



Port de Barcelona

RAPPORT 2010 RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE
AUTORITÉ PORTUAIRE DE BARCELONE

Sommaire

Chapitre 1	Introduction du président	5
Chapitre 2	ACCOMPLISSEMENTS 2010 ET DÉFIS 2011	7
	2.1. Tableaux de synthèse.....	7
	2.2. Prix et distinctions reçus.....	9
Chapitre 3	LE PORT DE BARCELONE	11
	3.1. Profil et gouvernance	11
	3.1.1. L'organisation.....	11
	3.1.2. Présidence et direction générale.....	12
	3.1.3. Organigramme.....	12
	3.1.4. Entreprises en coparticipation.....	13
	3.2. Le Port de Barcelone, enclave stratégique et commerciale	15
	3.3. Principaux éléments chiffrés	15
	3.3.1. Principaux trafics.....	15
	3.3.2. Résultats économiques.....	16
	3.3.3. Subventions et aides reçues.....	17
	3.3.4. Principaux investissements.....	17
Chapitre 4	UN MODÈLE DE GESTION RESPONSABLE ET DURABLE	19
	4.1. Mission, vision, valeurs et parties prenantes	19
	4.1.1. Mission, vision et valeurs d'entreprise.....	19
	4.1.2. Parties prenantes.....	19
	4.1.3. Présence au sein d'organisations.....	20
	4.1.4. Stratégie et politique de responsabilité sociale d'entreprise (RSE).....	21
	4.2. Principes d'intervention vis-à-vis de la Communauté Portuaire, des clients, des usagers et des citoyens	22
	4.2.1. Le Port de Barcelone, moteur économique.....	22
	4.2.2. Clients et usagers du Port de Barcelone.....	23
	4.2.3. Structure et initiatives de RSE dans la Communauté Portuaire.....	27
	4.2.4. Produits et services durables.....	28
	4.3. Respect de la réglementation et transparence dans la gestion et la passation de marchés	30
	4.3.1. Fournisseurs.....	30
	4.3.2. Audits internes et externes.....	31
	4.3.3. Codes de conduite, normes, amendes et sanctions.....	31
	4.3.4. Politique publique.....	33
	4.4. Développement d'infrastructures et développement durable	35
	4.4.1. Infrastructures et principe de précaution.....	35
	4.4.2. Principaux chantiers et impact environnemental.....	35
	4.4.3. Biodiversité, initiatives de réduction des impacts.....	36
	4.4.4. Investissements environnementaux.....	37

4.5. La sécurité des activités dans l'enceinte portuaire	38
4.5.1. Le Plan d'autoprotection	38
4.5.2. La Police portuaire.....	39
4.5.3. Surveillance environnementale des travaux.....	39
4.6. Intégration port – ville.....	40
4.6.1. Le Port Vell, espace de loisirs citoyens.....	41
4.6.2. Principales activités	41
Chapitre 5 LES PERSONNES AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	43
5.1. La stratégie du personnel	43
5.2. Structure, égalité et diversité	43
5.2.1. Caractéristiques des effectifs	43
5.2.2. Égalité et diversité	44
5.3. Rémunération et avantages sociaux.....	45
5.3.1. Système de rémunération.....	45
5.3.2. Avantages sociaux.....	46
5.3.3. Représentation syndicale	46
5.3.4. Action sociale	47
5.4. La santé et la prévention au cœur de la culture d'entreprise.....	47
5.4.1. Politique de santé et de prévention	47
5.4.2. Structure, initiatives et actions en matière de santé et de prévention des risques professionnels.....	47
5.5. Évolution professionnelle	48
5.5.1. Formation	48
5.5.2. Droits humains et corruption.....	49
Chapitre 6 DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE	51
6.1. Politique et principes de gestion environnementale	51
6.2. Surveillance environnementale.....	51
6.2.1. Déversements et accidents	51
6.2.2. Déchets MARPOL.....	51
6.2.3. Gestion environnementale	52
6.3. Gestion des déchets	52
6.4. Gestion de la qualité de l'air et du bruit	52
6.4.1. Émissions	52
6.4.2. Initiatives d'amélioration	53
6.5. Bilan énergétique et hydrique	53
6.5.1. Consommation d'énergie.....	53
6.5.2. Consommation de ressources.....	54
6.5.3. Initiatives d'amélioration	55
6.5.4. Matériaux	56
6.5.5. Tableau de synthèse des émissions totales.....	57
6.5.6. Méthodes de calcul des émissions.....	57
6.6. Notre engagement contre le changement climatique.....	58
6.6.1. Conséquences financières	59
6.6.2. Risques et opportunités.....	59
Chapitre 7 PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DU RAPPORT DE RSE 2010	61
7.1. Méthodologie.....	61
7.2. Vérification et principaux changements	62
Chapitre 8 TABLE DES MATIÈRES ET TABLEAU DE CONTRÔLE DES INDICATEURS GRI.....	65



Introduction

Le Port de Barcelone joue un rôle de premier plan dans l'économie catalane, grâce à sa contribution majeure dans des secteurs clés tels que l'énergie, l'automobile, le tourisme, les biens d'équipement ou encore l'alimentation. Ses interventions reposent toujours sur l'écoute et le respect des personnes, de la société et de l'environnement. En définitive, le Port de Barcelone a fait de la responsabilité sociale d'entreprise (RSE) un élément intrinsèque de son activité.

Le Rapport de responsabilité sociale d'entreprise de l'Autorité Portuaire de Barcelone met en exergue le travail mené par le Port de Barcelone dans les trois dimensions de la RSE : économique, sociale et environnementale. Mais c'est également avant tout un exercice de transparence et de communication avec ses parties prenantes, destiné à faciliter leur participation à la réalisation des objectifs communs du Port.

A cet égard, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) défend une approche systémique du travail et de la collaboration avec les membres de la Communauté Portuaire, afin que cette dernière ne donne pas l'image d'un ensemble d'éléments séparés, mais d'un collectif dont les membres sont profondément unis autour d'un objectif commun unique.

Le Port de Barcelone a été l'un des premiers ports espagnols à appliquer les critères de RSE. L'APB est convaincue depuis longtemps que le développement durable est synonyme d'efficacité et elle applique ces valeurs à ses principaux instruments de gestion et de développement : plan d'entreprise, plan stratégique, plan environnemental ou encore plan de qualité.

Dans le cadre de son approche stratégique, le Port est à la recherche des solutions de connectivité les plus

efficaces, en remplaçant notamment de plus en plus, sur certains trajets, le transport terrestre par le transport maritime à courte distance et / ou le transport ferroviaire, ce qui permet une baisse sensible des émissions de gaz dans l'atmosphère, et bien souvent des économies de coûts.

Les efforts déployés ces dernières années pour améliorer et développer des infrastructures et liaisons ferroviaires commencent à porter leurs fruits. Le bon accueil qu'ont reçu des liaisons telles que Barcelon Express, vue dès le départ comme un pari commercial risqué, conforte le Port de Barcelone dans sa stratégie environnementale et d'expansion de l'*hinterland*. Les interventions, tant dans l'enceinte portuaire que dans le reste de l'Espagne et en France, nous rapprochent de notre objectif à moyen terme : transporter 30% des marchandises par voie ferroviaire. Les chiffres 2010 pour ce type de trafic ont d'ailleurs dépassé les prévisions et ont connu une forte hausse, tout comme les trafics de *Short Sea Shipping* (SSS) entre Barcelone et plusieurs ports méditerranéens.

La recherche d'une dynamique durable et de qualité a été étendue à l'ensemble des processus du Port et à son mode de fonctionnement : exploitation des terminaux, permis délivrés aux camions, gestion des ressources internes, recyclage, etc. Ainsi, la généralisation des démarches documentaires par voie électronique évite un excès de déplacements. D'autre part, l'efficacité de l'organisation est également reconnue à l'extérieur : elle a en effet été classée par le magazine *Actualidad Económica* parmi les cent entreprises espagnoles faisant l'objet de la meilleure gestion économique et financière. Elle s'est également distinguée par son service dans des secteurs clés, comme le



prouvent les prix décernés au Port de Barcelone pour ses activités de croisières, par le magazine *Dream World Cruise Destinations*.

Au plan social, l'organisation sait depuis longtemps qu'elle doit accorder la plus grande attention au véritable moteur de l'activité, les personnes. Nous allons désormais plus loin et envisageant un changement culturel autour de trois axes : l'engagement, le professionnalisme et l'éthique. Une approche déployée au sein de l'APB et que nous devrions pouvoir étendre à l'ensemble du Port.

Au-delà, le Port de Barcelone réaffirme également son engagement envers les citoyens et le territoire. Il prête notamment la plus grande attention à la gestion environnementale de ses installations, chantiers, activités, etc. Le Port maintient ainsi une présence active au sein des organisations travaillant dans le domaine de la sécurité industrielle et environnementale, réalise des simulations et des contrôles réguliers, et prend les mesures de prévention nécessaires pour assurer la sécurité de la population. A cet égard, le Conseil d'administration de l'APB de septembre dernier a approuvé définitivement le Plan d'autoprotection (PAU) du Port de Barcelone, document qui s'adapte à la réglementation en vigueur, intègre le système de protection civile et améliore l'organisation et la réactivité en cas d'urgence.

Notre port est non seulement le cadre dans lequel se déroulent des activités commerciales essentielles au développement économique de son environnement, mais également un acteur dynamique de la vie sociale et culturelle et une source de synergies entre entreprises durables.

Sixte Cambra

Le président du Port de Barcelone

2.

Port de Barcelona

MA 10EA

PA 002

01 11

Accomplissements 2010 et défis 2011

2.1. TABLEAUX DE SYNTHÈSE

Les tableaux suivants présentent les progrès accomplis par le Port de Barcelone en 2010 et les grands défis à

relever en 2011 autour des trois piliers du développement durable : économique, social et environnemental. Ils découlent des objectifs du Plan d'entreprise de l'Autorité Portuaire de

Barcelone, objectifs sur lesquels repose le mode de gestion adopté pour atteindre l'objectif stratégique du Port.

ACCOMPLISSEMENTS 2010

Stimulation du développement du Port de Barcelone en s'inscrivant dans la durabilité économique, environnementale et sociale :

- Rédaction de l'argumentaire sur les bénéfices environnementaux (réduction des émissions de CO₂) pour les clients choisissant le Port de Barcelone pour expédier des marchandises en Europe (SIMPORT).
- Installation d'un système de détection des radiations aux points d'entrée et de sortie des terminaux de conteneurs.
- Mise en œuvre du nouveau Plan d'autoprotection du Port de Barcelone.

Promotion d'une organisation responsable et durable :

- Établissement du Rapport de développement durable 2009.
- Audit et benchmarking pour l'amélioration du Rapport de RSE.
- Signature de l'accord de don alimentaire au PIF (Poste d'Inspection aux Frontières) et adoption du protocole opérationnel.

Application du plan d'austérité autour de deux objectifs :

- la baisse des dépenses de personnel et la baisse des dépenses d'exploitation par rapport à 2009 :
- Création d'un comité de suivi du plan d'austérité..

Être le port d'*hinterland* et de Short Sea Shipping (SSS) le plus puissant du sud de l'Europe :

- Analyse du potentiel du Port de Barcelone en Afrique du Nord.
- Mise en service d'une nouvelle ligne de Short Sea Shipping (SSS) avec Tanger.
- Présentation du projet Marco Polo II portant sur la mise en service d'une nouvelle ligne de SSS avec la Grèce.
- Mission commerciale en Tunisie.

Développement d'une offre de services complète et en cohérence avec la raison d'être du Port Vell, en réaménageant les activités commerciales dans les espaces publics :

- Aménagement des activités commerciales dans les espaces publics de la nouvelle embouchure Nord.

Définition d'opérations portuaires plus efficaces, adaptées aux besoins des opérateurs et chargeurs :

- Proposition de consignes de gestion des marchandises et des passagers.
- Adoption par la Communauté Portuaire (Conseil de direction) du nouveau Plan de qualité : Efficiency Network.

Amélioration de l'accessibilité et de la mobilité dans le Port de Barcelone :

- Proposition pour le développement et l'amélioration du réseau ferroviaire (intérieur et extérieur) du Port de Barcelone.
- Attribution de l'appel d'offre pour le raccordement du terminal de conteneurs TCB à l'écartement UIC.

Promotion du changement culturel afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience dans la gestion et l'orientation client de l'APB :

- Développement du Plan de communication interne (2011-2012).
- Présentation du Plan de développement des cadres devant le Comité exécutif.



DÉFIS 2011	
Déposer la Déclaration d'impact environnemental du PAC2.	Mettre en œuvre les mesures d'amélioration du service de coordination du positionnement des marchandises adoptées par le Conseil d'administration.
Préparer des licences pour la collecte de déchets MARPOL.	
Acheter des fournitures de bureau écologiques susceptibles de produire des changements au sein de l'organisation (maîtrise de la consommation de ressources naturelles).	Établir un rapport mensuel sur les nouveaux indicateurs de qualité des processus portuaires.
Définir un système de mesure de la réduction des émissions de CO ₂ dans l'atmosphère entraînée par l'augmentation du transport SSS et ferroviaire.	Rédiger la licence de services portuaires.
	Mettre en service le nouveau PIF.
	Réviser le Plan de communication interne à l'horizon 2012.
Définir et fixer les usages des terminaux ferroviaires intérieurs du Port en complémentarité avec le réseau intérieur et extérieur de terminaux ferroviaires portuaires.	Concrétiser l'accord de conclusion du projet PROA (Police portuaire).
Mettre en œuvre les engagements de la marque de qualité du Port de Barcelone (Efficiency Network).	Définir une carte de processus de premier niveau.
Étendre la mainlevée zéro papier à certaines marchandises importées.	Optimiser les procédures administratives de l'organisation.
	Développer le programme « La voix du Port » du SAC-SAU.
Développer une interface pour l'envoi de listes de chargement (EDI) entre les opérateurs logistiques ferroviaires et les terminaux (maritimes et intérieurs).	Établir les plans d'action d'amélioration issus de l'étude 2010 sur le climat, au niveau de chaque sous-direction générale, du secrétariat général, de la direction générale et de la présidence.
Établir l'ordonnance d'attribution de voies intérieurs et des horaires de circulation des trains.	Développer les plans d'action 2011 issus de l'étude 2010 sur le climat.
Développer / étendre la liaison ferroviaire quotidienne dans la zone centre.	Améliorer les conditions de travail en construisant le nouveau bâtiment destiné à la Police portuaire, au département Conservation et aux archives.
Créer la liaison ferroviaire Barcelone – Toulouse - Bordeaux.	
Rédiger les normes d'utilisation et les conditions d'attribution des aires de stationnement de camions dans le Port de Barcelone.	

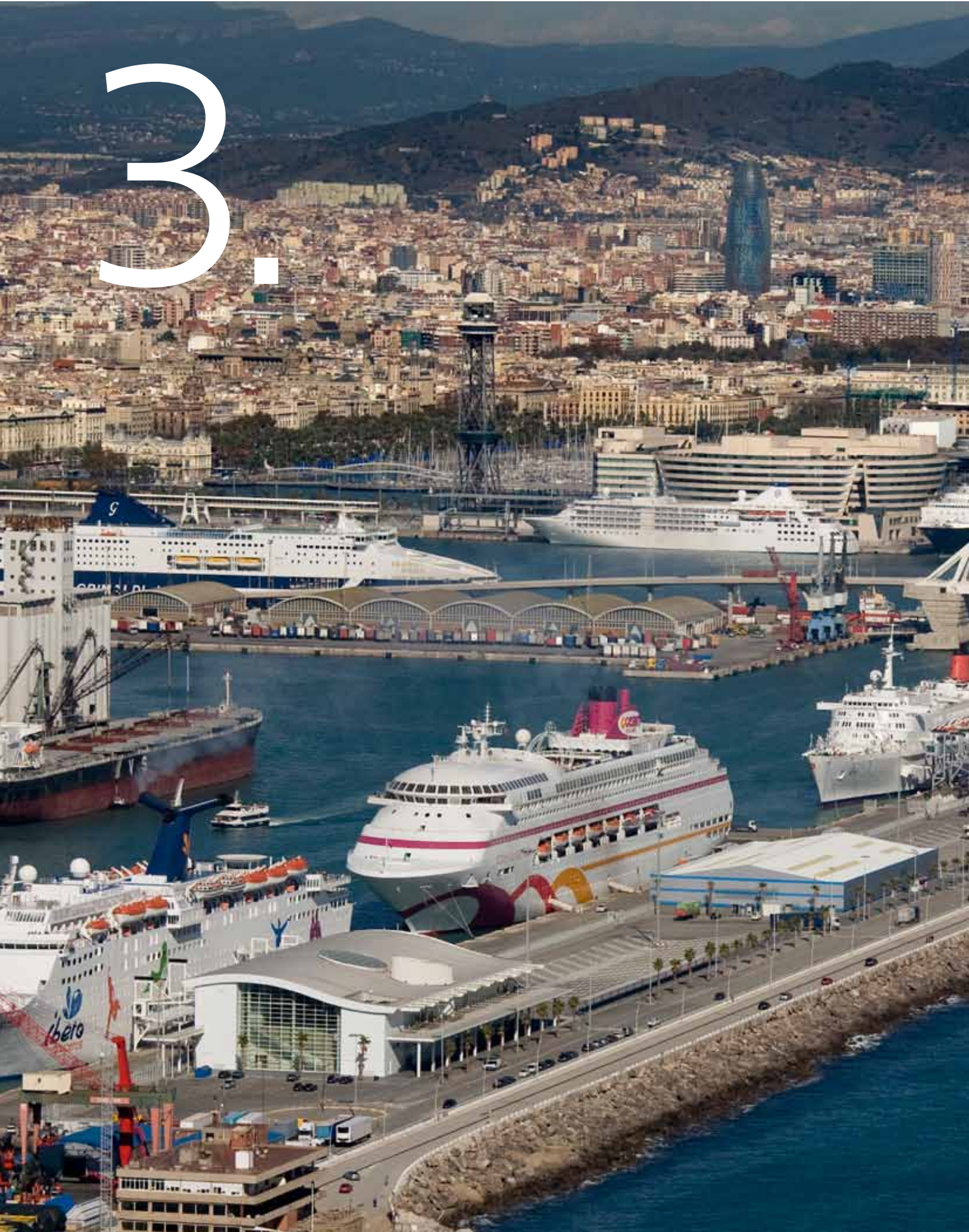
2.2. PRIX ET DISTINCTIONS REÇUS

- L'Autorité Portuaire de Barcelone a été classée par le magazine *Actualidad Económica* parmi les cent entreprises espagnoles faisant l'objet de la meilleure gestion économique et financière.
- Cette année encore, le magazine spécialisé *Dream World Cruise Destinations Magazine* a souligné la performance du Port de Barcelone dans le secteur des croisières, en lui décernant 3 prix :

- *Best Turnaround Destination* (Meilleure destination en port base)
- *Best Turnaround Port Operations* (Meilleures opérations en port base)
- *Most Efficient Port Services* (Services portuaires les plus efficaces)

Le jury chargé de décerner ces prix se compose de représentants des plus grandes compagnies de croisières du monde.

3.



Le port de Barcelone

3.1. PROFIL ET GOUVERNANCE

3.1.1. L'organisation

L'Autorité Portuaire de Barcelone (APB), domiciliée Portal de la Pau, 6, à Barcelone, est l'entreprise publique de l'État chargée de la gestion du Port de Barcelona, conformément au mandat prévu par la Loi 27/1992 du 24 novembre 1992 sur les ports d'État et la Marine Marchande, modifiée par les Lois 62/1997 du 26 décembre 1997, 48/2003 du 26 novembre 2003 et 33/2010 du 5 août 2010.

L'organisation est dotée de personnalité morale et d'un patrimoine propre et elle a pleine capacité à agir. Elle est régie par sa réglementation spécifique, par les dispositions applicables de la Loi budgétaire générale et par la Loi 6/1997 du 14 avril 1997 relative à l'organisation et au fonctionnement de l'Administration générale de l'État.

Ses activités doivent respecter le droit privé, y compris en cas d'acquisition patrimoniale et de conclusion de contrat, sauf dans l'exercice des fonctions de pouvoir public que lui confère le droit. En matière contractuelle, elle est soumise dans tous les cas aux principes de publicité, de concurrence, de préservation de l'intérêt de l'organisation et d'homogénéité du système de passation des marchés publics.

S'agissant de son régime patrimonial, elle est régie par sa propre réglementation, et pour les domaines non couverts par cette dernière, c'est la législation sur le patrimoine des administrations publiques qui s'applique.

L'organisation exerce ses activités dans le cadre du principe général d'autonomie de fonctionnement et de gestion, sous réserve des facultés attribuées au ministère des Transports et de l'Équipement, par le biais de l'organisme des ports d'État, et des facultés conférées aux Communautés autonomes (régions).

Le principal organe de direction

L'une des mesures prévues au titre de l'accord de rationalisation du secteur des entreprises publiques adopté en Conseil des ministres le 30 avril 2010, est la réduction de 40% du nombre de membres des Conseils d'administration des autorités portuaires. Cette mesure est entrée en vigueur avec la promulgation de la Loi 33/2010 du 10 août 2010, portant modification de la Loi 48/2003 du 26 novembre 2003 sur le régime économique et de prestation de services applicable aux ports d'intérêt général, et qui fixe la composition des Conseils d'administration comme suit : un président, un membre de droit (le commandant du port) et de 10 à 13 membres ordinaires pour les ports péninsulaires.

A la suite de cette modification, le gouvernement catalan a adopté, le 28 septembre 2010, la nouvelle composition du **Conseil d'administration de l'Autorité Portuaire de Barcelone**, applicable au 31 décembre 2010.

Président :

Jordi Valls Riera

Membre de droit :

Francisco J. Valencia Alonso
(commandant du port)

Membres représentant

l'Administration nationale :

María Pilar Fernández Bozal, avocate de l'État

Jaime Odena Martínez, ports de l'État
Montserrat García Llovera, sous-déléguée du gouvernement espagnol

Membres représentant le gouvernement de Catalogne :

Mariano Fernández Fernández,
Association des transitaires internationaux de Barcelone (ATEIA-OLT)
Joaquim Maria Tintoré Blanc, Ordre professionnel des agents des Douanes de Barcelone
Àngel Montesinos García, Association des consignataires de navires de Barcelone
Joaquim Llach Mascaró

Membres représentant les communes sur lesquelles est installée la zone de service du Port de Barcelone :

Jordi William Carnes Ayats, premier adjoint au maire de Barcelone
Lluís Tejedor Ballesteros, maire du Prat de Llobregat

Membres représentant les Chambres de Commerce et organisations professionnelles et syndicales :

Josep Manuel Basáñez Villaluenga, Chambre de Commerce de Barcelone
Xavier María Vidal Niebla, Association des entreprises de manutention
José Pérez Domínguez, Comisiones Obreras
Joan Moreno Cabello, Unión General de Trabajadores

Également membres du Conseil d'administration mais sans droit de vote, le **directeur général de l'APB**, José Alberto Carbonell Camallonga, et le **secrétaire général de l'APB**, Román Eguinoa de San Román, également secrétaire du Conseil d'administration.

D'autre part, toujours dans le cadre de l'accord de rationalisation du secteur des entreprises publiques et en application des mesures de réduction du déficit public adoptées par le gouvernement espagnol, le Conseil d'administration a décidé de réduire de 10% le montant des jetons de présence au Conseil d'administration et à la Commission collégiale, avec effet au 1er juillet 2010.

Cette dernière instance (la Commission collégiale) a finalement été supprimée lors du Conseil d'administration du 7 octobre 2010.

