque année, la Communauté Logistique Portuaire a invité toutes les entreprises et tous les employés du Port à participer à la Journée de prévention de risques professionnels. Cette cinquième édition était consacrée à la réforme du cadre normatif de la prévention des risques professionnels.

Le Service de prévention a également participé en tant qu'intervenant à divers congrès et journées : VII<sup>e</sup> Symposium international sur la médecine maritime, III<sup>e</sup> Rencontre nationale et I<sup>e</sup> Rencontre internationale de Vilanova i la Geltrú sur la prévention et la santé au travail, I<sup>e</sup> Journée nationale de Cadix sur la santé au travail et III<sup>e</sup> Journée de prévention du port de Tarragone.

Soulignons que le Service de prévention a reçu le prix PREVENTIA 2003 décerné par SEGURLABOR (Salon de la prévention professionnelle) et récompensant les tâches préventives réalisées par une institution.

département des Infrastructures, le Service de prévention a invité les cadres et techniciens en prévention des principales entreprises du bâtiment intervenant dans le port à assister à deux journées auxquelles ont participé un représentant du ministère public en matière de sécurité du travail, le magistrat de la Cour provinciale de Tarragone, l'inspecteur en chef de la Direction générale de la Prévention du ministère du Travail, ainsi que d'autres experts. Cette rencontre avait pour objectifs la promotion de la prévention dans ce secteur et le respect des normes de coordination d'activités.

Conformément aux recommandations d'amélioration figurant dans le rapport d'audit du système de gestion de la prévention effectué en 2002 et conformément à l'article 24 de la Loi sur la prévention des risques professionnels, l'Autorité Portuaire a mis en place un système de gestion des contrats. Plus de 60 entreprises collaborant avec l'Autorité Portuaire de Barcelone ont été agréées en termes de gestion de la sécurité et de la santé.

Comme chaque année, la branche de surveillance de la



## La formation

Dans l'environnement actuel, la formation est l'un des éléments-clés du développement professionnel du personnel et des entreprises. Cela se reflète dans les deux lignes d'action

9 masters et formations de troisième cycle dans diverses disciplines et à plus de 80 actions individuelles. Ces formations ont réuni 96 participants pour une durée de cours de 5 076 heures.

Divers plans de développement collectifs ont

administratif, qui incluait des actions dans le domaine de la conduite d'activités, des processus organisationnels, du travail en équipe, de la protection des données et du développement des capacités des secrétaires ; 131 personnes ont participé à cette formation de 1 614 heures.

Dans un domaine plus général, c'est-à-dire dans le cadre des plans de formation s'adressant à l'ensemble des employés, signalons le plan de prévention des risques professionnels, qui a réuni 97 personnes, et le plan de formation en bureautique, centré sur l'apprentissage virtuel (e-learning) et renforcé par un tutorat de suivi personnalisé.

En ce qui concerne les actions de formation destinées à la Communauté Logistique Portuaire, les lignes directrices fixées par le département de Formation externe avaient pour objectifs :

- La coordination de la formation académique et de la formation continue, par le biais d'une étude sur la formation académique des employés de la Communauté Logistique Portuaire, destinée à compléter le document décrivant l'organisation des postes de travail.
- La canalisation de l'offre et de la demande grâce à la création d'une base de données regroupant les entreprises et institutions travaillant dans le Port de Barcelone et les services qui y sont disponibles, et grâce au regroupement et au classement des informations relatives aux offres de formation du secteur.

La troisième ligne directrice fixée par le département de Formation externe concernait la mise en œuvre de cours spécifiques :

- Des cours organisés en collaboration avec le département de Coopération internationale et s'adressant à des cadres de l'avant-pays : V<sup>e</sup> Séminaire international de gestion portuaire du Port de Ningbo, V<sup>e</sup> Séminaire international de gestion portuaire de l'Académie Arabe d'Alexandrie et V<sup>e</sup> Séminaire latino-américain de gestion portuaire.

- Une journée technique destinée aux membres des organismes officiels et portant sur l'activité portuaire et le Port de Barcelone.

- Un master international en gestion portuaire, organisé en collaboration avec la Fondation polytechnique de Catalogne.

- Un Plan pédagogique, créé en collaboration avec la mairie de Barcelone pour rapprocher les enfants du Port, et des actions organisées en collaboration avec le département de l'Enseignement de la Généralité de Catalogne et visant à fournir aux étudiants en gestion des transports et en commerce international des informations plus précises sur le Port et les possibilités d'avenir professionnel qu'il offre.

L'année 2003 a également été centrée sur le maintien de la cohérence des formations existantes et la lutte contre certaines carences en matière de formation spécifique afin d'assurer la transparence et l'accessibilité des activités logistiques et portuaires, de contribuer au développement des compétences individuelles et de créer une sensation d'appartenance à un groupe. L'Autorité Portuaire de Barcelone considère la formation comme un instrument de cohésion et de garantie pour un avenir qui dépend plus d'une communauté portuaire professionnelle qu'expérimentée.



de l'Autorité Portuaire de Barcelone : la formation interne et la formation de la Communauté Logistique Portuaire.

L'une des tâches auxquelles s'est attelée l'Autorité Portuaire de Barcelone en 2003 en matière de formation interne dans le cadre de la politique des ressources humaines a été le développement des compétences. Il s'est traduit par la mise en place de plans de développement individuels et collectifs s'adressant au personnel, actif essentiel dont l'adaptation à l'entreprise est fondamentale.

Les plans de développement individuels ont donné lieu à

également été mis sur pied en 2003 :

- Le plan de formation de la Police portuaire, qui englobait des actions de formation portant sur la circulation, les interventions policières, la pêche de poissons sous-taille, la prévention des risques et le plan d'urgence. Cette formation de 5 530 heures a rassemblé 158 participants.
- Le plan de formation du personnel chargé de l'entretien, d'une durée de 180 heures, qui portait sur l'utilisation de nouveaux outils.
- Le plan de formation du personnel technique



## Service Linguistique de Catalan

En 2003, le Service Linguistique de Catalan a signé un accord de collaboration avec l'Université autonome de Barcelone pour la mise en place d'un projet unifié d'enseignement des langues dans le Port et au sein de la



Communauté Logistique Portuaire. Cet accord stipule que la gestion et la responsabilité des cours d'anglais cessent d'être du ressort de l'Autorité Portuaire de Barcelone et sont confiées au Service Linguistique.

En ce qui concerne la dynamisation linguistique, le Service Linguistique a centré ses efforts sur la sensibilisation des entreprises de la Communauté Logistique Portuaire à l'apprentissage du catalan. Les cours ont été entièrement subventionnés afin de motiver les entreprises à utiliser le catalan comme outil de travail.

Les IV<sup>e</sup> Jeux floraux du Port et de la Communauté Logistique ont également contribué à la promotion de la culture catalane et à l'utilisation du catalan écrit. Ils ont réuni 46 écrivains : 36 romanciers et 10 poètes, dont 26 employés de la Communauté Logistique Portuaire.

Signalons par ailleurs l'inauguration, au début du mois de décembre, du site Internet [www.xlport.net](http://www.xlport.net), fruit du travail commun des services linguistiques de catalan des ports des Baléares, de Barcelone et de Tarragone. Créé dans le cadre de l'accord de collaboration signé par les trois autorités portuaires en 2001, ce site est un important jalon de la promotion de la technologie linguistique en catalan.

Il met à la disposition de chacun, et plus particulièrement des employés des ports, le matériel linguistique réuni par les services des trois ports lors de leurs activités quotidiennes de conseil. Depuis son inauguration, ce site a été consulté par 1 009 visiteurs. Il est prévu que ce travail commun se poursuivra afin d'étoffer le contenu des pages et de continuer à offrir un service de qualité aux employés des trois communautés portuaires.

## Le Centre de documentation

Les progrès mis en œuvre en 2003 ont permis au Centre de documentation de l'Autorité Portuaire de Barcelone de consolider sa position dans la structure de l'entreprise.

Grâce à l'automatisation des différents processus et à l'utilisation accrue des nouvelles technologies, le Centre a pu répondre à un plus grand nombre de requêtes et de demandes d'informations. La numérisation de la documentation, qui s'est poursuivie pendant toute l'année 2003, a constitué un facteur-clé de l'amélioration de la qualité du service.

Ces initiatives ont favorisé la réorientation du Centre de documentation selon deux axes stratégiques nettement différenciés : le premier lié aux aspects propres à l'organisation et à la gestion interne, et le second orienté vers des activités visant à

renseignements émanant des usagers.

**Banque d'images numériques.** Le Centre de documentation se charge de la conservation et de la gestion du contenu graphique et vidéographique provenant de reportages anciens et actuels sur le Port de Barcelone. En 2003, ces images ont été utilisées pour l'élaboration d'une vaste gamme de supports de diffusion. Le Centre de documentation a également supervisé un reportage photo composé de plus de 1 000 images regroupant les faits les plus marquants de l'année.

**Consultation de contenu en ligne.** En collaboration avec le département SI (systèmes d'information), le Centre de documentation a étendu et amélioré les services qu'il propose via le site Web de l'Autorité Portuaire.

Soulignons, entre autres, la mise en place d'une nouvelle interface de consultation du

maritime et le Consorci de les Drassanes a donné lieu à diverses initiatives communes : la poursuite du catalogage des fonds vidéographiques et filmographiques de l'APB, la numérisation de plus de 1 200 images provenant des Archives photographiques du Port, la participation à l'organisation de l'exposition "Les quartiers de marins de Barcelone, 1900-1950" et à l'élaboration de son catalogue.

**Collaboration avec les chaînes télévisées et autres médias.** Le Centre de documentation, le service de presse de l'Autorité Portuaire et le Centre de documentation maritime ont collaboré à un reportage intitulé "Les contradictions d'un delta", émis par la chaîne TV3 (Televisió de Catalunya) dans le cadre du programme *Thalassa*. Dans le même domaine, le Centre a également fourni de la documentation à diverses revues spécialisées.



Les actions entreprises par le Centre de documentation en 2003 s'inscrivent dans une stratégie orientée vers la définition et la mise en œuvre d'un projet culturel très ambitieux dont le principal objectif est de franchir les limites du Port de Barcelone en collaboration avec d'autres institutions et l'ensemble de la Communauté Logistique et Portuaire.

renforcer et à diffuser la culture maritime et l'histoire du Port.

Le premier axe de travail englobe les services suivants :

**Gestion informatisée des nouvelles et des coupures de presse.** Tout au long de l'année 2003, le Centre de documentation a élaboré quotidiennement un recueil spécifique de nouvelles et de coupures de presse directement sélectionnées par les documentalistes dans 700 médias en ligne. Soulignons ici que le Centre a reçu 32 000 demandes de

Fond photographique via Internet, qui permet aux chercheurs d'accéder aux 6 000 images de ce fond. Les informations provenant du Fond historique des projets de travaux, conservé par le Port, y ont également été intégrées.

Le second axe de travail couvre un ensemble d'activités, menées pour la plupart en collaboration avec d'autres institutions :

**Collaboration avec le Consorci de les Drassanes.** L'accord de collaboration qui lie le Centre de documentation



## Le Port Vell

Grâce à son offre très diversifiée (culture, affaires, loisirs et sport) et à son emplacement privilégié, le Port Vell s'est converti en 2003 en l'un des espaces leaders de Barcelone, avec près de 15 millions de visiteurs.

Le Maremagnum confirme sa vocation de centre commercial, de loisirs et de restauration et figure parmi les lieux les plus fréquentés de Barcelone, mais les autres installations permanentes du Port Vell ne sont pas en reste en termes de fréquentation : 1 375 271 visiteurs se sont



fique) a permis de créer un nouvel espace de loisirs pour les habitants de Barcelone. Le projet d'aménagement du Passeig Marítim, de la Plaça del Mar et de la Plaça de les Palmeres, qui a débuté par la construction d'un parc de stationnement public souterrain, constitue un premier pas vers

L'une des nouveautés de l'année 2003, les Championnats du monde de natation de Barcelone, a constitué une véritable mise à l'épreuve (dans le bon sens du terme) pour le Port. Il s'agissait de faire cohabiter les nageurs et les navires de commerce et de croisière qui transitent habituellement par la nouvelle embouchure. La FINA (Fédération internationale de natation) a félicité les organisateurs de cet événement et les entreprises qui y ont participé, au rang desquelles figurait le Port de Barcelone.

L'année 2003 a été marquée par d'autres premières pour le Port : les Jeux mondiaux des

représentés. Les visites se font généralement en journée et la dépense moyenne s'élève à 20 euros par personne, sans compter le prix des entrées aux espaces sous concession (Imax Port Vell, Aquarium Barcelona, Musée d'Histoire de la Catalogne et Musée Maritime). Le Port Vell étant parfaitement relié à la ville, les visiteurs peuvent s'y rendre à pied ou en empruntant les transports en commun.

Toutes ces activités sont gérées par Port 2000 et englobent des domaines essentiels tels que l'entretien, le nettoyage et la sécurité du Port Vell, qui garantissent le succès de ce lieu.



rendus à l'Aquarium, 671 509 à l'Imax Port Vell, 336 453 au Palau de Mar et au Musée de l'Histoire de la Catalogne et 379 000 spectateurs ont peuplé les salles de cinéma du Maremagnum en 2003. Parallèlement à ces chiffres, qui viennent confirmer le succès du Port Vell, il convient de souligner l'attrait croissant exercé, depuis la fin des travaux d'extension, par le Club Natació Atlètic Barceloneta et le Club Natació Barcelona dont le nombre de membres s'est consolidé, tout comme celui du Real Club Náutico Barcelona, du Reial Club Marítim de Barcelona et de la Marina Port Vell. Dans un autre domaine, soulignons que le World Trade Center Barcelona et l'immeuble Escar sont désormais des centres d'affaires à part entière.

La démolition de l'ancien aquarium du CSIC (Conseil supérieur de recherche scienti-

l'ouverture d'un nouvel espace citadin et s'achèvera par la construction d'une nouvelle criée et l'aménagement des zones de la nouvelle embouchure conformément au Plan Spécial du Port Vell.

Le succès remporté par les activités saisonnières proposées dans les espaces publics a mené le Port à les reconduire d'année en année. C'est le cas de la Foire au Vin et au Cava (200 000 entrées vendues), du salon Firagan (200 000 visiteurs), des représentations du cirque-musée Raluy (30 000 spectateurs), de la ludothèque, de la Fête de la Diversité de SOS Racisme, de l'arrivée en bateau des Rois Mages et des célèbres régates Ermenegildo Zegna, Conde de Godó et Eau de Rochas. Tous ces événements, destinés à des publics très différents, démontrent la consolidation du Port Vell.



policiers et pompiers, qui ont eu lieu sur les plages du Port Vell, et la rencontre annuelle organisée par l'ONG Intermón dans les plus grandes villes du monde, qui a donné lieu sur le Passeig Joan de Borbó de Barcelone à l'activité "Une journée pour l'espoir".

Le Port Vell a également accueilli le tournage de spots publicitaires et de longs métrages tels que *Excuses*.

Les visiteurs du Port Vell sont assez hétérogènes. Il s'agit généralement de familles, les deux sexes et toutes les tranches d'âge étant équitablement



### Le World Trade Center Barcelona

Le World Trade Center Barcelona (WTCB) a été en 2003 un point de référence pour le monde des affaires. Ses installations et ses services forment un environnement optimum pour l'expansion commerciale. De prestigieuses entreprises telles que Transcom, Euro RSCG et Reckitt Benckiser ne s'y sont pas trompées et ont décidé cette année de s'y installer.



Le centre de congrès a accueilli 90 000 personnes à l'occasion de 550 événements de différents types, dont : la II<sup>e</sup> Convention municipale de la mairie de Barcelone, le II<sup>e</sup> Congrès radiophonique de Catalogne, le VI<sup>e</sup> Rallye international de voitures d'époque, la présentation mondiale de la nouvelle Toyota Avensis, la XXXVII<sup>e</sup> Assemblée plénière de la Fédération municipale des associations pour les Nations Unies, le I<sup>er</sup> Congrès du collège des orthophonistes de Catalogne, la présentation de la nouvelle gamme Siemens-Balay, le I<sup>er</sup> Congrès latino-américain de nutrition végétale et la Conférence annuelle epline®. Le WTCB a aussi été le siège du centre de données lors des élections au Parlement de Catalogne.

Conscient de la mondialisation des marchés, le WTCB propose également à toutes les entreprises, qu'elles soient installées dans le complexe ou non, une nouvelle fenêtre d'information et de gestion exclusive consacrée au commerce international : l'IBG (International Business Gate). L'IBG est le fruit d'un accord de collaboration entre le WTCB et les principales institutions catalanes liées au commerce international : Chambre de Commerce de Barcelone, COPCA (Consortium de promo-

tion commerciale de Catalogne), PIMEC-SEFES (Confédération patronale des PME de Catalogne), Port de Barcelone et CILSA (Centre intermodal de logistique). Le parcours et l'expérience de ces entités font de l'IBG un outil indispensable pour la prise de contacts avec les entreprises et le marché national. L'IBG propose entre autres des informations générales sur les marchés, les salons, les missions commerciales, les programmes d'acti-



tivités, les opportunités du marché, les contrats, les études de marché, les entreprises, etc. C'est la porte d'entrée dans le monde des affaires de la Catalogne.

Le profil technologique du WTCB est complété chaque année par de nouveaux services. En 2003, il s'est vu adjoindre un réseau de transmission de données sans fil gratuit couvrant la place sur laquelle est situé le complexe. Tout usager se trouvant dans le rayon de couverture et disposant d'un ordinateur prenant en charge ce type de technologie peut donc recevoir des données et en transmettre à d'autres usagers connectés et utiliser les ressources et services Internet HTTP, FTP, POP3, etc.

En matière de qualité, le WTCB continue à donner la priorité à l'amélioration continue en dotant les services et les installations de nouveaux outils apportant une satisfaction totale aux utilisateurs (enquêtes de qualité dans les entreprises du centre et auprès de visiteurs, audits internes, modules de suggestions et de réclamations, etc.). La certification de qualité décernée l'année passée aux activités de gestion de congrès et de

ce projet et permet de se centrer sur le développement des phases suivantes.

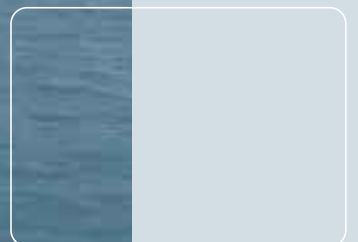
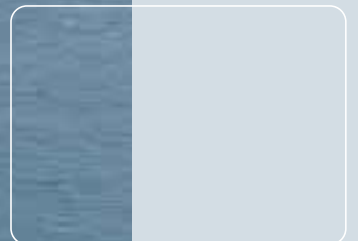
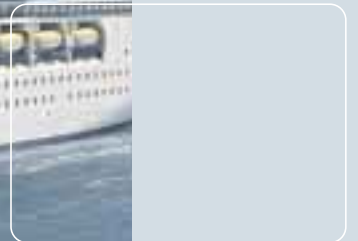
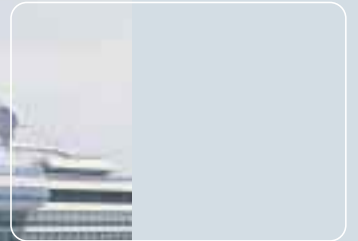
conventions a été étendue en 2003 aux activités commerciales et financières.

La première phase du projet WTC Almeda Park, auquel participe le WTCB, a été inaugurée au mois d'octobre dernier. Ce complexe, situé dans le nouveau centre d'affaires de Cornellà de Llobregat, dispose de 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux et de services. La technologie et la flexibilité sont les traits différenciateurs de cette nouvelle offre d'espaces de bureaux de qualité, caractérisée par un concept novateur sur le marché immobilier espagnol, dans la ligne adoptée par le WTCB. La première phase a récemment été vendue à un groupe d'investissement allemand, facteur qui consolide



# 2

Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras  
Gothenburg  
Mahon  
Toronto  
Pakistan  
Los Angeles  
Tunis  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istambul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla





Les principaux défis à relever en 2003 consistaient à consolider et à augmenter les différents types de trafics du Port de Barcelone dans un environnement méditerranéen de plus en plus concurrentiel. L'augmentation annuelle du trafic confirme l'efficacité de la politique commerciale appliquée au cours des dernières années. Le mois de décembre s'est clôturé avec une augmentation de 7,62%, ce qui représente plus du double du résultat obtenu l'année précédente. Cet accroissement, qui a touché tous les types de marchandises et de conditionnements, est supérieur à la moyenne des ports espagnols, qui a été de 3,78%.

En comparaison avec l'augmentation du PIB en Catalogne (2,4%) et dans le reste de l'Espagne (2,2%), le Port de Barcelone a dépassé toutes les prévisions et affermi sa position en tant que moteur de croissance et porteur de richesse.

