

12

RAPPORT ANNUEL 2012

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T



Port de Barcelona

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

03

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

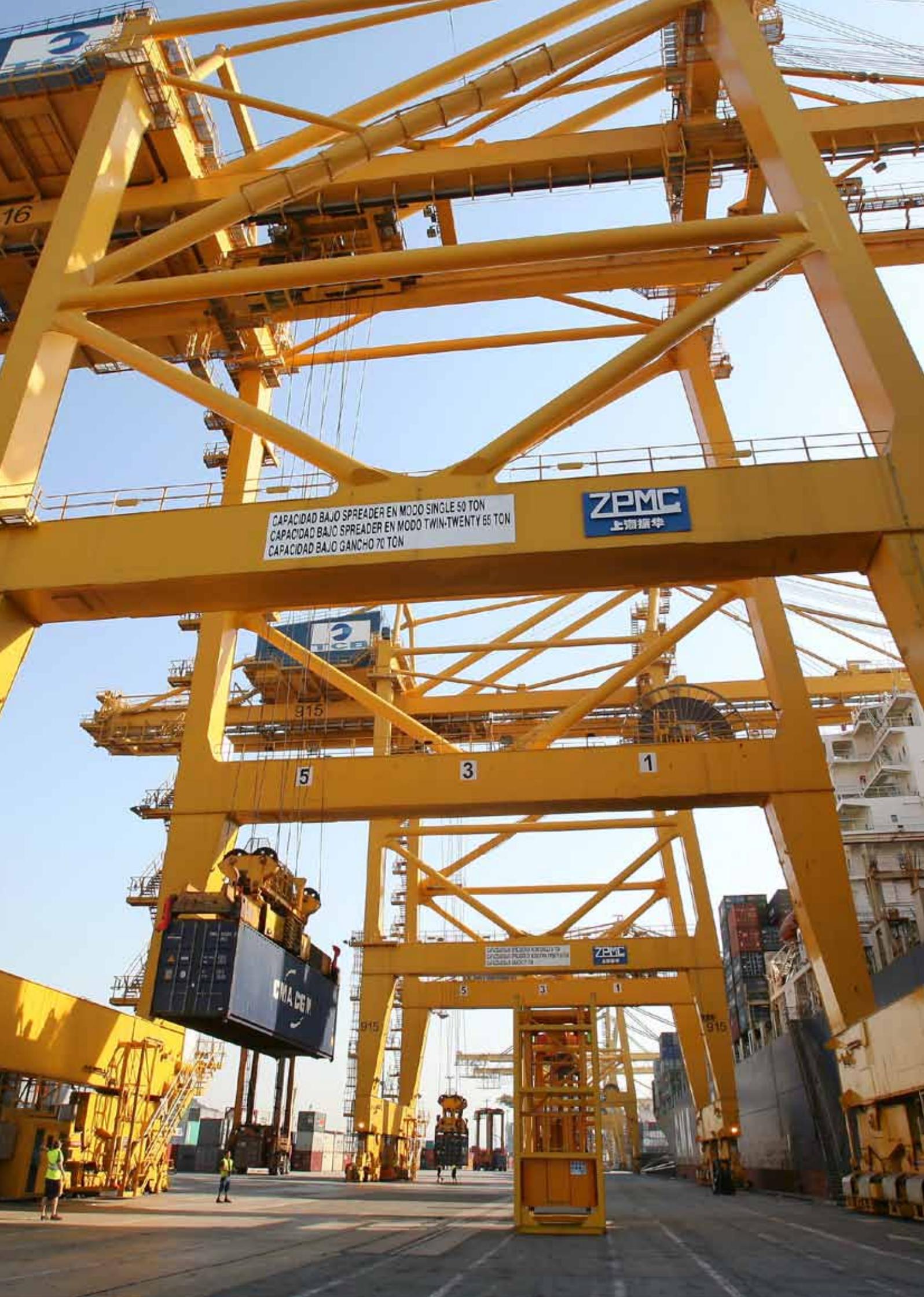
ZPMC
上海振华

02

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

01



CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO SINGLE 50 TON
CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO TWIN-TWENTY 65 TON
CAPACIDAD BAJO GANCHO 70 TON

ZPMC
上海振华

5

3

1

CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO SINGLE 50 TON
CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO TWIN-TWENTY 65 TON
CAPACIDAD BAJO GANCHO 70 TON

ZPMC
上海振华

5

3

1

315

315

16

Worker in high-visibility vest

Worker in high-visibility vest

Worker in high-visibility vest

Worker in high-visibility vest

Sommaire

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

1· Gestion

- 14 Mission, vision, valeurs et objectif stratégique
- 16 Présidence
- 21 Ressources internes et organisation
- 24 Infrastructures
- 27 Exploitation et planification
- 33 Sécurité Portuaire
- 36 Stratégie et développement
- 46 Entreprises en coparticipation