3.1.2. Présidence et direction générale

La présidence

Le président est nommé par le gouvernement catalan parmi des personnes dont les compétences professionnelles et les qualités pour la fonction sont reconnues. Sa désignation est publiée au Journal officiel catalan après que le ministre des Transports et de l'Équipement ait été informé. Ce dernier

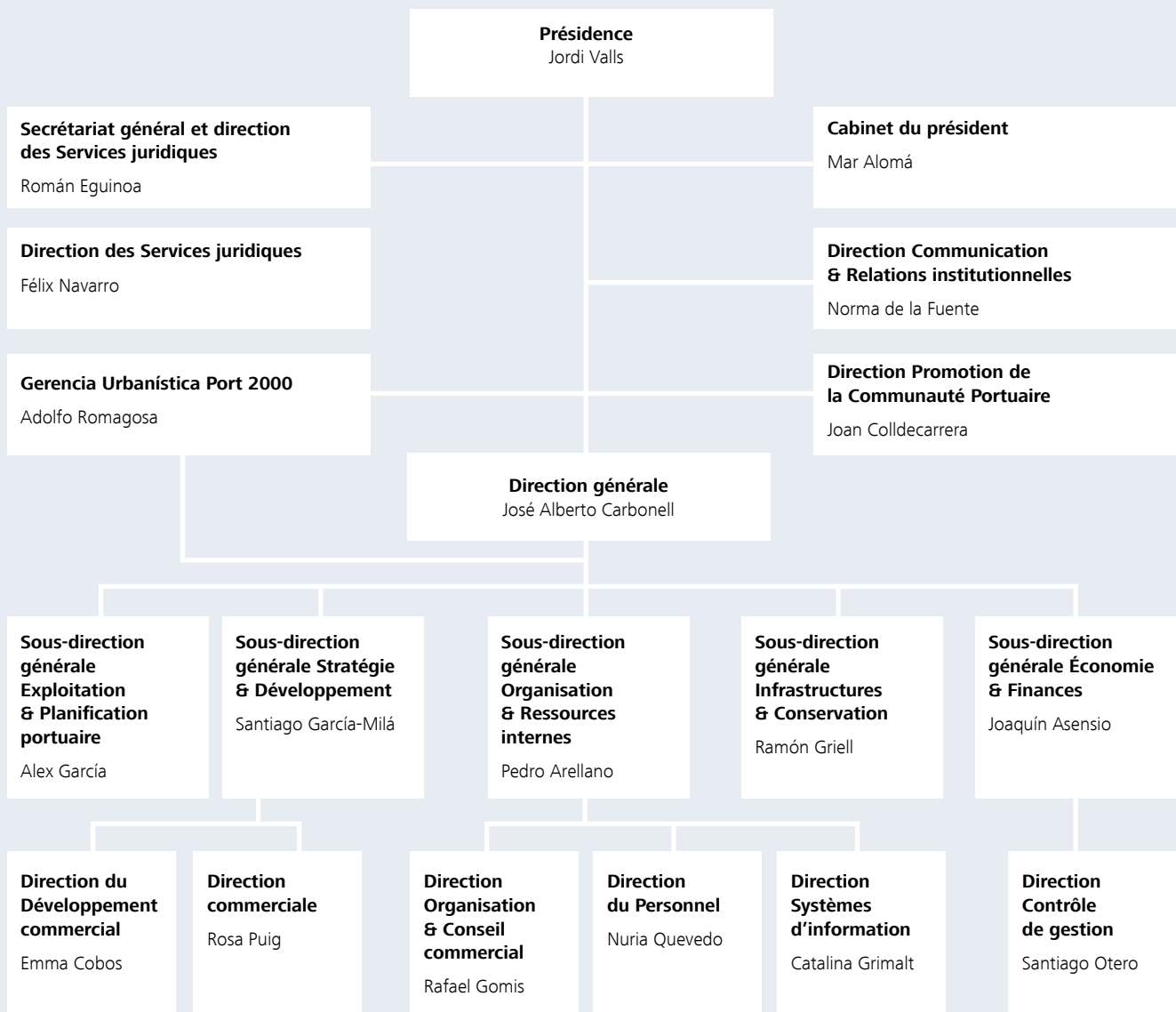
en assure, après ratification, la publication au *Journal officiel de l'État espagnol*.

Le président est un organe de direction en soi et la loi lui attribue des fonctions exécutives (article 103 de la Loi 48/2003).

La direction générale

Le directeur général est élu à la majorité absolue du Conseil d'administration, sur proposition du président, parmi des personnes titulaires d'un diplôme supérieur, jouissant d'un grand prestige professionnel et possédant une expérience reconnue de cinq ans minimum dans le domaine des techniques et de la gestion portuaire.

3.1.3 Organigramme



3.1.4. Entreprises en coparticipation

L'organisation possède une structure d'entreprises en coparticipation dans ses différents domaines d'activité. La stratégie générale consiste à investir pour encourager la participation

du secteur privé sur des projets clé, avant de diminuer progressivement la participation de l'organisation, à mesure que les différentes entreprises deviennent autosuffisantes. L'investissement est récupéré par la vente d'actions, ce qui nous permet d'être à nouveau en mesure

de soutenir de nouveaux projets. Les sociétés en coparticipation offrent toutes un service spécifique et spécialisé, leur objectif commun est l'expansion du Port de Barcelone et elles appliquent des formules novatrices, flexibles et plus efficaces.

	2009	2010
GERENCIA URBANÍSTICA PORT 2000	100%	100%
Créé pour gérer la réforme urbanistique du Port Vell en représentation de l'APB, ce complexe comprend le Maremagnum, l'aquarium, les salles de cinéma Cinesa et Imax, le Palau del Mar avec le musée d'Histoire de la Catalogne, et le World Trade Center Barcelona. La société gère actuellement le domaine citoyen du Port de Barcelone.		
	2009	2010
WORLD TRADE CENTER BARCELONA, SA	52,28%	52,28%
Chargé de la gestion du complexe du même nom inauguré en 1999 et doté des dernières innovations technologiques. Il réunit une vaste gamme de services et d'installations, ainsi que plusieurs activités de commerce international, dans 35 000 m ² d'espaces de bureaux, 6 500 m ² de zones commerciales, 5 000 m ² de salles de réunion et de congrès, ainsi qu'un hôtel. Il abrite également le siège actuel de l'APB.		
	2009	2010
CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA, SA (CILSA)	63%	51%
Le CILSA est chargé de la gestion de la ZAL (Zone d'Activités Logistiques), terrains appartenant à l'APB et situés sur les communes de Barcelone (ZAL I), El Prat (ZAL II) et Toulouse (ZAL Toulouse). Il a pour finalité la promotion et la gestion de l'activité logistique du Port de Barcelone. En 2010, la participation du Port dans le CILSA a baissé, à la suite d'un apport de 12% en actions dans la société en coparticipation Consorci de Parcs Logístics, SL..		
	2009	2010
CONSORCI DE PARCS LOGÍSTICS, SL	-	35,46%
L'APB est présente depuis cette année dans cette société dont le principal actionnaire est Abertis Logística. Il s'agit d'une holding dont l'objectif est la promotion et le développement d'activités logistiques en Catalogne et dans le sud de la France. La participation de l'organisation devrait baisser à la fin de la période de développement..		
	2009	2010
CATALANA D'INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES, SL	49%	49%
Entreprise propriétaire de Muelles y Espacios Portuarios, S.A. (MEPSA), titulaire d'une concession de 49 hectares située sur le quai Inflamables. Son activité principale consiste à gérer le parc de terminaux portuaires occupant cette concession.		
	2009	2010
TERMINAL INTERMODAL DE L'EMPORDÀ, SL	47,30%	47,30%
La prise de participation de 47,3% du capital social de cette société, pour un montant de 1,5 millions d'euros a été conclue fin 2009. Cette société, fondée le 18 février 2010 en coparticipation avec Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA (CIMALSA), a pour objet la promotion et le développement conjoints de l'activité ferroviaire du Terminal de Vilamallà et du futur terminal intermodal d'El Far de l'Empordà.		
	2009	2010
TERMINAL MARÍTIMA ZARAGOZA, SL	21,55%	21,55%
Société chargée de la gestion du terminal maritime implanté dans la ville de Saragosse, inauguré en 2001 dans le but de consolider et d'étendre l'un des marchés stratégiques du Port de Barcelone : l'Aragon et sa zone d'influence.		

	2009	2010
PORTIC BARCELONA, SA	25,18%	25,18%
Créée à l'initiative de l'APB, avec le soutien des entreprises privées de la Communauté Portuaire de Barcelone, Portic est la plateforme de commerce électronique de tous les agents qui opèrent dans le Port de Barcelone.		
	2009	2010
CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, SA	20%	20%
Entreprise chargée de la gestion des terminaux de croisières du Port de Barcelone, créée au début de l'an 2000 dans le but de garantir le niveau d'investissement exigé par le secteur et d'entretenir une relation de proximité avec les clients.		
	2009	2010
MARINA PORT VELL, SA	14,98%	14,98%
Entreprise située dans le port de plaisance, quai de Barcelona, et chargée de la gestion de l'accostage et de l'amarrage des embarcations de plaisance.		
	2009	2010
BARCELONA REGIONAL AGENCIA METROPOLITANA DE DESARROLLO URBANÍSTICO Y DE INFRAESTRUCTURAS, SA	11,77%	11,77%
Société créée en 1993 par des organismes et entreprises du secteur public. Elle est chargée de la définition et du développement des infrastructures urbanistiques de la communauté urbaine de Barcelone.		
	2009	2010
BARCELONA STRATEGICAL URBAN SYSTEMS, AIE	14,20%	25%
Groupement d'Intérêt Économique créé au mois de décembre 2009 avec, notamment, la fondation privée Abertis et la société en coparticipation Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, SA. Il a pour objet la mise au point de propositions stratégiques à caractère urbanistique et d'infrastructure		
	2009	2010
PUERTO SECO MADRID, SA	10,20%	10,20%
Fondé en 1995 avec l'entité des ports de l'État et les ports d'Algésiras, Bilbao et Valence, sa finalité est la création d'un terminal intermodal assurant la liaison, par le biais du réseau ferré, avec le port d'origine ou de destination.		
	2009	2010
MARINA BARCELONA 92, SA	8,07%	8,07%
Créée en 1990, elle a démarré ses activités en 1992 en tant que concession portuaire. Elle se consacre à la réparation d'embarcations, et se spécialise désormais dans les bateaux de grande taille.		
	2009	2010
SOCIÉTÉ ANONYME D'ÉCONOMIE MIXTE LOCALE PERPIGNAN – SAINT CHARLES CONTENEUR TERMINAL	5%	5%
Constituée en septembre 2008 avec des autorités et opérateurs français, cette société s'occupe de la promotion et de la gestion du terminal de Perpignan – Saint-Charles, dans le but d'assurer et de conforter la présence du Port de Barcelone en France.		

3.2. LE PORT DE BARCELONE, ENCLAVE STRATÉGIQUE ET COMMERCIALE

« Port de Barcelona » est la marque déposée d'une grande corporation au service des échanges commerciaux réalisés par le biais des infrastructures portuaires et qui lui confèrent un rôle de facilitateur dans le secteur des affaires, du transport, du commerce et de l'économie en général.

« Port de Barcelona » est un concept partagé de service et de qualité autour duquel coopèrent l'APB, les administrations et organismes publics, les différentes entreprises, le réseau de terminaux et de services terrestres et les différents représentants commerciaux en Argentine, au Japon ou en Chine, qui contribuent à l'activité et ont un intérêt dans le projet du Port.

Le Port de Barcelone jouit d'avantages compétitifs au regard des **tendances actuelles de l'économie et des échanges internationaux** :

- **Changements dans les systèmes de production : *global sourcing***. Les décisions sont mondiales et recherchent des chaînes logistiques structurées.
- **Croissance des échanges internationaux et maritimes**, d'où une nécessaire disponibilité d'infrastructures portuaires.
- **Effet Chine et Extrême-Orient**. Le Port est bien placé sur ces marchés particulièrement dynamiques.
- **Élargissement de l'Union européenne (UE) et délocalisation vers l'est** de la production. Bien que le cœur de l'activité économique et industrielle s'éloigne progressivement de Barcelone, le Port continue de jouir d'une position privilégiée pour les circuits du commerce mondial.
- **La création de l'Union pour la Méditerranée (UpM)**, dont le secrétariat permanent sera installé à Barcelone, implique le développement d'un marché de 750 millions de personnes et 42 pays, dont la Méditerranée sera le cœur.

« Port de Barcelona » est la marque déposée d'une grande corporation au service des échanges commerciaux réalisés par le biais des infrastructures portuaires et qui lui confèrent un rôle de facilitateur dans le secteur des affaires, du transport, du commerce et de l'économie en général..

3.3. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

3.3.1. Principaux trafics

Le Port de Barcelone a terminé l'année 2010 sur une croissance très nette des principaux indicateurs de trafic : il a manutentionné 43,9 millions de tonnes (+2,4 par rapport à 2009) et 1 945 733 EVP (+8%). Par catégories de marchandises, signalons l'excellente tenue des marchandises diverses (+6%). En raison de la conjoncture économique et de la consommation, les vrac ont quant à eux connu une augmentation généralisée, notamment s'agissant des vrac liquides. Enfin, le trafic de véhicules neufs, qui dépend fortement de la consommation et des décisions stratégiques des constructeurs et des opérateurs maritimes, a connu une bonne reprise, avec 550 874 véhicules (+26%).

Les échanges internationaux ont augmenté de 19% et la Chine fait encore une fois ici figure de principal partenaire commercial du port, avec 24% de part de marché des conteneurs. Mais l'évolution générale du trafic est également due aux échanges avec l'*hinterland*, poussés par le trafic ferroviaire du Port de Barcelone (en augmentation de 22% pour les véhicules et de 75% pour les conteneurs) et par le Short Sea Shipping (+12%).

Le trafic total de passagers a été de 3,4 millions de personnes, soit une augmentation de 8%. Plus d'un million sont des passagers de lignes régulières (de SSS et à destination des Baléares), le reste (près de 2,4 millions) étant des passagers de croisières, soit 9% de plus qu'en 2009, un chiffre qui conforte le Port de Barcelone dans sa position de leader européen du trafic de croisières, et qui le place au quatrième rang mondial en nombre total de passagers et comme port base.

Pour en savoir plus :
Rapport Annuel / Statistiques de trafic et passagers/ Lignes régulières
<http://www11.portdebarcelona.es/Lineasferroviarias.pdf>

3.3.2. Résultats économiques

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

	2008	2009	2010
Montant net du chiffre d'affaires (€)	166 620 221,62	162 196 443,93	167 361 020,81
Résultat d'exploitation (€)	68 949 087,90	30 013 434,41	77 847 161,47
Résultat de l'exercice (€)	50 775 781,80	22 071 728,35	81 444 609,27
<i>Cash flow</i> (ressources générées par les opérations) (€)	77 987 653,89	75 352 517,84	92 816 154,19
Rentabilité (ROA)	3,9%	1,6%	4%
Rentabilité (ROE)	6,0%	2,5%	8,7%
Investissements corporels (€)	144 274 047,81	105 214 840,85	65 738 429,44

	2008	2009	2010
Investissements incorporels (€)	2 049 036,33	2 284 642,10	2 333 124,79
Investissements financiers (€)	19 980 182,33	7 631 119,49	24 183 448,77
EBITDA (€)	93 544 617,36	91 739 366,55	99 686 472,05

Pour en savoir plus : Rapport annuel / États financiers

ÉTUDE DE CAS : LA GESTION FINANCIÈRE

La crise financière internationale qui a éclaté fin 2008, s'est rapidement propagée, avec plus ou moins d'intensité, à tous les secteurs de l'économie et à l'ensemble des pays, avant de provoquer l'une des pires récessions de ces 70 dernières années.

Pour le Port de Barcelone, cette crise s'est traduite par un trafic en chute libre, à un moment délicat où l'organisation effectuait le plus gros investissement de son histoire. Au cours des premiers mois de l'année 2010, des signes d'une amélioration potentielle mais légère de l'activité portuaire se sont fait sentir, qui pourraient indiquer une reprise naissante.

Les mesures adoptées dès les premiers signes de crise ont été primordiales pour la gestion financière. Dans un premier temps, à un moment où l'incertitude était moindre et où nous maîtrisions donc mieux les hypothèses et scénarios d'évolution (trafics, taux d'intérêt, investissements, dépenses, etc.), l'APB a effectué une refonte de son plan financier et lancé un processus de révision continue en fonction des nouvelles prévisions. L'objectif était de savoir quelle serait la position économique et financière de l'organisation dans chaque scénario, un élément fondamental pour la prise de décisions.

Ensuite, et afin d'amortir la chute des recettes et de maintenir l'effort d'investissement, l'accent a été mis sur la maîtrise, le développement et la consolidation des liquidités en renouvelant et en étendant des accords de crédit, et en obtenant des prêts à long terme, malgré un contexte particulier de resserrement du crédit. Grâce à cette ligne d'intervention, l'organisation jouit aujourd'hui

d'une situation très confortable en matière de liquidités, et dispose en outre de 26 millions d'euros de crédits d'engagements, d'un crédit syndiqué de 50 millions d'euros et d'une autorisation de prêt de la Banque européenne d'investissement d'un montant de 150 millions d'euros. Cela signifie qu'elle dispose à l'heure actuelle de 226 millions d'euros de crédit non utilisé.

Nous sommes aujourd'hui en mesure d'affirmer avec force que nous jouissons d'une position financière suffisamment équilibrée pour mettre en œuvre les plans et les projets prévus pour les prochaines années, sous réserve d'agir avec la prudence qui s'impose dans des moments de crise comme ceux que nous traversons. C'est en développant au maximum les quatre axes de la stratégie financière adoptée, dès le début, pour mener à bien le plan d'extension du Port, que nous avons pu arriver à cet équilibre financier :

- l'obtention de fonds non remboursables par l'intermédiaire du Fond de cohésion de l'Union européenne ;
- le financement privé d'infrastructures grâce à des apports à fonds perdus et au versement d'avances sur les taxes des concessionnaires ;
- l'obtention de financements dans le cadre de prêts à très long terme, et surtout,
- le maintien d'une politique d'augmentation des ressources permettant de compenser l'augmentation des intérêts générée par l'endettement supplémentaire.

3.3.3. Subventions et aides reçues

Voici les principales subventions publiques versées à l'APB en 2010 :

	2008	2009	2010
Subventions en capital (Fonds de cohésion de l'Union européenne)	10 011 969,26	-	-
COPCA, AECI	55 600,00	22 000,00	48 051,93
FORCEM (Infrastructures)	41 793,80	-	-
Gouvernement catalan	47 084,07	2 000,00	11 831,57
OPPE	26 584,03	5 600,00	12 713,51
PTOP ((Projet Proatrans)	26 032,58	34 816,04	-
FORCEM (Formation)	60 392,54	61 695,14	64 212,08
Ministère catalan du Travail (1ère journée RSE organisée à l'intention à l'intention de la Communauté Portuaire)	11 029,92	-	-
Ministère catalan du Travail. Direction générale des relations professionnelles (projet de promotion de l'égalité des chances entre femmes et hommes dans les relations professionnelles en Catalogne)		8 000,00	2 800,00
Subvention de l'exposition « 100 ans d'existence du Port de Barcelone » au musée Maritime (OPPE)	3 000,00	-	-
Subvention du Point d'information du Port de Barcelone dans le bâtiment des arsenaux (OPPE)	6 120,00	-	-
TOTAL	10 289 606,20	134 111,18	139 609,09

3.3.4. Principaux investissements

L'APB a effectué cette année 95,5 millions d'euros d'investissements, en grande partie destinés à des travaux d'infrastructures.

	2008	2009	2010
Quai Prat	67 654 779,50	55 346 006,48	17 175 419,15
Quai Sud	7 813 035,16	21 732 058,58	18 867 479,48
Quai Inflammables	-	4 004 975,74	3 931 011,75
Bâtiment PIF	998 618,34	76 679,82	3 205 734,43
Extension quai Adossat	-	8 625 030,41	2 973 730,11
Chaussée Autoterminal	-	135 578,00	2 168 302,46
Digue de protection Est	25 180 414,30	-	-
Digue de protection Sud	16 438 368,15	-	-



4



Un modèle de gestion responsable et durable

4.1. MISSION, VISION, VALEURS ET PARTIES PRENANTES

4.1.1. Mission, vision et valeurs d'entreprise

La **mission du Port de Barcelone** est la suivante :

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

L'importante compétence territoriale, les services portuaires de base et l'influence profonde de l'organisation, permettent de définir ainsi la mission spécifique de l'Autorité Portuaire de Barcelone :

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

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

Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée

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

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

El Port de Barcelona trabaja continuamente en la revisión de sus interlocutores y sus canales de comunicación y relación, así como en precisar el conocimiento sobre las expectativas, necesidades e intereses de todas las partes implicadas.

Afin de relever les défis du changement et de l'évolution du marché, le Conseil de direction pour la promotion de la Communauté Portuaire a approuvé, le 16 février 2010, le Troisième plan stratégique du Port de Barcelone, préparé tout au long de l'année 2009.

Le document définit quatre grands axes stratégiques et commerciaux : le port commercial et logistique, le port de l'énergie, le port de croisières et le Port Vell ou port citoyen. Chaque axe a fait l'objet d'une analyse exhaustive et s'est vu associer un objectif stratégique ainsi qu'un ensemble d'objectifs opérationnels pour atteindre cet objectif stratégique.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/PlanEstrategico.pdf>

4.1.2. Parties prenantes

Clients

- Clients finaux
- Clients directs
- Usagers
- Passagers

Opérateurs

- Opérateurs de terminaux
- Opérateurs maritimes
- Opérateurs d'arrimage et de désarrimage

- Opérateurs logistiques
- Opérateurs de transport terrestre
- Opérateurs de transport maritime
- Opérateurs de gestion et des démarches documentaires
- Consignataires
- Transitaires
- Agents des douanes
- Opérateurs télématiques

Institutions et administrations

Médias

Personnes

Fournisseurs

Citoyens

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Gruposdeinteres.pdf>

Principaux interlocuteurs et mécanismes de relation avec les parties prenantes

Le Port de Barcelone examine en permanence ses interlocuteurs, ses canaux de communication et ses modes de relations, tout en s'attachant à connaître les attentes, les besoins et les intérêts de toutes les parties en présence. Par conséquent, l'ensemble (parties prenantes, liens, besoins et priorités) est dynamique et susceptible d'évoluer.

Il existe au sein du principal organe de direction ainsi que dans la structure de l'organisation ou dans ses relations avec la Communauté Portuaire, des interlocuteurs et des canaux de communication spécifiques pour chaque partie prenante. Parmi les outils dont nous disposons, soulignons des systèmes dernier-cri tels que Selligent (un système technologique offrant des solutions globales de gestion des relations avec les clients et de commerce électronique), le réseau de sites web ou encore des publications numériques spécifiques telles que CCLink. L'organisation accorde une importance particulière aux associations du secteur, avec lesquelles elle cherche à entretenir un dialogue continu et fluide, en participant activement aux initiatives d'amélioration ou de responsabilité sociale.

4.1.3. Présence au sein d'organisations

Afin de faciliter la mise en œuvre de sa stratégie, le Port de Barcelone participe à plusieurs organisations, forums et événements internationaux, dont notamment :

- **FERRMED.** Le Port est **membre actif** de cette association, dont l'objectif est la promotion de l'axe ferroviaire européen de marchandises Méditerranée occidentale - Rhône - Rhin - Scandinavie entre Algésiras et

Stockholm. Au cours des dernières années, l'activité de FERRMED a essentiellement porté sur l'achèvement d'une grande étude globale technique et socio-économique sur l'offre et la demande, afin de proposer les investissements les plus urgents à effectuer dans le couloir ferroviaire, et de faire en sorte que la Commission européenne en fasse un projet prioritaire à l'issue de la révision en cours du réseau transeuropéen de transports.

En 2010, FERRMED a procédé à la diffusion des conclusions et recommandations de l'étude, lesquelles mettent en exergue la pertinence et la justesse de l'axe sur le plan socio-économique et environnemental, pour l'ensemble de l'Union européenne et plus particulièrement pour faire de l'Espagne et du sud de la France, une plate-forme logistique intercontinentale de premier ordre.