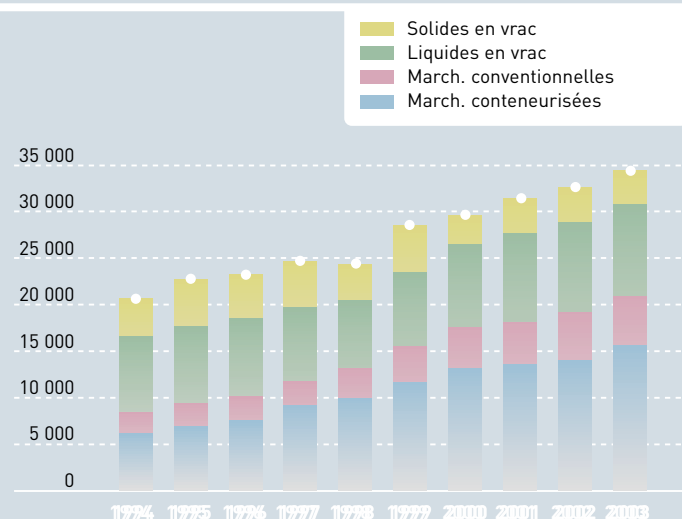
En 2003, le trafic total du Port de Barcelone s'est élevé à 35 512 073 tonnes, ce qui représente une augmentation de 7,62% par rapport à l'année précédente. Le trafic de marchandises conteneurisées a quant à lui atteint 1 652 366 E.V.P., soit 13,08% de plus qu'en 2002, ce qui est la plus forte augmentation enregistrée par tous les ports espagnols.

Le trafic de véhicules s'est également bien comporté : avec 649 441 unités, il a augmenté de 7,54% par rapport à l'année précédente. Les nouvelles opérations avec les marques Mazda et Toyota démontrent la confiance croissante du marché de l'automobile à l'égard du Port de Barcelone.

Autre trafic en augmentation : celui des passagers de croisière. Il a dépassé le cap du million en 2003 et a augmenté de 25,71% par rapport à 2002. Sa croissance a été de plus de 200% au cours des sept dernières années.



## Structure du trafic de marchandises – 1994-2003 (milliers de tonnes)



|                               | 1994          | 1995          | 1996          | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Marchandises conteneurisées   | 6 096         | 6 981         | 7 628         | 9 071         | 10 002        | 11 532        | 12 989        | 13 430        | 13 842        | 15 344        |
| Marchandises conventionnelles | 2 442         | 2 420         | 2 466         | 2 694         | 3 078         | 3 792         | 4 596         | 4 706         | 5 453         | 5 574         |
| Liquides en vrac              | 8 035         | 8 215         | 8 347         | 8 045         | 7 238         | 8 500         | 8 966         | 9 515         | 9 930         | 10 159        |
| Solides en vrac               | 3 816         | 5 115         | 5 130         | 5 077         | 4 407         | 4 053         | 3 254         | 3 818         | 3 383         | 3 698         |
| <b>Total</b>                  | <b>20 389</b> | <b>22 731</b> | <b>23 571</b> | <b>24 887</b> | <b>24 725</b> | <b>27 877</b> | <b>29 805</b> | <b>31 469</b> | <b>32 608</b> | <b>34 775</b> |

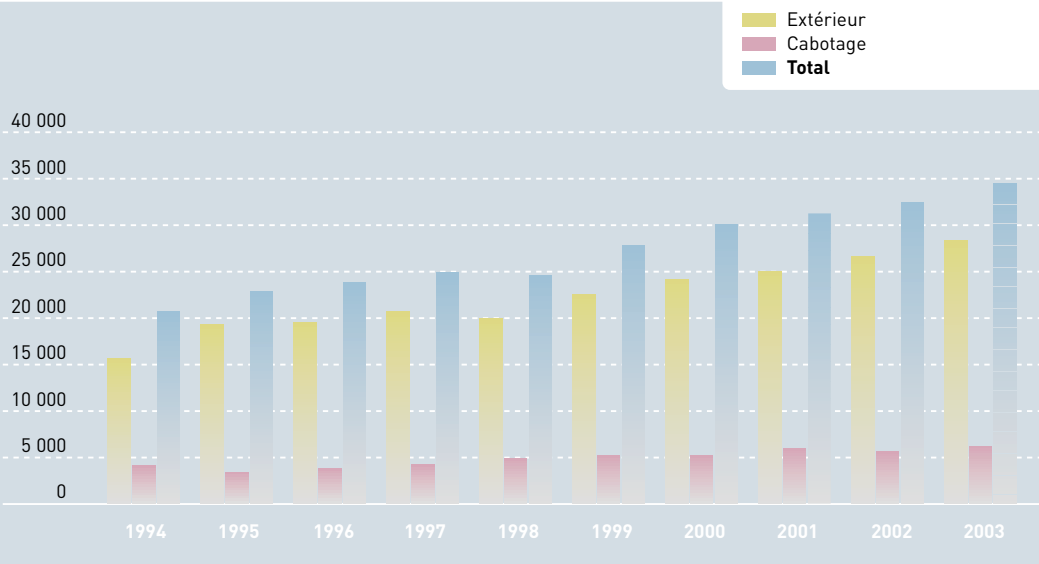


Analyse par type de navigation

Le trafic de cabotage et le trafic extérieur ont enregistré des augmentations significatives, tant en ce qui concerne les entrées que les sorties. Le graphique montre la répartition du trafic 2003 par rapport à l'année précédente et par type de conditionnement. La légère diminution du trafic des hydrocarbures et autres produits en vrac liquides n'est sensible que par rapport au total ; en tonnes, ce trafic a augmenté de 2,99% par rapport à 2002.



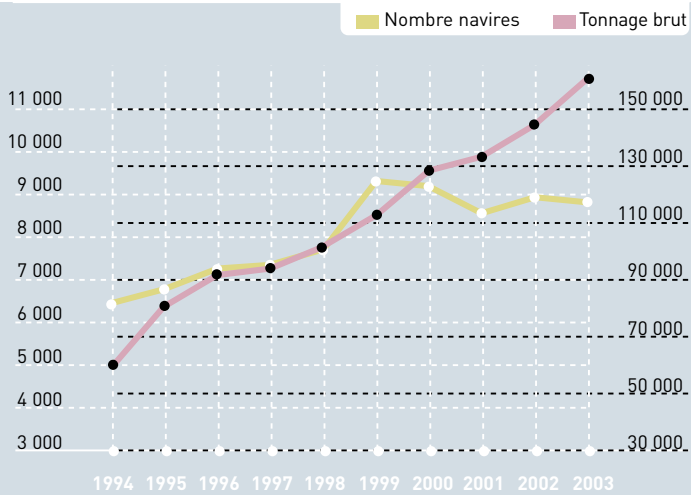
Évolution du trafic de marchandises par type de navigation – 1994-2003  
(milliers de tonnes)



|           | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Extérieur | 15 925 | 18 912 | 19 297 | 20 390 | 19 780 | 22 432 | 24 264 | 25 289 | 26 651 | 28 027 |
| Cabotage  | 4 464  | 3 820  | 4 274  | 4 497  | 4 945  | 5 445  | 5 541  | 6 180  | 5 957  | 6 748  |
| Total     | 20 390 | 22 732 | 23 571 | 24 887 | 24 725 | 27 877 | 29 805 | 31 469 | 32 608 | 34 775 |



Évolution du trafic de navires – 1994-2003  
(nombre et milliers de tonnes)



|                   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Nombre de navires | 6 421  | 6 854  | 7 200  | 7 385  | 7 712   | 9 204   | 9 138   | 8 651   | 8 993   | 8 861   |
| Tonnage brut      | 61 403 | 82 833 | 91 022 | 93 684 | 101 713 | 118 697 | 129 158 | 132 121 | 146 992 | 161 785 |





## Marchandises diverses

Le trafic des marchandises diverses est passée de 59,17% en 2002 à 60,15% en 2003. La forte augmentation du nombre de conteneurs et du volume de marchandises diverses non conteneurisées confirme la tendance de ces trafics à acquérir une importance croissante par rapport au total.

Le taux de conteneurisation augmente ; en 2003, il a été de 66,68% pour le chargement et de 64,99% pour le déchargement. En ce qui concerne les marchandises en transit, ce taux atteint 97,56%. Ces résultats démontrent l'intérêt du Port de Barcelone pour le trafic à forte valeur ajoutée et le haut niveau de spécialisation et de modernisation des entreprises qui opèrent dans le Port.



## Marchandises conteneurisées

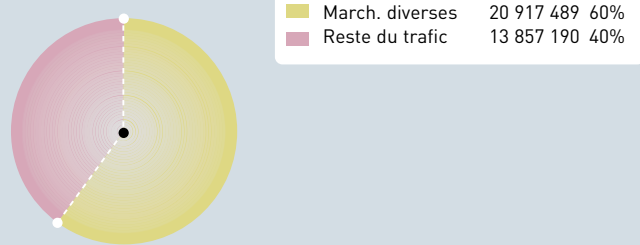
En 2003, le trafic de conteneurs a atteint 1 652 366 E.V.P. Il est important de souligner l'équilibre qui existe entre embarquement et débarquement, qui représentent respectivement 37,55% et 37,84% de ce total. Les 24,61% restants sont attribuables aux transits. Ce type de trafic a augmenté de près de 50% au cours des sept dernières années.

En tonnes, les États-Unis, la Turquie, la Chine et le Maroc sont les principaux pays destinataires des marchandises conteneurisées.

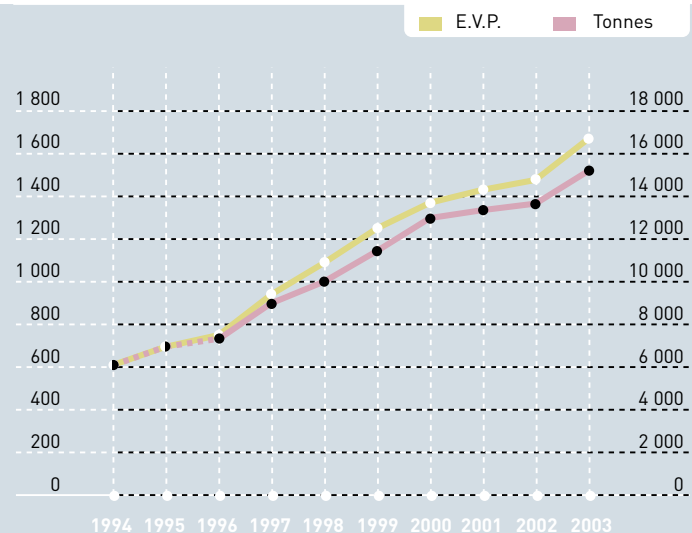
La Chine occupe quant à elle le premier rang des expéditeurs. Elle est suivie de l'Espagne, des États-Unis et du Brésil.



## Part de marchandises diverses dans le trafic total – 2003 (tonnes)



## Évolution du trafic de marchandises diverses conteneurisées – 1994-2003 (milliers E.V.P. et milliers de tonnes)



|        |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |
|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tonnes | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   |
| E.V.P. | 6 097 | 6 981 | 7 628 | 9 071 | 10 002 | 11 532 | 12 989 | 13 430 | 13 842 | 15 344 |
|        | 605   | 689   | 767   | 972   | 1 095  | 1 235  | 1 388  | 1 411  | 1 461  | 1 652  |



### Marchandises diverses conventionnelles

Avec une augmentation de 2,22%, le trafic de marchandises diverses non conteneurisées est passé de 5 452 742 tonnes en 2002 à 5 573 688 tonnes en 2003. Les résultats montrent un équilibre entre le cabotage et la navigation extérieure. En matière de cabotage, les premiers postes sont occupés par les préparations alimentaires, les effets personnels et les voitures de tourisme, alors que dans le domaine de la navigation extérieure, ce sont les voitures de tourisme, les tôles d'acier et les effets personnels qui représentent les volumes les plus importants.

### Hydrocarbures

En 2003, les hydrocarbures ont représenté 24,99% du total du trafic du Port de Barcelone, ce qui équivaut à une augmentation de 2,19% par rapport à 2002. Le cabotage a connu une importante progression (18,37%) et le trafic extérieur s'est maintenu à un niveau similaire à celui de l'année précédente.



### Évolution du trafic d'automobiles – 1994-2003 (nombre de véhicules)

|                                             | 1994    | 1995    | 1996    | 1997    | 1998    | 1999    | 2000    | 2001        | 2002    | 2003    |
|---------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|---------|---------|
| Trafic d'automobiles                        | 339 052 | 420 120 | 491 303 | 533 402 | 622 162 | 564 806 | 644 253 | 613 073     | 603 900 | 649 441 |
| Trafic d'automobiles par type de navigation |         |         |         |         |         |         |         | % variation | 2002    | 2003    |
| Cabotage                                    |         |         |         |         |         |         |         | -3,19       | 104 034 | 100 713 |
| International                               |         |         |         |         |         |         |         | 9,78        | 499 866 | 548 728 |
| Trafic international d'automobiles          |         |         |         |         |         |         |         | % variation | 2002    | 2003    |
| Importation                                 |         |         |         |         |         |         |         | 20,9        | 120 686 | 145 926 |
| Exportation                                 |         |         |         |         |         |         |         | -8,12       | 326 383 | 299 894 |
| Transit                                     |         |         |         |         |         |         |         | 94,9        | 52 797  | 102 908 |

### Autres produits en vrac liquides

Le trafic des produits en vrac liquides a atteint 1 470 480 tonnes en 2003 et a donc enregistré une augmentation de 2,99% par rapport à 2002. Ce type de marchandise a représenté 4,23% du total des marchandises chargées et déchargées dans le Port.

### Produits en vrac solides

Le bon comportement de ce trafic s'est soldé par une augmentation de 9,30% par rapport à 2002. Le cabotage est à l'origine de cette progression, avec une augmentation de 124,62% dans le cas du trafic du ciment et du clinker, et de 62,45% dans celui des engrais. En matière de navigation extérieure, la plus forte augmentation est à mettre à l'actif du maïs, avec 68,50%.

### Automobiles

Dans ce domaine, l'année 2003 s'est clôturée avec une augmentation de 7,54% par rapport à 2002, augmentation essentiellement due à la navigation extérieure, et plus particulièrement au déchargement et aux transits ; 649 441 automobiles sont passées par le Port de Barcelone en 2003.





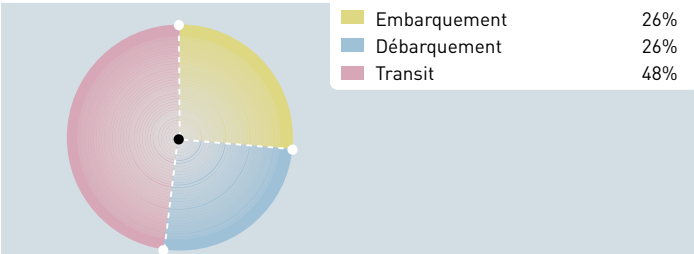
### Trafic de passagers

Le trafic des croisières a dépassé le cap du million en 2003. Il a atteint le chiffre record de 1 049 230 passagers, soit une augmentation de 25,71% par rapport à l'année précédente. Autre fait significatif : le nombre d'escales, 708, ce qui représente 11,85% de plus qu'en 2002 et démontre la confiance des compagnies de croisières à l'égard du Port de Barcelone. Les ferries des lignes régulières ont quant à eux enregistré une légère diminution, de 3,71% dans le cas du trafic avec les Baléares et de 7,27% dans le domaine du cabotage communautaire.

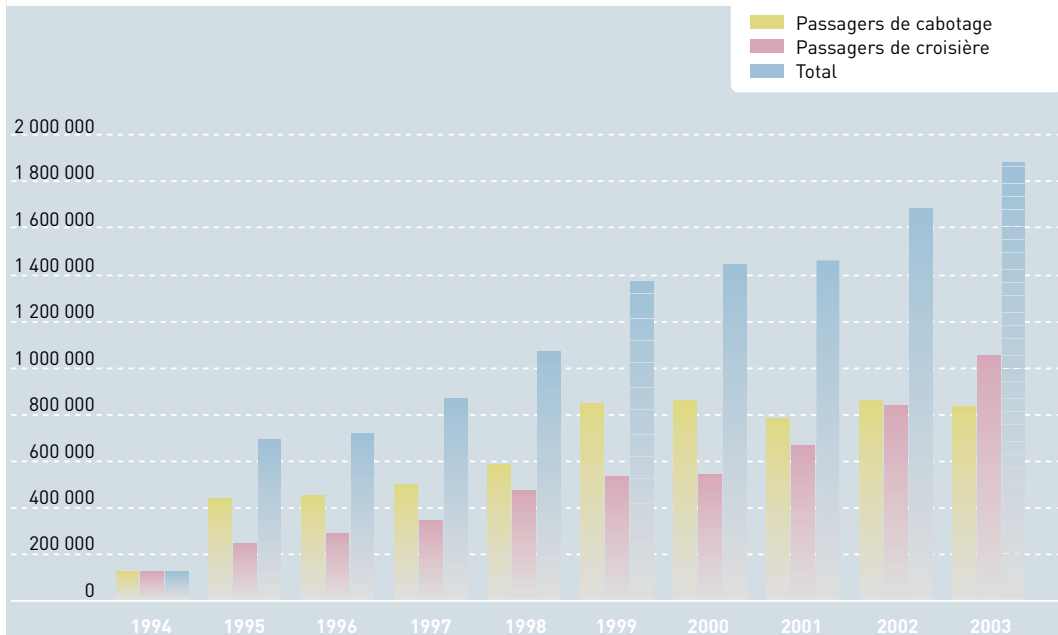
Le trafic total s'est élevé en 2003 à 1 869 967 passagers, soit une augmentation de 10,62% par rapport à 2002.



### Répartition du trafic de passagers de croisière – 2003



### Évolution du trafic de passagers – 1994-2003

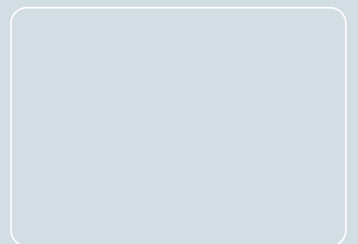
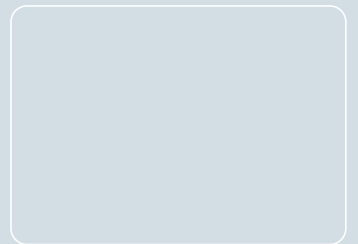
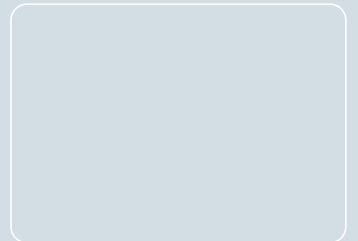
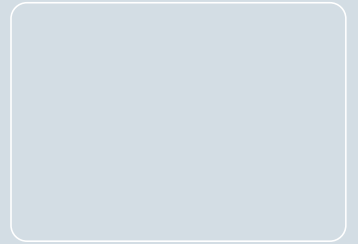
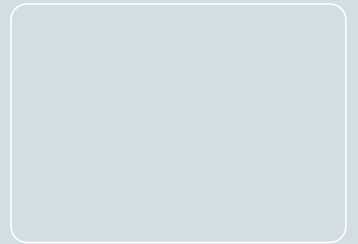


|                        | 1994    | 1995    | 1996    | 1997    | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      | 2003      |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Passagers de cabotage  | 490 843 | 448 170 | 453 126 | 509 944 | 588 946   | 836 656   | 847 973   | 790 260   | 855 865   | 820 737   |
| Passagers de croisière | 174 008 | 233 389 | 277 324 | 358 990 | 476 476   | 541 596   | 576 648   | 652 800   | 834 659   | 1 049 230 |
| Total                  | 664 851 | 681 559 | 730 450 | 868 934 | 1 065 422 | 1 378 252 | 1 424 621 | 1 443 060 | 1 690 524 | 1 869 967 |



3

Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras  
Gothenburg  
Mahon  
Toronto  
Pakistan  
Los Angeles  
Tunis  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla





Selon les données en instance d'audit, le bénéfice net obtenu par l'Autorité Portuaire au cours de l'exercice économique 2003 s'est élevé à 26,946 millions d'euros, soit une diminution de 3% par rapport à l'exercice précédent en raison du résultat extraordinaire.

L'activité commerciale a entraîné une augmentation de 6% du chiffre d'affaires et l'accroissement plus modéré (4%) des frais d'exploitation a porté les recettes d'exploitation à 35,485 millions d'euros, soit 7% de plus que l'année précédente.