2· Évolution du trafic

- 54 Conteneurs
- 55 Vrac solides et liquides
Véhicules
- 56 Transport ferroviaire
- 58 *Short sea shipping*
- 59 Passagers

3· Exercice économique et financier

- 62 Exercice économique et financier
- 68 Bilan
- 69 Compte de pertes et profits
- 70 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations
- 71 État des flux de trésorerie

4· Domaine social

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

5· Environnement

- 80 Principes de gestion environnementale
L'impact du port sur le cadre de vie et l'environnement
- 86 Notre engagement contre le changement climatique

6· Répertoire du Port de Barcelone

- 90 Répertoire du Port de Barcelone



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

Au 31 décembre 2012

Président du Conseil d'Administration

Sixte Cambra

Administrateur de droit

Francisco J. Valencia Alonso (commandant du port)

Administrateurs représentant le gouvernement de Catalogne

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Àngel Montesinos Garcia (Association des agents consignataires de navires)

Antoni Llobet de Pablo (Collège des agents des douanes)

Joan Amorós Pla (Association FERRMED)

Administrateurs représentant l'administration à l'échelle nationale

Isabela Pérez Nivela (avocate de l'État)

Rolando Lago Cuervo (Ports d'État)

Emilio Ablanado Reyes (délégué du gouvernement espagnol à Barcelone)

Administrateurs représentant les municipalités

Municipalité de Barcelone : Antoni Vives i Tomàs (vice-président)

Municipalité du Prat de Llobregat : Lluís Tejedor i Ballesteros

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

Josep M. Basáñez Villaluenga (Chambre de Commerce)

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

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Directeur général (non administrateur)

José Alberto Carbonell Camallonga

Secrétaire (non administrateur)

Román Eguinoa de San Román

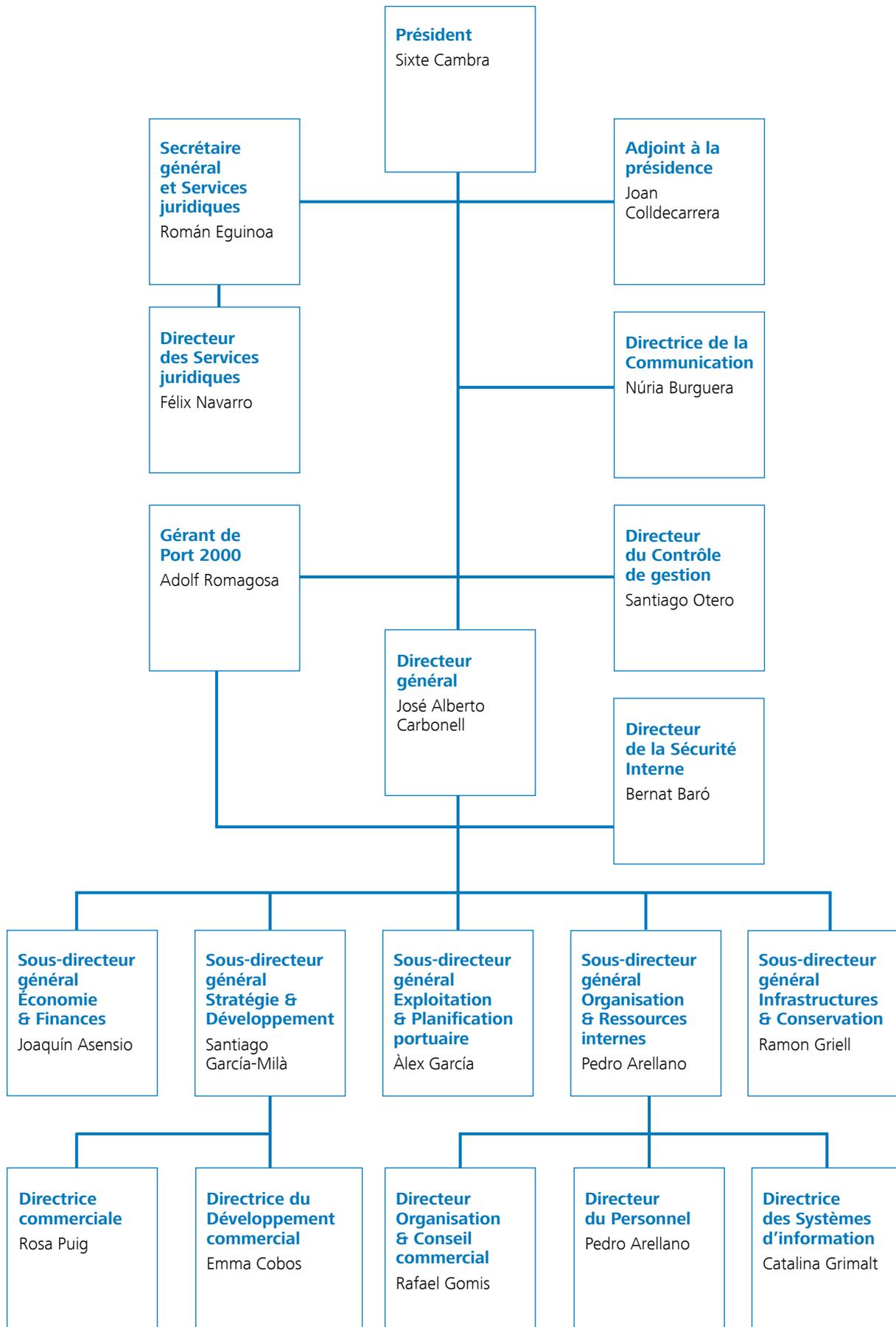
Changements survenus :