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

- **Maison de l'Asie.** La **collaboration** étroite que le Port de Barcelone entretient avec la Maison de l'Asie lui permet de profiter de la connaissance et des contacts institutionnels et commerciaux de cet organisme pour participer à la promotion et à l'organisation d'activités destinées à développer les relations entre les deux continents. A cet égard, la Maison de l'Asie a réalisé en 2010 une étude intitulée « Analyse du potentiel des ports de la Méditerranée espagnole comme porte d'entrée de la Chine vers l'Europe », qu'elle a présentée au marché à l'occasion de l'Expo de Shanghai 2010.
- **China Europe International Business School (CEIBS).** Le Port de Barcelone a continué de parrainer la **chaire de logistique** de la CEIBS, dans le cadre de l'accord de coopération existant entre les deux organismes. Installée à Shanghai, la CEIBS fait partie depuis six ans des trois meilleures écoles de commerce d'Asie et occupe la 17ème place mondiale (classement établi par le *Financial Times* en 2010). La principale raison de la présence du Port de Barcelone auprès de la CEIBS est d'approfondir la connaissance du marché chinois (un marché prioritaire), en assurant des séminaires et en réalisant des travaux de recherche sur la gestion et le fonctionnement de la chaîne logistique ainsi que sur les meilleures pratiques en la matière dans les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe.
- **Association internationale des ports (IAPH – International Association of Ports and Harbors).** Cette année, le Port de Barcelone a continué d'assurer la **vice-présidence de l'IAPH**. Il s'agit d'un mandat de cinq ans entamé en 2009 et à l'issue duquel le Port pourra assurer la présidence pendant deux ans. Au sein de l'IAPH, le Port assure également la **vice-présidence du Comité de facilitation du commerce et des systèmes de communautés portuaires** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).
- **Organisation Mondiale des Douanes (World Customs Organisation).** Le Port de Barcelone est présent au sein de cette organisation



par l'intermédiaire de l'IAPH.

- **Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et du commerce électronique** (UN/CEFACT – United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business). Le Port est également présent au sein de cet organisme par l'intermédiaire de l'IAPH.
- **Organisation des ports maritimes européens (ESPO** – European Sea Ports Organisation). Au plan européen, le Port de Barcelone assure la **présidence du Comité Intermodalité et Logistique** de l'ESPO, présidence qu'il occupe depuis 2008. Par le biais de cette organisation, les ports européens peuvent agir de concert auprès de la Commission européenne sur les questions maritimes et portuaires.
- **MedCruise**. Le Port de Barcelone assure la **vice-présidence** de l'association des ports de croisières de Méditerranée. Des élections au comité directeur de cette association sont prévues pour 2011.
- **Forum maritime catalan**. Le Port de Barcelone est membre de ce forum, dont la mission consiste à promouvoir le développement économique de son environnement et à faciliter les échanges internationaux, en mettant en relation les différents acteurs du monde de l'entreprise, groupes d'entreprises et institutions, intervenant (de manière directe ou indirecte) dans le secteur maritime catalan. Le Port de Barcelone assume depuis 2010 la **deuxième vice-présidence** de cet organisme.
- **Congrès sino-européen de transitaires**. Le rôle du Port de Barcelone à l'internationalisation s'est manifesté par sa **participation** active à la première édition de ce congrès, qui a réuni à Barcelone les principaux transitaires et opérateurs logistiques chinois.

4.1.4. Stratégie et politique de responsabilité sociale d'entreprise (RSE)

Le **développement durable du Port de Barcelone** implique la réalisation de ses objectifs stratégiques en faisant preuve d'une efficacité et d'un

Le succès d'un projet dépend de plus en plus d'éléments immatériels tels que la confiance, l'image et la réputation, le partage des connaissances, la transparence, les bonnes pratiques, etc. Il est donc nécessaire de développer la politique sociale sous tous ses angles, afin qu'elle suive de façon équilibrée le développement économique et environnemental.

engagement maximaux pour préserver les ressources et les opportunités des générations à venir.

Le Plan stratégique du Port de Barcelone inclut la responsabilité sociale d'entreprise (RSE) dans des lignes d'intervention spécifiques permettant de couvrir **les trois piliers du développement durable** déjà mentionnés : économique, social et environnemental.

Politique économique

Le maintien de la compétitivité implique obligatoirement les actions suivantes :

- **Adapter la politique de tarifs et de services** aux besoins des clients du Port de Barcelone, afin d'en favoriser la compétitivité.
- Éliminer les barrières actuelles et **stimuler la libre concurrence** dans la prestation de tous les services portuaires.
- **Adapter les conditions de service et les tarifs** des opérateurs aux conditions de marché, notamment s'agissant des services portuaires de base, et favoriser l'obtention de nouveaux trafics de marchandises et de passagers.
- **Promouvoir la transparence dans la prestation des services** portuaires et permettre un suivi de la marchandise en temps réel, afin de rendre les opérations plus rapides et plus efficaces.

Politique environnementale

Voir le chapitre 6

Politique sociale

Le succès d'un projet dépend de plus en plus d'éléments immatériels tels que la confiance, l'image et la réputation, le partage des connaissances, la transparence, les bonnes pratiques, etc. Il est donc nécessaire de développer la politique sociale sous tous ses angles,

Les revenus ou la richesse produite par l'activité commerciale du Port de Barcelone représentent une valeur ajoutée brute de 2,291 milliards d'euros, soit 1,4% du PIB catalan et 0,3% du PIB espagnol. Au chapitre de l'emploi, le Port de Barcelone fournit 13 365 emplois directs et 18 736 emplois indirects, soit 0,85% de l'emploi total en Catalogne.

afin qu'elle suive de façon équilibrée le développement économique et environnemental.

Dans le cadre de son objectif social, le Port de Barcelone cherche à :

- Stimuler la **participation sociale et le bénévolat** par la promotion de campagnes et d'activités solidaires.
- Susciter et implanter des **politiques spécifiques en matière sociale**, telles que l'égalité des chances.
- Promouvoir la formation, l'apprentissage, les loisirs et le sport comme moteurs de **bien-être et d'épanouissement des personnes**.
- **Renforcer les liens avec la ville de Barcelone** par le biais d'accord de coopération avec les institutions et instances sociales appropriées, et en développant son propre projet culturel.
- **Protéger physiquement les membres de la Communauté Portuaire**, en développant une culture de la prévention face aux risques spécifiques de l'univers portuaire.
- **Promouvoir le dialogue, la collaboration et les relations sociales** entre les entreprises portuaires et leur personnel.

Plan de dynamisation de la RSE au sein de la Communauté Portuaire

Les différents acteurs de la Communauté Portuaire participent depuis de nombreuses années à des initiatives et projets divers et variés couvrant les trois piliers du développement durable, d'où la nécessité d'envisager l'élaboration d'un plan de dynamisation de la RSE au sein de la Communauté Portuaire de Barcelone dans trois grands domaines :

- **Informé et sensibiliser** sur la responsabilité d'entreprise et le développement durable.
- **Former la Communauté Portuaire** en matière de RSE.
- **Promouvoir des initiatives conjointes**.

4.2. PRINCIPES D'INTERVENTION VIS-À-VIS DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE, DES CLIENTS, DES USAGERS ET DES CITOYENS

Depuis 1993, année de constitution officielle de la Communauté Portuaire (CP), l'environnement commercial et l'activité du Port de Barcelone ont profondément changé. La nouvelle stratégie, l'extension et les défis majeurs auxquels nous sommes confrontés exigent davantage de puissance et de coordination de cette instance multi-organisationnelle. Les principes d'intervention suivants s'imposent donc :

- Favoriser l'**intégration de nouveaux acteurs de la chaîne logistique dans la CP**, en l'ouvrant davantage aux chargeurs et opérateurs extérieurs.
- Structurer et dynamiser la CP afin de **mettre en pratique la logistique collaborative**.
- **Faire connaître l'importance stratégique du Port** pour la société, ainsi que son impact économique sur le tissu d'entreprises catalanes.
- Promouvoir la **responsabilité sociale d'entreprise** de tous les membres de la **CP** afin de consacrer tous les efforts et les ressources à la création d'un port plus durable.
- Stimuler l'**innovation et le développement technologique** en tant qu'outils essentiels au déploiement de la stratégie d'expansion du Port.

4.2.1. Le Port de Barcelone, moteur économique

Le Port de Barcelone est une infrastructure fondamentale pour l'économie catalane et l'ensemble de l'Espagne. En 2010, il a drainé 71% du commerce extérieur maritime de Catalogne et 21% du commerce extérieur maritime espagnol. La valeur des marchandises qui sont passées par le Port de Barcelone en 2010 se monte à 50,244 milliards d'euros.

Les revenus ou la richesse produite par l'activité commerciale du Port de Barcelone représentent une valeur ajoutée brute de 2,291 milliards d'euros, soit 1,4% du PIB catalan et 0,3% du PIB espagnol. Au chapitre de l'emploi, le Port de Barcelone fournit 13 365 emplois

directs et 18 736 emplois indirects, soit 0,85% de l'emploi total en Catalogne.

A cet égard, le poids économique du Port dépasse la simple activité commerciale développée dans les installations portuaires, car il constitue une source de revenus et d'emplois pour le reste des secteurs de l'économie :

- 100 euros de revenus ou de richesse générée directement par le Port de Barcelone créent 58 euros supplémentaires pour l'économie.
- 2 emplois portuaires impliquent la création de 3 emplois supplémentaires dans le reste de l'économie.

Dans le cadre de son engagement envers son environnement, le Port de Barcelone veut continuer d'occuper la première place européenne et la 4ème mondiale dans le secteur des croisières, un trafic qui représente une source de richesse directe pour la ville et qui va parfaitement de pair avec sa vocation touristique.

Les croisières impliquent un investissement considérable de la part de l'APB : ligne de quai, terminaux et divers services opérationnels, dont il convient de souligner le niveau élevé de sécurité. Bien que le retour sur investissement ne soit pas rentable pour l'organisation, il l'est en revanche pour la ville de Barcelone.

En hausse de 9%, avec 2 350 283 passagers ayant transité par le Port de Barcelone en 2010, le trafic de croisières a battu un nouveau record annuel. Plus de 56% des passagers ont commencé et achevé leur voyage à Barcelone, chiffre qui conforte le port dans sa position de port base dans ce secteur et de source de revenus commerciaux pour la ville.

Le Port de Barcelone dispose aujourd'hui de sept terminaux spécialisés qui appliquent au pied de la lettre le code ISPS (International Ship and Port Security). Ces installations ont passé avec succès l'inspection sur l'application du nouveau règlement de l'Union européenne (CE) 2005/65, qui transforme de simples recommandations applicables aux ports européens selon l'ISPS, en mesures à appliquer systématiquement, et qui met en exergue la place accordée à la sécurité des usagers du Port et des citoyens en général.

D'autre part, le nouveau terminal 1 de l'aéroport de Barcelone permet de développer les liaisons internationales, avec la mise en place de vols directs entre

Barcelone et Miami, Philadelphie, New York, Atlanta ou encore Chicago, ce qui permettra au Port de Barcelone d'attirer davantage de passagers de croisières en provenance des États-Unis.

4.2.2. Clients et usagers du Port de Barcelone

Le système de qualité du Port de Barcelone

En 2010, le nouveau Plan de qualité a été adopté et mis en œuvre. Il reprend les objectifs fixés en 1993 tout en étendant le domaine d'intervention à des processus plus généraux, répondant ainsi aux besoins et aux attentes identifiés dans le cadre de plusieurs études réalisées auprès de clients finaux.

Ce plan prévoit la création de la marque de qualité Efficiency Network, ainsi qu'une série d'engagements d'efficacité envers les clients finaux (importateurs et exportateurs), et des compensations en cas de non respect de ces engagements. Le plan est prévu, d'une part, comme un soutien à la promotion commerciale, et d'autre part comme un outil d'amélioration des processus portuaires.

C'est l'APB qui est chargée de chapeauter et de coordonner ce nouveau projet de qualité. Elle a dans un premier temps organisé des visites et des entretiens afin de présenter les avantages d'adhérer au Plan de qualité. Un système de contrôle des processus a également été lancé ; il permet d'obtenir des informations sur le passage des marchandises par le Port. Ces indicateurs indiquent le degré de fiabilité des



processus au regard de normes de qualité fixées au préalable à l'issue de réunions avec les clients finaux.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Plandecalidad.pdf>

Rapport du système de qualité

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

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

INTÉGRITÉ ET SÉCURITÉ	2008	2009	2010	Variation %
Conteneurs pleins embarqués et débarqués dans des zones couvertes par le système de qualité	335 437	520 655	599 084	15,06
Emballages manutentionnés dans des zones couvertes par le système de qualité	2 090 696	2 316 991	2 792 701	21,60
Interventions de l'Équipe Qualité (EQ)	171	146	146	0
Incidents internes	5	12	25	108,3
INSPECTIONS				
Nb total d'inspections	18 305	17 040	19 669	15,43
PIF				
Opérations (inspections physiques + couloirs)	4 019	4 909	5 101	3,9
Couloirs	1 196	1 323	1 630	23,2
Temps moyen de service (en minutes)	149 5	140,5	134,3	-4,45
RÉCLAMATIONS / GARANTIES				
Réclamations reçues	20	44	50	13,6
Garanties versées	14	16	18	12,5
Indemnités au titre du programme de garanties	7 793	5 053	5 318	5,24
Demandes de renseignements	260	232	118	-49,1

L'Équipe Qualité (EQ)

L'EQ veille à l'intégrité des marchandises et à la transparence des opérations portuaires. Elle fournit des renseignements sur les procédures inhérentes à ses fonctions. Elle est reconnue par les différents opérateurs publics et privés du Port de Barcelone.

S'agissant des marchandises conteneurisées, l'EQ intervient en cas de dommages occasionnés aux scellés, conteneurs et / ou marchandises (généralement pendant leur séjour dans le hangar). Elle procède au contrôle (et le cas échéant au comptage) des marchandises, à leur reconditionnement et à la pose de nouveaux scellés. L'EQ rédige ensuite un rapport d'intervention dont elle envoie une copie au destinataire des marchandises. En cas d'incident, l'EQ indique le numéro de référence de l'avis d'incident, afin de faciliter la communication avec le Port et la procédure d'inspection.

Elle mène également une mission de soutien aux services d'inspection et procède le cas échéant au prélèvement d'échantillons et à la mise en conformité du chargement.

S'agissant des véhicules, l'EQ-Véhicules veille à l'intégrité des opérations de chargement et déchargement des véhicules à bord des navires et sur l'esplanade.

Manuels de service du Port de Barcelone

Ces outils permettent aux entreprises qui les développent et les appliquent de se distinguer des autres entreprises par une meilleure qualité dans la prestation des services, tout en affichant clairement auprès de leurs clients leur volonté de s'améliorer. Le lien ci-dessous permet de consulter l'activité des manuels appliqués en 2010 :

- Manuel de service spécifique aux terminaux de vracs
- Manuel de service spécifique aux terminaux de conteneurs
- Manuel de service pour compagnies maritimes
- Manuel de service spécifique aux terminaux d'automobiles
- Manuel de service des aides à la navigation
- Manuel de service spécifique aux terminaux de croisières
- Manuel de service spécifique aux terminaux ro-ro.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Referencialesdeservicio.pdf>

Audits du système de qualité

Des audits d'appui à la mise en œuvre de l'amélioration continue dans le Port de Barcelone ont été effectués. Ils ont porté

ÉTUDE DE CAS : L'EQ-VÉHICULES

Les nombreuses interventions de l'unité spécifique de l'Équipe Qualité EQ-Véhicules ont permis d'améliorer le respect de l'intégrité de ce type de marchandises dans les opérations des terminaux de véhicules du Port de Barcelone.

Pour la troisième année consécutive, l'Association espagnole de constructeurs automobiles (ANFAC) a souligné, lors de la présentation de ses rapports, une amélioration sensible du niveau de service grâce à la baisse du nombre de marchandises endommagées pendant leur manutention. Le Port de Barcelone est ainsi passé de la sixième à la

INTERVENTIONS EQ-VEHICULES	2010		
	Autoterminal	Setram	Total
Véhicules inspectés	62 015	58 222	120 237
Suivi des opérations et rapports	251	218	469
A bord de navires	150	112	262
A bord de trains	63	23	86
Dans des aires de stationnement et espaces verticaux	30	53	83
Sur zone de livraison	8	30	38
Suivi infrastructure des terminaux	8	6	14
Suivi infrastructure portuaire dans les terminaux de véhicules			45

quatrième place du classement. Selon l'étude de l'ANFAC intitulée « Évaluation de la logistique maritime et portuaire 2010 – 3ème édition », sur

16 terminaux d'automobiles étudiés, Setram obtient la meilleure note dans tous les domaines (4,4 sur 5 en moyenne).

sur la gestion du système de qualité, sur le niveau d'efficacité des activités menées par l'EQ dans le cadre de ce système, et sur la performance des terminaux concernés en matière d'application des manuels de service.

Pour en savoir plus : Rapport Annuel, page 33 et 34

Systèmes d'inspection

Les différents produits importés par le biais du Port de Barcelone et destinés à être consommés directement par les citoyens, ainsi que les animaux destinés à une consommation ultérieure, doivent passer des contrôles prévus par la loi, afin de garantir qu'ils réunissent les conditions appropriées pour leur consommation.

Le Port de Barcelone dispose d'un système d'inspection reposant sur la coordination entre les différents organismes concernés, qui participent en outre activement aux projets et initiatives d'amélioration, dans le cadre des groupes de travail du Conseil de direction :

- **Les Douanes de Barcelone**, qui ont le pouvoir de réaliser une inspection physique de toutes les marchandises.
- **Santé extérieure** (ministère de la Santé et de la Santé publique), qui analyse les marchandises destinées à la consommation humaine et les marchandises médicales et pharmaceutiques (produits d'origine animale ou végétale, provenant de pays hors UE.)
- **Santé animale** (ministère de l'Environnement et du Milieu rural et marin) qui contrôle les marchandises d'origine animale destinées à la consommation non humaine, et les êtres vivants provenant de pays hors UE.
- **Santé végétale** (ministère de l'Environnement et du Milieu rural et marin) qui inspecte les marchandises d'origine végétale destinées à la consommation humaine ou animale provenant de pays hors UE.
- **Centre d'assistance technique et d'inspection du commerce extérieur (CATICE/SOIVRE)**, qui dépend de la Direction régionale du commerce extérieur et qui contrôle la qualité commerciale des importations et exportations, notamment les produits alimentaires, textiles, cuirs et

huiles provenant de pays hors UE et, plus récemment, les produits industriels provenant des pays asiatiques.

Service client

Le Service client du Port de Barcelone réceptionne, gère et répond aux consultations, demandes de renseignements, suggestions, plaintes ou réclamations des usagers et clients finaux du Port relatives aux processus physiques et documentaires dans l'enceinte portuaire. C'est l'un des instruments servant à maintenir le dialogue, à renforcer la transparence et à offrir une formation actualisée à cette partie prenante importante.

A partir des demandes de renseignements et des réclamations, le SAC suscite l'adoption de mesures correctives afin d'éviter d'éventuels incidents à venir, en préparant des plans d'intervention pour les situations exceptionnelles et en proposant des actions d'amélioration aux différents agents intervenant dans les opérations physiques et documentaires liées au passage des marchandises par le Port de Barcelone.

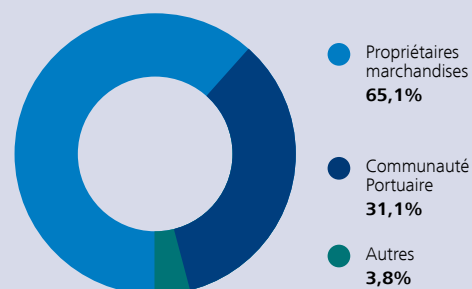
Cette année, sous la houlette de la direction du développement commercial (DDN), le nouveau **service de conseil Chaînes logistiques** a travaillé à l'élaboration d'une gamme de produits et services conçus en fonction des besoins et des demandes des clients. Citons notamment :

- Études des émissions de CO₂ pour une chaîne logistique donnée.
- Études du coût de la facture portuaire.

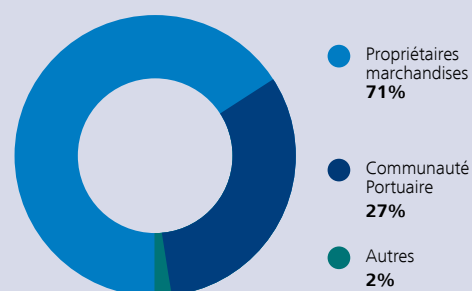
D'autre part, des formations ont été proposées aux clients sur des sujets d'intérêt. Les nouveautés 2010 :

- Journée OEA (opérateurs économiques autorisés)
- Barcelone au service du marché chinois
- Les services d'inspection aux frontières dans le Port de Barcelone

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS 2010



NOMBRE DE RÉCLAMATIONS 2010



Demands de renseignements	2008	2009	2010
Propriétaires marchandises	153	182	207
Communauté Portuaire	45	33	99
Autres	31	15	12

Nombre de réclamations	2008	2009	2010
Propriétaires marchandises	56	83	137
Communauté Portuaire	24	28	53
Autres	4	4	4

Autres initiatives majeures

Tout aussi importants pour les clients et usagers, mentionnons les projets d'amélioration des processus clé intervenant dans le fonctionnement du Port de Barcelone et de la Communauté Portuaire :

- **Procédure d'entrée et de sortie des marchandises par voie ferroviaire (ESMF)** : porte sur les échanges documentaires entre les opérateurs logistiques ferroviaires, les terminaux ferroviaires et les consignataires afin de documenter les opérations d'entrée et de sortie par voie ferroviaire et d'en faciliter la traçabilité.
- **Procédure de listes de déchargement et de chargement (LDC)** : couvre les échanges, entre consignataires et terminaux, de documents concernant les conteneurs, les véhicules neufs ou le trafic roulier à embarquer ou débarquer puis, au retour, le rapport sur les marchandises embarquées ou débarquées. Cette procédure couvre également les communications entre opérateurs logistiques, opérateurs ferroviaires et terminaux ferroviaires sur le transport de conteneurs.
- **Procédure douanière d'exportation (LSP-E)** : développée pour faciliter le contrôle des récépissés de douanes pendant les opérations d'exportation, en leur permettant de savoir si les conteneurs déclarés sur une liste de chargement ont été dédouanés ou non. S'ils n'ont pas été dédouanés, les consignataires doivent produire les documents papier autorisant l'embarquement des conteneurs. La procédure prévoit que les consignataires peuvent avoir accès à une partie de ces informations, afin de pouvoir préparer, le cas échéant, les documents papier.
- **Procédure de positionnement de conteneurs pour inspection (SCPP)** : gère les ressources liées aux inspections physiques effectuées dans le Port au PIF, au scanner de conteneurs ou dans la zone d'inspection des terminaux. La procédure garantit l'application de critères uniformes d'affectation de ressources tout en assurant la visibilité des demandes et affectations et en facilitant la traçabilité de ces démarches.



Les procédures mises au point par le Port de Barcelone en 2010 génèrent des économies mais présentent également des avantages qualitatifs pouvant faire l'objet d'une estimation annuelle (à partir d'un ensemble de postulats).

Estimation des économies réalisées (en termes quantitatifs)

Les économies générées par chaque procédure pour la Communauté Portuaire (en partant du principe qu'elles sont appliquées dans leur totalité et analysées de façon indépendante) sont les suivantes :

Ces montants ne peuvent pas être simplement additionnés, car certaines activités correspondent à plus d'une procédure. Ainsi, la procédure de listes de chargement de navires envisage la procédure de LSP-E comme une formalité douanière car celle-ci est indispensable pour réaliser la procédure des listes de chargement / déchargement.

En tenant compte de ces doublons, les **économies dégagées par les procédures sont estimées à 1 563 997 euros** pour l'ensemble de la Communauté Portuaire. Sur cette somme, 97 520 euros concernent des administrations publiques

CONTENEURS			
Procédure	Économies totales (eur/navire ou train)	Économies / EVP (eur / EVP)	Économies / annuelles (eur / an)
ESMF	85	1,2	59 779
Listes de chargement / déchargement de trains	45	0,6	32 035
Listes de chargement / déchargement de navires	571	1,4	1 285 108
LSP-E	520	1,3	1 172 449
SCPP	N/A	4,1	102 235

AUTOMOBILES			
Procédure	Économies totales (eur/navire ou train)	Économies / EVP (eur / EVP)	Économies / annuelles (eur / an)
Listes de chargement / déchargement de navires	314	0,8	219 110
LSP-E	219	0,6	159 273

(Douanes et APB) et 1 466 477 euros des opérateurs logistiques du Port de Barcelone (terminaux, entreprises de transport, consignataires, transitaires et agents des douanes).

Avantages qualitatifs

Les procédures ayant fait l'objet d'une analyse et d'une amélioration par le Port de Barcelone en 2010 offrent également des avantages qualitatifs pour le fonctionnement quotidien de la Communauté Portuaire. Ils n'ont pas été pris en compte dans le chapitre précédent, mais sont tout aussi importants, car certains d'entre eux (la traçabilité par exemple) ont une grosse influence sur l'efficacité des opérations de la chaîne logistique des importateurs / exportateurs.