Bien qu'il se soit soldé par un

Fonds de contribution interportuaire a augmenté de 9% et a porté le résultat final de l'exercice à 26,946 millions d'euros. Ce fonds est essentiellement destiné au financement de l'entité publique regroupant les ports d'État et à celui des ports espagnols déficitaires.

Le total des ressources issues des opérations (*cash flow*) s'est élevé à 53,807 millions d'euros, ce qui implique une augmentation de 9% de la capacité de génération de fonds de l'Autorité Portuaire par rapport à l'année précédente. À longue échéance, il est fondamental

aides du Fonds de cohésion (38%) a été présentée au mois de juin. En date de ce rapport, l'entité publique regroupant les ports d'État n'a pas encore transmis cette demande aux organes compétents.

Le volume total d'investissement en immobilisations cor-



chiffre négatif en raison du taux d'endettement dû au financement des investissements, le résultat financier a enregistré une amélioration nette de 536 000 euros. Les bénéfices des activités ordinaires se sont ainsi élevés à 33,598 millions d'euros et ont augmenté de 10% par rapport à 2002.

Le résultat extraordinaire s'est soldé par une perte de 2,243 millions d'euros, ce qui, en termes absolus, implique une diminution nette de 4,083 millions d'euros par rapport aux bénéfices de 1,840 millions d'euros enregistrés en 2002. Cela explique le changement de signe intervenu dans la variation du résultat de l'exercice et le fait que le résultat des opérations soit de 3% inférieur à celui de l'année précédente. L'apport net de 4,965 millions d'euros effectué par l'Autorité Portuaire au

pour l'Autorité Portuaire d'augmenter sa capacité de génération de fonds pour pouvoir faire face au financement du plan d'investissement.

En ce qui concerne les actions visant au financement du Plan Directeur, il convient de signaler les entrées de fonds correspondant à un deuxième encaissement de 13,991 millions d'euros correspondant à la subvention de capital émanant du Fonds de cohésion européen et le versement du troisième prêt de la Banque européenne d'investissement pour un montant de 50 millions d'euros. En raison des modifications apportées par l'Autorité Portuaire aux projets de construction des nouvelles digues de protection de l'extension du Port suite aux tempêtes qui ont touché la côte de Barcelone à la fin de l'année 2001, une demande officielle d'augmentation des

porelles réalisé par l'Autorité Portuaire pendant cet exercice a pratiquement doublé par rapport aux investissements effectués l'année précédente. Cette augmentation est essentiellement due au ralentissement du rythme d'exécution des travaux de construction des nouvelles digues en 2002 suite aux modifications mentionnées précédemment.

Il convient de signaler un fait très significatif : l'entrée en vigueur, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, de la Loi 48/2003, du 26 novembre, relative au régime économique et aux conditions de prestation de services des ports d'intérêt général. Le principal objectif de cette loi est d'adapter le régime économique, la prestation de services et la gestion du domaine public à un nouveau modèle de gestion portuaire, dans lequel les autorités portuaires sont les organismes chargés d'approvisionner et de gérer le domaine public, la prestation de services ne leur revenant que de manière subsidiaire. L'application de cette nouvelle loi implique également que la majeure partie des recettes ordinaires de l'Autorité Portuaire se transforme en taxes.



## Résultat d'exploitation



### Résultat d'exploitation (milliers d'euros)

|                                                     | 2003           | 2002          | variation    | % variation |
|-----------------------------------------------------|----------------|---------------|--------------|-------------|
| <b>Recettes d'exploitation</b>                      | <b>101 895</b> | <b>97 078</b> | <b>4 817</b> | <b>5%</b>   |
| Montant net du chiffre d'affaires                   | 100 202        | 94 170        | 6 032        | 6%          |
| Autres recettes d'exploitation                      | 1 693          | 2 908         | -1 215       | -42%        |
| <b>Frais d'exploitation</b>                         | <b>66 410</b>  | <b>64 014</b> | <b>2 396</b> | <b>4%</b>   |
| Frais de personnel                                  | 26 080         | 24 174        | 1 906        | 8%          |
| Dotations aux amortissements des actifs immobilisés | 21 845         | 21 411        | 434          | 2%          |
| Variation des provisions sur le trafic              | -67            | 1 283         | -1 350       |             |
| Autres frais d'exploitation                         | 18 552         | 17 146        | 1 406        | 8%          |
|                                                     | <b>35 485</b>  | <b>33 064</b> | <b>2 421</b> | <b>7%</b>   |

### Recettes d'exploitation

Les recettes issues des services portuaires et des redevances des concessions du domaine public portuaire ont entraîné une augmentation de 6% du chiffre d'affaires par rapport à l'année précédente et ont dépassé la barrière des 100 millions d'euros.



### Montant net du chiffre d'affaires (milliers d'euros)

|                                | 2003           | 2002          | variation    | % variation |
|--------------------------------|----------------|---------------|--------------|-------------|
| Services liés aux navires      | 17 956         | 16 832        | 1 124        | 7%          |
| Services liés aux passagers    | 1 160          | 1 075         | 85           | 8%          |
| Services liés aux marchandises | 50 068         | 47 495        | 2 573        | 5%          |
| Autres services                | 3 264          | 2 503         | 761          | 30%         |
| Redevances concessions         | 27 754         | 26 265        | 1 489        | 6%          |
|                                | <b>100 202</b> | <b>94 170</b> | <b>6 032</b> | <b>6%</b>   |

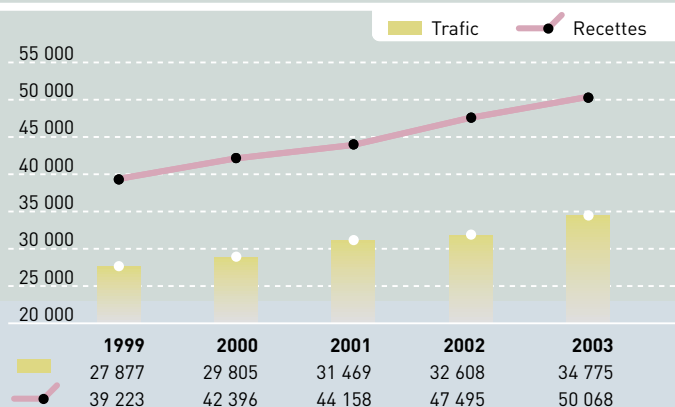
Le trafic de marchandises a été la principale source de recettes de l'Autorité Portuaire et a représenté 50% du chiffre d'affaires de l'exercice. Ce poste de recettes a augmenté de 5% par rapport à 2002 grâce à la croissance de 7% du volume total de trafic.

Par type de conditionnement, le volume du trafic de marchandises diverses a augmenté de 8% et le volume du trafic de marchandises en vrac de 4%. La variation la plus significative est à mettre à l'actif des marchandises diverses conteneurisées, avec une augmentation de 11% par rapport à 2002. Dans la même ligne, le trafic de conteneurs a augmenté de 13% et a atteint 1 654 366 E.V.P.

Malgré la légère diminution du nombre d'escales (1%), les

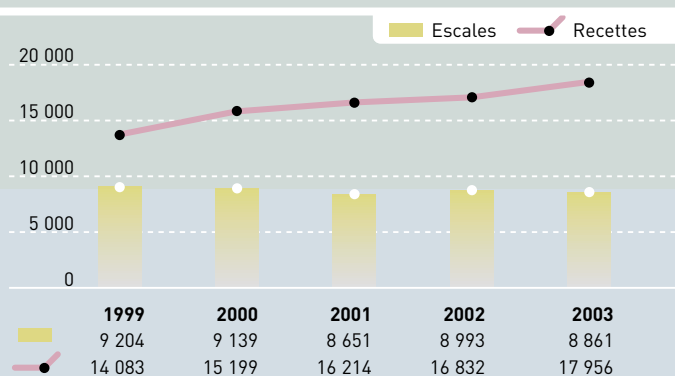
### Évolution du volume de trafic et des recettes des services liés aux marchandises

(milliers d'euros et milliers de tonnes)



### Évolution du nombre d'escales et des recettes des services liés aux navires

(milliers d'euros et nombre d'escales)





recettes générées par les services liés aux navires ont augmenté de 7%, essentiellement en raison de l'accroissement de 12% du tonnage brut moyen. La durée moyenne du séjour des navires qui ont fait escale dans le Port en 2003 ayant diminué de 5%, cela signifie qu'il s'agissait de navires plus grands.

### Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation ont augmenté de 4% par rapport à l'année précédente. Les frais de personnel ont représenté 39% de ce poste et ont

### Utilisation et origine des fonds

#### Utilisation des fonds

Les investissements en immobilisations ont représenté 79% du total des fonds utilisés par l'Autorité Portuaire en 2003. Les acquisitions d'immobilisations ont augmenté de 83% par rapport à l'exercice précédent et se sont élevées à 132,953 millions d'euros. Cela a entraîné une augmentation de 44% du montant total des utilisations, qui a atteint 167,613 millions d'euros. La forte augmentation du



enregistré une augmentation de 8% suite aux embauches et aux indemnités versées au titre des départs volontaires.

Les dotations aux amortissements des actifs immobilisés ont représenté 33% du total des frais d'exploitation et ont augmenté de 2%. Il convient de signaler que cette variation est directement liée au rythme d'adjonction de nouveaux actifs corporels aux immobilisations fixes.

La provision pour insolvabilité du trafic, destinée à couvrir les dettes échues des clients de l'Autorité Portuaire, a enregistré une diminution nette de 1,350 millions d'euros, montant composé de la dotation totale de l'exercice 2002, qui s'élevait à 1,283 millions d'euros, et d'un excès de provision de 67 000 euros comptabilisé en 2003.

Les services extérieurs, et plus particulièrement les frais de réparation et d'entretien, ont été en grande partie à l'origine de l'augmentation de 8% des autres frais d'exploitation.

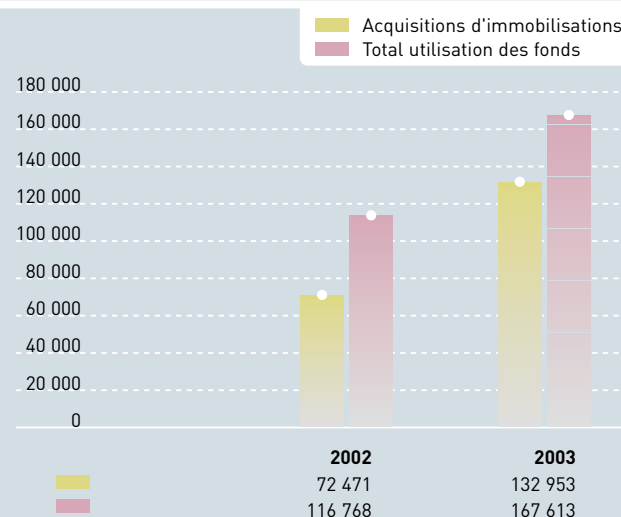
volume d'investissement en immobilisations corporelles réalisé par l'Autorité Portuaire a été essentiellement due à l'accélération du rythme d'exécution des travaux de construction des nouvelles digues. La modification du projet relatif aux travaux de protection de la nouvelle embouchure et l'aménagement de l'extension du quai Adossat ont également eu une influence sur ce poste.

En ce qui concerne les autres utilisations, il convient de signaler l'imputation de 22,404 millions d'euros à l'annulation et au transfert à court terme des dettes à long terme :

- annulation anticipée d'une dette de 20 millions d'euros générée par les dispositions prises par l'Autorité Portuaire au cours d'exercices précédents en matière de prêt syndiqué auprès de la banque Santander Central Hispano ;
- transfert à court terme de 2,404 millions d'euros du principal des prêts concédés par la Banque européenne d'investissement, remboursable pendant l'exercice 2004.

### Utilisation des fonds

(milliers d'euros)



## Origine des fonds

Les nécessités de financement que supposent les travaux d'extension du Port se sont traduites, pendant l'exercice 2003, par une augmentation de 46% de l'origine des fonds.

La capacité de l'Autorité Portuaire à financer ses investissements à l'aide de fonds propres a augmenté de 9% par rapport à l'année précédente. Les ressources générées par les opérations – *cash flow* – ont constitué la principale origine des fonds.

L'Autorité Portuaire a perçu en 2003 un montant de

15,467 millions d'euros restants de ce poste.

En ce qui concerne l'endettement externe, l'Autorité Portuaire a obtenu un nouveau prêt, d'un montant de 50 millions d'euros, auprès de la Banque européenne d'investissement.

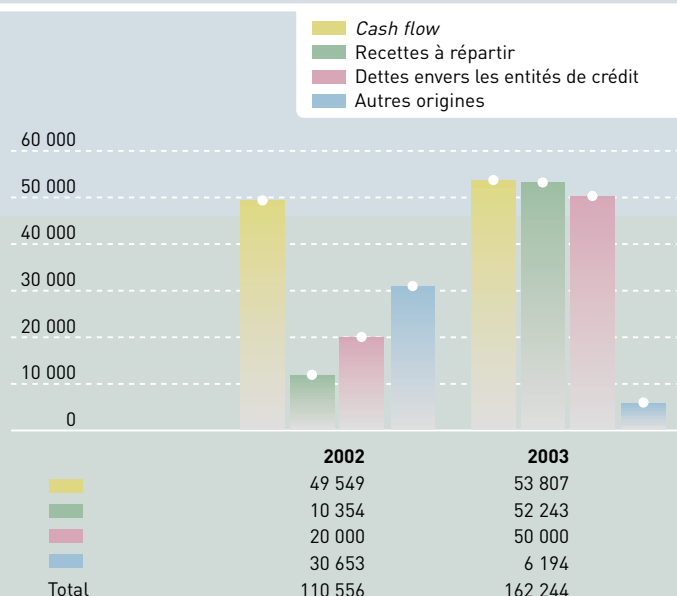
Pour terminer, il convient de signaler un excès d'utilisation de 5,369 millions d'euros par rapport au total de l'origine des fonds.



36,776 millions d'euros au titre de la subvention de capital du Fonds de cohésion européen destinée à financer la construction des nouvelles digues. C'est la principale raison pour laquelle les recettes à répartir ont quintuplé par rapport à l'année précédente. Ce montant résulte de l'application d'un cofinancement de 53% du volume des travaux exécutés pendant l'exercice. Le financement privé des infrastructures portuaires, à titre de redevance anticipée sur les droits de concession, a apporté les



## Origine des fonds (milliers d'euros)





# Bilan de situation au 31 décembre 2003 et 2002 (milliers d'euros)

| Actif                                              | 2003           | 2002           | Passif                                             | 2003           | 2002           |
|----------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Immobilisations</b>                             | <b>894 506</b> | <b>789 440</b> | <b>Capitaux propres</b>                            | <b>644 165</b> | <b>620 702</b> |
| Immobilisations incorporelles                      | 8 967          | 6 427          | Patrimoine                                         | 512 743        | 512 743        |
| Immobilisations corporelles                        | 848 772        | 744 665        | Immobilisations libérées pour l'usage général      | -33 821        | -30 338        |
| Immobilisations financières                        | 35 942         | 38 348         | Réserves                                           | 138 297        | 110 374        |
| Débiteurs opérations de trafic à long terme        | 825            | 0              | Pertes et profits : bénéfice                       | 26 946         | 27 923         |
| <b>Dépenses à répartir sur plusieurs exercices</b> | <b>11 432</b>  | <b>11 874</b>  | <b>Recettes à répartir sur plusieurs exercices</b> | <b>123 410</b> | <b>77 076</b>  |
|                                                    |                |                | <b>Provisions pour risques et frais</b>            | <b>10 417</b>  | <b>8 748</b>   |
|                                                    |                |                | <b>Créanciers à long temps</b>                     | <b>113 604</b> | <b>85 815</b>  |
|                                                    |                |                | Dettes à l'égard des institutions de crédit        | 105 414        | 77 818         |
|                                                    |                |                | Dettes à l'égard du groupe et associés             | 0              | 0              |
|                                                    |                |                | Autres créanciers                                  | 8 190          | 7 997          |
| <b>Actif circulant</b>                             | <b>46 137</b>  | <b>75 102</b>  | <b>Créanciers à court terme</b>                    | <b>60 479</b>  | <b>84 075</b>  |
| Stocks                                             | 345            | 346            | Dettes à l'égard des institutions de crédit        | 2 595          | 2 575          |
| Débiteurs                                          | 28 466         | 36 823         | Dettes à l'égard du groupe et associés             | 800            | 19 654         |
| Investissements financiers temporaires             | 15 151         | 34 635         | Dettes commerciales                                | 5 614          | 4 759          |
| Trésorerie                                         | 1 573          | 2 657          | Autres dettes non commerciales                     | 51 468         | 57 087         |
| Réajustements périodiques                          | 602            | 641            |                                                    |                |                |
| <b>Total actif</b>                                 | <b>952 075</b> | <b>876 416</b> | <b>Total passif</b>                                | <b>952 075</b> | <b>876 416</b> |

(En attente du rapport d'audit)




**Compte de pertes et profits au 31 décembre 2003 et 2002 (milliers d'euros)**

| Débit                                                                                                | 2003          | 2002          | Crédit                                                                                              | 2003           | 2002          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|
| <b>Dépenses</b>                                                                                      |               |               | <b>Recettes</b>                                                                                     |                |               |
| Frais de personnel                                                                                   | 26 080        | 24 174        | Pour prestation de services portuaires                                                              | 72 448         | 67 905        |
| Dotations aux amortissements des immobilisations                                                     | 21 845        | 21 411        | Pour concessions et permis                                                                          | 27 754         | 26 265        |
| Variation des provisions de trafic                                                                   | -67           | 1 283         | Autres recettes d'exploitation                                                                      | 1 693          | 2 908         |
| Autres frais d'exploitation :                                                                        |               |               |                                                                                                     |                |               |
| Services extérieurs                                                                                  | 16 475        | 15 520        |                                                                                                     |                |               |
| Impôts                                                                                               | 785           | 621           |                                                                                                     |                |               |
| Divers                                                                                               | 1 292         | 1 005         |                                                                                                     |                |               |
| <b>Total frais d'exploitation</b>                                                                    | <b>66 410</b> | <b>64 014</b> | <b>Total recettes d'exploitation</b>                                                                | <b>101 895</b> | <b>97 078</b> |
| <b>Résultat d'exploitation</b>                                                                       | <b>35 485</b> | <b>33 064</b> |                                                                                                     |                |               |
| Frais financiers et assimilés                                                                        | 2 632         | 2 995         | Recettes des autres valeurs négociables et des crédits de l'actif immobilisés                       | 277            | 253           |
|                                                                                                      |               |               | Autres intérêts et recettes assimilés                                                               | 468            | 319           |
| <b>Total des frais financiers</b>                                                                    | <b>2 632</b>  | <b>2 995</b>  | <b>Total des recettes financières</b>                                                               | <b>745</b>     | <b>572</b>    |
| <b>Résultats financiers positifs</b>                                                                 | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>Résultats financiers négatifs</b>                                                                | <b>1 887</b>   | <b>2 423</b>  |
| <b>Résultats des activités courantes</b>                                                             | <b>33 598</b> | <b>30 641</b> |                                                                                                     |                |               |
| Variation des provisions pour immobilisations incorporelles, corporelles et portefeuille de contrôle | 132           | 335           | Bénéfices sur aliénation des immobilisations incorporelles, corporelles et portefeuille de contrôle | 2              | 5             |
| Pertes provenant des immobilisations                                                                 | 875           | 533           | Subventions du capital transférées au résultat                                                      | 1 548          | 1 526         |
| Autres frais exceptionnels                                                                           | 4 419         | 1 146         | Autres recettes exceptionnelles                                                                     | 1 634          | 2 412         |
| Frais et pertes d'autres exercices                                                                   | 318           | 385           | Recettes et bénéfices d'autres exercices                                                            | 317            | 296           |
| <b>Total frais exceptionnels</b>                                                                     | <b>5 744</b>  | <b>2 399</b>  | <b>Total recettes exceptionnelles</b>                                                               | <b>3 501</b>   | <b>4 239</b>  |
| <b>Résultat exceptionnel positif</b>                                                                 | <b>0</b>      | <b>1 840</b>  | <b>Résultat exceptionnel négatif</b>                                                                | <b>2 243</b>   | <b>0</b>      |
| <b>Résultat des opérations</b>                                                                       | <b>31 355</b> | <b>32 481</b> |                                                                                                     |                |               |
| Apport au Fonds de contribution                                                                      | 8 670         | 7 947         | Fonds de contribution reçu                                                                          | 3 705          | 3 389         |
| Impôt sur les sociétés                                                                               | -556          | 0             |                                                                                                     |                |               |
| <b>Résultat de la période</b>                                                                        | <b>26 946</b> | <b>27 923</b> |                                                                                                     |                |               |

(En attente du rapport d'audit)