Les avantages qualitatifs les plus importants sont les suivants :

- Plus grande traçabilité et transparence des opérations.
- Amélioration de l'intégrité et de la qualité des informations.
- Amélioration du temps de réponse (rapidité).
- Possibilité d'affecter les ressources à des tâches à plus forte valeur ajoutée.
- Possibilité de traiter des volumes de trafic plus importants, grâce à la gestion informatisée.
- Normalisation des échanges documentaires (simplification des démarches).
- Possibilité pour les administrations de mieux contrôler les opérations avec les mêmes ressources.

Le concept de Communauté Portuaire (CP) et le sentiment d'appartenance sont apparus officiellement lors de la mise en œuvre du Plan de qualité de 1993. La Communauté Portuaire est définie comme l'ensemble des acteurs (entreprises, organismes, institutions et administrations) exerçant leur activité dans ou pour les installations portuaires. Cette définition concerne 16 000 personnes dans près de 500 entreprises.

4.2.3. Structure et initiatives de RSE dans la Communauté Portuaire

Le concept de Communauté Portuaire (CP) et le sentiment d'appartenance sont apparus officiellement lors de la mise en œuvre du Plan de qualité de 1993. La Communauté Portuaire est définie comme l'ensemble des acteurs (entreprises, organismes, institutions et administrations) exerçant leur activité dans ou pour les installations portuaires. Cette définition concerne 16 000 personnes dans près de 500 entreprises.

Afin de promouvoir, synchroniser et contrôler l'ensemble hétérogène et dense d'initiatives auxquelles participent les différents acteurs de la CP, le Conseil de direction est devenu la principale instance ou instrument d'action concertée.

Conseil de direction pour la promotion de la Communauté Portuaire

Le **Conseil de direction** est une instance transversale créée à l'initiative de l'APB pour diffuser et promouvoir l'image et les services du Port de Barcelone au plan national et

international. Il est également chargé de la coordination des projets transversaux entrepris par la Communauté Portuaire de Barcelone, dont les projets ayant trait à la responsabilité sociale et au développement durable.

Le Conseil de direction comprend un **Comité exécutif**, le Conseil de direction en tant que tel, et les groupes de travail. Le Comité exécutif se réunit régulièrement pour approuver et lancer des initiatives et/ou effectuer le suivi des actions mises en œuvre par les huit groupes de travail, dont le groupe RSE. En 2010, les 48 membres du Conseil de direction et du Comité exécutif se sont réunis à deux reprises : le 16 février et le 9 décembre.

Les **groupes de travail** sont organisés par stratégies et, tout en proposant des mesures d'amélioration à promouvoir et à mettre en œuvre, ils entretiennent un débat permanent sur l'évolution à venir du Port de Barcelone. Ils se composent, pour ce faire, de représentants des agents et acteurs du Port impliqués dans chaque projet. Ce sont tous, à différents niveaux, des techniciens et experts de la Communauté Portuaire.



A largo plazo, el transporte ferroviario debe representar el 30% de la entrada y salida de mercancías del Port de Barcelona. El Plan Director Ferroviario (PDF) define las infraestructuras a desarrollar en el Port para dar respuesta a estas necesidades, como triplicar la longitud de la red interna, construir nuevas estaciones intermodales y de recepción y expedición de trenes, y potenciar el doble ancho (ibérico y UIC).

Principales initiatives et activités réalisées dans la CP

En 2010, le Conseil de direction a tenu deux assemblées au cours desquelles ont été présentés les résultats et conclusions générales de l'enquête de satisfaction menée en 2009, ainsi que l'état d'avancement des travaux menés par chaque groupe de travail. Afin de réduire le nombre de groupes de travail et de les intégrer au maximum, les groupes Prévention des risques professionnels et Qualité de l'environnement font désormais partie du groupe Responsabilité sociale d'entreprise (RSE) et le groupe Services ferroviaires est inclus dans le Forum du transport terrestre.

Groupes de travail du Conseil de direction

Les groupes de travail spécifiques permettant au Conseil de direction de développer des actions et des projets destinés à la Communauté Portuaire sont les suivants :

- Forum télématique
- Forum du transport terrestre
- Innovation
- Commerce et marketing
- Qualité
- Responsabilité sociale d'entreprise
- Services d'inspection aux frontières (SIF)
- Short Sea Shipping (SSS)

NOMBRE DE RÉUNIONS ANNUELLES			
GROUPE	2008	2009	2010
1. Qualité	8	10	2
2. Innovation	3	2	1
3. Forum télématique	8	8	7
4. Commerce et marketing	3	3	2
5. Responsabilité sociale d'entreprise	2	3	3
Prévention des risques professionnels	4	3	4
Qualité de l'environnement	3	3	3
6. Services d'inspection aux frontières	5	5	0
7. Forum du transport terrestre	15	5	0
Services ferroviaires	4	1	0
8. Short Sea Shipping	3	4	2
TOTAL	58	45	22

Le lien suivant permet de consulter l'état d'avancement des travaux de ces groupes en 2010 : Rapport Annuel, page 16 et 17.

Missions commerciales

Poursuivant la politique de promotion externe démarrée en Afrique du Nord en 2008, et en écho à la récession économique subie par les entreprises, une seule mission commerciale a été programmée en 2010, organisée en Tunisie en partenariat avec la Chambre de commerce de Barcelone. L'objectif était d'optimiser les efforts et les ressources et de permettre la participation des importateurs et exportateurs.

4.2.4. Produits et services durables

Le train

Le transport ferroviaire est amené, à long terme, à couvrir 30% des entrées et sorties de marchandises du Port de Barcelone. Le Plan directeur ferroviaire (PDF) définit les infrastructures à développer dans le Port afin de répondre à ces besoins : multiplier par trois la longueur du réseau intérieur, construire de nouvelles gares intermodales et de réception et d'expédition de trains, ou encore renforcer le double écartement de voie (espagnol et UIC).

Afin de faire de Barcelone le *hub* du sud de l'Europe pour les trafics intercontinentaux, la Communauté Portuaire a décidé de porter ses efforts sur les avant-pays émergents d'Extrême-Orient, d'Afrique du Nord et d'Amérique latine. Néanmoins, pour consolider sa stratégie de croissance, le Port a travaillé intensément sur l'articulation de l'*hinterland* par l'intermédiaire des réseaux logistiques, terminaux maritimes terrestres et couloirs multimodaux qui lui permettent d'étendre et de structurer ses services. Et son pari décidé en faveur du transport ferroviaire lui permet de gagner en durabilité.

L'organisation a consacré tous ses efforts dans le secteur ferroviaire à assurer l'organisation et la promotion des services ferroviaires dans l'*hinterland* du sud de la France, tout en améliorant les infrastructures, l'exploitation et la libre concurrence du couloir ferroviaire méditerranéen. Pour preuve, les projets indiqués ci-dessous :

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)	Cette année, le tmZ a enregistré un trafic total de 85 224 EVP (trains et camions confondus), dont 39 400 ont été transportés par les 855 trains en circulation.
Terminal maritime de Toulouse (tmT)	Les premiers 20 000 m ² d'entrepôt sur les 82 000 prévus ont été construits en 2010, ainsi que 880 m ² de bureaux, sur 4 200 m ² prévus. Les premiers importateurs, exportateurs et opérateurs logistiques se sont également installés cette année. Les trois hectares restants abriteront des espaces consacrés au dépôt et à la gestion de conteneurs (Container Freight Station).
Terminal maritime de Perpignan (tmP)	En cours de promotion.
Centre de services pour la France	2010 a marqué le renforcement des services spécialisés destinés aux clients français, services créés en 2008 et regroupés sous l'appellation Centre de services pour la France.
Ports secs d'Azuqueca de Henares et de Coslada (Madrid)	Sur cette ligne, entrée en service en 2006, les trains assurant la liaison avec le Port de Barcelone transportent en grande majorité des conteneurs destinés à être réceptionnés le long du couloir d'Henares, un trafic qui en 2010 a atteint 10 800 EVP.
Centre intermodal de marchandises dans l'Ampurdan	Cette année, l'étude sur l'offre et la demande a été lancée en amont du projet de construction du terminal. L'objectif est d'identifier les fonctions et l'offre détaillée de services susceptibles de susciter une plus forte demande et de disposer d'informations précises pour la conception de l'infrastructure, l'appel d'offre pour son exploitation et sa commercialisation ultérieure.
Liaison ferroviaire BarcelLyon Express	2010 a marqué la deuxième année de fonctionnement de la liaison ferroviaire, dont le trafic a été multiplié par 2,3 depuis l'an dernier, ce qui représente 2 428 conteneurs (2 557 EVP) de moins sur les routes.
Zone logistique à TangerMed	En cours de promotion.
Zona logistique à Radés	En cours de promotion.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/Terminalsmartimasterrestres.pdf>

Short Sea Shipping (SSS)

Le Port de Barcelone continue de promouvoir le trafic de Short Sea Shipping (SSS ou transport maritime à courte distance) et de renforcer les trafics obtenus (une croissance de l'ordre de 20% au cours des dernières années.)

Ce type de trafic propose de plus en plus de liaisons maritimes de qualité et représente un grand pari en faveur du développement durable. Ces liaisons maritimes tendent à réduire les émissions de CO₂, car elles permettent un accès rapide et simple du trafic roulier lourd au navire, tant au plan opérationnel qu'administratif, et en toute efficacité.

Le SSS dispose aujourd'hui dans le Port de Barcelone de deux terminaux spécifiques et de plusieurs lignes adaptées à ce type de trafic. **Barcelone**

Ce type de trafic propose de plus en plus de liaisons maritimes de qualité et représente un grand pari en faveur du développement durable. Ces liaisons maritimes tendent à réduire les émissions de CO₂

est devenu le port espagnol qui propose la meilleure offre de liaisons maritimes à courte distance, notamment avec l'Italie et l'Afrique du Nord. Les caractéristiques de ces lignes font de Barcelone le vrai point de départ des autoroutes de la mer créées à l'initiative de l'Union européenne. Le Port s'attache aujourd'hui à prolonger ces liaisons vers l'est de la Méditerranée et à continuer d'augmenter les fréquences des lignes existantes. En outre, il achève actuellement l'agrandissement des

Barcelone est devenu le port espagnol qui propose la meilleure offre de liaisons maritimes à courte distance

infrastructures pour proposer davantage de terminaux spécifiques.

Escola Europea de Short Sea Shipping

Ce centre d'enseignement bénéficie du soutien financier de la Commission européenne, et vise à sensibiliser les différentes administrations et les opérateurs actuels et à venir, aux avantages et bénéfices du transport intermodal, en organisant des formations.

Les cours font valoir les économies de coûts et de risques que permet l'utilisation du SSS et du train, fournissent des renseignements sur les différentes lignes en service et présentent les principaux éléments à envisager pour l'ouverture de nouvelles liaisons maritimes et ferroviaires. Les professionnels peuvent ainsi découvrir le contexte et les opérations spécifiques du transport intermodal et entrer en contact avec les prestataires.

En 2010, la Escola Europea de Short Sea Shipping a organisé 23 formations auxquelles ont participé exactement 1 000 étudiants en provenance de Belgique, de France, d'Italie, du Portugal, et d'Espagne.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/EscuelaeuropeaSSS.pdf>

Transport terrestre

Le transport terrestre dans le Port de Barcelone est un secteur très atomisé, avec un important pourcentage de conducteurs indépendants et peu de moyens technologiques pour pouvoir rivaliser avec les ports d'Europe du Nord, d'où une nécessaire évolution vers la figure de l'opérateur de transport multimodal.

Il convient pour ce faire de réaménager et de restructurer le transport terrestre lié au Port de Barcelone, afin qu'il réponde aux besoins du secteur, à savoir :

- une plus grande professionnalisation de l'activité, en passant du statut d'opérateurs de transport à celui d'opérateurs logistiques ;

- l'augmentation de la taille des entreprises de transport terrestre ;
- l'inclusion des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les opérations ;
- l'internationalisation des entreprises, qui s'accompagnera d'une augmentation de la compétitivité ;
- des relations plus étroites avec le client ;
- et un intérêt plus marqué pour les aspects environnementaux.

4.3. RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION ET TRANSPARENCE DANS LA GESTION ET LA PASSATION DE MARCHÉS

4.3.1. Fournisseurs

Politique fournisseurs

En matière de passation de marchés, conformément à la Loi 27/1992 sur les ports de l'État et la Marine Marchande, l'APB est soumise aux principes de publicité, de mise en concurrence, de préservation de l'intérêt de l'organisation et d'homogénéisation du système de marchés publics. Elle doit en outre appliquer les dispositions de la Loi 48/1998 du 30 décembre 1998 sur les procédures applicables à la passation de marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications.

Le choix et le recrutement des fournisseurs sont réglementés par la loi 30/2007 du 30 octobre 2008 sur les marchés publics et par l'ordre ministériel FOM/4003/2008 du 22 juillet 2008 sur les normes et règles générales applicables aux procédures de recrutement des ports d'État et autorités portuaires.

Les procédures d'adjudication peuvent être ouvertes, restreintes ou négociées. Si la procédure est ouverte ou restreinte, l'adjudication peut se faire par appel d'offres ou par concours. Ces procédures s'appliquent aux marchés de travaux, de fournitures et de services.

DONNÉES FOURNISSEURS			
Investissements (€)	2008	2009	2010
Immobilisations corporelles	144 274 047,81	105 214 840,85	65 738 429,44
Applications informatiques	2 049 036,33	2 284 642,10	2 333 124,79
Total	146 323 084,14	107 499 482,95	68 071 554,23
Dépenses (€)	2008	2009	2010
Réparations et entretien	3 492 959,14	5 046 979,69	8 843 797,34
Services professionnels indépendants	4 528 990,28	4 127 183,99	4 136 049,73
Fournitures et consommables	1 483 954,11	1 624 459,96	1 511 046,85
Autres services extérieurs	10 037 350,65	10 464 643,21	9 529 087,00
Total	19 543 254,18	21 263 266,85	24 019 980,92

4.3.2. Audits internes et externes

La direction Audit interne s'attache à garantir les niveaux d'efficacité, d'efficacité, de transparence et d'économie dans la gestion des ressources de l'organisation, grâce à des contrôles et une surveillance continue en amont et en aval. La nature publique et institutionnelle de l'APB exige un effort particulier en matière de gestion et de transparence des dépenses afin de limiter le risque éventuel d'abus, car les cas de fraudes et d'irrégularités sont une menace permanente pour la fiabilité et la confiance. A cet égard, le développement d'une stratégie de prévention, détection et réaction est l'un des objectifs clés de cette direction. En 2010, 9 domaines à risque (81,6% du total) ont fait l'objet d'un audit interne et/ou d'un contrôle. Tous les départements de l'APB ont été concernés. Nous présentons ici un descriptif général des domaines audités et contrôlés, ainsi que certaines des particularités détectées :

- **Caisse** : une procédure a été développée afin d'éviter la dispersion des fonds de caisse dans les différents départements, afin d'en harmoniser la gestion et d'en renforcer le contrôle. La mise en œuvre généralisée est prévue pour 2011.
- **Dépenses courantes**
- **Contrôle des notes de frais et des frais de déplacement**
- **Menus dépenses** : le contrôle exhaustif et continu de ce domaine à risque (et du domaine des notes de frais et frais de déplacement) a permis de réduire à nouveau le nombre d'incidents détectés.
- **Contrôle des immobilisations** : comprend l'analyse de l'inventaire

des applications informatiques et la vérification de l'inventaire des bâtiments de l'APB. Dans ce dernier cas, un taux d'incidents de 36% a été détecté, ce qui implique obligatoirement l'an prochain une révision de la procédure par les départements concernés. La régularisation de l'usage des logements détenus par l'organisation sur le paseo Josep Carner a également démarré.

- **Recrutement**
- **Gestion des entreprises en coparticipation et autres organismes** : la gestion de Gerencia Urbanística Port 2000, de l'École européenne de Short Sea Shipping et de BCL (Barcelona Centro Logístico) a fait l'objet d'une vérification.

- **Facturation**
 - **Loi organique relative à la protection des données (LOPD)**
- D'autre part, les comptes annuels 2010 de l'organisation ont fait l'objet d'audits externes menés par les entreprises et institutions suivantes :

- Deloitte (cabinet d'audit financier privé)
- Inspection générale des finances
- Organisme public ports de l'État
- Banque d'Espagne
- Ministère des Transports et de l'Équipement

4.3.3. Codes de conduite, normes, amendes et sanctions

Codes de conduite et normes

En tant que hauts fonctionnaires de l'État, le président et le directeur général de l'Autorité Portuaire de Barcelone sont tenus d'appliquer à tout moment les principes éthiques et de conduite du Code de bonne gouvernance des membres du gouvernement et des hauts

fonctionnaires de l'État (ordonnance APU/516/2005 du 3 mars 2005, J.O. n°56 du 7 mars 2005). Ils doivent notamment, s'agissant de l'acceptation de subventions, aides financières et cadeaux, refuser tout cadeau, faveur ou service offert à des conditions avantageuses, au-delà des usages habituels, sociaux et de courtoisie. Ils sont également tenus de refuser tout prêt ou autre gratification susceptible de les influencer dans l'exercice de leurs fonctions.

De manière générale, l'ensemble des salariés de l'organisation doit respecter les principes éthiques et de conduite figurant dans la Loi 7/2007 du 12 avril 2007 sur le statut de la fonction publique. Ils ne doivent donc accepter aucun traitement de faveur ou situation impliquant un privilège ou avantage injustifié, de la part de personnes physiques ou morales, et doivent refuser tout cadeau, faveur ou service offert à des conditions avantageuses, au-delà des usages habituels, sociaux et de courtoisie.

Amendes et sanctions

- Nous n'avons connaissance d'aucune sanction importante en 2010 pour non-respect de la **réglementation environnementale en vigueur**.
- En 2009, l'autorité espagnole de la concurrence (CNC) a entamé une **procédure administrative de sanction pour entrave à la concurrence, à l'encontre de l'APB et plusieurs associations** représentant les secteurs économiques qui interviennent dans l'activité du Port de Barcelone et signataires de la Charte pour la compétitivité et la qualité du transport de conteneurs dans le Port de Barcelone.

L'APB et les autres inculpés ont, en cours de procédure, demandé à entamer des démarches visant à aboutir à une transaction et ont remis leur proposition définitive d'engagements en novembre 2010. Au 31 décembre, l'affaire était en attente de résolution.

- Les procédures engagées à la suite de l'**accident du travail** survenu le **26 décembre 2008**, se sont poursuivies et au 31 décembre 2010 le recours administratif contentieux formé par



l'APB contre la décision de la trésorerie générale de l'assurance maladie, était en instance de résolution. En cause, l'absence de mesures de sécurité et la majoration de 30% des cotisations d'assurance maladie.

- Nous n'avons connaissance en 2010 d'aucune sanction ou amende importante, ni d'aucune sanction non financière découlant de recours formés contre l'organisation par le biais de mécanismes internationaux de règlement des litiges supervisés par des autorités gouvernementales.
- Nous n'avons connaissance d'aucune sanction administrative ou judiciaire prise à l'encontre de l'APB pour non-respect de lois ou réglementations sur la prestation et l'usage de ses services en 2010.
- Nous n'avons connaissance en 2010 d'aucune sanction ou amende, et aucune plainte ou réclamation n'a été reçue pour non respect de la vie privée et diffusion de données personnelles des clients (dans le cadre de la LOPD).
- Nous n'avons connaissance d'aucun manquement à la réglementation sur la fourniture et l'usage de biens et services de l'APB (ni au sein du Service client ni au sein du Service d'Accès Unifié).
- Aucun incident ni aucune réclamation n'a été enregistrée quant à l'application des codes de bonne gouvernance ou de conduite de l'organisation.
- A signaler d'autre part, le versement, dans le cadre de litiges, de 442 463 euros d'intérêts de retard dus sur la provision effectuée en 2009.

	2008	2009	2010
Intérêts de retard versés dans le cadre de litiges tarifaires	41 120,65	2 579 604,30	442 463,03
Indemnités versées dans le cadre d'autres litiges	674,67	0	0

Remarque : plusieurs usagers du Port de Barcelone ont présenté un recours auprès du ministère des Transports et de l'Équipement et d'autres instances, à propos des liquidations pratiquées par l'APB (et d'autres autorités portuaires) au titre du tarif T3, à partir de l'entrée en vigueur de la Loi 27/1992 sur les ports de l'État et la Marine Marchande (cf. rapport de RSE 2009). A l'issue de la série de réclamations et recours, le tribunal constitutionnel a, le 18 mai 2009, déclaré inconstitutionnel et nul et non avenu le premier alinéa de la trentième disposition de la Loi 55/1999 du 29 décembre 1999 de mesures fiscales, administratives et sociales, derrière laquelle s'abritait l'organisation pour refacturer tous les tarifs réclamés.

4.3.4. Politique publique

Liste des organismes ayant bénéficié de financements ou d'aides de l'APB

FINANCEMENTS OU AIDES VERSÉES (En euros)			
	2008	2009	2010
Financement d'entreprises, organismes et institutions à caractère social	370 019,63	447 855,69	395 818,81
Financement d'entreprises, organismes et institutions à caractère culturel	381 230,77	370 017,12	333 491,12
Financement d'entreprises, organismes et institutions à caractère environnemental	7 658,00	7 765,22	7 827,25
Accords et financement d'universités, écoles, etc.	76 169,10	71 759,70	77 245,47
Financement du Fonds de compensation interportuaire	5 861 000,00	5 310 000,00	5 113 000,00
TOTAL	6 696 077,45	6 100 825,63	5 927 382,65

En 2010, le Port de Barcelone a poursuivi sa collaboration avec des organisations de type socioculturel, avec notamment des initiatives telles que l'opéra à la plage ou les activités organisées à l'occasion des fêtes de la Mercè et de Noël. Il a également soutenu des expositions et des initiatives culturelles mais également favorisant le rayonnement de son rôle dans l'économie et le développement du pays, comme l'exposition « Réseaux, un voyage à travers les infrastructures catalanes », ou en étant au premier plan des commémorations du 150ème anniversaire de l'adoption du Plan Cerdà, avec la journée « Le Port et la ville de Barcelone : 1860 – 2010 ».

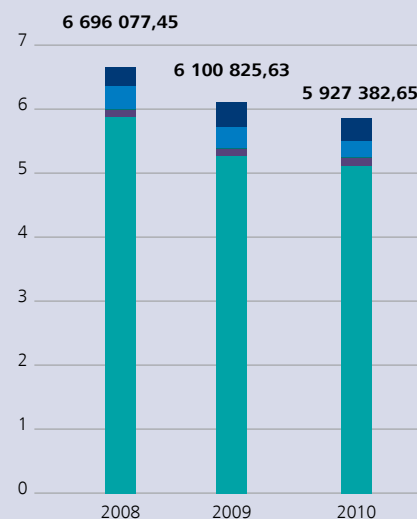
Voici les actions et instances ayant bénéficié d'une aide, que ce soit grâce à un soutien à des activités concrètes ou dans le cadre d'accords bilatéraux.

- **Académie internationale de droit**
- **AIPPYC 2009** (Association internationale de professionnels des ports et des côtes)
- **Aliments frais argentins** (accord pour importer des produits alimentaires argentins en Europe par l'intermédiaire du Port de Barcelone)
- **Ancafé** (fédération nationale du café)
- **ASCAME** (Association de chambres de commerce et d'industrie de Méditerranée)
- **Association d'amis Nostromo** (association maritime et littéraire)
- **Association des amis de l'UPC**
- **Association de responsables communication**
- **Association Medcruise** (association des ports de croisières de Méditerranée)
- **Association Perich** (association d'humoristes)

- **Association technique des ports et des côtes**
- **Barcelona Centro Logístico** (association de promotion de la logistique à Barcelone)
- **Cau dels Jubilats** (association de pompiers retraités de Barcelone)
- **CEI** (Centre d'études internationales)
- **Centre espagnol de logistique** (association pour la promotion de la logistique en Espagne)
- **Cercle équestre** (association d'entrepreneurs)
- **Chambre de commerce américaine** (Chambre de commerce des États-Unis en Espagne)
- **Consortium des arsenaux royaux de Barcelone et musée Maritime** (organisme public regroupant la mairie de Barcelone, le Conseil général – propriétaire du musée – et l'APB)
- **Consortium El Far** (organisme de promotion des valeurs maritimes)
- **Croix Rouge**
- **FERRMED** (Association pour la promotion de l'axe ferroviaire méditerranéen)
- **Fomento del Trabajo Nacional** (association d'entrepreneurs)
- **Fondation Barcelona FP** (fondation pour la promotion du sport)
- **Fondation BCN Formación Profesional** (fondation destinée à développer un projet commun entre le secteur productif et la formation professionnelle)
- **Fondation Círculo de Economía** (association d'entrepreneurs)
- **Fondation Factor Humà** (fondation destinée à la promotion de projets d'entreprise novateurs, pragmatiques et ayant une vision mondiale et humaniste)

FINANCEMENTS OU AIDES VERSÉES (En euros)

- Financement à caractère social
- Financement à caractère culturel
- Financement à caractère environnemental
- Accords et financement d'universités, écoles, etc.
- Financement du Fonds de compensation interportuaire



- **Fondation Gran Teatro del Liceo**
- **Fondation Guttmann** (association spécialisée dans la neuro-rééducation et les lésions du système nerveux)
- **Fondation Ildefonso Cerdà** (fondation pour la promotion d'améliorations sociales par l'aménagement du territoire)
- **Fondation Logística Justa** (logistique solidaire)
- **Fondation Orfeo Catalán – Palau de la Música**
- **Foroc-Log**
- **IAPH** (Association internationale des ports)
- **Institut de logistique internationale** (association pour le développement de la logistique)
- **Jeux floraux et livres de Sant Jordi** (promotion de la fête de Sant Jordi dans le Port)
- **Maison de l'Asie** (consortium destiné à renforcer la connaissance mutuelle et les échanges entre l'Asie et l'Espagne)
- **Master Shipping Business** (formation spécialisée dans le transport maritime)
- **Plan stratégique métropolitain de Barcelone** (regroupement des 36 municipalités de la communauté urbaine de Barcelone)
- **Plate-forme logistique Madrid** (association pour la promotion logistique de Madrid)
- **Prestations pour grutiers Estibarna** (collectif ayant appartenu à l'APB avant de faire partie d'Estibarna)
- **Prix Mercè Sala** (décernés par la fondation Factor Humà)
- **Société catalane de terminologie** (association pour la diffusion de la terminologie en catalan dans les domaines scientifiques et techniques)
- **Souscription ECR** (Efficient Consumer Response)
- **Services météorologiques de Catalogne**
- **Stella Maris** (Apostolat de la mer)
- **Théâtre national de Catalogne**
- **The Propeller Club** (association d'entrepreneurs pour le commerce maritime mondial)
- **Transport de conteneurs d'aide humanitaire**
- **UPC - Centro de Transferencia Tecnológica** (centre de l'UPC destiné au renforcement de l'innovation et de la recherche technologique dans les entreprises)

A souligner, la signature d'un ensemble d'accords destinés à minimiser les impacts négatifs de l'activité du Port de Barcelone sur l'environnement :

- Accord de gestion des eaux résiduelles sanitaires provenant de navires, signé avec l'Agence métropolitaine de services hydrauliques et de traitement des déchets.
- Accord de réglementation des conditions du service ferroviaire de transport de conteneurs entre Barcelone et Lyon, signé avec Naviland Cargo et Renfe Operadora.
- Accord portant sur la réalisation d'études et la définition de plans permettant d'identifier le Port de Barcelone comme un « port vert », signé avec Enel et ENDESA
- Accord signé avec Ecoports, association internationale pour le développement portuaire durable.
- Accord de coopération avec les sapeurs-pompiers, notamment en matière de sécurité et d'urgence dans l'enceinte portuaire, signé avec la mairie de Barcelone.

4.4. DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

4.4.1. Infrastructures et principe de précaution

Les projets d'infrastructure du Port de Barcelone prévus dans le Plan directeur se déroulent dans un environnement rendu complexe par les interactions entre milieu marin et milieu terrestre, et par la confluence d'espaces destinés à l'activité humaine et d'espaces naturels existants.

Cet environnement caractéristique implique l'application et l'intégration du principe de précaution, tant dans la procédure d'évaluation de l'impact environnemental (obligatoire et relevant de l'administration compétente) que dans les propres prescriptions du Port en matière de suivi et de contrôle environnemental. Ce principe est repris dans les décisions, déclarations et critères relatifs aux méthodes et mesures à mettre en œuvre dans tous les projets et leur champ d'application potentiel.

Il convient de ne pas oublier que pour certaines actions envisagées en la matière, nous ne disposons pas d'informations ni de connaissances suffisantes permettant de prévoir définitivement et précisément les effets négatifs potentiels sur certains éléments environnementaux et les interactions du système. C'est la raison pour laquelle des mesures et contrôles sont mis en œuvre dès la phase de conception des projets, afin de réduire au maximum tout impact négatif éventuel sur l'environnement et la santé humaine, d'identifier les risques potentiels et de prendre les mesures de protection nécessaires à la détection et la réduction de cet impact.

Chaque intervention prévue fait l'objet d'un Plan de surveillance environnementale (PSE) spécifique, un outil de suivi et de contrôle dont il existe une version plus générale appliquée à toute intervention ayant lieu dans le domaine portuaire. Le PSE cherche à garantir le respect des mesures prévues dans l'Étude d'impact environnemental, la DIE et la législation sectorielle en vigueur. Il permet en outre d'évaluer les impacts difficilement quantifiables en amont et de concevoir, le cas échéant, de nouvelles mesures.

L'objectif premier du PSE est donc d'éviter (ou au pire de surmonter) les problèmes survenant lors de la mise en œuvre de mesures préventives et correctives, tant pour prévenir les impacts que pour vérifier l'efficacité des mesures appliquées. Les programmes de suivi sont conçus à court et long terme, pendant la réalisation des travaux et la phase d'exploitation.

4.4.2. Principaux chantiers et impact environnemental

Description des principaux impacts, risques et opportunités

La Déclaration d'impact environnemental du Plan Delta prévoit, outre l'extension du Port de Barcelone, plusieurs interventions importantes : l'agrandissement de l'aéroport, la construction de la station d'épuration du Llobregat et l'amélioration du réseau routier et ferroviaire pour desservir ces nouvelles infrastructures et améliorer la communication sur tout le périmètre.

Le facteur environnemental est fondamental dans les phases de planification, de projet et d'exécution des travaux. Parmi les principaux impacts environnementaux liés à l'exécution

des travaux, les quantités de ressources naturelles utilisées, les émissions de gaz à effet de serre et la dégradation de la biodiversité des territoires concernés par les projets d'extension.

Le territoire du Port de Barcelone jouxte le Llobregat, fleuve dont le cours a été dévié de plus de 2 km depuis son embouchure. Son delta abrite un ensemble de lagunes et de zones humides où nichent de nombreuses espèces d'oiseaux, ce qui lui a valu d'être classé en zone de protection spéciale pour oiseaux (ZPS). La zone maritime et le littoral sont des espaces importants au plan environnemental et qui ont été affectés par les travaux. D'importantes mesures correctrices ont donc été adoptées pour palier les effets négatifs des chantiers, voire améliorer la situation de cette réserve de biodiversité peu étendue mais importante.

Les principaux impacts présentant un risque particulier pour la biodiversité concernent :

- le delta du Llobregat et la zone maritime
- les aquifères du delta du Llobregat,
- le littoral proche
- les alentours de zone de protection spéciale
- les espèces protégées





Les opérations de dragage et la gestion des matériaux de dragage sont à mettre au chapitre des impacts environnementaux, car elles peuvent avoir des effets positifs ou négatifs sur les écosystèmes.

Le dragage fait partie inhérente des opérations portuaires et de la construction et modification d'ouvrages maritimes. Il s'agit dans certains cas de faciliter le trafic maritime, car le dragage permet de maintenir le tirant d'eau nécessaire aux manœuvres et à l'amarrage des navires. Dans d'autres cas, le dragage fait partie de chantiers maritimes tels que la construction ou la reconstruction de quais ou de digues.

Chaque opération de dragage nécessite une autorisation environnementale préalable délivrée sur présentation, entre autres, d'un descriptif des matériaux dragués, qui servira à définir la technique de gestion des matériaux, leur usage et / ou leur destination. La gestion des matériaux dragués dans les espaces du domaine public portuaire est régie par les « Recommandations pour la gestion des matériaux de dragage des ports espagnols », développées par le Centre d'études et d'expérimentation des travaux publics (CEDEX), qui dépend du ministère des Transports et de l'Équipement.

Bref descriptif des principaux chantiers

Rapport Annuel, page 26 à 31

4.4.3. Biodiversité, initiatives de réduction des impacts

Biodiversité, zones et espèces protégées

Le delta du Llobregat comprend une zone de protection spéciale (ZPS) pour oiseaux de 573,96 hectares. C'est la plus petite des 6 zones de ce type qui existent en Catalogne. Cette zone humide du delta accueille une grande variété d'espèces telles que le héron crabier, la sterne, la mouette, le blongios nain, le gravelot à collier interrompu, la marouette poussin, la marouette de baillon... La **protection de la faune avicole**, potentiellement touchée par les travaux, implique des interventions comme celles que nous décrivons ci-dessous :

- La réalisation des travaux a respecté la période de nidification du gravelot à collier interrompu, étant donné que cette espèce vit dans la zone concernée, entre les chantiers et la dérivation du cours du Llobregat. Cette intervention a ainsi contribué de manière significative au succès reproducteur de l'espèce, en effectuant un suivi annuel.
- Réalisation d'une étude et d'interventions auprès d'une colonie de cormorans qui utilise l'espace portuaire comme dortoir, afin de continuer de la protéger pendant les travaux d'extension du port.
- Une partie de la faune aquatique est restée bloquée dans l'ancien lit du fleuve pendant les travaux de dérivation. Les spécimens ont été prélevés et rejetés dans le nouveau lit, selon leur espèce. Cette intervention a permis de déplacer environ 27 000 poissons et de sauver 99% des spécimens capturés vivants.

Initiatives de réduction des impacts

Les principales **mesures préventives, réductrices et compensatoires** prises afin de minimiser les impacts les plus importants sont les suivantes :

- Exploitation des matériaux de dragage utilisables pour les remblais portuaires, dans le cadre d'une gestion durable des chantiers.
- Imposition de limites à l'apport de matériaux de construction par voie terrestre, en faveur du transport maritime. Une réduction importante

des gaz à effet de serre peut ainsi être obtenue, conséquence directe de la baisse importante du nombre de camions présents sur les voies d'accès au Port.

- Recours à des matériaux de démolition provenant de la communauté urbaine et utilisation des matériaux extraits lors de la construction de tunnels (comme par exemple le tunnel de la ligne 9 de

métro) pour les remblais portuaires.

L'exploitation de ce potentiel de valorisation a éliminé le besoin d'exploiter d'autres ressources. L'APB a ici travaillé en étroite collaboration avec le Bureau de l'environnement et l'Agence catalane de traitement des déchets (ministère catalan de l'Environnement et du Logement).

4.4.4. Investissements environnementaux

INVESTISSEMENTS ENVIRONNEMENTAUX (En euros)	2008	2009	2010
Dépenses en matière de viabilité environnementale	302 629,26	315 620,00	297 238,39
Entretien du réseau d'assainissement et des eaux résiduelles	302 629,26	315 620,00	297 238,39
Investissements en viabilité environnementale	13 717 875,07	2 814 712,93	70 130,40
Application de mesures environnementales Digue Sud	5 834 206,98	1 279,03	31 530,23
Application de mesures environnementales Digue Est	7 521 467,80	2 758 662,35	-
Réseau d'assainissement et des eaux résiduelles	149 131,29	21 676,57	15 723,70
Autres investissements environnementaux	213 069,00	33 094,98	22 876,47

ÉTUDE DE CAS : LA DIGUE EST

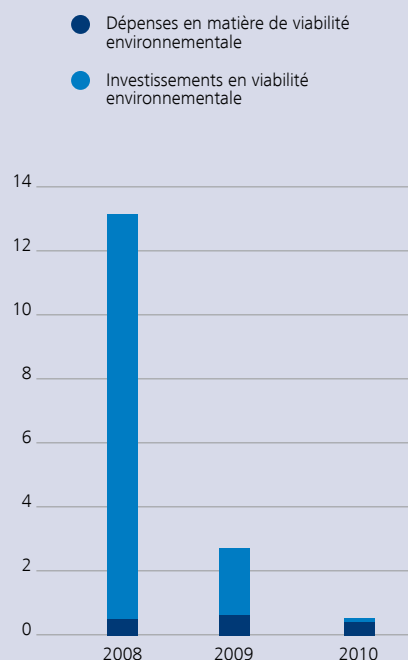
Les accusations d'irrégularités dans la construction de la digue Est ont entraîné l'une des plus graves crises d'image du Port de Barcelone de ces dernières années, et plus particulièrement de cette année. Une vingtaine de responsables de ce chantier étaient inculpés pour détournement de fonds publics. Il s'agit de représentants du GME (groupement momentané d'entreprises) et de l'entreprise sous-traitante pour l'approvisionnement de pierres destinées aux travaux. Deux hauts responsables de cette entreprise, ainsi que l'ancien sous-directeur général des infrastructures et l'ancien directeur des travaux de l'APB de l'époque ont été incarcérés en octobre 2010.

L'organisation a fait preuve à tout moment de transparence et de fermeté dans l'établissement des faits et l'engagement des responsabilités, mais elle a surtout mis l'accent sur l'amélioration des systèmes et procédures de suivi et de contrôle de la réalisation des travaux.

A la suite de l'intervention de l'agence nationale de l'administration fiscale, l'APB a déclenché une enquête interne, avec une révision exhaustive des travaux tant physique (avec les limites techniques évidentes) qu'administrative. Un rapport sur l'assistance technique a été réclamé et finalement obtenu. Il a permis de quantifier les travaux réellement réalisés et de vérifier dans quelle mesure les données s'écartaient des informations fournies par le GME.

A la suite de cette enquête, l'organisation a annulé la liquidation provisoire des travaux, en a adopté une nouvelle et a informé le ministère public des irrégularités détectées. Le Conseil d'administration du 14 juillet 2010 a finalement décidé de déposer un recours en justice contre le GME Digue del Este, afin de réclamer le remboursement immédiat des 40,7 millions d'euros versés en trop pour le chantier concerné.

INVESTISSEMENTS ENVIRONNEMENTAUX (En millions d'euros)



4.5. LA SÉCURITÉ DES ACTIVITÉS DANS L'ENCEINTE PORTUAIRE

La sécurité est un facteur clé dans l'application du principe de précaution à l'ensemble des activités réalisées dans les installations portuaires.

Qu'il s'agisse du Plan d'autoprotection pour les situations d'urgence, des fonctions et du travail permanent de la Police portuaire, de la surveillance des chantiers ou des actions systématiques et initiatives en matière de santé et de prévention des risques professionnels, les différents aspects de la sécurité font l'objet d'une gestion coordonnée.

Le trafic de marchandises dangereuses conteneurisées, l'un des indicateurs les plus sensibles de l'activité portuaire, a représenté en 2010 un volume total de 614 836 tonnes. Les marchandises dangereuses en vrac ont suivi la même tendance à la baisse que l'année précédente, avec un volume de 9 978 593 tonnes. Ces marchandises ont fait l'objet de 82 909 autorisations (+3%), traitées à 100% via EDI (échange électronique de données).



4.5.1. Le Plan d'autoprotection

Le Conseil d'administration du 8 septembre 2010 a adopté définitivement le Plan d'autoprotection (PAU) du Port de Barcelone, document issu de la révision lancée en 2009 du Plan d'urgence interne (PUI) pour l'adapter à la norme générale d'autoprotection actuellement en vigueur (RD 393/2007).

Le principal objectif du PAU est de préparer les moyens humains et techniques permettant d'affronter les situations d'urgence pouvant survenir lors de l'activité habituelle du port : combattre la source de la situation d'urgence ; limiter au maximum les conséquences pour les personnes, le matériel et l'environnement ; et, s'agissant d'une installation stratégique, assurer le plus tôt possible un retour à la normale, en respectant les conditions minimales de sécurité. Pour ce faire, le PAU doit définir les procédures de coordination entre les différents services et unités du Port et les organismes extérieurs pouvant être affectés.

La révision du PAU du Port de Barcelone visait avant tout à :

1. simplifier la trame du document en reprenant la table des matières du RD 393/2007 ;
2. regrouper les interventions applicables à tous les cas d'urgence, dans un schéma de réponse unique, modulable et compatible avec le système de plans de protection civile ;
3. améliorer l'organisation et le fonctionnement en cas d'urgence, en intégrant de nouvelles solutions et en formalisant des solutions déjà appliquées.

Le plan s'appuie sur la structure organisationnelle de l'APB qui en assume la direction en collaboration avec la Capitainerie du Port de Barcelone, et bénéficie de la participation de tous les centres de coordination et services d'urgence du Port.

Système d'urgence de Catalogne

Le système d'urgence de Catalogne repose sur la complémentarité des plans privés (plans d'autoprotection) et publics (plans de protection civile territoriaux et

spéciaux). Le PAU du Port de Barcelone est donc un maillon de la chaîne des plans activés en cas d'urgence.

Subordonnés au PAU, les plans d'autoprotection des concessions et plans spéciaux sectoriels. Le PAU est lui-même subordonné aux plans de protection civile municipaux de Barcelone et du Prat de Llobregat, qui comprennent des manuels d'intervention spécifique. Enfin, au sommet de la hiérarchie, les plans de protection civile du gouvernement catalan déclinés dans le plan territorial PROCICAT ou les plans spéciaux et spécifiques PLASEQCAT, TRANSCAT, NEUCAT, INUNCAT, CAMCAT, SISMICAT, etc.

La complémentarité du système de plans est due au fait que chaque plan a sa propre structure et ses propres mécanismes de réponse et qu'ils ne sont ni transformables ni interchangeable, mais qu'ils s'intègrent les uns aux autres par niveaux de responsabilité.

Outre une formation spécifique aux urgences, des exercices et simulations sont régulièrement organisés dans différentes installations et quais de l'enceinte portuaire. Toutes les entreprises concernées par la législation sur les accidents graves réalisent ainsi une simulation annuelle, dans le cadre du Pacte d'assistance mutuelle (PAM), une simulation annuelle. Les sapeurs-pompiers de Barcelone, la Police portuaire et la Guardia Civil du Port participent toujours à ces simulations, ainsi que de temps à autre le service d'urgences 061 SEM (urgences médicales).

4.5.2. La Police portuaire

La Police portuaire est le collectif chargé de la sécurité opérationnelle de l'enceinte portuaire de Barcelone, dont la particularité est qu'elle comprend la vaste zone dynamique citoyenne du Port Vell.

En matière de sécurité routière, des campagnes ont été organisées dans différents domaines en collaboration avec le service catalan de la circulation routière, afin de sensibiliser les usagers du Port et d'éviter les accidents ou d'en minimiser les conséquences. Cette activité s'est notamment traduite par des contrôles du port de la ceinture et du casque (plus de 500), de l'utilisation du téléphone portable (environ 400) et



d'alcoolémie (plus de 2 000, dont seuls 1,5% ont été positifs).

A la suite de la publication d'un rapport sur l'état de la voirie dans le Port de Barcelone et afin de renforcer la sécurité dans l'enceinte portuaire, la signalisation existante a été entièrement mise à jour et adaptée à la réglementation en vigueur en fonction du type de voie.

Dans le cadre de l'accord de partenariat signé avec le service d'urgences SEM et la société de prévention FREMAP pour minimiser les conséquences des accidents, la Police portuaire a participé à 425 interventions d'ambulances, dont 290 pour le SEM-061 et 135 pour la FREMAP. Cette coopération a permis aux ambulances d'arriver sur le lieu de l'accident en moins de 15 minutes dans 151 cas.

La Police portuaire est intervenue en outre auprès de 35 mineurs en situation de détresse ou les a accompagnés dans leurs familles après une arrestation. Soulignons également deux interventions dans des cas de violence conjugale et cinq cas de personnes âgées perdues dans le port et dont les facultés mentales étaient diminuées.

4.5.3. Surveillance environnementale des travaux

Le projet d'extension du Port a été rigoureusement analysé par le ministère de l'Environnement, dans le cadre d'une procédure à laquelle ont participé toutes les administrations et tous les organismes impliqués, et qui a donné naissance à la



Déclaration d'impact environnemental (DIE) des travaux d'extension du Port de Barcelone, adoptée en 2000.

Cette déclaration a débouché sur la création de quatre grands mécanismes de coordination du suivi interinstitutionnel complexe des travaux et projets :

- La **Commission mixte des travaux d'extension** a été créée pour rassembler au sein d'une même équipe tous les organismes publics participant au suivi et au contrôle environnemental des travaux. Elle est chargée d'approuver les programmes de surveillance spécifiques à chacun des projets des différentes interventions.
- La **Commission environnementale d'infrastructures du delta** approuve le programme global de surveillance environnementale du Plan Directeur du Port de Barcelone, inclus dans chaque projet de construction. Cette commission réunit l'ensemble des techniciens des administrations concernées.
- La **Commission mixte de suivi et de contrôle environnemental des travaux du delta du Llobregat** a été créée dans le cadre d'un accord de coopération entre les ministères espagnol et catalan de l'Environnement. Elle est chargée du suivi de l'ensemble des infrastructures dans le delta du Llobregat.
- La **Commission mixte de suivi**

et de contrôle environnemental de la dérivation du Llobregat a également été créée dans le cadre d'un accord de coopération entre les ministères espagnol et catalan de l'Environnement. Elle rassemble au sein d'une même équipe l'ensemble des organismes participant au contrôle environnemental des travaux, et veille à l'application et à l'efficacité des mesures réductrices, en proposant le cas échéant de les modifier ou de prendre des mesures complémentaires. Constituée de techniciens des administrations publiques concernées, elle est constituée avant l'appel d'offre des travaux.

4.6. INTÉGRATION PORT – VILLE

L'ouverture du front maritime sur la ville de Barcelone a commencé à prendre forme dans les années 90, après avoir tourné le dos à la mer pendant des années. L'intégration port – ville ne laisse aujourd'hui aucun doute quant à la possibilité de concilier avec succès opérations portuaires traditionnelles et activités accessibles à l'ensemble des citoyens. Les chiffres confirment la satisfaction des entreprises, concessionnaires, citoyens et visiteurs quant aux prestations des installations et aux espaces prévus.

4.6.1. Le Port Vell, espace de loisirs citoyens

Le Port Vell est une référence internationale d'aménagement d'un espace portuaire en faveur des citoyens et visiteurs, faisant ainsi revivre la tradition sociale historique d'activités de loisirs et sportives liées à la mer.

Les 55 hectares du Port Vell ont multiplié l'offre culturelle, sportive, de loisirs et de services annexes tels que la réparation d'embarcations. Avec plus de 16 millions de visiteurs en 2010, le Port Vell a confirmé son statut de lieu emblématique de la ville.

Avec l'ouverture de l'embouchure Nord, qui a permis des améliorations environnementales et un meilleur accès des embarcations de plaisance et de cabotage, le Port de Barcelone a gagné 6 hectares supplémentaires d'espace public, nouvelle référence architecturale de la façade maritime.

Le Port Vell, géré par Gerencia Urbanística Port 2000, propose un **scénario stratégique autour de trois axes** :

1. Défense de l'importance et du caractère nécessaire du Port.
2. Déploiement proactif de stratégies environnementales et RSE, en développant une politique de bonnes relations et de bonnes pratiques avec les acteurs de l'environnement portuaire et leurs clients et visiteurs.
3. Organisation de manifestations et de festivals autour du domaine portuaire.

Principales installations du Port Vell

En plein cœur du vieux centre ville, dont l'accès se fait par l'originale Rambla del Mar, le Port Vell regroupe le centre commercial **Maremagnum**, les cinémas Cinesa et **Imax**, l'**aquarium**, le **musée d'Histoire de Catalogne** et les embarcations traditionnelles **Golondrinas**, qui permettent de contempler la ville et le port depuis la mer.

Le Port Vell possède des bâtiments caractéristiques tels que le World Trade Center Barcelona, qui allie des bureaux, un hôtel de luxe et des lieux de réunion pour l'organisation de congrès et d'événements de premier plan ; le siège historique de l'APB au Portal de la

Pau, qui sera réaménagé pour accueillir de nouvelles activités d'entreprise ; ou encore le nouvel hôtel W Barcelona, conçu par l'architecte Ricardo Bofill, sur l'embouchure Nord.