**Tableau de financement** (milliers d'euros)

| Utilisation des fonds                                               | 2003           | 2002           | Origine des Fonds                                           | 2003           | 2002           |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Acquisitions d'immobilisations</b>                               | <b>132 953</b> | <b>72 471</b>  | <b>Ressources provenant de opérations</b>                   | <b>53 807</b>  | <b>49 549</b>  |
| Immobilitisations incorporelles                                     | 4 066          | 2 731          | Résultat de la période sans le Fonds de contribution        | 31 911         | 32 481         |
| Immobilitisations corporelles                                       | 128 746        | 68 477         | Dotation aux amortissement des immobil.                     | 21 845         | 21 411         |
| Immobilitisations financières                                       | 141            | 1 263          | Dotation aux provisions des immobilisations                 | 375            | 426            |
| <b>Fonds de contribution apporté</b>                                | <b>8 670</b>   | <b>7 947</b>   | Amortissement aux dépenses à répartir                       | 442            | 456            |
| <b>Annulation ou transfert à court terme de dettes à long terme</b> | <b>24 013</b>  | <b>32 414</b>  | Dotation des provisions pour risques et dépenses            | 2 860          | 623            |
| Organismes de crédit                                                | 22 404         | 12 404         | Perte provenant des immobilisations                         | 875            | 533            |
| Fournisseurs d'immobilisations et autres                            | 1 609          | 20 010         | Excès de provisions des immobilisations                     | -243           | -91            |
| <b>Provisions pour risques et dépenses</b>                          | <b>1 152</b>   | <b>2 371</b>   | Excès de provisions pour risques et dépenses                | -39            | -2 851         |
| <b>Crédits commerciaux à long terme</b>                             | <b>825</b>     | <b>1 565</b>   | Bénéfices provenant des immobilisations                     | -2             | -5             |
|                                                                     |                |                | Subventions de capital transférées au résultats             | -1 548         | -1 526         |
|                                                                     |                |                | Recettes transférées aux résultats pour concessions rendues | -1 201         | -802           |
|                                                                     |                |                | Autres recettes à répartir sur exercices                    | -1 357         | -1 106         |
|                                                                     |                |                | Autres                                                      | -111           | 0              |
|                                                                     |                |                | <b>Recettes méritées à distribuer</b>                       | <b>52 243</b>  | <b>10 354</b>  |
|                                                                     |                |                | Subventions de capital                                      | 36 776         | 7 316          |
|                                                                     |                |                | Autres recettes à distribuer                                | 15 467         | 3 038          |
|                                                                     |                |                | <b>Fonds de contribution reçu</b>                           | <b>3 705</b>   | <b>3 389</b>   |
|                                                                     |                |                | <b>Dettes à long terme</b>                                  | <b>50 000</b>  | <b>33 222</b>  |
|                                                                     |                |                | Dettes à l'égard des institutions de crédit                 | 50 000         | 20 000         |
|                                                                     |                |                | Dettes à l'égard du groupe et associés                      | 0              | 13 222         |
|                                                                     |                |                | <b>Aliénation des immobilisations</b>                       | <b>7</b>       | <b>66</b>      |
|                                                                     |                |                | <b>Autres origines</b>                                      | <b>2 482</b>   | <b>13 976</b>  |
|                                                                     |                |                | Transfert à court terme de dettes financières               | 2 482          | 619            |
|                                                                     |                |                | Transfert à court terme de crédits commerciaux              | 0              | 13 357         |
| <b>Total utilisation</b>                                            | <b>167 613</b> | <b>116 768</b> | <b>Total origine</b>                                        | <b>162 244</b> | <b>110 556</b> |
| <b>Excédent origine/utilisation</b>                                 |                |                | <b>Excédent utilisation/ origine</b>                        | <b>5 369</b>   | <b>6 212</b>   |

(En attente du rapport d'audit)



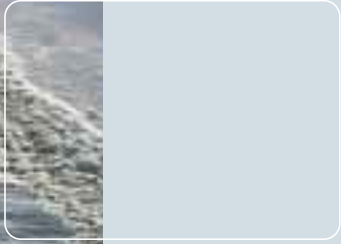
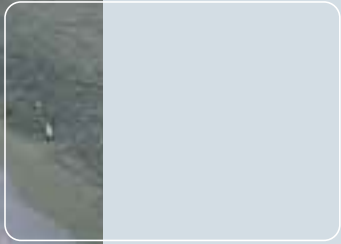
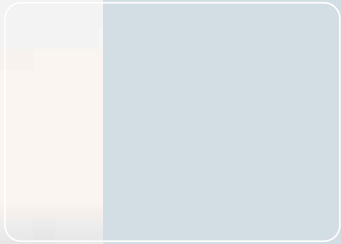
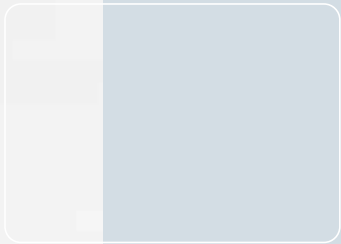
| Variation du capital en circulation        | 2003          |               | 2002          |               |
|--------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                            | Augmentation  | Diminution    | Augmentation  | Diminution    |
| Stocks                                     | -             | 1             | 17            | -             |
| Débiteurs                                  | -             | 8 357         | 2 194         | -             |
| Créditeurs                                 | 23 596        | -             | -             | 26 698        |
| Investissements financiers provisoires     | -             | 19 484        | 16 870        | -             |
| Trésorerie                                 | -             | 1 084         | 960           | -             |
| Réajustements périodiques                  | -             | 39            | 445           | -             |
| <b>Total</b>                               | <b>23 596</b> | <b>28 965</b> | <b>20 486</b> | <b>26 698</b> |
| <b>Variation du capital en circulation</b> | <b>-</b>      | <b>5 369</b>  | <b>-</b>      | <b>6 212</b>  |

(En attente du rapport d'audit)



Toronto  
Pakistan  
Los Angeles  
Tunis  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla  
Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras  
Gothenburg  
Mahon

# 4



# Deuxième Plan Stratégique du Port de Barcelone (2003-2015)

## La stratégie dans l'arrière-pays

### Synthèse



Le II<sup>e</sup> Plan Stratégique du Port de Barcelone a été approuvé le 23 septembre 2003 par le Conseil de direction du Plan Stratégique et du Plan de Qualité, et a été ratifié par le Conseil d'Administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone lors de sa session du 29 octobre 2003.

Le Conseil de direction est formé par les représentants d'institutions et d'entreprises, du secteur public et privé, liées aux affaires portuaires. Ce plan est donc issu d'un consensus entre les différents acteurs de la Communauté Portuaire, tant en ce qui concerne sa procédure d'approbation que d'élaboration, à laquelle ont participé des membres éminents de ce qui constitue le noyau central des affaires portuaires : les consignataires de navires, les entreprises d'arrimage, les agents des douanes et les transitaires.

Le II<sup>e</sup> Plan Stratégique est destiné :

- À la Communauté Logistique Portuaire (CLP), car c'est elle qui assurera sa mise en œuvre par le biais des Groupes de travail (GT) créés à l'occasion du premier plan, groupes qui seront chargés de définir les projets et actions découlant des lignes directrices stratégiques fixées.
- Aux administrations et institutions économiques et sociales, qui doivent être informées des propositions d'avenir et des principaux défis auxquels le Port de Barcelone sera confronté pour en tenir compte dans leurs initiatives et leurs plans d'action.

Le II<sup>e</sup> Plan Stratégique complète et actualise le premier plan. Ce deuxième plan, qui intervient après la résolution et le lancement de l'extension du Port de Barcelone, est axé sur le contenu de l'arrière-pays du Port. C'est de ce marché que dépendra la future compétitivité du Port de Barcelone et c'est sur lui qu'il convient donc de centrer tous les efforts.

Côté quais, la tendance à l'égalité des services entre les ports en concurrence directe

se dessine de manière très nette. C'est donc côté terre, dans le domaine de l'arrière-pays, que se jouera la différenciation entre les offres portuaires.

La nécessité d'être compétitifs dans l'arrière-pays est par ailleurs cruciale pour étendre le marché, car les lignes maritimes, qui utilisent des porte-conteneurs d'une capacité de plus en plus grande, ont besoin d'accéder à un arrière-pays plus éloigné pour rentabiliser les escales.

Le document qui décrit les problèmes, les propositions de résolution et les actions à mettre en œuvre pour que le Port conserve et accroisse sa compétitivité est composé de six rubriques.

La première porte sur la mission du Port de Barcelone, sa raison d'être. La deuxième analyse la situation de départ et décrit la réalité de l'environnement, ainsi que les limites et les opportunités actuelles du Port dans cet environnement. La troisième, intitulée "Scénario stratégique", analyse les tendances des affaires portuaires et ce qu'elles impliquent pour le Port de Barcelone. La quatrième, "Le réseau du Port dans l'arrière-pays", est la réponse du Port de Barcelone aux exigences, actuelles et futures, de son environnement. La cinquième, "Le développement du réseau, facteur-clé de succès", détaille les éléments sur lesquels cette stratégie de réseau est basée et les conditions requises pour la mener à terme. La sixième et dernière rubrique, "Mise en œuvre du II<sup>e</sup> Plan Stratégique", répertorie les lignes d'action devant présider aux projets et les actions à réaliser. Ce document énonce également deux conditions nécessaires au succès de la stratégie définie par le Port. La première est d'éviter la congestion du trafic routier d'entrée et de sortie du Port, et la seconde de garantir l'accessibilité ferroviaire aux marchés européens.





### La mission du Port de Barcelone : Quelle est notre raison d'être ?

La mission du Port, qui a été définie lors du premier plan, reste inchangée. Il s'agit de : "Contribuer à la compétitivité des clients du Port par la prestation de services efficaces répondant à leurs besoins en matière de transport maritime, de distribution terrestre et de services logistiques."

Cette mission requiert le développement des services porte à porte et des services logistiques dans les opérations de commerce international.

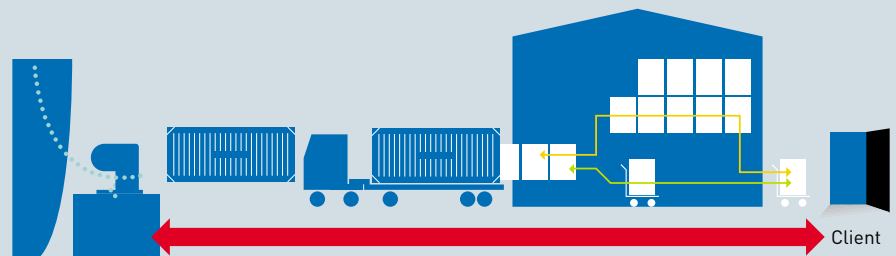


### Structure du Plan Stratégique

|                                                                                                               |                                                                               |                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <p>Quelle est notre raison d'être ?</p> <p><b>Notre mission</b></p>                                           | <p>Où en sommes-nous ?</p> <p><b>Situation de départ</b></p>                  | <p>Quels sont les enjeux ?</p> <p><b>Scénario stratégique</b></p> |
| <p>Quel objectif ?</p> <p><b>Objectif stratégique</b></p> <p><b>Le réseau du port dans l'arrière-pays</b></p> |                                                                               |                                                                   |
| <p><b>5</b></p> <p>Que faut-il faire ?</p> <p><b>Développement du réseau</b></p>                              | <p><b>6</b></p> <p>Comment faut-il le faire ?</p> <p><b>Mise en œuvre</b></p> |                                                                   |



### Compléter le transport par des prestations logistiques





### La situation de départ en 2003 : Où en sommes-nous ?

#### Un marché extrêmement concurrentiel pour les ports

Le deuxième plan confirme ce qui avait été avancé dans le premier, à savoir que les ports du Sud de l'Europe évoluent sur un marché extrêmement concurrentiel. Cela est dû à divers facteurs, tous étroitement liés.

La mondialisation des marchés et l'élargissement européen offrent la possibilité de favoriser l'entrée et la sortie de marchandises d'Europe par le Sud, de manière à réduire la congestion du Centre et du Nord de l'Europe.

La concentration accrue des armateurs et la restructuration des lignes auront tendance à avantager l'arc Sud par rapport à la mer du Nord dans les schémas maritimes mondiaux, car cela permettra d'accroître l'efficacité de l'exploitation des routes est-ouest.

Tous ces facteurs mènent au déploiement de stratégies portuaires visant à placer le Port au premier rang à l'échelle méditerranéenne, dans un environnement dans lequel les opérateurs deviennent "multi-ports" et ont tendance à diversifier leurs intérêts dans

d'autres ports, et dans lequel l'augmentation de la sous-traitance logistique octroie aux clients une capacité de décision accrue en ce qui concerne l'acheminement et la négociation des prix.

#### Malgré l'accroissement de la concurrence portuaire et les améliorations à apporter aux connexions avec l'arrière-pays, le Port aspire toujours à devenir le principal hub logistique euro-méditerranéen.

La position actuelle du Port se caractérise essentiellement par les progrès effectués suite au premier Plan Stratégique et aux actions communes mises en œuvre par la Communauté Logistique Portuaire : extension du Plan de Qualité, incitation à la réingénierie des processus et promotion de la plate-forme de commerce électronique PortIC.

Elle se caractérise aussi par le lancement des travaux d'extension portuaire et la planification des infrastructures terrestres.

Ces faits justifient la continuité de l'objectif stratégique du Port. Il convient en outre de souligner la bonne position occupée par le Port dans les couloirs de trafic européens et le fait que Barcelone continue

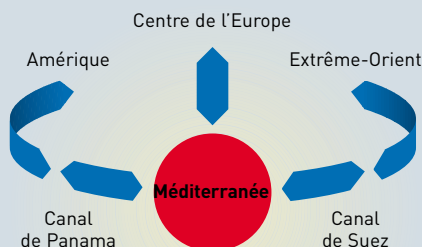


à être le premier centre logistique de la péninsule et que la Catalogne stimule résolument sa vocation logistique, dans laquelle le Port doit jouer un rôle fondamental.

Les connexions avec l'arrière-pays présentent néanmoins des carences en matière de transport par route, de transport ferroviaire et de transport maritime à courte distance. Ces carences nuisent à la croissance et à l'exploitation du potentiel du marché péninsulaire et de celui du Sud de l'Europe par le Port de Barcelone. Il convient également de garantir les futures conditions d'accessibilité terrestre au Port étendu pour éviter que la congestion freine l'accroissement du trafic.



### L'importance maritime croissante de la Méditerranée



### Une bonne position maritime dans les couloirs de trafic





### Scénario stratégique : Quels sont les enjeux ?

Pour répondre aux exigences du marché de l'arrière-pays (et de l'avant-pays), le Port doit remplir trois conditions :

- **Être constamment présent à proximité des clients** : pour connaître parfaitement le marché et ses besoins, et renforcer ainsi les services de proximité destinés à faciliter les opérations des importateurs, exportateurs et autres opérateurs.
- **Se différencier par les services** : en exploitant les possibilités d'amélioration de la coordination entre les services fournis dans le cadre du transport maritime, en proposant de nouveaux services plus complets, porte à porte, et en appliquant de nouveaux standards de qualité englobant l'ensemble des prestations.
- **Étendre le service maritime et terrestre en adjoignant des prestations logistiques aux services liés aux marchandises.**

Dans le domaine interne, il est nécessaire que les travaux d'extension du Port et les nouvelles infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le Plan Directeur ferroviaire et le Plan d'Accès routiers dotent le Port des infrastructures internes et de connexion requises par les objectifs stratégiques.



### Extension du Port de Barcelone



Nouvelles surfaces terrestres



Nouveau cours du Llobregat



Les travaux d'extension du Port de Barcelone sont cofinancés par le Fonds de cohésion de l'Union européenne



### Connexions ferroviaires existantes et futures connexions



Connexions ferroviaires à écartement espagnol existantes.



Futures connexions ferroviaires à écartement mixte.



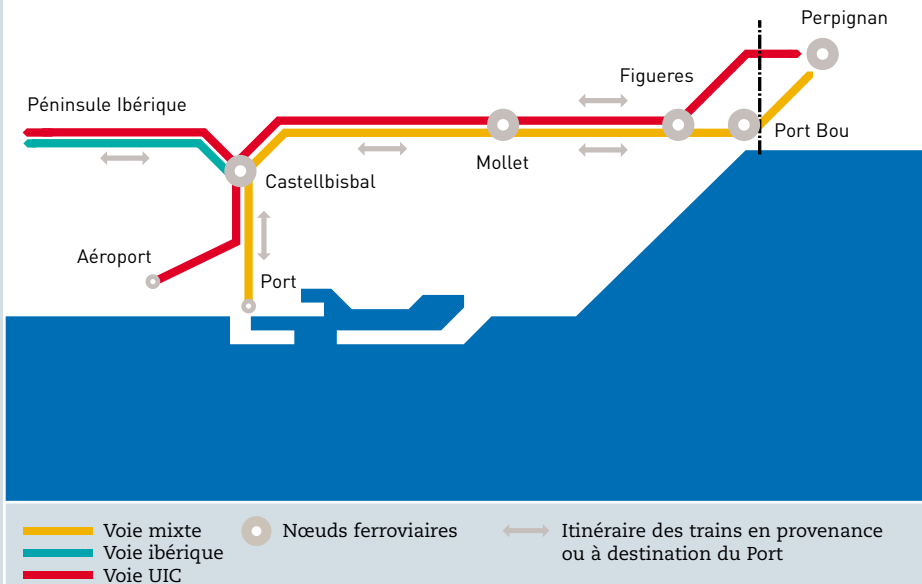
Terminaux de chargement/déchargement



Terminaux de réception/d'expédition



## Connexions du Port avec le réseau ferroviaire



## Accès routiers au Port



## Le réseau du port dans l'arrière-pays : Quel objectif ?

Le II<sup>e</sup> Plan Stratégique a pour but de définir la stratégie que le Port de Barcelone appliquera dans l'arrière-pays pour étendre son influence sur ce marché. Cette stratégie, basée sur la création d'un réseau de services dans l'arrière-pays, est la réponse du Port aux exigences du marché et constitue pour lui un moyen de se rapprocher de son objectif stratégique : devenir le premier hub logistique euro-méditerranéen.

L'objectif du réseau de services du Port dans l'arrière-pays est de répondre à la nécessité croissante dans laquelle se trouvent les importateurs et exportateurs d'optimiser leur logistique maritime internationale. Dans le domaine des opérations portuaires, les services fournis par le Port de Barcelone et ses concurrents directs sont similaires. C'est à terre que le transport maritime international offre le plus de marge pour coordonner et organiser les services, et développer des stratégies de différenciation répondant aux exigences des clients.



La réalisation des objectifs logistiques des importateurs et exportateurs est par ailleurs une condition nécessaire pour attirer les marchandises, s'assurer de la présence des lignes maritimes – qui vont là où sont les marchandises – et fournir de meilleurs services aux opérateurs, internes et externes au Port.

Les principaux apports du Port de Barcelone en tant que réseau logistique sont résumés dans le tableau suivant :

| Objectifs importateurs/exportateurs                                                               | Domaines d'amélioration de la logistique internationale                    | Principaux apports du Port en réseau en matière d'optimisation de la logistique internationale                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accroître la rentabilité : augmenter l'écart entre revenus et coûts logistiques.                  | Amélioration des services : délais, sécurité, chargement, autres services. | <ul style="list-style-type: none"><li>• Réduction du temps de passage dans le Port.</li><li>• Services de transport de port à porte ou de porte à porte garantis.</li><li>• Standards et garanties de sécurité des marchandises sur l'ensemble du réseau.</li></ul> |
| Diminuer les investissements : minimiser le capital, fixe et circulant, en matière de logistique. | Réduction des coûts logistiques : transport, stock, manutention, etc.      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Réduction des coûts de transport terrestre (couloirs intermodaux, services locaux coordonnés).</li><li>• Services de logistique internationale partagés (tmZ, tmT) et privés.</li></ul>                                     |
|                                                                                                   | Diminution des stocks.                                                     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Existence d'entrepôts de douane dans le Port et sur le réseau.</li><li>• Fiabilité des services intégrés.</li></ul>                                                                                                         |
|                                                                                                   | Écourtement du cycle commande-encaissement.                                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Services complets et garantis.</li><li>• Plate-forme d'information et d'échanges documentaires améliorant la planification, l'exécution et le suivi des services, et facilitant les paiements.</li></ul>                    |
|                                                                                                   | Réduction des actifs matériels : entrepôts, moyens matériels et humains.   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Installations (entrepôts, dépôts, etc.) réparties sur le réseau pour faciliter la sous-traitance de la logistique internationale.</li></ul>                                                                                 |

Cette orientation vers l'arrière-pays, qui renforce les services porte à porte, se projette aussi vers l'avant-pays, où la stratégie de réseau est également appliquée. Le deuxième plan centre les efforts sur l'arrière-pays car, s'agissant du marché le plus proche, il y est plus facile d'identifier et d'atteindre les importateurs et les exportateurs, et l'incidence des initiatives de service y est plus forte.