Il possède également des installations de référence dans le secteur maritime et portuaire. C'est le cas du **Consortium El Far**, un organisme public qui rassemble la mairie de Barcelone, le gouvernement catalan, le Conseil général et le Port de Barcelone, et qui constitue désormais un atout pour la sensibilisation et le développement de projets sociaux, économiques et environnementaux autour de la mer et du littoral catalan.

Le **musée Maritime de Barcelone** a un long parcours (plus de 75 ans) de défense du patrimoine maritime et est devenu une référence incontournable en matière de politiques de conservation, protection, recherche et diffusion de la culture maritime catalane et méditerranéenne. Par le biais de la Fondation privée musée Maritime et arsenaux royaux de Barcelone, le musée cherche à renforcer les liens avec les acteurs économiques et sociaux qui stimulent l'activité maritime et portuaire. Le grand projet d'avenir est la restauration définitive de l'ensemble architectural et l'ancrage du musée comme référence majeure de la culture maritime méditerranéenne.

Le Port Vell abrite également des espaces réservés à la pêche, secteur représenté par l'**association de pêcheurs**, qui subit une récession due à des raisons structurelles et biologiques. La flotte de pêche et les prises ont considérablement baissé (quasiment de moitié) au cours de 15 dernières années. Il existe toutefois un fort lien symbolique avec ce secteur, étant donné la tradition de pêche de Barcelone et du quartier de la Barceloneta. L'organisation, consciente du poids et de la valeur historique de ce collectif, a lancé (dans une optique de dialogue et de consensus maximal de ses interlocuteurs) un grand plan de réaménagement des espaces et installations de pêche dans l'enceinte portuaire.

4.6.2. Principales activités

Outre les interventions propres à chacune des organisations et installations mentionnées ci-dessus, les espaces publics du Port Vell et de l'embouchure Nord accueillent ou participent à l'organisation tous les ans de nombreuses activités émanant d'autres entreprises privées et publiques, et dont le caractère civique, culturel ou sportif complète la dimension sociale du Port de Barcelone. Soulignons entre autres manifestations organisées en 2010 :

SPORT

- Championnat du monde d'escalade
- Traversée à la nage du Port
- Régate Zegna
- Régate Godó
- Régate Copa Nadal
- Régate Audi MedCup
- Barcelona World Race
- Arrivée de la régates par étapes du Tour d'Espagne
- Village de la Barcelona Harley Davidson
- Exposition « Desafío Endesa 14x8.000 » avec l'alpiniste Edurne Pasabán
- Road Show du skateboarder Toni Hawk

CULTURE

- Opéra à la plage (initiative réalisée en partenariat avec le théâtre du Liceu de Barcelone et qui met l'opéra à portée de tous)
- Festival Odissea (concerts gratuits sur la place du même nom)
- Cirque Raluy
- Arrivée des Rois Mages à Barcelone
- Habaneras dans le cadre des fêtes de la Vierge du Carmen
- Activités dans le cadre des fêtes de la Mercè
- Activités dans le cadre des fêtes de la Barceloneta

CIVISME

- Fête de l'eau
- Fête de la consommation responsable
- Marché d'échanges durables Lost & Found

De plus en plus d'entreprises privées et publiques y voient un espace privilégié pour leurs promotions commerciales, comme cela a été le cas en 2010 avec le défilé de mode Custo Barcelona ou encore la présentation des nouvelles consoles Nintendo.

5.



Les personnes au cœur du développement durable

5.1. LA STRATÉGIE DU PERSONNEL

L'implantation d'une stratégie comme celle du Port de Barcelone est étroitement liée aux compétences et au comportement des personnes qui travaillent pour l'organisation.

La direction du Personnel met en œuvre, de façon coordonnée, quatre politiques clés pour garantir que les collaborateurs de l'organisation soient les mieux à même d'exécuter les actions nécessaires à la mise en œuvre du Plan stratégique du Port de Barcelone. Ces quatre politiques, qui placent les personnes au cœur du changement et de la réalisation d'objectifs conjoints, sont les suivantes :

- La **politique d'emploi et de recrutement**, qui couvre également les plans de départ, une mesure d'ajustement structurel nécessaire au changement culturel et à la mise en œuvre de la stratégie, et qui a été poursuivie en 2010.
- La **politique de développement professionnel**, qui comprend la formation et la communication interne. A cet égard, soulignons l'enquête de satisfaction interne réalisée en 2010 pour connaître le climat professionnel au sein de l'organisation, et l'outil de communication interne « Qui est qui ».
- La **politique salariale**, tant pour la rémunération fixe que pour la rémunération variable, et qui applique le système d'évaluation par objectifs.
- La **politique de santé et de prévention des risques professionnels**, dans le cadre de laquelle a eu lieu la VIII Journée de prévention des risques professionnels et RSE.

La direction du Personnel a en outre été chargée de développer la RSE tant au sein de l'organisation que dans la Communauté Portuaire.

5.2. STRUCTURE DE L'APB, ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ

5.2.1. Caractéristiques des effectifs

VENTILATION CONVENTION COLLECTIVE

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

Liste du personnel au 31/12/2010

VENTILATION DES EFFECTIFS PAR TRANCHE D'ÂGE

2010	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Hommes	58	100	131	109	2
Femmes	25	49	50	33	1
TOTAL	83	149	181	142	3

Liste du personnel au 31/12/2010

VENTILATION DES EFFECTIFS PAR ANCIENNETÉ

2010	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hommes	96	47	87	29	12	97	32
Femmes	51	22	50	15	3	16	1
TOTAL	147	69	137	44	15	113	33

Liste du personnel au 31/12/2010

VENTILATION DES EFFECTIFS PAR TYPE DE CONTRAT

Effectifs en CDI ⁽¹⁾	480
Effectifs en CDD	65
Autres (CDI handicapés)	13
TOTAL	558

Salariés au 31/12/2010

* 5 personnes sous contrat spécifique travailleur handicapé et 8 sous contrat ordinaire avec reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH) par le gouvernement catalan.

* 16 stagiaires ne sont pas inclus dans la liste du personnel.

ENTRÉES ET SORTIES

	ENTRÉES	SORTIES
2008	5	45
2009	58	47
2010	37	31

ENTRÉES 2010		
Femmes	Hommes	Total
19	18	37

SORTIES 2010		
Femmes	Hommes	Total
8	23	31

SALARIÉS AYANT CESSÉ DE TRAVAILLER POUR L'APB 2010

Motif	Hommes	Femmes
Départ à la retraite	0	0
Résiliation	14	1
Fin de contrat	5	4
Départs volontaires	3	2
Congé de convenance personnelle	0	0
Autre (décès, invalidité, etc.)	1	1
TOTAL DÉPARTS	23	8

POURCENTAGE DE JOURS D'ARRÊT MALADIE

2008	2009	2010
5,87%	3,15%	3,10%

N'englobe que l'IT (incapacité temporaire), les accidents, les congés maternités et les congés paternité.

5.2.2. Égalité et diversité

L'égalité des chances est un principe juridique universel que l'organisation a décidé de développer et de renforcer aux côtés d'autres valeurs telles que le respect de l'environnement, la santé, les droits humains, le développement durable ou le respect et l'intégration de la diversité.

Le Plan d'égalité des chances propose une série de mesures et d'objectifs définis à la suite d'un diagnostic de la situation. 2010 a vu la constitution du Comité permanent sur l'égalité, chargé de promouvoir le plan, d'en assurer la diffusion, de le développer et d'évaluer les mesures mises en œuvre et les résultats obtenus.

VENTILATION DES EFFECTIFS PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE

2009					
Postes	Femmes	%	Hommes	%	Total
Président / directeur / sous-directeur	0	0	4	100	4
Responsable de pôle	5	31,3	11	68,7	16
Autres hors convention collective	11	22	39	78	50
Responsables (GII-1)	36	38,79	57	61,29	93
Personal técnico / administrativo (GII-2, GIII)	85	32,82	174	67,18	259
Police portuaire	17	11,18	135	88,81	152
TOTAL	151	27,40	400	72,59	551

Liste du personnel au 31/12/2009

2010					
Postes	Femmes	%	Hommes	%	Total
Président / directeur / sous-directeur	0	0%	4	100%	4
Responsable de pôle	6	37,5%	10	62,5%	16
Autres hors convention collective	14	26,9%	38	73,1%	52
Responsables (GII-1)	36	37,5%	60	62,5%	96
Personnel technique et administratif (GII-2, GIII)	87	36,9%	149	63,1%	236
Police portuaire	15	9,8%	139	90,2%	154
TOTAL	158	28,3%	400	71,7%	558

Liste du personnel au 31/12/2010

CONTRATS DE PERSONNES HANDICAPÉES

2008		2009		2010 ⁽¹⁾	
Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
2	3	7	4	10	5

Données au 31/12/2010.

(1) 5 personnes sous contrat spécifique travailleur handicapé, 8 en CDI et 2 en CDD avec reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH) par le gouvernement catalan.

5.3. RÉMUNÉRATION ET AVANTAGES SOCIAUX

5.3.1. Système de rémunération

Les effectifs de l'organisation comprennent deux grands collectifs : les salariés couverts par la convention collective des ports de l'État et autorités portuaires et les salariés non couverts par cette convention (hors convention). La politique de rémunération est appliquée au premier collectif dans les

conditions prévues par la convention, tandis que le personnel hors convention est rémunéré selon les paramètres fixés par le Comité exécutif de la commission interdépartementale des rémunérations (CECIR).

Le salaire comprend une rémunération fixe et une rémunération variable dont le montant dépend de l'accomplissement d'objectifs annuels ou de productivité.

HORS CONVENTION COLLECTIVE

	Direction générale*	Responsables de division	Responsables d'unité	Total
Personnes	37	13	22	72
Salaires moyen	79 107,28	56 888,80	50 990,08	66 504,24
Montant annuel des salaires	2 926 969,25	739 554,37	1 121 781,74	4 788 305,36

Données au 31/12/2010

* Président, directeur général, sous-directeurs généraux, directeurs, responsables de département

SOUS CONVENTION

Deux catégories de professionnels sont couvertes par la convention collective :

- Catégorie II - responsables et techniciens
- Catégorie III - professionnels

CATÉGORIE	GRILLE	NB DE PERSONNES	SALAIRE MOYEN 2010
II	I	101	44 515,02
	II	188	35 000,33
III	I	96	34 108,71
	II	96	23 050,60
	III	5	21 835,13

REMARQUE : « Grille des salaires » indique le salaire correspondant au poste. Pour une même catégorie, grille et niveau, hommes et femmes perçoivent la même rémunération.



Accomplissement d'objectifs

La gestion de la performance au sein de l'Autorité Portuaire de Barcelone repose sur un système d'évaluation personnalisé, en fonction de la réalisation d'objectifs annuels. L'évaluation couvre des objectifs

généraux, des objectifs par département et / ou individuels et une évaluation de la performance individuelle au poste de travail par le responsable hiérarchique direct.

Type d'objectif	% d'accomplissement 2008			
	CD ⁽¹⁾	HC ⁽²⁾	SC ⁽³⁾	Media
Généraux	50	50	50	50
Evaluation par le supérieur	88,31	91,56	86,30	86,90
Par département / individuel	100	100	100	100
MOYENNE GLOBALE	84,58	90,39	93,62	93,02

Type d'objectif	% d'accomplissement 2009			
	CD ⁽¹⁾	HC ⁽²⁾	SC ⁽³⁾	Media
Généraux	75	75	75	75
Evaluation par le supérieur	75,89	92,27	89,64	89,45
Par département / individuel	80,70	89,57	84,76	85,07
MOYENNE GLOBALE	77,22	84,42	81,60	81,72

Type d'objectif	% d'accomplissement 2010			
	CD ⁽¹⁾	HC ⁽²⁾	SC ⁽³⁾	Media
Généraux	92,5	92,5	92,5	92,5
Evaluation par le supérieur	89,48	91,40	89,94	90,27
Par département / individuel	84,05	88,33	93,57	88,65
MOYENNE GLOBALE	88,79	90,77	92,63	90,73

(1) CD : Comité de direction, (2) HC : hors convention collective, (3) SC : sous convention collective

5.3.2. Avantages sociaux

L'organisation propose depuis toujours des avantages sociaux importants en complément de sa politique salariale, consciente de leur importance croissante pour satisfaire et retenir le personnel.

Soulignons entre autres l'allocation études, les prêts, l'aide à la restauration

et aux transports en commun, les services médicaux, les plans d'épargne retraite, les assurances vie et accident, les activités de loisirs et sportives ou encore l'association de retraités.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/Beneficiossociales.pdf>

5.3.3. Représentation syndicale

Les relations sociales au sein de l'organisation reposent sur le dialogue et la concertation sociale, dans un contexte de responsabilité, de respect de la liberté d'association syndicale et de reconnaissance du rôle prépondérant des partenaires sociaux dans la dynamique et l'évolution de l'organisation.

Ces relations sociales et la négociation collective sont régies par un cadre juridique : la 2^{ème} convention collective des ports de l'État et autorités portuaires, en vigueur jusqu'en 2009. La 3^{ème} convention collective est actuellement en cours de négociation.

Le Comité d'entreprise est constitué de représentants de quatre mouvements



syndicaux (élections syndicales de mars 2008) :

- Comisiones Obreras (CCOO), 10 représentants
- Unión General de Trabajadores (UGT), 3 représentants
- Profesionales Independientes, également 3 représentants
- Syndicat professionnel de la Police portuaire, 1 représentant

Les sujets majeurs faisant l'objet d'accords sur la formation, la promotion et les mutations et changements organisationnels ont été traités par la Commission locale de gestion par compétences, à laquelle participe le Comité d'entreprise. Nous n'avons eu connaissance en 2010 d'aucun incident ni d'aucune réclamation en lien avec les changements organisationnels.

5.3.4. Action sociale

L'Autorité Portuaire de Barcelone a poursuivi sa collaboration et la promotion de la campagne « Noël solidaire dans le Port », dont l'édition 2010 a permis de réunir 635 jouets et 327 kg d'aliments. Parmi d'autres interventions similaires, citons le challenge interentreprises, qui a permis de collecter 325 euros destinés à des dons, et l'échange de livres (don de 691 livres).

D'autre part, le Port de Barcelone, le Poste d'Inspection aux Frontières et plusieurs membres de la Communauté Portuaire ont lancé un projet destiné à récupérer les marchandises qui, après avoir passé l'inspection au PIF, ne sont plus commercialisables mais continuent d'être aptes à la consommation humaine. Le projet s'inscrit dans le cadre du protocole PIF – banque alimentaire et consiste à livrer à cette dernière les produits récupérés, pour qu'elle en assure ensuite la distribution.

La première opération pilote a été réalisée en octobre 2010, permettant la collecte de 443 kg d'aliments : fruits, légumes et autres produits divers.

En outre, Comme chaque année, 0,2% du montant annuel déboursé pour les tickets-restaurant du personnel a été destiné à des fins solidaires, conformément à l'accord passé avec l'entreprise émettrice. L'organisme



bénéficiaire en 2010 a été la banque alimentaire Banc dels Aliments, qui a reçu 4 605 €.

L'une des questions posées dans le cadre de l'enquête 2010 sur le climat professionnel était à quelle organisation reverser les 678 € correspondant à 2 euros par questionnaire rempli. Là encore, le bénéficiaire choisi a été Banc dels Aliments.

5.4. LA SANTÉ ET LA PRÉVENTION AU CŒUR DE LA CULTURE D'ENTREPRISE

5.4.1. Politique de santé et de prévention

Avec le Plan de prévention des risques professionnels, l'Autorité Portuaire de Barcelone souhaite aller au-delà des obligations prévues par la loi 31/1995 du 8 novembre 1995 sur la prévention des risques professionnels et son règlement d'application. Ce plan fixe des objectifs fondamentaux de promotion de l'amélioration continue des conditions de travail :

Principaux objectifs du plan :

- Lutter activement contre les accidents du travail.
- Promouvoir une vraie culture de prévention des risques professionnels qui garantisse un respect réel des obligations en matière de prévention, au-delà des simples aspects formels ou documentaires.

- Renforcer le besoin d'intégrer la prévention des risques professionnels dans les systèmes de gestion de l'entreprise.

<http://www.portdebarcelona.es/rsc/PlaPrevencioAPB2011.pdf>

5.4.2. Structure, initiatives et actions en matière de santé et de prévention des risques professionnels

Un ensemble de groupes composés de représentants de l'organisation et de différents acteurs de la Communauté Portuaire est chargé de veiller sur la santé du personnel et d'éviter les risques professionnels :

- Comité de santé et de sécurité
- Groupe de prévention du Conseil de direction
- Sous-groupe ambulances SEM
- Sous-groupe techniciens de prévention
- Commission interservices de prévention des risques professionnels

Accidents du travail par collectif

La répartition des accidents du travail entre les différents collectifs est la suivante :

	2008	2009	2010
Unité de maintenance	5	3	0
Police portuaire	21	31	32
Personnel technique et administratif	2	3	3
Services généraux	1	1	0
Gares maritimes	0	1	0
Vigiles	1	0	0
TOTAL	30	39	35

Actions majeures 2010

FORMATION	NB DE PARTICIPANTS 2010
Cours général sur la prévention des risques professionnels (3 éditions)	19
Introduction à la prévention des risques professionnels (2 éditions)	13
Extinction d'incendies, niveau avancé (4 éditions)	76
Techniques de secourisme aquatique (4 éditions)	64
Renouvellement des autorisations de conduite de chariots élévateurs	4
Conduite de passerelles portuaires	3

Dans le cadre de la formation des pompiers et des responsables, 35 personnes ont participé à trois éditions du cours d'extinction d'incendies sur navires organisé par le Centre de sécurité maritime intégrale de Jovellanos, à Gijón.

Un cours de direction et de contrôle des sinistres de deux semaines a également été organisé au Fire Service College de Moreton-in-Marsh (Royaume-Uni), à l'intention de 14 techniciens. Enfin, un cours de lutte contre les incendies et sur les marchandises dangereuses a été dispensé par SEGANOSA.

Comme tous les ans, outre les simulations organisées et coordonnées par le département Sécurité Industrielle, un exercice d'évacuation des installations du World Trade Center Barcelona a été organisé.

Le 25 novembre, la VIII Journée de PRP et de RSE, destinée à l'ensemble de la Communauté Portuaire a été organisée, sous le parrainage de la société de prévention FREMAP.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/JornadasPRLyRSC.pdf>

5.5. ÉVOLUTION PROFESSIONNELLE

5.5.1. Formation

La politique de formation est un élément clé pour l'évolution professionnelle et personnelle des personnes qui travaillent pour l'APB, et elle permet de mieux concilier objectifs individuels et objectifs de l'organisation.

La politique en matière de formation est pleinement intégrée dans le système organisationnel et s'adapte donc en permanence aux évolutions survenant au sein de l'organisation et dans son environnement.

250 formations liées au développement des personnes travaillant pour l'organisation ont été organisées en 2010 :

FORMATION TOTALE

	2008	2009	2010
Formations collectives	71	104	149
Formations individuelles	177	105	110
TOTAL	248	209	259

VENTILATION DES FORMATIONS

TYPE DE FORMATION	Formations			
	2008	2009	2010	
Formation collective	Langues*	15	26	11 ⁽¹⁾
	Police portuaire	19	31	43
	Bureautique*	17	5 ⁽²⁾	5
	Compétences techniques*	3	23	18 ⁽³⁾
	Formation spécifique	17	19	17
	Total formations collectives	71	104	149
Formation individuelle	Langues*	14	22	19
	Séminaires APD	26	0	11
	Cours, séminaires et journées	67	32	48
	Short sea shipping	15	13	9
	Permis de conduire	7	2	5
	Masters et troisièmes cycles	21	27	12
	Formation diplômante ^{(4) (5)}	27	9	6
	Total formations individuelles	177	105	110
	Plans de développement individuel ⁽⁶⁾	7	88	21

* Initiatives et actions importantes sur la polyvalence et l'évolution professionnelle.

(1) A la suite d'une étude sur la participation aux cours de langues et leur bénéfice sur les années 2008 et 2009, la décision a été prise de réduire l'offre de formation et de ne maintenir que les formations débouchant réellement sur un niveau de bénéfice et de participation optimal et rentable.

(2) Le pari du e-learning a permis d'organiser moins d'éditions des formations mais de maintenir un niveau de participation optimal.

(3) La formation dispensée dans le système de gestion par compétences étant réalisée pour la troisième année consécutive et étant donné le nombre de personnes ayant déjà suivi cette formation, le nombre d'éditions a baissé de façon importante.

(4) Par « formation diplômante » on entend les plans de carrière universitaire et la validation des acquis de l'expérience, auparavant regroupés sous l'appellation « plans de développement », terme qui s'applique désormais à d'autres aspects (cf. note 6).

(5) Le nombre de formations diplômantes a considérablement baissé par rapport aux années précédentes car en 2008 a été lancé le projet de validation des acquis de l'expérience, auquel de nombreuses personnes ont décidé de participer.

(6) Nouvel élément intégré au rapport 2010 : le nombre de plans de développement individuel remis aux salariés de l'APB. Ce chiffre n'a pas été inclus dans le tableau général afin de ne pas déformer ou modifier les données en comparaison avec les rapports précédents.

HEURES DE FORMATION TOTALES VENTILÉES PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE

Catégorie	Heures réelles		
	2008	2009	2010
Comité de direction	793,00	277,50	879,75
Hors convention collective (Comité de direction inclus)	2 616,50	1 887,00	1 592,00
GII-1	1 472,00	4 113,26	3 341,00
GII-2	4 288,50	7 934,37	7 293,00
GIII-1	3 822,00	4 875,73	5 677,00
GIII-2	1 001,00	3 079,63	3 372,00
GIII-3	68,00	79,00	5,00
TOTAL	14 450,00	21 968,99	21 280,00

	Heures 2008	Heures 2009	Heures 2010
Hors convention collective	2 616,50	1 887,00	1 592,00
Sous convention collective	11 833,50	20 081,99	19 688,00
TOTAL	14 450,00	21 968,99	21 280,00

MOYENNE D'HEURES DE FORMATION PAR PERSONNE

Collectifs	Heures			
	2008	2009	2010	
Comité de direction	46,64	14,61	48,87	
Hors convention collective	35,84	26,96	22,11	
Sous convention collective	24,80	40,90	40,50	
	GII-1	16,00	41,13	33,08
	GII-2	21,02	40,28	39,00
	GIII-1	35,06	49,75	58,53
	GIII-2	15,16	34,60	35,13
	GIII-3	6,80	11,29	1,07
Moyenne sur le total des effectifs	25,94	39,16	38,14	

INVESTISSEMENT TOTAL EN FORMATION (EN EUROS)

Type de formation	2008	2009	2010
Cours individuels	121 457,25	70 003,77	76 088,30
Cours collectifs	248 500,00	237 823,11	296 643,00
Formation externalisée	51 967,20	71 069,90	71 069,90
Total	421 924,45	378 896,78	443 801,20

5.5.2. Droits humains et corruption

Aucune formation sur la détection et l'éradication de la corruption n'a été réalisée en 2010.

En matière de droits humains, une action de sensibilisation à l'égalité a été menée auprès du Comité de direction.



6.



Durabilité environnementale

6.1. POLITIQUE ET PRINCIPES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE DE L'APB

La politique environnementale repose sur quatre axes :

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

6.2. SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

6.2.1. Déversements et accidents

Les épisodes de pollution par hydrocarbures survenus en 2010 ont essentiellement concerné le gasoil, les huiles usagées et les fonds de cale.

VENTILATION PAR TYPE D'INCIDENT

	2009	2010
Gasoil	4	16
Huiles usagées	3	8
Huiles hydrauliques	3	3
Huiles végétales	1	4
Fond de cale	2	8
Suie	1	1
Mazout	4	4
Autres	-	7
TOTAL	18	51

6.2.2. Déchets MARPOL

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

Service de réception des déchets des navires	2008		2009		2010	
	Quantités collectées (m³)	Nb d'interventions	Quantités collectées (m³)	Nb d'interventions	Quantités collectées (m³)	Nb d'interventions
Déchets huileux (MARPOL I)	51 647,00	2 585	41 241,60	1 881	49 993,30	2 331
Déchets chimiques (MARPOL II)	-	-	933,50	46	429,70	33
Eaux grises et noires (MARPOL IV)	913,00	9	8 072,00	55	4 473,90	44
Déchets solides (MARPOL V)	40 216,00	9 046	28 807,00	7 455	50 319,30	6 304
Total interventions		11 640		9 437		8 712

6.2.3. Gestion environnementale

Le Port de Barcelone mesure déjà depuis des années l'impact négatif des activités portuaires et développe des outils de gestion environnementale en matière de déchets, de pollution atmosphérique et acoustique, d'émissions polluantes... En outre, il coordonne et facilite les interventions de l'organisation dans le cadre des activités de l'installation portuaire.

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

6.3. GESTION DES DÉCHETS

DECHETS (t)	2008	2009	2010
Non spéciaux (tri sélectif)	445,24	289,53	260,63
Especiales (tri sélectif)	34,35	9,18	17,36
TOTAL tri sélectif	479,59	298,71	277,99
Non spéciaux (banals)	1 965,82	686,68	227,14
TOTAL	2 445,41	985,39	505,13

Les catégories de déchets valorisables sont les suivantes : papier et carton, emballages légers, verre, ferraille, piles, tubes fluorescents, déchets informatiques...

En matière de tri sélectif, le travail de maintien des outils nécessaires au recyclage des différentes fractions valorisables a été poursuivi : poubelles, conteneurs pour emballages légers, conteneurs spéciaux pour ferraille, déblais, défenses de quai, tubes fluorescents, déchets informatiques... Ces déchets ont ainsi cessé d'être classés comme banals, avec pour conséquence la baisse du volume de déchets envoyés à la décharge.

On constate pour 2010, par rapport aux deux années précédentes, une baisse

de 73,23% de la quantité totale de déchets produits et gérés par l'APB, de 58% des déchets issus du tri sélectif, de 79,77% des déchets non spéciaux et de 49,46% des déchets spéciaux.

Les principaux éléments à mettre au crédit de la réduction du volume de déchets cette année sont la baisse de l'activité portuaire (trafics) et la diminution du nombre d'acteurs.

6.4. GESTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DU BRUIT

6.4.1. Émissions

Plan de qualité de l'air

La qualité de l'air est une préoccupation constante chez la plupart des ports européens. L'activité portuaire dans son ensemble, le trafic routier et maritime, les travaux et certaines opérations portuaires telles que la manutention de vrac solides pulvérulents, sont des sources de pollution atmosphérique dans les zones portuaires et urbaines voisines.

Le Port de Barcelone fait partie de la communauté urbaine de Barcelone, où les polluants tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ont dépassé les limites autorisées par l'Union européenne, raison pour laquelle, afin d'améliorer la qualité de l'air, le ministère catalan de l'Environnement et du Logement a élaboré le Plan d'action pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les zones de protection spéciale (ZPS) du Barcelonès et Baix Llobregat, et du Vallés Oriental et Vallés Occidental (décret 152/2007). Ce plan prévoit plusieurs mesures de réduction des émissions produites par l'activité portuaire.

Réseau de surveillance atmosphérique

Le Port de Barcelone possède son propre réseau de mesure de la concentration des principaux polluants atmosphériques et des variables météorologiques. Le réseau météorologique et de surveillance de la qualité de l'air (XMVQA) de l'APB comprend plusieurs capteurs manuels de particules en suspension, plusieurs stations automatisées équipées de capteurs météorologiques et de mesure

de la pollution atmosphérique, et une unité mobile. L'objectif du réseau est de fournir des données fiables sur la qualité de l'air dans le Port, afin d'évaluer les niveaux de pollution existants et de déterminer l'origine des polluants.

Pollution lumineuse

En tant que gestionnaire des installations des espaces publics du Port, l'APB reconnaît le besoin de mettre l'éclairage extérieur en conformité avec la réglementation actuelle (Loi 6/2001, RD 82/2005, RD 1890/2008). Elle a conçu à cet égard le projet de mise en conformité avec la loi d'aménagement environnemental de l'éclairage, pour la protection du milieu nocturne de l'éclairage extérieur du Port de Barcelone. A ce titre, une série de mesures sera mise en œuvre dans le Port Vell, afin que l'éclairage soit plus efficace et moins polluant.

Zonage acoustique

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

Émissions de CO₂ (t)

L'augmentation des émissions de CO₂ en 2010 est essentiellement due à l'augmentation de la consommation de diesel par les moteurs d'embarcations et les groupes électrogènes.

ÉMISSIONS DIRECTES DE CO₂(t)

	2008	2009	2010
Chaudières à gaz	112	67	68
Circulation de véhicules	236	251	252
Autres moteurs diesel	152	226	287
TOTAL	500	544	607

ÉMISSIONS INDIRECTES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Énergie électrique	1 310	1 264	1 370

ÉMISSIONS TOTALES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Total	1 811	1 808	1 977

Pour en savoir plus :

http://www.wwf.es/que_hacemos/cambio_climatico/nuestras_soluciones/energias_renovables/observatorio_de_la_electricidad/
<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Guicalculoemisiones.pdf>

Autres émissions polluantes

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

PARTICULES EN SUSPENSION, PM10 (t)

DIRECTES	2008	2009	2010
Chaudières à gaz	0,001	0,001	0,001
Circulation de véhicules	0,06	0,05	0,04
Autres moteurs diesel	0,006	0,009	0,012
TOTAL	0,067	0,060	0,053

OXYDES D'AZOTE, NO_x (t)

DIRECTES	2008	2009	2010
Chaudières à gaz	0,14	0,08	0,08
Circulation de véhicules	0,55	0,52	0,54
Autres moteurs diesel	0,83	1,23	1,57
Total	1,52	1,83	2,19

INDIRECTES	2008	2009	2010
Énergie électrique	1,7	1,7	1,8

TOTALES	2008	2009	2010
Totales	3,22	3,53	3,99

Pour en savoir plus : <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-emission-inventory-guidebook-2009>

6.4.2. Initiatives d'amélioration

L'APB a choisi une flotte de véhicules plus efficaces et moins polluants. Toutefois, cet effort ne se reflète pas dans les résultats du calcul des émissions de gaz à effet de serre (CO₂), essentiellement en raison de l'augmentation de la consommation totale de diesel.

6.5. EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET HYDRIQUE

6.5.1. Consommation d'énergie

ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

	2008	2009	2010
APB (GJ*)	28 435,00	27 414,00	29 716,47
PORT 2000 (GJ*)	4 826,24	4 374,36	4 096,39
TOTAL	33 261,24	31 788,36	33 812,86
Énergie électrique économisée / en augmentation	-	1 473,00	-2 024,50

Ce tableau regroupe les données sur les installations suivantes : bâtiment du Portal de la Pau, espaces sportifs, bâtiment ASTA, dispensaire, WTC, éclairage public, guérites, gare maritime Drassanes, bâtiment TIR, bâtiment TERSACO et autres installations et services. Ces données sont également consolidées avec celles du Port Vell.

*Les résultats sont exprimés en GJ, en sachant que 1 kWh = 0,0036 GJ (GRI).

ORIGINE DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE CONSOMMÉE PAR L'ORGANISATION :

Énergies renouvelables	27,70%
Cogénération à haut rendement	2,00%
Cogénération	6,20%
Gaz naturel	20,70%
Charbon	22,50%
Mazout / Gaz	3,20%
Énergie nucléaire	16,80%
Autres	0,90%

Source : ENDESA ENERGÍA (2010) - fournisseur

L'impact de la consommation d'électricité sur l'environnement dépend des sources d'énergie utilisées pour sa production. Sur une échelle de A à G, où A représente l'impact environnemental minimum et G le niveau maximal, l'énergie commercialisée par le fournisseur de l'APB, Endesa Energía SAU, se situe en 2010 aux niveaux suivants :

- Émissions de dioxyde de carbone (CO₂) : Kg de CO₂ par kWh : 0,37 ; niveau C – Moyenne nationale : 0,40 ; niveau moyen national D
- Déchets radioactifs : Microgrammes par kWh : 0,49 ; niveau C – Moyenne nationale : 0,49 ; niveau moyen national D

GAZ (m³)

2008	2009	2010
47 955,00	31 074,60	31 477,00

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

CARBURANTS (l)

	2008	2009	2010
Essence (véhicules)	13 212,16	10 914,86	9 528,33
Gasoil A (véhicules)	78 336,38	86 122,51	87 675,14
Gasoil B (embarcations)	2 626,00	1 729,00	6 751,00
Gasoil B (générateurs)	55 477,00	87 773,00	103 079,91
TOTAL	149 651,54	183 539,37	207 034,38

REMARQUE : l'augmentation importante des dépenses de carburant pour embarcations provient de l'acquisition par l'APB d'un nouveau bateau d'entreprise, plus grand et plus gourmand. L'augmentation importante de la consommation « générateurs » est due à l'existence d'un nouveau service de livraison sur le quai Adossat (Guardia Civil) et à l'alimentation de nouveaux espaces où le réseau électrique n'est pas encore opérationnel.

Déplacements internes

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

160 usagers ont utilisé cette carte en 2010, contre 87 en 2008 et 144 en 2009.

L'enquête réalisée auprès des salariés de l'APB a permis de calculer que les déplacements 2010 en véhicule privé, train, bus, moto, métro... représentent une consommation de 399 167,20 kg de CO₂.

6.5.2. Consommation de ressources**CONSOMMATION D'EAU (m³)**

Total	2008	2009	2010
APB	284 696	225 558	235 796
Port vell	28 000	28 000	22 300
TOTAL	312 696	253 558	258 096

Origine	2008	2009	2010
Eau provenant du réseau municipal	-	7,62%	6,05%
Eau provenant des aquifères et d'autres sources renouvelables	-	2,32%	1,85%
Eau recyclée	0%	0%	0%
Taux d'amélioration annuelle		59 138	-4 538

Ces tableaux regroupent les données sur les installations suivantes : bâtiment TIR, bâtiment ASTA, bâtiment Tersaco, Portal de la Pau, phares, espaces sportifs et dispensaire.

La source de prélèvement de l'eau consommée par l'APB est le réseau public, c'est-à-dire l'eau fournie par Aguas de Barcelona, étant donné

qu'il n'existe pas de puits souterrains. Les données fournies comprennent la consommation pour l'alimentation des navires.

CONSOMMATION DE PAPIER APB (Kg)

	2008	2009	2010
Consommation de papier	22 690,96	17 971,12	17 083,30
Papier recyclé en pourcentage du total	-	20,63	23,32
Taux d'amélioration annuelle			2,69

Remarque : la consommation de papier du Port Vell est insignifiante (n'entre pas dans le calcul).

6.5.3. Initiatives d'amélioration

- L'installation d'ampoules basse consommation sur tout l'éclairage public géré directement par l'APB a permis une augmentation des économies d'énergie et du rendement énergétique. La consommation d'électricité 2010 en kW a ainsi été de 29% inférieure aux prévisions, soit une économie de 26% sur la facture prévue pour l'éclairage extérieur.
- Le projet e-SAU permet la promotion et le développement d'initiatives de gestion électronique des démarches qui impliquaient auparavant le déplacement de personnes et de documents papier. Ce projet a des répercussions directes sur la réduction de la consommation de

ressources et des émissions provoquées par les déplacements, tout en facilitant la gestion et en réduisant le coût pour les usagers du Port de Barcelone.

- Le Service d'Accès Unifié (SAU), le guichet unique du Port de Barcelone, favorise les demandes de services par voie électronique : autorisations de transports spéciaux, les demandes de cahier des charges pour les appels d'offres, le règlement de factures... Toutes ces démarches et d'autres, qui nécessitaient auparavant le déplacement de l'utilisateur au bureau du SAU, peuvent désormais être effectuées en ligne ou par téléphone.

	2008	2009	2010
Appels téléphoniques	72 519	80 114	72 360
Documents traités	100 946	91 898	121 530
Documents enregistrés	13 599	11 880	10 622
Paiements effectués	42 455	38 042	45 694

Centre d'identification des camions (CI-SAU)	2008	2009	2010
Autorisations provisoires	35 238	28 096	37 673
Préavis	50 750	48 731	69 163

Autres améliorations notables

Les entreprises suivantes ont bénéficié en 2010 de remises sur les taxes d'occupation pour mise en œuvre de meilleures pratiques environnementales, conformément à l'article 19.9 G de la Loi sur les ports 48/2003 du 26 novembre 2003 :

- Autoterminal, SA
- Decal España, SA
- Ergransa, SA
- Terminales Portuarias, SL

En outre, plusieurs améliorations énergétiques ont été planifiées, dont :

- Gas Natural. Mise en œuvre du projet de centrale thermique à cycle combiné ; optimisation du processus de refroidissement de l'usine en collaboration avec Enagás (projet exécuté).
- Gas Natural. Projet d'alimentation en électricité des bateaux amarrés dans le Port de Barcelone, afin de réduire les émissions pendant les escales (en cours d'exécution).
- European Biofuels (EBF). Installation de panneaux solaires pour réduire la dépendance énergétique vis-à-vis d'ACS (en cours d'exécution).
- Bunge. Implantation d'une installation de cogénération et baisse de la demande énergétique grâce à l'optimisation de l'usine de raffinage d'huiles et de l'usine de production d'électricité (projet exécuté).

Dans un autre domaine, Mediterranean Shipping Company (MSC) a équipé les installations de nettoyage de conteneurs de décanteurs.



6.5.4. Matériaux

Pour le calcul de cet indicateur, tous les matériaux utilisés sur chaque chantier ont été identifiés, puis les quantités de chaque matériau ont été calculées.

MATÉRIAUX EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS (EN POIDS OU EN VOLUME)

Matériau	Unité	Poids ou volume		
		2008	2009	2010
Tout-venant + enrochement	t	1 950 749,02	1 328 024,00	359 040,82
Béton	m ³	99 080,00	45 504,00	21 187,71
Acier	t	1 909,00	3 496 540,00	1 231,87
Revêtements	m ³	11 125,00	289 116,09	6 279,88
Aggloméré	t	8 384,00	7 873,00	19 519,29
Matériaux de dragage	m ³	1 384 652,52	2 070 072,00	679 686,89
Matériaux de remblai	m ³	4 487 862,00	4 003 402,00	835 561,63
TOTAL		5 872 514,52	6 073 474,00	1 515 248,52

MATÉRIAUX RECYCLÉS (VALORISÉS) EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS

Matériau	Unité	2008		2009		2010	
		Poids ou volume	% recyclé	Poids ou volume	% recyclé	Poids ou volume	% recyclé
Tout-venant + enrochement	t	207 479,00	10,58	271 710,40	5,62	169 111,04	44,53
Matériaux de remblai	m ³			2 107 527,60	32,89	17 242,43	1,12
Acier	t	223 250,00	3,73	-	-	-	-

La réutilisation de matériaux ou l'utilisation de matériaux recyclés permettent de réduire la consommation de matières premières vierges et de préserver les ressources mondiales.

L'indicateur de performance environnementale EN2 correspond au pourcentage de matières consommées pendant la réalisation des travaux et qui ne sont pas des matières premières vierges car elles proviennent de matériaux recyclés.

Le poids et/ou volume total de matériaux déterminé selon l'indicateur EN1 a été calculé. Il s'agit de la quantité de chaque matériau utilisé dans le cadre des travaux réalisés dans le Port de Barcelone. Ces données ont permis d'identifier le poids et le volume total des matériaux recyclés utilisés.

Les chiffres indiquent que le pourcentage de matériaux recyclés utilisés sur les chantiers 2010 est de 22,82%, en légère augmentation par rapport à 2009 (19,26% de matériaux recyclés).

ÉMISSIONS TOTALES, DIRECTES ET INDIRECTES, DE GAZ À EFFET DE SERRE, EN POIDS

Matériau	Un.	2008		2009*		2010	
		Quantité Utilisée	Émissions CO ₂ (t)	Quantité Utilisée	Émissions CO ₂ (t)	Quantité Utilisée	Émissions CO ₂ (t)
Tout-venant	t	1 863 234,00	253 399,80	1 261 622,60	171 580,70	340 837,50	46 353,90
Enrochement	t	87 515,02	59 510,20	66 401,20	45 152,80	18 203,40	12,40
Béton	m ³	99 080,00	25 602,30	45 504,40	11 758,20	21 187,70	5 474,90
Revêtements	m ³	11 125,00	18 156,00	289 116,10	737 245,80	6 279,90	10 248,80
Acier	t	1 909,00	2,90	3 496 540,40	5 244,80	1 231,90	1,90
TOTAL			356 671,20		705 574,97		62 091,90

*Estimations

Le calcul de l'indicateur de performance environnementale EN16 permet de donner une estimation des émissions de gaz à effet de serre dégagées par les travaux d'extension du Port de Barcelone.

Dans un premier temps, les sources d'émissions directes et indirectes des chantiers ont été identifiées, notamment s'agissant des émissions produites par les processus de production des matériaux employés dans les travaux d'extension du Port de Barcelone. Une fois identifiées, les émissions directes produites par chaque source ont fait l'objet d'une estimation.

A la suite de la réduction importante de la quantité de travaux, les émissions totales de gaz à effet de serre ont considérablement baissé par rapport aux années précédentes, passant de 970 982,3 tonnes de CO₂ en 2009 à 62 092 tonnes en 2010.

6.5.5. Tableau de synthèse des émissions totales

ÉMISSIONS TOTALES DE CO₂ (T)

	2008	2009	2010
Travaux	356 671,20	705 574,97	62 091,90
Énergie électrique	3 388,00	3 267,00	1 370,00
Gaz	113,77	67,82	68,00
Gasoil	215,09	217,45	287,00
Essence	29,59	25,75	25,20
Autres polluants	1,11	0,91	4,04
ÉMISSIONS TOTALES DE CO₂ (t)	360 418,76	709 153,90	63 846,14

6.5.6. Méthodes de calcul des émissions

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/Metodosdecalculo.pdf>

https://www.portdebarcelona.es/wps/myportal/organitzacio?WCM_PORTLET=PC_7_0_LV_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/myconnect/webcontent/Intranet/ServeisAlOrganitzacio/ViatgesBestretes

ÉTUDE DE CAS : L'EXTENSION, LA FIN D'UN CYCLE

Au début des années 90, le Port de Barcelone avait quasiment épuisé sa surface opérationnelle, et la présence du fleuve rendait difficile toute nouvelle extension. Le Plan Directeur (1989-2010) rédigé à l'époque, a envisagé comme point de départ essentiel la construction de deux grandes digues, la digue Sud et l'extension de la digue Est (après déviation du cours du Llobregat), ainsi que l'exécution des travaux du quai Prat (nouveau terminal de conteneurs), afin de pouvoir répondre à la demande actuelle et à venir.

Les travaux de construction des digues commencèrent en 2001, et le cours du fleuve fut dévié de 2 km vers le sud en 2004. Il s'agissait là d'un passage obligé pour achever la construction de la digue Sud sur la rive gauche de l'embouchure. Les chantiers des digues ont été achevés en 2008. Les investissements de plus d'1,6 milliards d'euros effectués entre 2001 et 2010, soit une multiplication par 3,5 des actifs fixes de l'APB, ont permis de multiplier par 2,5 la surface du Port de Barcelone.

Le projet Quai Prat Phase I a démarré en 2005. Réalisé à l'abri des deux digues, ce premier chantier a permis de gagner 81 ha sur la mer, avec une ligne d'amarrage de 1 000 m de long pour 16 m minimum de tirant d'eau. Début 2007, un accident survenu sur le chantier provoqua le déplacement important de 16 des 37 caissons constituant le mur de quai. A ce moment là, le remblayage à l'aide de matériaux de dragage provenant de la darse était quasiment achevé.

Le projet Réaménagement du quai Prat fut lancé afin de réparer les éléments endommagés. Doté d'un budget de 64 millions d'euros, il a été achevé en 2010. Les opérations de renflouage et de démolition des caissons endommagés ont marqué un véritable tournant pour la technologie maritime et portuaire mondiale, non seulement de par leur difficulté intrinsèque, mais également de par leur ampleur.

Au chapitre environnemental, les travaux visés par le Plan Directeur se sont vu appliquer les procédures d'évaluation environnementale prévues par la législation en vigueur, ainsi que par les recommandations et les conventions de portée internationale. Ils ont également fait l'objet d'un suivi strict, systématique et intégré, et de près de 262 millions d'euros d'investissements en mesures réductrices (cf. chapitre 4.4.3.).

S'agissant des critères et facteurs appliqués en matière de développement durable, soulignons le recyclage, la réutilisation et la valorisation des matériaux, la réduction maximale de l'utilisation de ressources et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui ont représenté 8 842 451 tonnes de CO₂ pour la période 2001 – 2010. Une réduction progressive des émissions totales (directes et indirectes) a été constatée, en écho à la simplification des processus d'obtention de matériaux.

- Afin de minimiser les principaux impacts, des mesures préventives, réductrices et compensatoires ont été prises. La protection de la faune avicole face aux impacts potentiels des travaux est un aspect particulièrement important.
- La réutilisation de matériaux ou l'utilisation de matériaux recyclés permettent de réduire la consommation de matières premières vierges et de préserver les ressources mondiales. Les matériaux de dragage appropriés sont réutilisés pour le remblayage portuaire, ce qui permet d'assurer une gestion durable des travaux.
- Une réduction progressive des émissions totales (directes et indirectes) a été constatée, en écho à la simplification des processus d'obtention des matériaux.

6.6. NOTRE ENGAGEMENT CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

6.6.1. Conséquences financières

Le Port de Barcelone ne dispose à l'heure actuelle d'aucune étude concrète sur l'impact financier provoqué par le changement climatique. Il possède en revanche un outil permettant de sensibiliser ses clients grâce à une estimation des émissions et des économies dégagées selon le mode de transport choisi pour leurs marchandises.

Le développement de l'application SIMPORT (système d'information et de modélisation du marché du Port de Barcelone) a permis d'intégrer des arguments de développement durable dans la stratégie portuaire.

Il s'agit d'un système d'information géographique au plan européen, qui comprend des outils d'analyse et de modélisation des flux de marchandises à différentes échelles géographiques allant jusqu'au niveau NUTS3 (provinces espagnoles). La base de données sur les prix, les coûts et les caractéristiques des réseaux de transports, permet de modéliser plusieurs modes de transports et échanges modaux : route, train, voies fluviales, SSS et voies maritimes.

SIMPORT a été développé avant tout pour analyser l'*hinterland* potentiel du Port de Barcelone sur le marché de l'Extrême-Orient. L'étude a ensuite été étendue à l'ensemble des régions

de l'avant-pays. En outre, le modèle comprend un module de calcul des émissions, qui permet de connaître les émissions de CO₂ associées aux différentes chaînes de transport modélisées.

Cette application a permis au Port de Barcelone de quantifier les émissions européennes de CO₂ produites par les trafics en provenance d'Asie, ainsi que les émissions correspondant aux routes alternatives applicables à ces trafics.

La réduction des émissions de CO₂ est estimée à 15% pour les marchandises en provenance d'Extrême-Orient et à destination de l'Europe centrale lorsqu'elles passent par les ports du sud. D'autre part, les analyses du SIMPORT indiquent que, faute de mesures, les émissions européennes produites par les trafics en provenance d'Asie augmenteront de 160 à 199% au cours des 10 prochaines années. En revanche, si les mesures de réduction des émissions de CO₂ (internalisation de coûts externes, etc.) devenaient une priorité et si les infrastructures du sud étaient une alternative solide pour les flux de marchandises, cette augmentation serait réduite de moitié.

S'agissant des éventuelles routes alternatives en remplacement de la route existante Europe – Asie via la Méditerranée, les calculs indiquent que la distance entre les ports japonais ou coréens et les ports du nord de l'Europe via la route arctique est inférieure de 60% à la route empruntant le canal de Suez. De même, la distance entre les ports chinois (et plus particulièrement les ports situés au sud de Shanghai) et les ports du nord de l'Europe est inférieure de 47% à la route empruntant le canal de Suez.

Toutefois, malgré le changement climatique, cette route continuera de présenter des difficultés de navigation (besoin de brise-glace, période d'ouverture réduite, difficulté d'accès à des ports de refuge...), ce qui limitera le bénéfice de ses avantages. De plus, la route entre l'Extrême-Orient et l'Europe est plus courte par le canal de Suez que par le canal de Panamá (la distance peut être réduite de 58% selon les ports d'origine et de destination). Cela implique une réduction de 26 à 58% des émissions de CO₂ par le canal de Suez par rapport au canal de Panamá.



Le Port de Barcelone défend ces arguments au plan européen, dans le cadre du processus récent de révision de la politique européenne des transports, notamment la refonte du réseau transeuropéen de transports, afin de favoriser le soutien européen aux infrastructures nécessaires à l'amélioration de la connectivité du Port avec le reste du continent.