**Prise en compte de trafics et de marchés prioritaires dans l'arrière-pays.**

Les trafics prioritaires sont : les conteneurs complets (et plus particulièrement le transit maritime et terrestre), les conteneurs de groupage, les véhicules neufs et le transport maritime à courte distance.

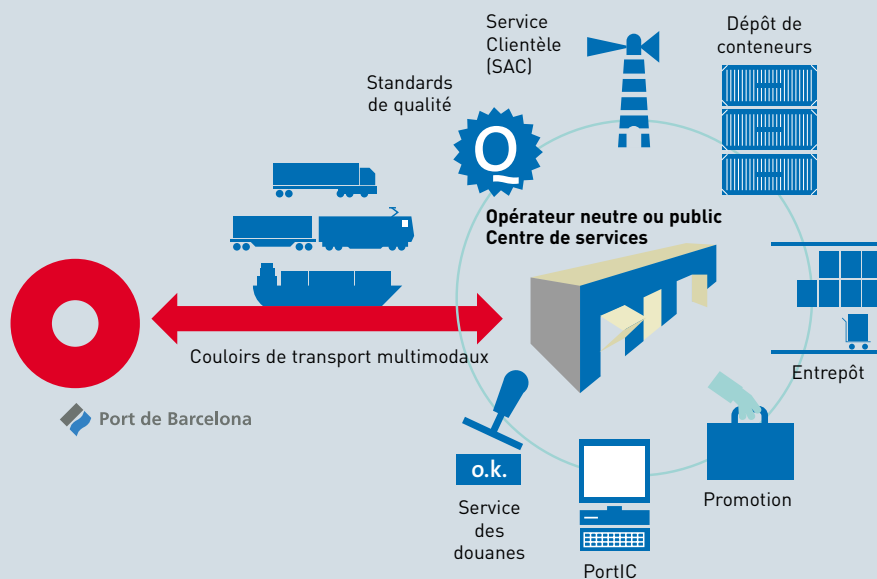
Les marchés prioritaires sont : le marché terrestre le plus proche, qui comprend la moitié Nord de la péninsule et le Sud de la France. Un réseau ferroviaire compétitif permettra de mieux desservir les destinations péninsulaires les plus éloignées, et surtout

le Sud et le Centre de l'Europe. Le marché maritime prioritaire englobe quant à lui le Sud de l'Europe occidentale et orientale, et le Nord de l'Afrique.

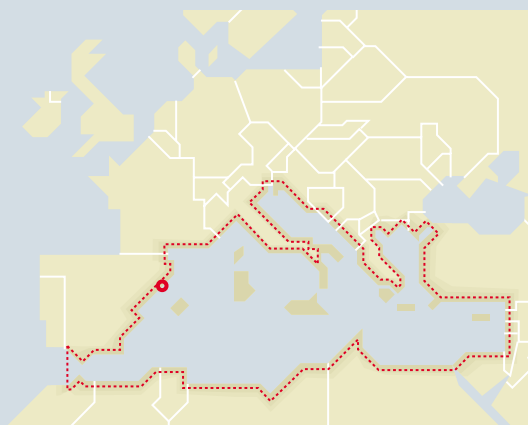




## Composantes du réseau



## Arrière-pays maritime prioritaire



## Le développement du réseau de services du port : Que faut-il faire ?

### Définition

Le réseau du Port dans l'arrière-pays est constitué d'un ensemble de services liés au Port, répartis sur le territoire. Leur gestion est décentralisée ; elle est confiée aux opérateurs et s'effectue dans des conditions de coordination, d'efficacité et de visibilité optimales pour les clients.

Le facteur différentiel du réseau réside dans le fait que tout professionnel portuaire ou externe (affréteur) peut planifier, organiser et suivre une opération d'importation ou d'exportation via le Port de Barcelone depuis n'importe quel point de ce réseau.

### Composantes

Ce réseau englobe :

- **Les infrastructures et installations** : celles du Port et des autres centres de services répartis sur l'ensemble du territoire, mais aussi les infrastructures routières et ferroviaires par lesquelles transitent les marchandises.
- **Les services logistiques et de transport** : dotés de prestations complémentaires tels que les standards de qualité et les garanties, et les services de documentation et d'information.
- **La promotion et la gestion du réseau**, dont se chargent les institutions et la Communauté Logistique Portuaire, et la **commercialisation**, du ressort des opérateurs.

### Exigences de développement du réseau dans l'arrière-pays et lignes d'action stratégiques

Le développement d'un réseau logistique portuaire permettant d'accéder à l'arrière-pays et de l'étendre requiert des changements qualitatifs au niveau du Port actuel et de son environnement. Les principales actions à entreprendre dans ce sens consistent à :

- **Poursuivre les efforts d'amélioration relatifs au passage des marchandises dans le Port**, en particulier en ce qui concerne les procédures douanières, les processus liés aux autres services



d'inspection, et plus généralement ceux dans lesquels interviennent d'autres organismes administratifs. Ces efforts incluent également la promotion de nouveaux projets visant à éviter la congestion des accès routiers.

- **Promouvoir un changement substantiel dans le transport portuaire terrestre**, ferroviaire et routier.
- **Inciter les entreprises portuaires à mettre en œuvre des actions d'implantation et de commercialisation plus vigoureuses dans l'arrière-pays.**
- **Reconsidérer globalement le transport maritime à**

La compétitivité du Port doit être en grande partie basée sur l'extension et la différenciation des services, mais la **réduction des prix est aussi une exigence permanente et incontournable de l'ensemble du secteur logistique**. Sans elle, il sera impossible d'étendre le marché. Tant en matière d'organisation que d'efficacité des services, les améliorations visant à réduire les coûts sont donc essentielles au succès de la stratégie du Port de Barcelone.

### **Mise en œuvre du II<sup>e</sup> Plan Stratégique : Comment faut-il le faire?**

Pour développer le réseau des services dans l'arrière-pays, le II<sup>e</sup> Plan Stratégique fixe sept lignes directrices destinées à orienter les projets et actions portuaires.

#### **1. Accessibilité terrestre du Port**

Il est nécessaire de s'assurer que l'accroissement des marchés du Port étendu ne soit pas freiné par des problèmes de congestion du trafic au niveau de l'entrée et de la

besoin est basé sur :

- un réseau ferroviaire interne, ouvert à tous les opérateurs et coordonné avec les gares et terminaux les plus proches ;
- un accès ferroviaire direct au Port, à double voie et à écartement mixte, pour faire disparaître les goulets d'étranglement existants ;
- des accès ferroviaires efficaces au continent européen, dotés de l'écartement approprié ;
- de grands couloirs péningulaires (Saragosse, Madrid, Lisbonne et la Galice) et européens (Toulouse, Bordeaux



**courte distance** et traiter les aspects relatifs aux infrastructures, les procédures de fonctionnement et les aspects commerciaux.

- **Généraliser les avantages opérationnels du Port sur le réseau** : il s'agit là d'étendre aux éléments du réseau les standards de qualité et les garanties, ainsi que les facilités d'échanges documentaires, d'information et de communication.
- **Transformer les améliorations de fonctionnement et les connaissances collectives relatives au marché en de nouvelles offres plus complètes, adaptées aux clients.**
- **Étendre la formation et l'offre pédagogique du Port de Barcelone à l'ensemble du réseau.** Créer une image de "port en réseau" pour étayer les efforts réalisés dans tous les domaines et champs d'action.

sortie de la communauté urbaine de Barcelone. La solution passe, entre autres, par :

- l'exécution du Plan Directeur ferroviaire, du Plan routier et du projet d'extension du Port ;
- la promotion de solutions globales coordonnées pour faire face aux conditions de mobilité future dans la zone du delta du Llobregat ;
- l'étude et l'adoption de mesures spécifiques au Port contribuant à décongestionner le trafic ;
- la construction urgente des infrastructures routières prévues.

#### **2. Compétitivité du transport ferroviaire**

Le Port doit disposer de moyens de transport ferroviaire viables et compétitifs pour accéder aux marchés péningulaires et européens. Le modèle ferroviaire dont le Port a

et Lyon), avec des liaisons fréquentes et régulières ;

- la présence d'opérateurs ferroviaires et intermodaux souhaitant proposer des services réguliers avec le Port de Barcelone ;
- une stratégie d'action conjointe avec d'autres entités et institutions, sous forme de groupes de pression intervenant auprès de l'Union européenne et du gouvernement espagnol pour résoudre les problèmes de capacité dont souffre actuellement le couloir de trafic méditerranéen.

#### **3. Compétitivité du transport par route**

C'est un facteur essentiel à l'extension des marchés, et plus particulièrement de ceux à courte et moyenne distance. Le Port devra se moderniser pour adapter sa compétitivité aux besoins du marché ouvert. Cela implique :

- La volonté du secteur du transport de conteneurs par route de laisser d'autres opérateurs y accéder.
- Une organisation plus efficace des services afin de réduire les coûts. Cela suppose une certaine coordination entre les gestionnaires du transport et les transporteurs, une dimension entrepreneuriale adaptée aux exigences du marché, la modernisation et l'ouverture du secteur au marché, l'application de formules de collaboration entre les entreprises du secteur et la mise en place de critères de gestion intermodale dans

- unifier et coordonner les services destinés aux navires et aux unités de transport en ce qui concerne les opérations portuaires et les procédures ;
- déterminer les conditions de promotion et de commercialisation de l'offre des opérateurs.

#### 5. Services complets porte à porte

Pour différencier son offre, le Port doit proposer des services porte à porte. Pour ce faire, il est nécessaire de promouvoir la collaboration entre les opérateurs afin de disposer d'ins-

centrer sur les tâches de promotion destinées à faciliter la commercialisation des services. Pour ce faire, elle doit :

- Garantir la présence et la promotion permanente du Port pour détecter les possibilités commerciales, informer les clients de l'offre de services du Port et des avantages qu'ils représentent, et promouvoir et faciliter la création de nouveaux services de la part des opérateurs en favorisant leur coopération.
- Approfondir et étendre la connaissance des marchés : besoins logistiques des

tion à tous les opérateurs du réseau logistique du Port ;

- de proposer des services d'information et de communication aux affréteurs.

Pour que cette stratégie soit couronnée de succès, le II<sup>e</sup> Plan Stratégique fixe deux conditions inéluctables.

En premier lieu, **éviter la congestion du trafic routier d'entrée et de sortie du Port**. Pour s'assurer que le développement du Port étendu ne sera pas freiné par la congestion du trafic dans la zone du delta du Llobregat et pour que les infrastructures routières soient



les couloirs de transport.

- La disponibilité, sur les marchés intérieurs, de moyens favorisant la réorganisation des transports avec le Port (utilisation partagée des centres de transport, terminaux intermodaux, etc.).

#### 4. Transport maritime à courte distance

Ce mode de transport requiert d'importants changements pour se convertir en une alternative au transport routier en ce qui concerne l'accès au Sud de l'Europe et à l'arrière-pays de la Méditerranée. Il est nécessaire de créer un plan tenant compte des aspects portuaires qui ont la plus grande incidence sur ce type de transport pour :

- disposer des infrastructures d'accueil et de transit nécessaires à ce type de transport, pour les navires et les camions ;

tallations partagées (dépôts, terminaux maritimes, etc.) et il convient de créer de nouvelles offres porte à porte incluant des services plus complets, une image de marque et des garanties qui différencient l'offre du Port.

#### 6. Commercialisation des services et promotion du Port

La mise à disposition permanente d'informations et de services (portuaires, maritimes et logistiques) dans l'arrière-pays est une condition nécessaire au développement d'offres de services adaptées à la demande des affréteurs.

Du point de vue des opérateurs, cela implique une promotion conjointe de la commercialisation des services disponibles (ceux propres à chaque entreprise et les services plus complets).

La Communauté Logistique Portuaire doit quant à elle se



importateurs et exportateurs.

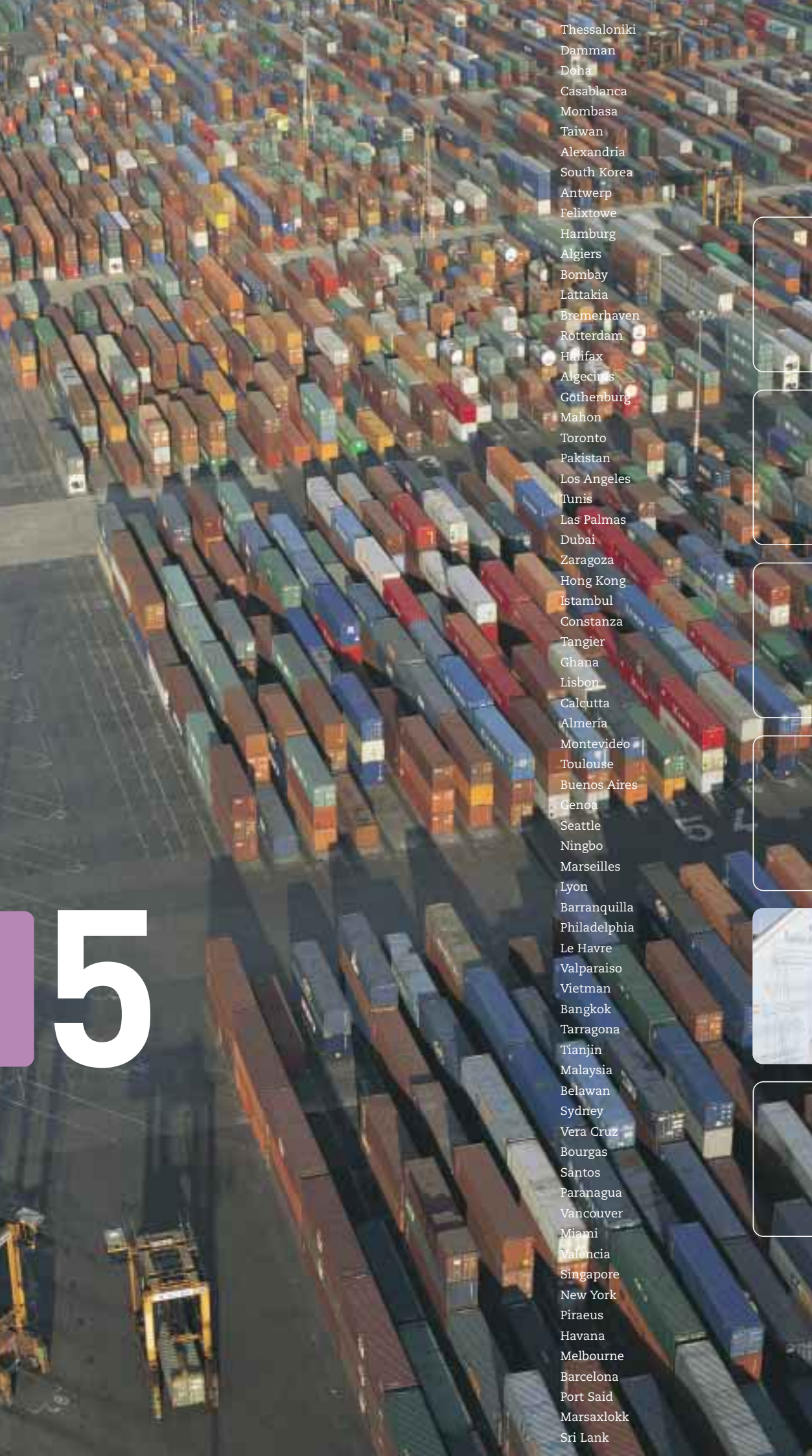
#### 7. Organisation et suivi des services

Les usagers du réseau doivent être en mesure d'organiser le transport des marchandises et d'assurer leur suivi sans limitation géographique. Pour ce faire, il est nécessaire :

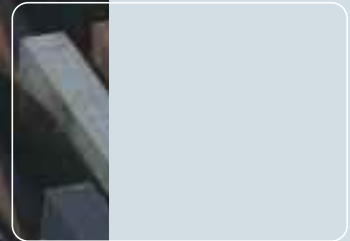
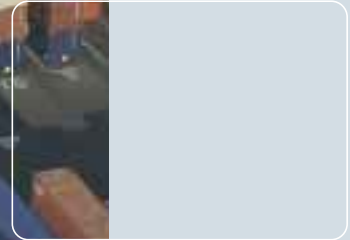
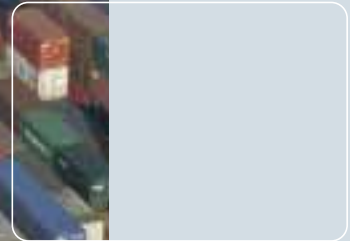
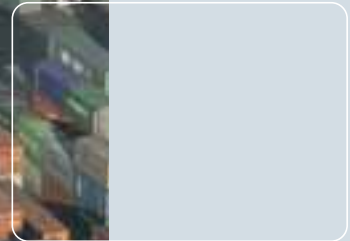
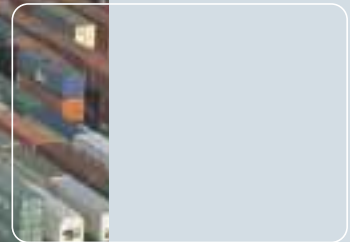
- de développer la plate-forme PortIC pour la convertir en un outil accessible à l'ensemble de la Communauté Logistique Portuaire ;
- d'étendre les facilités d'information et de communica-

construites à court terme, il est nécessaire que toutes les institutions et entités agissent conjointement et dès maintenant.

En second lieu, **garantir l'accessibilité ferroviaire aux marchés européens**. Le Port de Barcelone et le couloir méditerranéen du commerce qui relie l'Espagne au reste de l'Europe ont besoin, à court terme, des infrastructures qui garantiront leur accessibilité ferroviaire à l'échelle du continent par le biais de voies à écartement européen.