Pour en savoir plus : <http://www11.portdebarcelona.es/res/Simport.pdf>

6.6.2. Risques et opportunités

Au fil des différents chapitres de ce rapport, nous avons présenté les principaux risques et opportunités en matière de changement climatique et de développement durable.

L'accent mis par le Port de Barcelone sur le train et le Short Sea Shipping répond à cette inquiétude et constitue un pari en faveur de nouvelles opportunités à court terme.

L'approche stratégique du développement durable et l'articulation d'une stratégie de RSE non seulement au sein de l'organisation, mais également dans l'ensemble de la Communauté Portuaire, indique clairement l'importance d'un diagnostic de l'impact environnemental général (c'est-à-dire sur l'ensemble des installations portuaires) et d'une action coordonnée de réduction des émissions et des atteintes à l'environnement, notamment face au réchauffement de la planète.

A souligner parmi les défis à relever et à identifier à cet égard, le Plan et les systèmes de gestion environnementale, auxquels participent les différents opérateurs et acteurs de la Communauté Portuaire, ou encore la participation active à des initiatives et projets à caractère transnational, afin de progresser dans la sensibilisation et la coordination de ressources et d'efforts partagés et identiques.

Peut-être conviendrait-il à cet égard d'envisager à très court terme la réalisation d'une étude rigoureuse des conséquences du changement climatique sur le secteur des transports et sur les échanges internationaux, qui définirait plus clairement ces risques et opportunités tout en déterminant de quelle manière les intégrer dans le Plan stratégique et dans les objectifs opérationnels de l'organisation.

7.



Processus d'élaboration du rapport de RSE 2010

7.1. MÉTHODOLOGIE

Le RAPPORT 2010 DE RESPONSABILITE SOCIALE D'ENTREPRISE DE L'AUTORITE PORTUAIRE DE BARCELONE a été rédigé conformément aux lignes directrices G3 de la Global Reporting Initiative (GRI), organisation internationale qui fournit un cadre de référence pour l'élaboration de rapports de développement durable.

Les informations des indicateurs GRI ont été complétées par des données supplémentaires jugées particulièrement pertinentes pour les parties prenantes.

Les principes GRI d'adéquation du contenu des informations ont été appliqués comme il se doit : pertinence, implication des parties prenantes, durabilité et exhaustivité.

Principe de pertinence

Les informations couvrent les aspects les plus importants et significatifs de l'activité de l'organisation, susceptibles d'influencer profondément les décisions des parties prenantes.

Principe d'implication des parties prenantes

Les intérêts, les attentes, les préoccupations et les priorités des parties prenantes sont un point de départ obligé pour la rédaction du rapport.

Principe de durabilité

La durabilité est un vaste concept qui, en général, est divisé en trois approches interdépendantes : l'approche économique, l'approche sociale et l'approche environnementale.



Principe d'exhaustivité

Le concept d'exhaustivité porte essentiellement sur le champ d'étude, le périmètre et la période que couvre le rapport. Ces aspects présentent un degré de précision suffisant pour permettre aux parties prenantes d'évaluer le développement et l'évolution de l'organisation sur la période de reporting.

Équilibre

Le rapport offre une vision vaste et objective des activités de l'organisation, qui permet de l'évaluer et de se forger une opinion raisonnable, sur les aspects tant positifs que négatifs.

Comparabilité

Les informations quantitatives sont présentées de telle manière qu'elles permettent de comparer la majorité

des données sur une période de trois ans. En outre, les données du présent rapport peuvent être comparées avec celles qui émanent d'autres autorités portuaires, en tenant naturellement compte des différences quant à la taille de l'organisation, à sa situation géographique, et aux trafics spécifiques qu'elle traite.

Exactitude

Le rapport indique quelles données ont été mesurées (quantitativement) et peuvent être reproduites dans le temps. Il indique également quelles données sont le fruit d'une estimation et quelle a été la technique employée pour produire ces estimations, ou quelle sont les références utilisées. Les données quantitatives sont complétées par des explications qualitatives et l'indication des preuves disponibles.

Périmètre et périodicité

Les informations et données contenues dans ce rapport portent sur des projets, activités et initiatives réalisées pendant l'année 2010. Le rapport dresse une liste exhaustive des activités et impacts de l'APB et traite de certains domaines relevant de la Communauté Portuaire. Il devra être progressivement étendu pour couvrir l'ensemble des impacts et actions concernant l'ensemble des installations portuaires.

Ce rapport ne comprend pas d'éléments sur les entreprises en coparticipation qui élaborent leur propre rapport de développement durable. Les données relatives à Gerencia Urbanística Port 2000, qui gère le territoire et les activités du Port Vell, ont été incluses car il s'agit d'une société détenue à 100% par l'APB.

Le rapport de RSE de l'Autorité Portuaire de Barcelone est publié tous les ans, dans le cadre de son engagement d'informer régulièrement les parties prenantes.

Le précédent rapport (correspondant à l'exercice 2009) a été publié en juillet 2010. Il est disponible sur le site web (www.portdebarcelona.es), tout comme les éditions précédentes des rapports de RSE, ainsi que des informations complémentaires.

Clarté

Les informations sont présentées de façon compréhensible, accessible et exploitable par les parties prenantes, sans être excessivement détaillées ou techniques. Le rapport contient néanmoins des liens vers des contenus plus spécifiques et détaillés, à l'intention des personnes souhaitant davantage d'informations. Des graphiques et des tableaux ont également été inclus, ainsi que des données et des références qui permettent de croiser et de comparer les informations et qui facilitent la lecture du rapport. Il est possible de trouver des informations spécifiques par le biais du sommaire et des chapitres qui structurent le rapport. En outre, à la fin du document, figurent des tableaux qui indiquent la position des éléments décrits dans le rapport selon l'indice GRI.

Fiabilité

Les informations contenues dans ce rapport sont certifiées par les sous-directeurs généraux de chaque département de l'organisation et les contenus économiques ont été audités par des organismes externes accrédités.

Autoévaluation

Le niveau d'application des critères GRI est auto-évalué comme suit :

	C	C+	B	B+	A	A+
Autoévaluation						X

Demandes de renseignements et suggestions

Pour toute demande de renseignement ou pour compléter les informations fournies dans le présent rapport, merci de contacter l'organisation à l'adresse suivante :

Responsabilidad Social Corporativa –
Dirección de Personas
Port de Barcelona
Edificio Este – World Trade Center
Barcelona
Moll de Barcelona s/n
08039 Barcelona
Tél. 93 298 21 00
rsc@portdebarcelona.es
www.portdebarcelona.es

7.2. Vérification et modifications importantes

Vérification

Au cours de l'année 2010, l'APB a réalisé une vérification exhaustive du rapport de RSE 2009, tant au plan quantitatif qu'au plan qualitatif, ainsi qu'un benchmarking permettant d'intégrer les meilleures pratiques de reporting identifiées parmi plusieurs ports d'avant-garde.

Ce processus de vérification et d'amélioration a permis une amélioration des indicateurs et de la réactivité, grâce à une plus grande précision, fiabilité, traçabilité... Ces améliorations se reflètent dans la structure et la procédure d'élaboration et de contrôle du rapport 2010.



8.



Table des matières et tableau de contrôle des indicateurs GRI

● Informations complètes ● Informations partielles ● Pas d'information ● Inapplicable

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
1.1	Déclaration du décideur le plus haut placé de l'organisation sur la pertinence du développement durable pour l'organisation et sa stratégie.	●	Page 5
1.2	Description des impacts, risques et opportunités majeurs.	●	Page 35 et 59
2.1	Nom de l'organisation.	●	Page 11
2.2	Principaux produits et/ou services et marques correspondantes.	●	Page 15
2.3	Structure opérationnelle de l'organisation, avec description des principales divisions, entités opérationnelles, filiales et coentreprises (joint venture).	●	Page 12 a 14
2.4	Lieu où se trouve le siège de l'organisation.	●	Page 11
2.5	Nombre de pays où l'organisation est implantée et nom des pays où soit l'exploitation est majeure, soit les questions relatives au développement durable traitées dans le rapport s'avèrent particulièrement pertinentes.	●	Page 15
2.6	Nature du capital et forme juridique.	●	Page 11
2.7	Marchés où l'organisation opère (avec répartition géographique, secteurs desservis et types de clients ou de bénéficiaires).	●	Page 15
2.8	Taille de l'organisation objet du rapport.	●	Page 43
2.9	Changements significatifs au cours de la période de reporting.	●	Page 62
2.10	Récompenses reçues au cours de la période de reporting.	●	Page 9
3.1	Période considérée pour les informations fournies dans le rapport.	●	Page 62
3.2	Date du dernier rapport publié.	●	Page 62
3.3	Cycle considéré.	●	Page 62
3.4	Personne à contacter pour toute question sur le rapport ou son contenu.	●	Page 62
3.5	Processus de détermination du contenu du rapport.	●	Page 61

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
3.6	Périmètre du rapport.	●	Page 62
3.7	Limites du champ ou du périmètre du rapport.	●	Page 62
3.8	Principes adoptés pour la communication des données concernant les coentreprises (joint ventures), filiales, installations en crédit-bail, activités sous-traitées et autres situations susceptibles d'avoir une incidence majeure sur les possibilités de comparaison d'une période à l'autre et/ou d'une organisation à l'autre.	●	Page 62
3.9	Techniques de mesure des données et bases de calcul.	●	Page 57
3.10	Explication des conséquences de toute reformulation d'informations communiquées dans des rapports antérieurs et des raisons de cette reformulation.	●	Page 62
3.11	Changements significatifs, par rapport à la période couverte par les rapports antérieurs, du champ, du périmètre ou des méthodes de mesure utilisées dans le rapport.	●	Page 62
3.12	Tableau identifiant l'emplacement des éléments d'information requis dans le rapport.	●	Page 65 a 71
3.13	Politique et pratique courante visant la validation du rapport par des personnes externes à l'organisation.	●	Page 62
4.1	Structure de gouvernance de l'organisation y compris les comités relevant du plus haut organe de gouvernance, responsables de tâches spécifiques telles que la définition de la stratégie ou la supervision de l'organisation.	●	Page 11 et 12
4.2	Le président du plus haut organe de gouvernance est aussi un administrateur exécutif ?	●	La nomination et les fonctions du président sont prévues à l'article 41 de la Loi 27/1992 du 24 novembre 1992 sur les ports de l'État et la marine marchande, modifiée par la Loi 62/1997 du 26 décembre 1997 et par la Loi 48/2003 du 26 novembre sur le régime économique et de prestation de services applicable aux ports d'intérêt général..
4.3	Pour les organisations ayant un système de conseil d'administration à organe unique, indiquer le nombre d'administrateurs indépendants ou non exécutifs.	●	L'article 40 de la Loi sur les ports de l'État et la marine marchande fait référence aux membres du Conseil d'administration. Les administrateurs représentent les différents niveaux de l'administration : central, régional et local. Seuls deux d'entre eux, le président et le directeur général, ont des fonctions exécutives.
4.4	Mécanismes permettant aux actionnaires et aux salariés de faire des recommandations ou de transmettre des instructions au conseil d'administration.	●	Les principales associations du secteur, les mairies de Barcelone et du Prat, et les organisations syndicales majoritaires ont des représentants au Conseil d'administration de l'organisation.
4.5	Lien entre les rémunérations des membres du conseil d'administration, des cadres supérieurs et des cadres dirigeants et la performance de l'organisation.	●	Le statut de membre du Conseil d'administration ne donne droit à aucune rémunération en lien avec la performance de l'APB. En revanche, la participation aux réunions du Conseil fait l'objet d'une compensation (jetons de présence).
4.6	Processus mis en place par le conseil d'administration (ou assimilé) pour éviter les conflits d'intérêt	●	Page 12
4.7	Processus de détermination des qualifications et de l'expertise exigée des membres du conseil d'administration (ou assimilé) pour décider des orientations stratégiques de l'organisation en matière de questions économiques, environnementales et sociales.	●	Page 12

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
4.8	Missions ou valeurs, codes de bonne conduite et principes définis en interne par l'organisation sur sa performance économique, environnementale et sociale, et état de leur mise en pratique.	●	Page 19
4.9	Procédures définies par le conseil d'administration (ou assimilé) pour superviser la manière dont l'organisation identifie et gère sa performance économique, environnementale et sociale.	●	Page 62
4.10	Processus d'évaluation de la performance propre du conseil d'administration (ou assimilé), notamment du point de vue économique, environnemental et social.	●	Page 62
4.11	Explications sur la position de l'organisation quant à la démarche ou au principe de précaution.	●	Page 34, 35, et 38
4.12	Chartes, principes et autres initiatives, d'origine extérieure en matière économique, environnementale et sociale, auxquelles l'organisation a souscrit ou donné son aval.	●	Page 33 et 34
4.13	Affiliation à des associations.	●	Page 20 et 21
4.14	Liste des groupes de parties prenantes inclus par l'organisation.	●	Page 19
4.15	Base d'identification et sélection des parties prenantes avec lesquelles dialoguer.	●	Page 20
4.16	Démarche adoptée pour inclure les parties prenantes.	●	La loi sur les ports de l'État et la marine marchande prévoit, en matière de composition du Conseil d'administration, une fonction de représentation des intérêts locaux, régionaux et nationaux, afin que les principales parties prenantes soient représentées au sein du plus haut organe de gouvernance de l'organisation, qui se réunit tous les mois.
4.17	Questions et préoccupations clés soulevées via le dialogue avec les parties prenantes et manière dont l'organisation y a répondu, notamment lors de l'établissement de son rapport.	●	Page 20
EC1	Valeur économique directe créée et distribuée.	●	Page 16
EC2	Implications financières et autres risques et opportunités pour les activités de l'organisation liés aux changements climatiques.	●	Page 58 et 59
EC3	Étendue de la couverture des retraites avec des plans de retraite à prestations définies.	●	Page 46
EC4	Subventions et aides publiques significatives reçues.	●	Page 17
EC5	Distribution des ratios comparant le salaire d'entrée de base et le salaire minimum local.	●	Salaire réglementé par les ports de l'État. Comparaison non applicable ici, car il dépasse largement le salaire minimum interprofessionnel.
EC6	Politique, pratiques et part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux.	●	L'activité de l'APB étant locale, quasiment 100% de ses fournisseurs sont nationaux.
EC7	Procédures d'embauche locale et proportion de cadres dirigeants embauchés localement.	●	L'activité de l'APB étant locale, 99,99 % des personnes embauchées sont des ressortissants de la Communauté européenne.
EC8	Développement et impact des investissements en matière d'infrastructures et des services, principalement publics.	●	Page 41

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
EC9	Compréhension et description des impacts économiques indirects.	●	Page 22 et 23
EN1	Consommation de matières en poids ou en volume	●	Page 56
EN2	Pourcentage de matières consommées provenant de matières recyclées.	●	Page 56
EN3	Consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire.	●	Page 53 et 54
EN4	Consommation d'énergie indirecte répartie par source d'énergie primaire.	●	Page 53 et 54
EN5	Énergie économisée grâce à l'efficacité énergétique.	●	Page 55
EN6	Initiatives pour utiliser les énergies renouvelables et augmentation de l'efficacité.	●	Page 55
EN7	Initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues.	●	Page 55
EN8	Volume total d'eau prélevé, par source.	●	Page 54
EN9	Sources d'approvisionnement en eau significativement touchées par les prélèvements.	●	Aucune source d'approvisionnement n'est touchée par les prélèvements d'eau destinés à la consommation de l'organisation.
EN10	Pourcentage et volume total d'eau recyclée et réutilisée.	●	Page 54
EN11	Emplacement et superficie des terrains en habitat riche en biodiversité.	●	Page 36
EN12	Principaux impacts sur la biodiversité.	●	Page 36 et 37
EN13	Habitats protégés ou restaurés.	●	Page 36
EN14	Gestion des impacts sur la biodiversité.	●	Page 36 et 37
EN15	Nombre d'espèces, par niveau de risque d'extinction.	●	Page 36
EN16	Émissions totales, directes ou indirectes, de gaz à effet de serre, en poids.	●	Page 57
EN17	Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre, en poids.	●	Page 57
EN18	Initiatives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.	●	Page 58
EN19	Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone, en poids.	●	Aucune source d'émission de substances appauvrissant la couche d'ozone n'a été décelée dans les installations du Port de Barcelone.
EN20	Émissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air, par type et par poids.	●	Par rapport aux années précédentes, les polluants peu significatifs ont été éliminés et les émissions de CO ₂ , NOx et PM10 ont été recalculées à partir de données plus complètes. Page 57
EN21	Gestion des impacts sur la biodiversité.	●	Page 51
EN22	Masse totale de déchets.	●	Page 51
EN23	Nombre total et volume des déversements accidentels significatifs.	●	Page 51

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
EN24	Masse totale des déchets dangereux.	●	Page 51
EN25	Sources d'approvisionnement en eau et de écosystèmes connexes touchés par l'évacuation des eaux.	●	Page 36 et 37
EN26	Initiatives pour réduire les impacts environnementaux des produits et des services, et portée de celles-ci.	●	Page 36 et 37
EN27	Pourcentage du produit susceptible d'être recyclé ou réutilisé.	●	Les produits de l'organisation sont les infrastructures et les superstructures. Ces produits et services n'utilisent pas d'emballages susceptibles d'être recyclés ou réutilisés.
EN28	Incidents et amendes pour non-respect de la réglementation en matière d'environnement.	●	Page 31 et 32
EN29	Impacts environnementaux significatifs du transport des produits et des membres de son personnel.	●	Cet indicateur n'est pas pertinent au regard des activités de l'organisation. Néanmoins, nous indiquons en complément le calcul des émissions produites par les déplacements des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail.
EN30	Ventilation du total des dépenses et investissements en matière d'environnement, par type.	●	Page 37
LA1	Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique.	●	Page 43 et 44
LA2	Turnover du personnel en nombre de salariés et en pourcentage par tranche d'âge, sexe et zone géographique.	●	Page 43 et 44
LA3	Prestations versées aux salariés à temps plein par rapport aux autres salariés.	●	Page 46
LA4	Pourcentage de salariés couverts par une convention collective.	●	Page 43
LA5	Délai minimal de notification préalable à toute modification d'organisation.	●	Page 47
LA6	Pourcentage de l'effectif total représenté dans des comités d'hygiène et de sécurité.	●	Page 47
LA7	Taux d'absentéisme, de maladies professionnelles, nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail.	●	Pour des raisons techniques, tous les taux d'absentéisme n'ont pas pu être obtenus pour 2010. Seuls figurent les taux d'I.T. (incapacité temporaire).
LA8	Programmes d'éducation, de formation, de conseil, de prévention et de maîtrise des risques.	●	Page 48
LA9	Questions de santé et de sécurité couvertes par des accords formels avec les syndicats.	●	Toutes les questions de santé et de sécurité couvertes par des accords formels avec les représentants syndicaux sont traitées en Comité paritaire de santé et de sécurité.
LA10	Nombre moyen d'heures de formation par an, par salarié et par catégorie professionnelle.	●	Page 49
LA11	Programmes de développement des compétences et de formation tout au long de la vie.	●	Page 49

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
LA12	Pourcentage de salariés bénéficiant d'entretiens d'évaluation et d'évolution de carrière périodiques.	●	Page 46
LA13	Composition des organes de gouvernance (diversité).	●	Page 44
LA14	Rapport du salaire de base des hommes et de celui des femmes.	●	Il n'existe aucune différence entre le salaire des hommes et celui des femmes.
HR1	Pourcentage et nombre total d'accords d'investissement incluant des clauses relatives aux droits humains.	●	Au vu de notre activité et de notre périmètre géographique, il est considéré qu'il n'existe aucun risque lié au non respect des droits humains. L'APB est soumise à la loi sur les marchés publics, qui fixe des normes contraignantes de protection contre la discrimination.
HR2	Pourcentage de fournisseurs et de sous-traitants majeurs dont le respect des droits humains a fait l'objet d'un contrôle.	●	Conformément à la loi sur les marchés publics, l'ensemble des fournisseurs et sous-traitants sont tenus de respecter leurs engagements sociaux.
HR3	Nombre total d'heures de formation des salariés sur les politiques et procédures relatives aux droits humains.	●	Cet indicateur est peu pertinent dans le cas de l'organisation, bien que des formations spécifiques destinées à la Police portuaire soient ponctuellement organisées.
HR4	Politiques et programmes de prévention de tout type de discrimination.	●	Page 44
HR5	Activités identifiées au cours desquelles le droit à la liberté syndicale et à la négociation collective risque d'être menacé ; mesures prises pour assurer ce droit.	●	Les autorités portuaires sont régies par la convention collective nationale protégeant la liberté d'association et la liberté syndicale.
HR6	Politiques de refus du travail d'enfants.	●	Aucun risque de travail d'enfants n'a été détecté dans le cadre de l'une ou l'autre des activités de l'organisation.
HR7	Politiques de refus du travail forcé.	●	Aucune activité de l'organisation n'implique un risque de travail forcé.
HR8	Pourcentage d'agents en charge de la sécurité ayant été formés à des aspects des droits humains applicables.	●	Cet indicateur est peu pertinent ici, bien que des formations spécifiques destinées à la Police portuaire soient ponctuellement organisées.
HR9	Nombre total d'incidents impliquant la violation des droits des populations autochtones.	●	Aucune activité de l'organisation n'implique un risque de violation des droits des populations autochtones.
SO1	Gestion des impacts sur les communautés locales.	●	Page 20 et 21
SO2	Pourcentage et nombre total de domaines d'activité stratégique soumis à des analyses de risques en matière de corruption.	●	Page 49
SO3	Pourcentage de salariés formés aux politiques et procédures anti-corruption de l'organisation.	●	Page 49
SO4	Mesures prises en réponse à des incidents de corruption.	●	Page 32, 33 et 37
SO5	Affichage politique, participation à la formulation des politiques publiques et <i>lobbying</i> .	●	Les autorités portuaires étant des organismes publics soumis aux politiques publiques du ministère des Transports et de l'Équipement, elles n'exercent aucune activité de <i>lobbying</i> .
SO6	Total des contributions versées en nature et en espèces aux partis politiques, hommes politiques et institutions connexes, par pays.	●	L'APB n'a versé aucune contribution financière à des partis politiques ou institutions connexes.

INDICATEUR		ÉTAT	PAGE ET COMMENTAIRES
SO7	Nombre total d'actions en justice pour comportement anticoncurrentiel et pratiques monopolistiques ; résultats de ces actions.	●	Page 31
SO8	Montant des sanctions et amendes pour non-respect des lois et des réglementations.	●	Page 32
PR1	Étapes du cycle de vie où sont évalués en vue de leur amélioration les impacts des produits et des services sur la santé et la sécurité, et pourcentage de catégories de produits et de services soumises à ces procédures.	●	Les produits de l'organisation sont des infrastructures, même si des produits destinés à la consommation passent par les installations et sont inspectés par les services compétents en la matière.
PR2	Incidents de non-conformité aux réglementations concernant les impacts des produits et services.	●	Aucun incident n'a été enregistré pour cet indicateur.
PR3	Type d'information sur les produits et les services requis par les procédures et pourcentage de produits et de services significatifs soumis à ces exigences d'information.	●	Page 34
PR4	Nombre total d'incidents de non-conformité aux réglementations concernant l'information sur les produits et les services et leur étiquetage.	●	Inapplicable car il n'existe pas d'étiquetage ou d'information marketing sur les produits et les services de l'APB.
PR5	Pratiques relatives à la satisfaction client.	●	Page 22 a 25
PR6	Programmes de veille de la conformité aux lois, normes et codes volontaires.	●	Page 31 et 32
PR7	Nombre total d'incidents de non-conformité aux réglementations relatifs à la communication marketing.	●	Nous n'avons connaissance d'aucun incident de non-conformité de la communication marketing.
PR8	Nombre total de plaintes fondées.	●	Aucun incident ou plainte de cette nature n'a été enregistré sur la période de reporting, concernant le respect de la vie privée et des données personnelles des clients.
PR9	Montant des amendes encourues pour non-respect des lois et des réglementations.	●	Page 32



Port de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel: 93 298 21 00
rsc@portdebarcelona.es
www.portdebarcelona.es

© Autoritat Portuària de Barcelona

Dessin et edition :
El taller interactivo, SL

Photographie :
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoritat Portuària de Barcelona