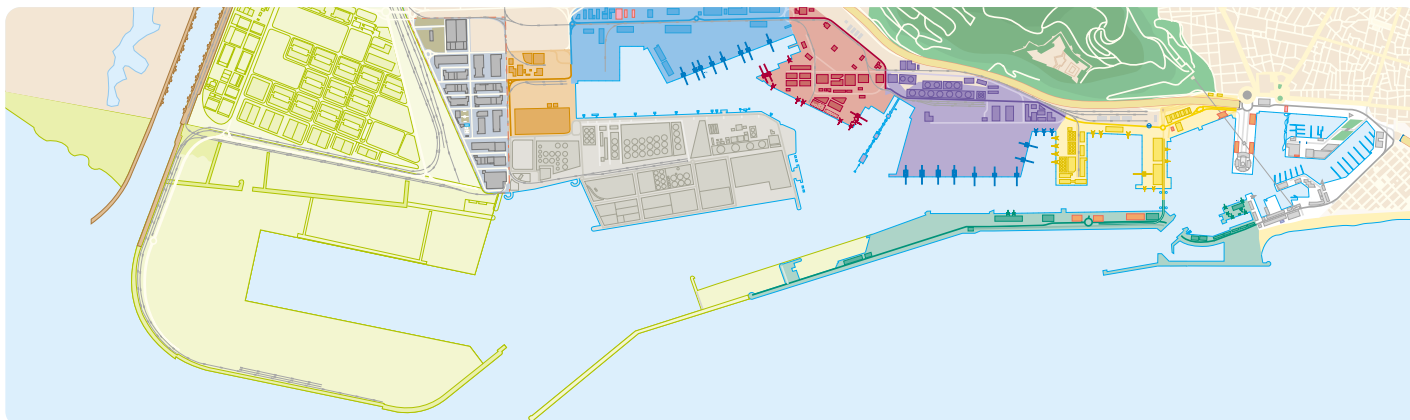


Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixtowe  
Hamburg  
Algiers  
Bombay  
Lattakia  
Bremerhaven  
Rotterdam  
Halifax  
Algeciras  
Gothenburg  
Mahon  
Toronto  
Pakistan  
Los Angeles  
Tunis  
Las Palmas  
Dubai  
Zaragoza  
Hong Kong  
Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almeria  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla  
Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
Valencia  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lank



5

## A | Données techniques



**Situation :**  
Latitude : 41° 20' N  
Longitude : 2° 10' E  
**Marées :**  
Non  
**Entrées :**  
Embouchure Sud  
Orientation : 191°  
Largeur : 370 m  
Tirant d'eau : 16 m

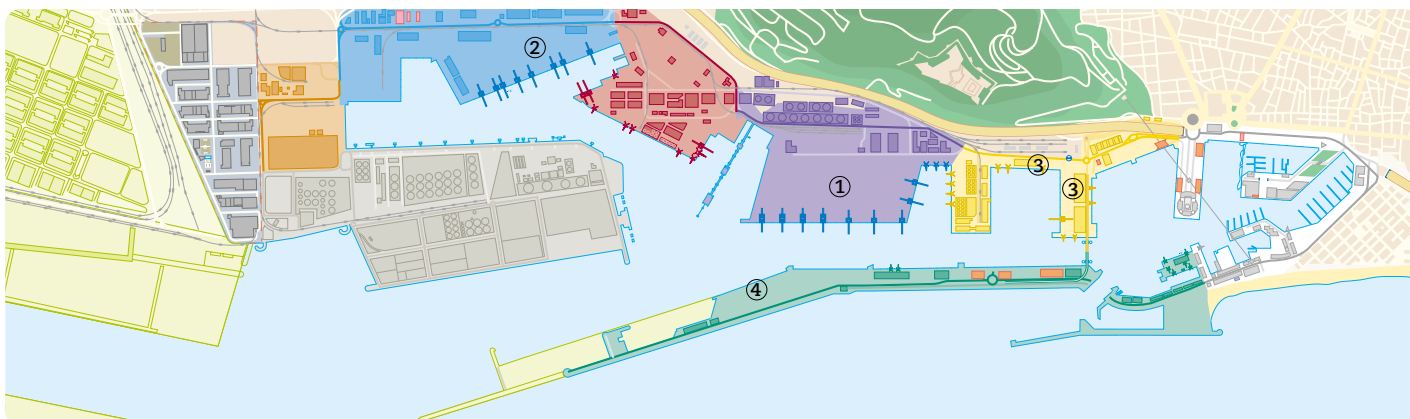
**Embouchure Nord**  
Orientation : 205°  
Largeur : 145 m  
Tirant d'eau : 11,5 m  
**Superficie terrestre :**  
828,9 ha  
**Quais et appontements :**  
20 km  
**Rampes ro-ro :**  
31

**Tirant d'eau :**  
Maximum 16 m  
**Remorqueurs :**  
9 (1 213 kW / 2 943 kW)  
**Stockage :**  
Couvert : 134 404 m<sup>2</sup>  
À l'air libre : 2 913 524 m<sup>2</sup>  
**Grues de quai :**  
45 (20 de conteneurs)

**Cale sèche :**  
Longueur : 215 m  
Largeur : 35 m  
Capacité : maximum 50 000 t  
de poids mort  
**Dock flottant :**  
Longueur : 120 m  
Largeur : 19 m  
Capacité de levage : maximum 4 500 t

## B | Terminaux spécialisés

### B.1 | Terminaux de conteneurs et multi-usage



**1**  
**TCB, SL**  
Tél. : +34 93 441 00 66  
Fax : +34 93 441 04 18  
www.tcbcn.com  
tcb@tcbcn.com

**Situation :**  
Quai 24 Sud  
**Caractéristiques :**  
Superficie : 46 ha  
Ligne d'amarrage : 1 362 m  
Tirant d'eau : 16 m  
maximum  
Grues de conteneurs : 9  
(5 post-panamax)  
Straddle-carriers : 40  
Terminal ferroviaire (5 ha)  
Douane Maritime et PIF  
intégrés au terminal

Connexions frigorifiques :  
256  
Container freight station :  
13 800 m<sup>2</sup>  
Entrepôts couverts :  
14 400 m<sup>2</sup>

**2**  
**Terminal Catalunya, SA**  
Tél. : +34 93 298 64 00  
Fax : +34 93 298 64 01  
www.grupmestre.es  
jmestre@tercat.es  
**Situation :**  
Quais 29 Príncep d'Espanya  
et bassin Sud  
**Caractéristiques :**  
Superficie : 35,1 ha  
Ligne d'amarrage : 1 653 m

Tirant d'eau : 8,70 / 14 m  
Rampe ro-ro : 1  
Grues : 8 (7 Post-panamax)  
RIG (o RTG) : 8 ; reach  
stackers : 21 ; tracteurs : 24  
Container freight station :  
3 607 m<sup>2</sup>  
Entrepôts couverts :  
26 145 m<sup>2</sup>

**3**  
**Terminal Port-Nou, SA**  
Tél. : +34 93 227 38 00  
Fax : +34 93 441 21 05  
**Situation :**  
Quais 20 Ponent et 21 Costa  
**Caractéristiques :**  
Superficie : 6,56 ha  
Ligne d'amarrage : 860 m

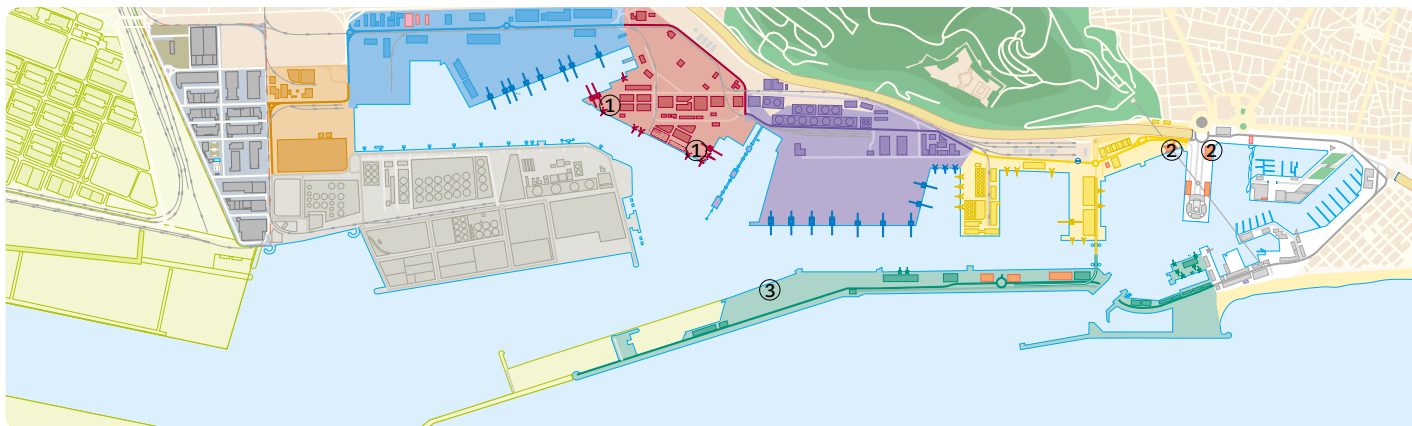
Tirant d'eau : maximum  
12 m  
Rampes ro-ro : 5  
Entrepôts couverts : 19 000 m<sup>2</sup>  
Grues de conteneurs : 10  
(1 de conteneurs, 9 portiques)  
RTG : 2 ; reach staker : 5 ;  
tracteurs : 4

**4**  
**Unió Terminals**  
**Estibadors Llevant, SL**  
Tél. : +34 93 441 00 66  
Fax : +34 93 441 04 18  
**Situation :**  
Quai 01 Adossat  
**Caractéristiques :**  
Superficie : 9,77 ha  
Ligne d'amarrage : 650 m

Tirant d'eau : maximum 12 m  
Rampe ro-ro : 1



## B.2 | Terminaux de cabotage



**1**

### **Estibadora de Ponent, SA**

Tél. : +34 93 223 88 00

Fax : +34 93 223 88 53

jgomez@ral.es

**2**

### **Cía. Trasmediterránea, SA**

Tél. : +34 93 295 91 00

Fax : +34 93 295 91 65

www.trasmediterranea.es

**3**

### **Transportes Marítimos Alcudia**

Tél. : +34 93 223 08 22

Fax : +34 93 223 37 08

alcudiabcn@abaforum.es

### **Situation :**

Quais 01 Adossat, 18

Barcelona, 19 Sant Bertran,

26 Álvarez de la Campa et

27 Lepant

### **Caractéristiques :**

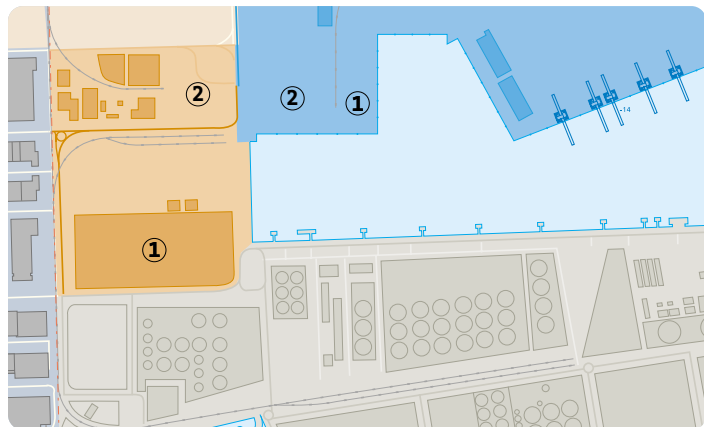
Superficie : 15,1 ha

Ligne d'amarrage : 1 860 m

Tirant d'eau : maximum 16 m



## B.3 | Terminaux d'automobiles



**1**

### **Autoterminal, SA**

Tél. : +34 93 223 48 33

Fax : +34 93 223 42 68

correogeneral@autoterminal.es

### **Situation :**

Quais 30 bassin Sud et 31  
bassin Interior

### **Caractéristiques :**

Superficie : 29,2 ha d'espla-  
nade et 25,4 ha de parc de  
stationnement vertical

Ligne d'amarrage : 1 005 m

Tirant d'eau : maximum 12 m

2 parcs de stationnement  
vertical de 127 000 m<sup>2</sup> et  
20 000 places.

Dispose d'un centre de  
personnalisation de  
véhicules et d'un tunnel de  
déprotection.

**2**

### **Setram, SA**

Tél. : +34 93 289 57 94

Fax : +34 93 223 45 59

setram@setram.com

### **Situation :**

Quais 30 bassin Sud et 31  
bassin Interior

### **Caractéristiques :**

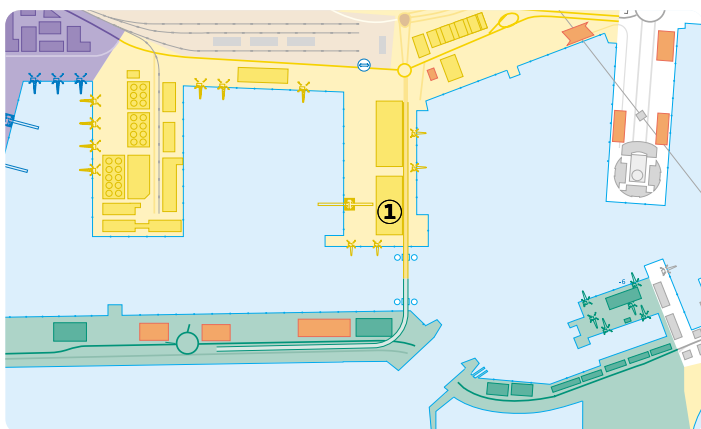
Superficie : 5,7 ha

Ligne d'amarrage : 893 m

Tirant d'eau : maximum 12 m

1 parc de stationnement  
vertical de 90 706,4 m<sup>2</sup>

## **B.4 | Terminal de fruits**



### **1** **Barcelona Fruit** **Terminal, SA**

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

#### **Situation :**

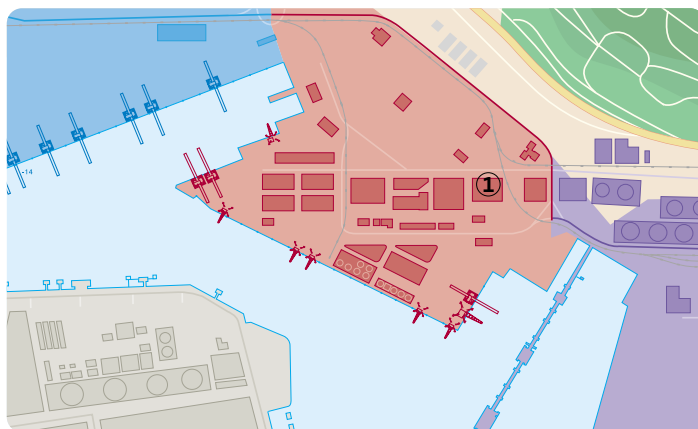
Quai 20C Ponent

#### **Caractéristiques :**

5 556 m<sup>2</sup> d'entrepôt frigorifique, dans trois chambres de température indépendante.  
 Stockage simultané d'un

maximum de 6 000 palettes.  
 Système informatisé de contrôle par code-barres.  
 Plate-forme de chargement avec capacité d'accueil de 150 camions par jour.

## **B.5 | Terminal de café et cacao**



### **1** **BIT, SA**

Tél. : +34 93 223 33 14  
 Fax : +34 93 223 29 83  
 Es\_Barcelona\_bit@sgsgroup.com

#### **Situation :**

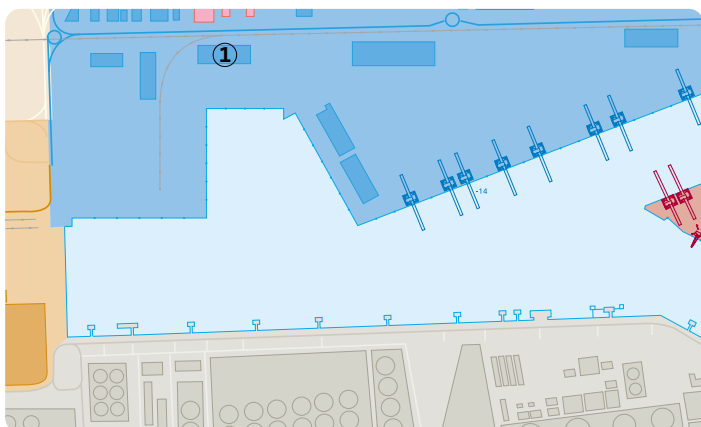
Quai 26 Álvarez de la Campa

#### **Caractéristiques :**

Superficie : 11 000 m<sup>2</sup>  
 Capacité : 14 000 t  
 Sous régime de zone franche.

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

## **B.6 | Terminal de métaux non ferreux**



### **1** **Barcelona Metals, SA**

Tél. : +34 93 223 85 60  
 Fax : +34 93 223 85 65

#### **Situation :**

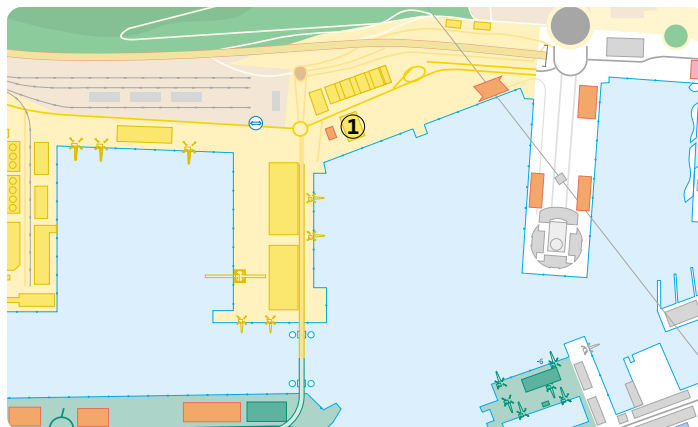
Quai 30 bassin Sud

#### **Caractéristiques :**

Superficie : 3 600 m<sup>2</sup>  
 Manipulation, stockage et distribution de métaux et de leurs alliages : aluminium, cuivre, nickel, plomb, étain et zinc.

Homologué par la London Metals Exchange (LME).

## **B.7 | Entrepôt frigorifique**



### **1** **Interlogística del Frío, SA**

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

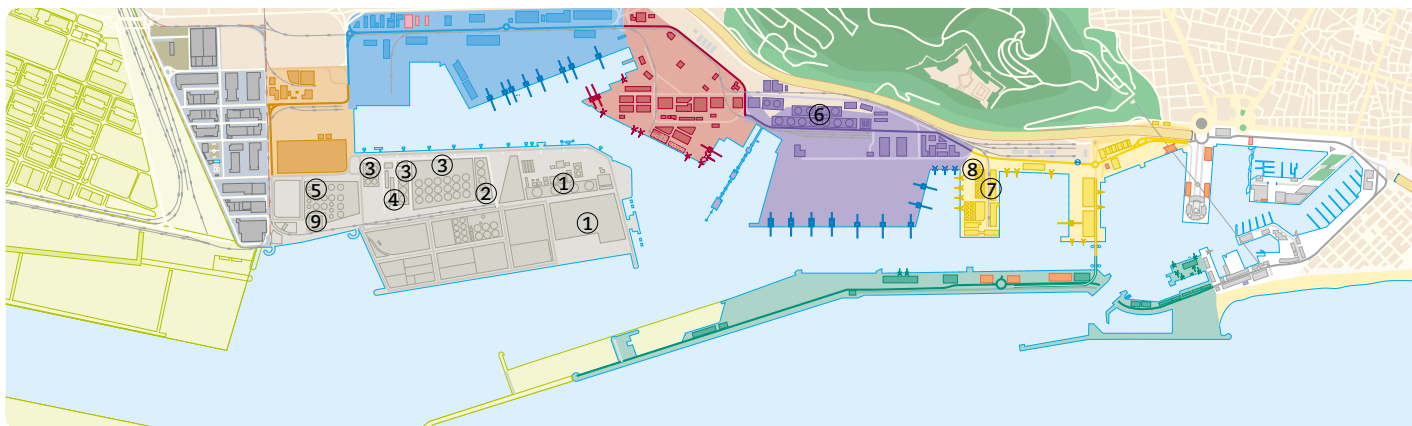
#### **Situation :**

Quai 19 Sant Bertran

#### **Caractéristiques :**

Capacité des chambres : 75 000 m<sup>3</sup>  
 Tunnel de congélation.  
 Homologué pour le stockage intra-communautaire.

## **B.8 | Terminaux de produits en vrac liquides**



**1**  
**Enagas, SA**  
(gaz naturel)  
Tél. : +34 93 223 50 09  
Fax : +34 93 223 24 04  
www.enagas.es

**2**  
**RELISA**  
(huiles)  
Tél. : +34 93 223 40 02  
Fax : +34 93 223 46 10  
relisa@a1web.es

**3**  
**TEPSA**  
(produits chimiques  
et raffinés)  
Tél. : +34 93 289 55 40  
Fax : +34 93 223 45 79  
www.tepsa.es  
tepsa@tepsa.es

**4**  
**TERQUIMSA**  
(produits chimiques)  
Tél. : +34 93 223 48 80  
Fax : +34 93 223 45 19  
www.terquimsa.com

**5**  
**DECAL**  
(produits raffinés)  
Tél. : +34 93 223 87 40  
Fax : +34 93 223 80 95  
bcn@decalesp.com

**6**  
**CLH, SA**  
(produits raffinés)  
Tél. : +34 93 289 54 00  
Fax : +34 93 223 20 59

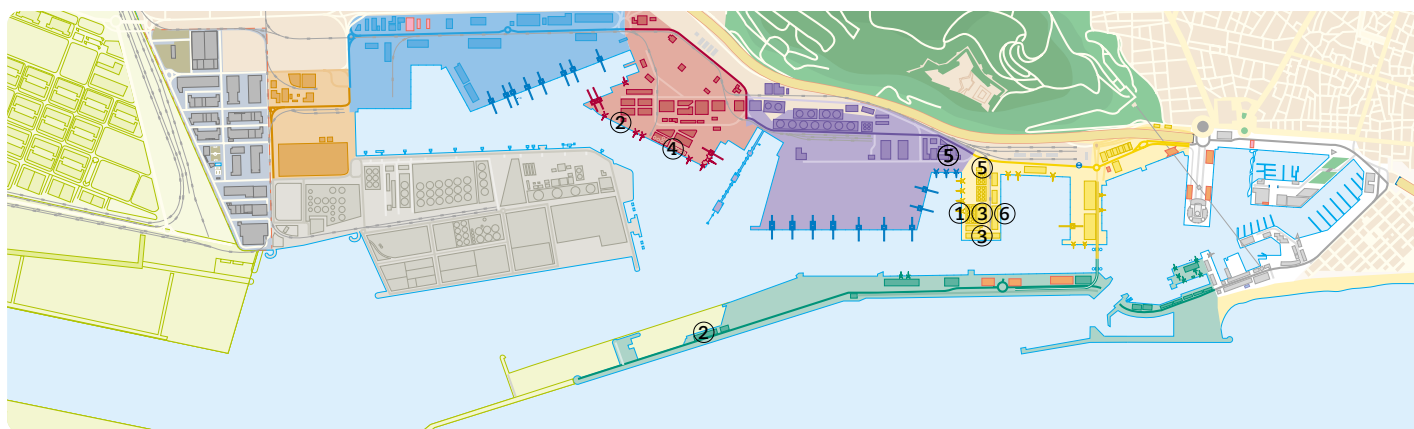
**7**  
**SADESA**  
(huiles)  
Tél. : +34 93 442 78 15  
Fax : +34 93 442 23 39

**8**  
**Loiret & Haëntjens**  
**Esp., SA**  
(mélasse)  
Tél. : +34 93 443 10 60  
Fax : +34 93 442 27 77  
loireth@loireth.com

**9**  
**KOALAGAS, SA**  
Tél. : +34 93 289 51 76  
Fax : +34 93 289 51 73  
**Situation :**  
Quais 32 Inflammables, 19  
Sant Bertran, 22 Contradic  
et Tram IV  
**Caractéristiques :**  
Superficie : 76 ha  
Ligne d'amarrage : 2 390 m  
exclusifs  
Tirant d'eau : 12 m  
Nombre de dépôts : 502  
(liquides) ; 6 (gaz)  
Types : acier doux, inoxyda-  
bles, isothermiques,  
chauffés, recouverts et de  
qualité alimentaire.

Capacité totale : 1 308 478 m<sup>3</sup>  
(liquides) ; 244 000 m<sup>3</sup> (gaz).  
Installations de remplissage  
de bidons.  
Installations de remplissage  
de conteneurs CIG.  
Terminaux ferroviaires  
propres.

## B.9 | Terminaux de produits en vrac solides



Ciment :

**1**  
**Portcemen, SA**  
Tél. : +34 93 443 05 14  
Fax : +34 93 443 10 29  
portcemen@entorno.es

**2**  
**CEMEX España, S.A.**  
Tél. : +34 977 73 70 00  
**Situation :**  
Quais 01B Adossat, 22C Contradic et 26B Álvarez de la Campa  
**Caractéristiques :**  
Silos d'une capacité de 104 800 t

Grain :

**3**  
**ERGRANSA**  
Tél. : +34 93 443 37 16  
Fax : +34 93 443 44 39  
silos@ergransa.es  
**Situation :**  
Quai 22B Contradic. 1 terminal  
**Caractéristiques :**  
Silos multicellulaires d'une capacité de 145 000 t  
Rendement déchargement pneumatique : 900 t/h

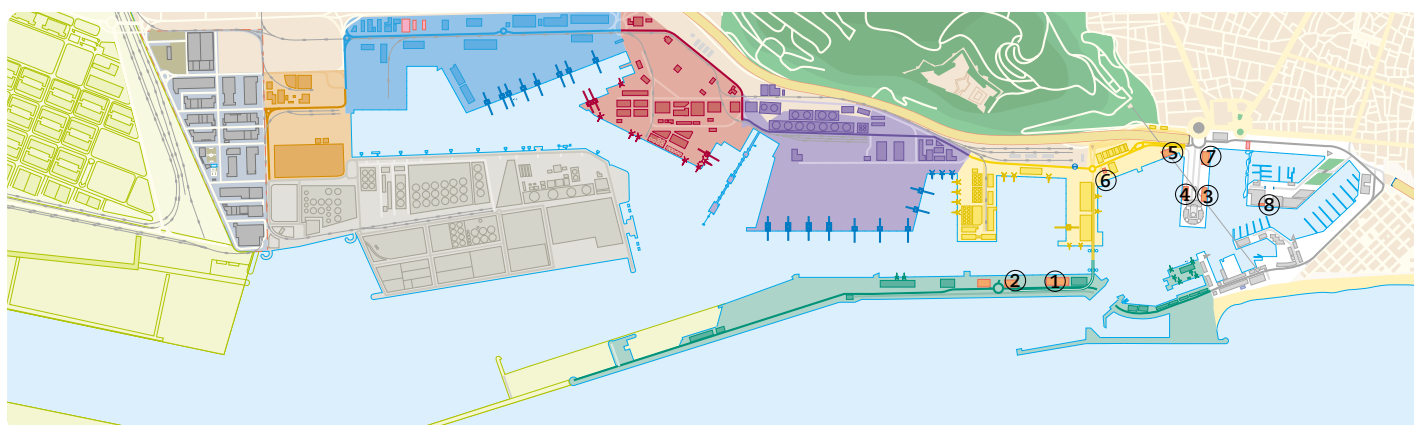
Grain de soja :

**4**  
**Cargill España, S.A.**  
Tél. : +34 93 223 04 54  
Fax : +34 93 289 51 05  
**5**  
**MOYRESA**  
Tél. : +34 93 230 24 00  
Fax : +34 93 443 42 90  
**Situation :**  
Quais 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic et 23A Oest. 2 terminaux  
**Caractéristiques :**  
Industrie de production de farines et d'huile crue.  
Usines de moulage d'une capacité de 1 200 000 t/an

Potasse :

**6**  
**TRAMER, SA**  
Tél. : +34 93 442 19 40  
Fax : +34 93 443 20 73  
**Situation :**  
Quai 22A Contradic. 1 terminal  
**Caractéristiques :**  
Capacité maximum de stockage de 80 000 t  
Équipement : deux portiques de chargement (rendements de 400 à 700 t/h)

## B.10 | Terminaux de passagers



**1**  
**Gare Maritime Internationale A**  
Tél. : +34 93 221 83 15

**2**  
**Gare Maritime Internationale B**  
Tél. : +34 93 221 83 67

**3**  
**Gare Maritime Internationale Nord (World Trade Center)**  
Tél. : +34 93 412 79 14

**4**  
**Gare Maritime Internationale Sud (World Trade Center)**  
Tél. : +34 93 412 79 14

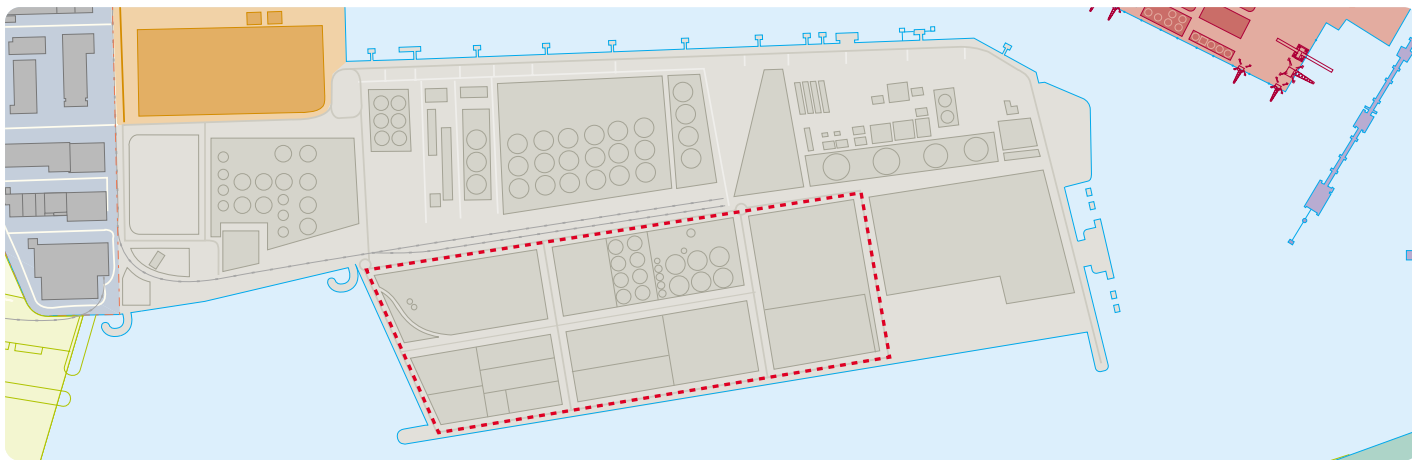
**5**  
**Trasmediterránea**  
Tél. : +34 93 295 91 00  
Fax : +34 93 295 91 65

**6**  
**Gare Maritime Barcelone-Gênes**  
Tél. : +34 93 443 98 98

**7**  
**Gare Maritime Drassanes**  
Tél. : +34 93 441 58 00  
Fax : +34 93 441 30 31

**8**  
**Gare Maritime Maremagnum**  
Tél. : +34 93 225 81 46  
**Situation :**  
Trafic national aux quais 18 Barcelona et 19 Sant Bertran ;  
Trafic international sur les quais 01 Adossat, 15B Espanya et 20 Ponent.

## **C** | Parc de terminaux portuaires DELTA 1



Situé sur l'extension du Secteur 8 du Port, le parc de terminaux portuaires DELTA 1 a été officiellement inauguré le 4 juillet 2003. Mis en concession par l'Autorité Portuaire de Barcelone, il s'inscrit dans une action promue par la société Muelles y Espacios Portuarios, S.A. (MEPSA).

Le sol portuaire qui accueille le parc DELTA 1 est le fruit de travaux d'infrastructures, exécutés entre 1997 et 1999, concernant la digue de protection Est, d'une longueur de 1

550 m, et la digue Sud, d'une longueur de 450 m. Ces travaux ont été suivis, en 2000 et 2001, d'une vaste opération de remblayage (plus de 5 000 000 m<sup>3</sup>) qui a permis de gagner près de 70 ha sur la mer.

Le parc de terminaux DELTA 1 occupe une grande partie de cette surface – près de 50 ha – aujourd'hui aménagée dans les meilleures conditions pour accueillir toutes sortes de terminaux et de services portuaires.

Le parc est situé à un empla-

cement incomparable. Il se trouve au milieu du port de commerce, dispose d'un accès direct au réseau de voies rapides et d'autoroutes grâce à la bretelle P-30 du Port et jouit de la proximité de l'aéroport international de Barcelone. Toutes les parcelles possèdent également un accès ferroviaire, qui offre aux clients la valeur ajoutée de la connexion intermodale. Le parc de terminaux DELTA 1 peut accueillir toutes sortes de terminaux, sans exception, y compris pour

les produits chimiques. Il est équipé de l'infrastructure nécessaire pour répondre efficacement à tous les besoins spécifiques.

**Muelles y Espacios Portuarios, SA**  
Tél. : +34 93 496 06 50  
Fax : +34 93 496 06 51  
mepsa@deltauno.com  
www.deltauno.com

## **D** | Zone d'activités logistiques (Z.A.L.)

Le Port de Barcelone dispose de l'un des centres de distribution intermodale les plus modernes d'Europe.

Cette infrastructure spécialisée et de qualité offre de nombreux avantages stratégiques et financiers aux entreprises qui y sont installées :

- une vaste offre immobilière de qualité ;
- une connexion intermodale complète (terrestre, maritime et aérienne) avec la péninsule ibérique et l'Europe ;
- une gamme étendue de services complémentaires et à valeur ajoutée,
- une offre complète en matière de télécommunications, internes et externes.

Les clients de la Z.A.L. sont essentiellement de deux types :

- Des producteurs : importateurs et exportateurs de marchandises dont le transport s'effectue via Barcelone et son port.

- Des prestataires de services logistiques : transitaires, entreprises de transport, armateurs, consignataires, opérateurs logistiques et fabricants souhaitant implanter à Barcelone leur centre de distribution pour le Sud de l'Europe, etc.

La première phase de la Z.A.L., qui porte sur 65 ha, est entièrement consolidée et accueille plus de 65 entreprises ; 250 000 m<sup>2</sup> sont consacrés à des entrepôts et 45 000 m<sup>2</sup> à des bureaux.

Le Service Center, grand bâtiment multifonctionnel de la Z.A.L., vient compléter cette forte concentration d'entrepôts logistiques.

Le Service Center est le Centre de Services de la Z.A.L. Il concentre, sur 19 000 m<sup>2</sup>, une offre étendue de services répondant aux besoins des entreprises qui y sont installées et de leurs employés.

Le Service Center dispose de

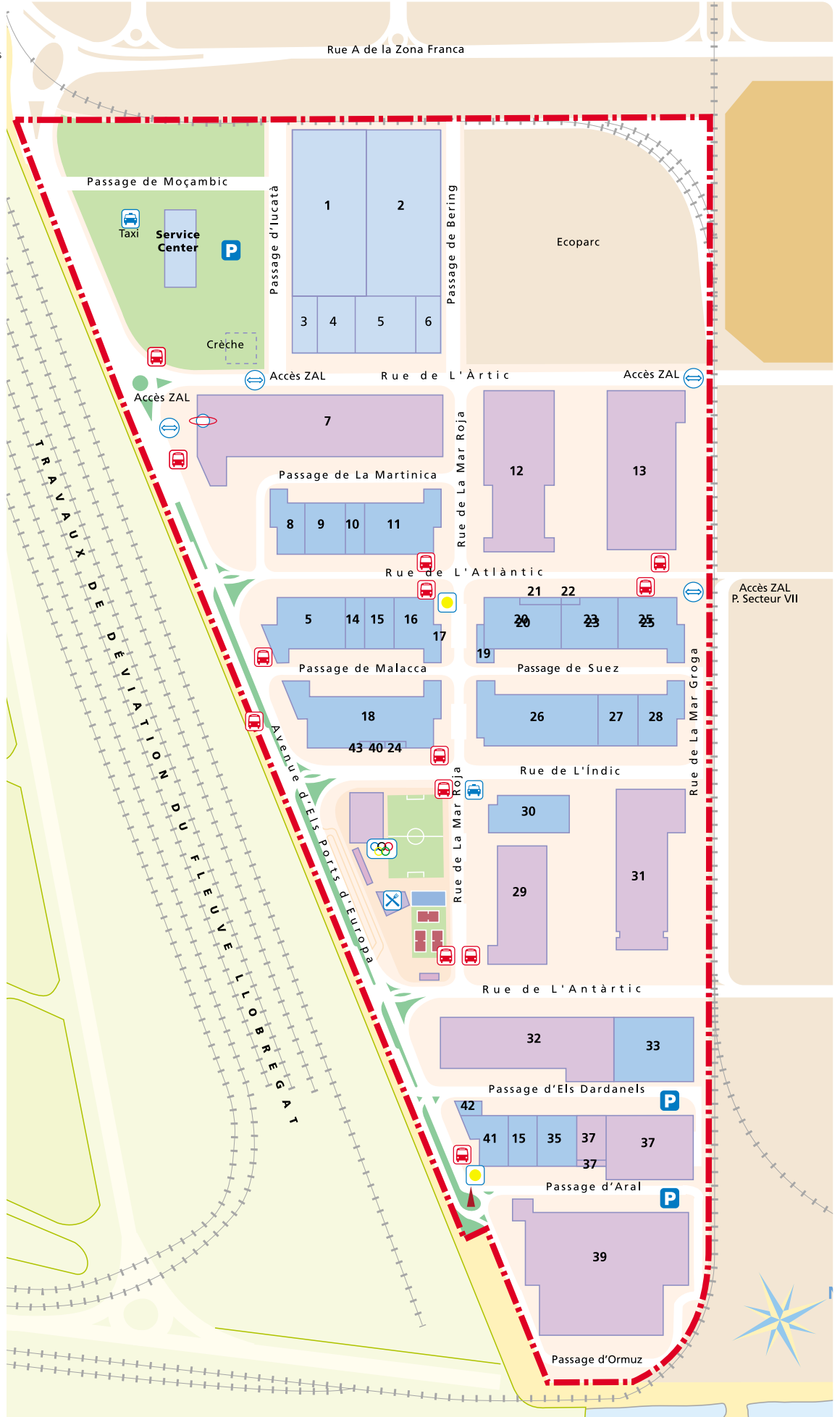


plusieurs restaurants – pour le quotidien comme pour les déjeuners d'affaires –, d'un centre de photocopie, d'une agence de travail temporaire, d'une agence de voyages et d'une banque. Un jardin d'enfants est également en construction. Il accueillera les enfants âgés de quatre mois à trois ans et permettra aux employés qui travaillent sur la

Z.A.L. de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale. Ce jardin d'enfants, appelé "Symphonie", est un projet pionnier en Catalogne. C'est l'un des premiers à être installé sur une zone de ce type. Les cours débuteront en septembre. Outre sa proximité du lieu de travail des parents, Symphonie présente l'avantage d'être basé sur un projet

- Bâtiments construits par Cilsa
- Bâtiments construits par les clients
- Projets en cours
- Contrôle de l'accès
- Arrêt Portbus-ZAL
- Restaurant
- Zone sportive
- Mât de télécommunications
- Nodo Planet
- Taxi
- Boîte aux lettres
- Parking

- 1 Condominas
- 2 Whirlpool
- 3 Fundación Cares
- 4 Space Cargo
- 5 Lotrans
- 6 IFS/Stock Cargo
- 7 Bofill & Arnan
- 8 Geologistics
- 9 Bax Global
- 10 Gv Express
- 11 Transnatur
- 12 Logipoint
- 13 José Salvat
- 14 Catalana de Grupatges
- 15 Hermes Logistica
- 16 Andrea Merzario
- 17 Dyatrans
- 18 Kühne & Nagel
- 19 Jas Forwarding
- 20 Nippon Express
- 21 Amer Sports
- 22 UPS
- 23 J. Gibert SL
- 24 Embarmar
- 25 Daewoo Electronics
- 26 Aldeasa
- 27 Redcar
- 28 Decoexsa
- 29 Danzas
- 30 Transmec de Bortoli
- 31 ABX
- 32 Exel
- 33 J. Gibert SL
- 35 Lauson
- 37 Press Cargo
- 39 Honda
- 40 Just Logistica
- 41 Totsabir
- 42 Capsa
- 43 Riso Ibérica



pédagogique novateur et de qualité.

Le Service Center dispose également d'un Centre de formation et de réunions abritant 10 espaces entièrement équipés, qui peuvent être utilisés comme lieux de formation ou salles de réunions, et d'un auditorium polyvalent d'une capacité de 230 personnes. Le Centre propose différents types de formations allant d'un master en logistique à des cours de langues, en passant par des séminaires spécialisés s'adressant aux cadres. Les entreprises, organismes et institutions utilisent les espaces du Service Center pour des cours de formation interne, des réunions et toutes sortes d'événements.

Le Service Center se veut un espace de cohabitation, également ouvert aux habitants du quartier. Il propose diverses activités, de nature plus ludique que professionnelle, par

exemple les journées mensuelles du Service Center, qui portent sur différents thèmes d'intérêt général (conversations, présentation de livres, concerts, dégustation de vins, découverte de parfums, etc.). La partie extérieure du bâtiment (espace vert, patio et terrasses) offre aussi la possibilité de profiter du soleil et du climat méditerranéen.

La deuxième phase de la Z.A.L. concerne quant à elle une surface de 143 ha. Les premiers contrats de location relatifs à des entrepôts mono-clients ont été signés en 2003 avec de grandes entreprises internationales du secteur logistique. La livraison de ces entrepôts est prévue pour 2004, tout comme la construction d'un premier entrepôt modulaire, destiné aux entreprises dont les besoins en espaces sont moindres. Tous ces travaux sont effectués

conformément aux normes de sécurité récemment imposées par la loi et répondent à de hauts critères de qualité.

D'autres projets sont en cours parallèlement au développement de la deuxième phase de la Z.A.L. : l'extension du Port et de l'aéroport, la déviation du cours du Llobregat et, ultérieurement, la construction d'une gare ferroviaire. Toutes ces infrastructures amélioreront de manière substantielle le niveau de multimodalité de la Z.A.L.

Outre ces grands travaux d'infrastructure, un projet de télécommunications qui concernera l'ensemble de la plateforme logistique est en cours d'élaboration. Il sera essentiellement basé sur un réseau de communication interne à fibre optique et une tour de télécommunications d'une hauteur de 45 m grâce à laquelle tous les opérateurs de

télécommunication pourront proposer librement leurs services aux entreprises implantées dans la Z.A.L. et dans le Service Center.

Les entreprises de la Z.A.L. bénéficient d'un emplacement stratégique privilégié dans le Sud de l'Europe, d'un haut niveau de multimodalité, des technologies les plus avancées, d'une vaste gamme de services à valeur ajoutée et d'une forte concentration d'entreprises du secteur des transports et de la logistique, renforcée par la communauté logistique de la région.

#### **Zone d'Activités Logistiques (Z.A.L.) CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA)**

Av. Ports d'Europa, 100, 4a pl.  
Edifici Service Center  
08040 Barcelone  
Tél. : +34 93 552 58 00  
Fax : +34 93 552 58 01  
info@zal.es  
www.zal.es



## **E | Terminaux maritimes intérieurs : tmZ et tmT**

Nœuds du réseau de services portuaires et logistiques du Port de Barcelone, les terminaux maritimes intérieurs de Saragosse (tmZ) et de Toulouse (tmT) ont tous deux pour but de faciliter le commerce international maritime, le premier en Aragon, ainsi que dans la Vallée de l'Èbre et les zones adjacentes, et le second dans le Sud de la France. Ils constituent aussi une initiative stratégique de la part du Port de Barcelone qui souhaite ainsi être présent en permanence sur ces marchés et diversifier sa vaste gamme de services basés sur des standards de qualité garantis.

Ces initiatives tirent profit de la synergie entre deux éléments :

- Un opérateur logistique neutre chargé de la gestion technique et de la commercialisation des services proposés par la plate-forme auprès des transitaires et opérateurs qui utilisent le terminal.
- Une structure de promotion, à laquelle parti-

cipe le Port de Barcelone, chargée de diffuser l'offre de services du Port auprès des opérateurs, importateurs et exportateurs, et de veiller à la qualité de ces services et à l'attention apportée aux clients.

Collaborateurs neutres des transitaires et autres opérateurs du commerce international, ces terminaux offrent des prestations conçues pour assurer un usage efficace du Port de Barcelone et un niveau de service garanti.

Les services auxquels les clients des terminaux ont accès sont les suivants :

- Logistique de marchandises : groupage et dégroupage de conteneurs FCL et LCL avec stockage et services complémentaires complets (tri, palettisation, amarrage, etc.) ; opérations en dépôt de douane et services de collecte et de livraison.
- Logistique de conteneurs : services de manutention, nettoyage et réparation de conteneurs, entrepôts de

stockage pour conteneurs vides et service de manutention de conteneurs pleins. Les terminaux disposent également d'une zone équipée pour le transbordement de la marchandise sur les véhicules de transport par route et pour les opérations de chargement/déchargement sur plate-forme porte-conteneurs.

- Services de collecte et de livraison locales, et service de transport entre le terminal et le Port de Barcelone.

- Services de marque du Port de Barcelone :

– Plate-forme de Commerce électronique du Port de Barcelone (PortIC) : elle permet d'automatiser les transactions liées à la logistique du transport sans avoir recours à aucun support papier et fournit des informations sur le suivi des marchandises.

– Support aux opérateurs.

– Standards de qualité prédéfinis accompagnés de garanties relatives aux conditions de dédouanement, au transit et à la sécurité des marchandises, tant dans le

terminal que dans le Port.

– Service Clientèle et service d'information permanente sur le transit des marchandises par le terminal et le Port

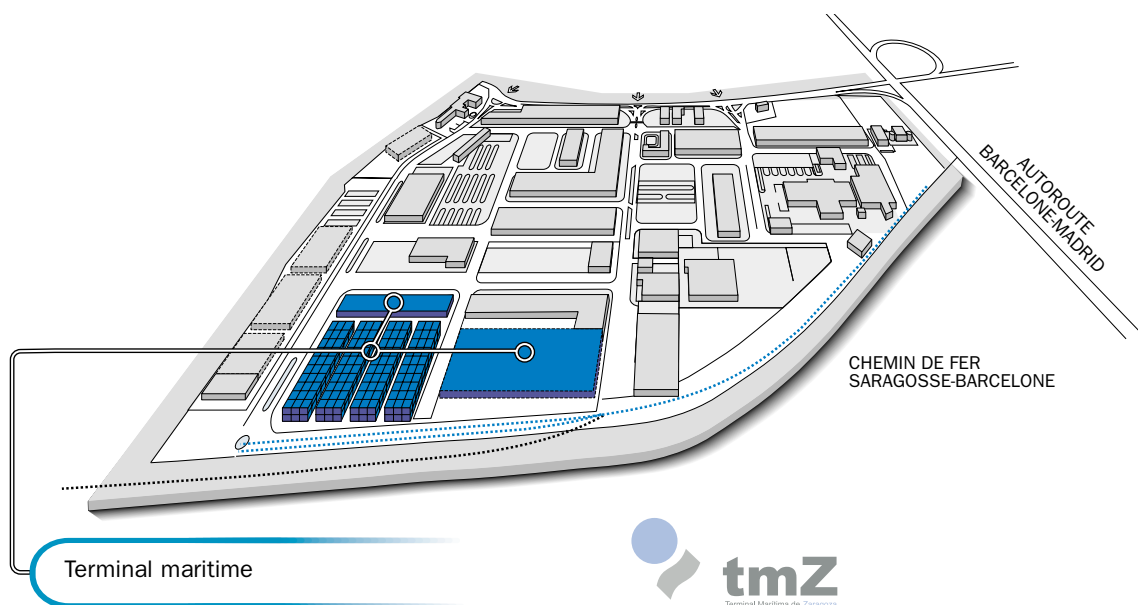
#### **Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)**

Camino de la Cogullada, s/n  
Mercazaragoza, calle P  
50014 Saragosse (Espagne)  
Tél. : +34 976 464 439 / 38  
Fax : +34 976 476 406  
www.tmmzaragoza.com  
tmzaragoza@tmzaragoza.com

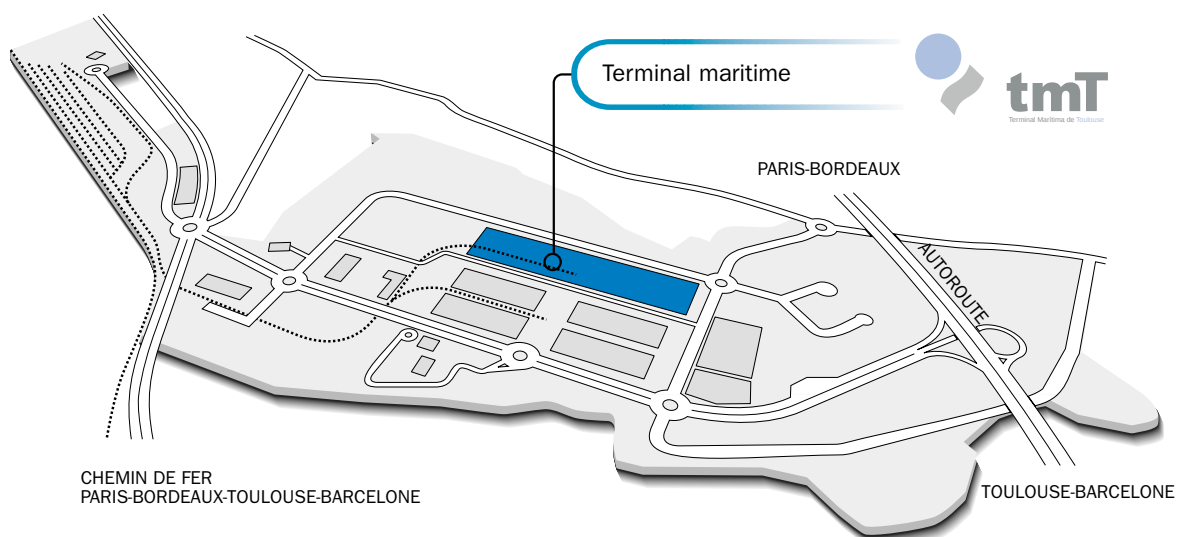
#### **Terminal Maritime de Toulouse (tmT)**

BP 31 31621 Eurocentre Cedex  
France  
www.tmtoulouse.com  
tmtoulouse@tmtoulouse.com

## ↓ E.1 | Terminal maritime de Saragosse (tmZ)



## ↓ E.2 | Terminal maritime de Toulouse (tmT)



## ↓ F | Le Port Vell

Les 15 millions de visiteurs accueillis par le Port Vell en 2003 sont la preuve du caractère particulièrement attractif de cette zone, qui a confirmé son importance en tant que principal espace récréatif et commercial de Barcelone, et est devenue un lieu de visite incontournable, pour les Barcelonais comme pour les visiteurs de passage.

Les grands espaces publics de promenade, les bureaux, les locaux commerciaux, l'aquarium, le cinéma Imax, le complexe de cinéma multisalles du Maremagnum, un grand espace de stationnement et les différentes zones destinées aux sports nautiques permettent aux visiteurs de disposer d'un large éventail d'activités – promenade, sport, détente, gastronomie – auxquelles ils peuvent s'adonner pour leur plus grand plaisir. Ils peuvent aussi profiter pleinement de la nuit barcelonaise, autrement dit se plonger dans un monde où le divertissement est assuré.

## ↓ Quai d'Espanya

### Maremagnum

Situé sur la mer, le Maremagnum est le centre ludique, commercial et de restauration le plus attractif de Barcelone. Un lieu idéal pour acheter un parfum ou le dernier modèle de la saison, déguster quelques tapas sur une terrasse, manger un sandwich ou un plateau de fruits de mer, entrer dans le monde de la réalité virtuelle ou vous contenter de vous promener sur un fond de musique de jazz.  
Surface totale : 39 000 m<sup>2</sup>  
Tél. : +34 93 225 81 00  
[www.maremagnum.es](http://www.maremagnum.es)

### Aquàrium

Le plus grand aquarium d'Europe et le plus important au monde en ce qui concerne les espèces méditerranéennes. Quatre-vingt mètres de tunnel transparent sous l'immense Océanarium et 21 grands aquariums thématiques vous permettront de vous familiariser avec les requins, les hippocampes, les poissons de

couleur. Au total, 10 000 animaux et plus de 450 espèces. Les espaces "Planète Aqua" et "Explora" viennent compléter cette attraction, l'une des préférées et des plus visitées de Barcelone.

Surface : 14 290 m<sup>2</sup>  
Volume d'eau : 5 500 m<sup>3</sup>  
Nombre de visiteurs en 2003 : 1 375 271  
Achat des billets aux guichets ou dans les agences de la Caixa de Catalunya  
Tél. : +34 93 221 74 74  
[www.aquariumbcn.com](http://www.aquariumbcn.com)

### Teatre Imax Port Vell

La seule salle au monde offrant trois systèmes de projection grand format : l'Imax, dont l'écran plat atteint une hauteur équivalant à sept étages, l'Omnimax et son dôme d'une surface de 900 m<sup>2</sup>, et l'écran 3D, qui fournit la projection en trois dimensions la plus parfaite de l'histoire du cinéma. Le tout accompagné de son numérique, d'une puissance de 27 000 W et d'une égalisation assistée par ordinateur.

Nombre de spectateurs en 2003 : 671 509  
Information sur les horaires, les prix et la vente de billets : +34 902 10 12 12  
Tél. Imax Port Vell : +34 93 225 11 11  
[www.imaxportvell.com](http://www.imaxportvell.com)

### Cinéma Maremagnum

8 salles d'une capacité totale de 2 100 personnes projettent les dernières nouveautés cinématographiques avec les systèmes les plus modernes en matière d'image et de son.  
Nombre de spectateurs en 2003 : 379 000  
Achats des billets aux guichets, par téléphone ou dans les agences de "la Caixa" à travers le terminal Servicaixa  
Information sur les horaires, les prix et la vente de billets : +34 902 333 231  
Tél. CINESA : +34 93 423 24 55

## ↓ Quai de la Barceloneta

### Marina Port Vell

Port de plaisance doté de 410 amarres, la Marina Port Vell peut accueillir des navires

d'une longueur de 70 m et dispose des prestations les plus complètes (eau potable, électricité, téléphone, approvisionnement en carburant, contrôle d'accès, ramassage des ordures, etc.)

Un bâtiment abritant des locaux commerciaux, des boutiques d'articles nautiques, une banque, une blanchisserie, un supermarché, etc., viennent compléter cette offre.  
Tél. : +34 93 484 23 00  
[www.marinaportvell.com](http://www.marinaportvell.com)

### Marina'92

Il s'agit, avec la Marina Port Vell, de l'un des principaux complexes méditerranéens entièrement consacrés aux sports nautiques. La Marina'92 possède une cale d'échouage d'une capacité de 400 tonnes, des grues pouvant soulever jusqu'à 8 tonnes, un dock flottant d'une capacité de 4 000 tonnes, une plate-forme de peinture flottante de 75 m et 50 points d'hivernage couverts pour les navires à moteur d'une longueur maximum de 16 m. Cet ensemble permet de fournir à tous les navires, de plaisance ou non, une assistance technique complète. L'inauguration du syncrolift fait de la Marina'92 le plus important lieu d'entretien et de réparation de la Méditerranée.  
Tél. : +34 93 224 02 24  
[www.mb92.com](http://www.mb92.com)

## ↓ Quai du Dipòsit

### Palau de Mar

Le Palau de Mar est un ancien entrepôt portuaire qui a été reconverti en un immeuble de bureaux moderne et abrite des boutiques, des restaurants, des bars, ainsi que d'autres services destinés à ses occupants et à ses visiteurs. Il accueille entre autres le :

### Museu d'Història de Catalunya (Musée d'Histoire de la Catalogne)

Nombre de visiteurs en 2003 : 336 453  
Tél. : +34 93 225 47 00 / 26 / 32  
[cultura.gencat.net/museus/mhc](http://cultura.gencat.net/museus/mhc)

## ↓ Quai de Barcelona

### World Trade Center Barcelona

Le World Trade Center de Barcelone est une infrastructure moderne, idéale pour le développement des activités des entreprises. Il est doté des dernières nouveautés technologiques et réunit, dans un environnement unique, une gamme étendue de services et d'installations, et l'accès au monde des affaires internationales.

Œuvre du prestigieux cabinet d'architectes Pei, Cobb, Freed & Partners, ce bâtiment emblématique et singulier est conçu pour garantir une flexibilité maximale dans le but de s'adapter aux besoins, actuels et futurs, des entreprises. Il comprend une surface de 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux en location, un espace commercial de 6 500 m<sup>2</sup>, une surface de 5 000 m<sup>2</sup> destinée aux conventions et congrès, ainsi qu'un parking de plus de 874 places. Il dispose également d'un hôtel cinq étoiles de grand luxe, l'Eurostars Grand Marina Hotel, pour les visiteurs du World Trade Center de Barcelone et les passagers des croisières qui utilisent les services des gares maritimes modernes situées sur le quai de Barcelona.

Le World Trade Center de Barcelone est un complément parfait au rôle tenu par le Port de Barcelone dans le transport et le commerce en tant que porte du Sud de l'Europe. World Trade Center de Barcelone, le point de référence des entreprises du futur.  
Tél. : +34 93 508 80 00  
Fax : +34 93 508 80 10  
[comercial@wtcbarcelona.es](mailto:comercial@wtcbarcelona.es)  
[www.wtcbarcelona.com](http://www.wtcbarcelona.com)







Istanbul  
Constanza  
Tangier  
Ghana  
Lisbon  
Calcutta  
Almería  
Montevideo  
Toulouse  
Buenos Aires  
Genoa  
Seattle  
Ningbo  
Marseilles  
Lyon  
Barranquilla  
Philadelphia  
Le Havre  
Valparaiso  
Vietnam  
Bangkok  
Tarragona  
Tianjin  
Malaysia  
Belawan  
Sydney  
Vera Cruz  
Bourgas  
Santos  
Paranagua  
Vancouver  
Miami  
València  
Singapore  
New York  
Piraeus  
Havana  
Melbourne  
Barcelona  
Port Said  
Marsaxlokk  
Sri Lanka  
Thessaloniki  
Damman  
Doha  
Casablanca  
Mombasa  
Taiwan  
Alexandria  
South Korea  
Antwerp  
Felixstowe  
Hamburg  
Majuro  
Wien  
Batigkik  
Energohaven  
Kotondam  
Mallorca  
Algeria  
Sydneyburg  
Marhocruz  
Eorngts  
Bakhtan  
Eorahgoles  
Vanisouver  
Mia Bulmas  
Dalbicia  
Zingppoe  
NewyKokg





# Répertoire du Port de Barcelone



## Autorité Portuaire de Barcelone

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

Edifici ASTA  
Ctra. Circunval·lació, Tram VI  
08039 Barcelone  
Tél. : +34 93 298 21 00  
Fax : +34 93 298 21 18  
www.apb.es

**SAU (Service d'Accès Unifié)**  
Ctra. Circunval·lació Tram VI  
08040 Barcelone  
Tél. : +34 93 298 60 00  
Fax.: +34 93 298 60 01  
sau@apb.es

**SAC (Service Clientèle)**  
Tél. : 900 210 938  
sac@apb.es  
www.apb.es

**Représentation du Port  
de Barcelone au Japon**  
DE TOK LTD.  
M. Takeshi Suzuki  
11-3 Akasaka 1-Chome, Minato-ku  
Reinanzaka Annex Building  
Tokyo 107-0052, Japon  
Tél. : 813 3584 11 17  
Fax : 813 3584 11 19  
detokltd@mb.kcom.ne.jp

**Représentation du Port  
de Barcelone en Chine**  
CHINA CONSULTANTS  
M. Joan Dedeu  
29/F, Chung Nam Bldg.  
1, Lockhart Road  
Hong Kong  
Tél. : 852 2866 88 41  
Fax : 852 2866 75 54  
cconsult@netvigator.com

**Représentation du Port  
de Barcelone en Argentine**  
M. Hugo Norberto Lejtman  
Charcas 2715 PB "B"  
1425 Buenos Aires, Argentine  
Fax : 5411 4824 36 01  
h.l@abacenet.com.ar

**Représentation du Port  
de Barcelone au Mexique**  
M. Ramón Praderas Roca  
Av. Lomas Verdes, 825  
Local 213-E, Est 4, Col. Lomas verdes  
Naucalpan 53210, État de Mexico  
Tél. : 52 (55) 5344 7694  
Fax : 52 (55) 5374 0743  
newmon@dsi.com.mx

**Port Vell**  
**Gérance d'Urbanification Port 2000**  
Josep Anselm Clavé, 27  
08002 Barcelone  
Tél. : +34 93 317 61 35  
Fax : +34 93 317 41 48  
port.2000@bcn.servicom.es

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

**PortiC Barcelona, SA**  
World Trade Center  
Quai Barcelona  
Edifici Est, 6a pl.  
08039 Barcelone  
Tél. : +34 93 508 82 82  
Fax : +34 93 508 82 92  
comercial@portic.net  
www.portic.net

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

**ESTIBARNA (Société d'État**  
**d'arrimage et de désarrimage)**  
Ctra. Circunval·lació, Tram V  
08039 Barcelone  
Tél. : +34 93 223 18 22  
Fax : +34 93 223 17 33  
estibarna@estibarna.es

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

**Centre régional de coordination**  
**de sauvetage et de sécurité**  
**maritime**  
Edifici Torre de Salvament, Tram VI,  
9a pl.  
Ctra. Circunval·lació, Tram VI  
08040 Barcelone  
Tél. : +34 93 223 47 33  
Fax : +34 93 223 46 13  
barcelon@sasemar.es

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

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

**CATICE (anciennement SOIVRE)**  
**(Centre d'assistance technique**  
**et d'inspection du commerce**  
**extérieur)**  
Quai Príncep d'Espanya  
Edifici Tersaco, 4a pl.  
Tél. : +34 93 289 66 10  
Fax : +34 93 223 48 64  
buzon.official@barcelona.catice.mcx.es

**Association des consignataires**  
**de navires de Barcelone**  
Av. Drassanes, 23-25, 4t A  
08001 Barcelone  
Tél. : +34 93 443 21 00  
Fax : +34 93 442 36 68  
acb@consignatarios.com  
www.consignatarios.com

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

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

**Syndicat officiel des agents**  
**et commissionnaires en douane**  
**de Barcelone**  
Av. Drassanes, 23-25  
08001 Barcelone  
Tél. : +34 93 329 27 58  
Fax : +34 93 441 51 08  
coacab@coacab.com  
www.coacab.com

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

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



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

**Renfe-Transport combiné**  
Estació Morrot  
Pg. Josep Carner, s/n  
08038 Barcelone  
Tél. : +34 93 496 31 49  
Fax : +34 93 496 32 46 (Dept.  
Comercial)  
inf.codvu05@cosme.renfe.es  
www.renfe.es/teco

**Renfe-Chargements**  
Estació Can Tunis  
Motors s/n  
08004 Barcelone  
Tél. : +34 93 508 93 40  
Fax : +34 93 508 93 66  
cargas@renfe.es  
www.renfe.es

**Terminal Marítima de Zaragoza**  
**(tmZ)**  
Camino de la Cogullada, s/n  
Mercazaragoza, calle P.  
50014 Saragosse (Espagne)  
Tél. : +34 976 464 439/38  
Fax : +34 976 476 406  
tmzaragoza@tmzaragoza.com  
www.tmzaragoza.com

**Terminal Maritime de Toulouse**  
**(tmT)**  
BP 31 31621 Eurocentre Cedex  
France  
tmtoulouse@tmtoulouse.com  
www.tmtoulouse.com







## Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6  
08039 Barcelone, Espagne  
Tél. : +34 93 306 88 00 / +34 93 298 21 00  
Fax : +34 93 306 88 11  
[www.apb.es](http://www.apb.es)

© **Autoritat Portuària  
de Barcelona**

*Production et impression*  
Novatesa Gràfiques, SL

*Direction d'art*  
Joan Colomer (AMB)

*Photographie*  
Lluís Castellà Bel  
(Tracte Comunicació Global)  
Colita  
Oriol Maspons  
UTE Río Llobregat  
Paisajes Españoles

D.L.: B-17368-2004