Montserrat García Llovera et Jaime Odena Martínez ne sont plus administrateurs.



Autorité Portuaire de Barcelone

Organigramme



Présentation du président

La reprise amorcée en 2010 et 2011, dont les trafics du Port de Barcelone laissaient déjà entrevoir les premiers signes, a laissé place, en 2012, à une conjoncture difficile au plan économique et de la demande. Cette situation s'est traduite par une contraction de l'activité, aussi bien en Catalogne et en Espagne que dans l'ensemble de l'Europe, et plus particulièrement dans les pays du sud de l'Europe, ainsi que sur certains marchés plus éloignés mais qui font partie de nos priorités commerciales.

La bonne tenue des exportations, aussi bien en Catalogne qu'en Espagne, a eu un effet bouclier, mais n'a pas réussi totalement à pallier la contraction de la demande intérieure, qui a entraîné une baisse des importations. Cette réalité de marché s'est traduite dans le Port de Barcelone par un léger recul du trafic total, tout en confirmant cependant le dynamisme du commerce extérieur, avec une forte hausse des exportations de trafics clés, tels que les marchandises conteneurisées et les véhicules, qui retrouvent des niveaux d'avant-crise.

Les résultats économiques ont par ailleurs été positifs et permettent au Port de Barcelone de retrouver la première place du système portuaire espagnol, en termes de revenus, et d'en être ainsi le principal contributeur. À cet égard, l'Autorité portuaire a dégagé en 2012 un chiffre d'affaire de près de 161 millions d'euros, soit 2% de plus que l'an dernier, car le Port de Barcelone est celui qui draine les volumes les plus importants et qui propose les activités les plus variées (trafic de marchandises, de passagers, activité logistique et Port Vell).

Ce chiffre d'affaire est particulièrement positif à la lumière du contexte économique et des efforts consentis pour améliorer la compétitivité de l'activité et des opérateurs portuaires. Cette année encore, le Port a mis l'accent sur les mesures de soutien aux clients finaux, dans les limites permises par la loi, via des remises commerciales consistant en des réductions sur les taxes navires, passagers et marchandises. Une décote a également été appliquée à la taxe d'occupation des terminaux de trafics stratégiques (remises particulières). Alliée aux effets de la nouvelle loi 2011 sur les ports, qui avait réduit l'an dernier les assiettes de calcul des taxes, cette politique a permis, au cours des deux dernières années, de dégager environ 30 millions d'euros d'économies ou de baisses de coûts pour les clients et opérateurs du Port de Barcelone.

Avec 43,2 millions d'euros, les bénéfices enregistrent une baisse de 23% par rapport à 2011, essentiellement en raison de la comptabilisation en 2011 de revenus exceptionnels, en application des décisions de justice annulant la refacturation des tarifs portuaires. Sans cet effet, le résultat d'exploitation 2012 enregistrerait une augmentation de 14% et le résultat de l'exercice aurait dépassé de 19% le résultat 2011.

Les ressources issues des opérations, après la contribution apportée au système portuaire (9,3 millions d'euros), ont dégagé 84 millions d'euros de cash-flow net, soit 7% de plus qu'en 2011. Cette capacité à créer des ressources, alliée à la réduction de la dette à long terme, sont une garantie de liquidité et permettent au Port de faire face à la croissance à venir et aux investissements.

Soulignons que le Port de Barcelone a démarré des projets d'investissement privé dans tous ses domaines d'intervention : grands projets dans les terminaux de conteneurs (avec l'inauguration du terminal BEST de Tercat

cette année, et les travaux d'agrandissement de TCB) ou encore projets de transport maritime à courte distance (la construction du nouveau terminal Grimaldi), nouvelles installations sur le quai de l'Énergie (Meroil-Lukoil, en service depuis 2012, et Tradebe et Terquimsa, en cours de construction), et plusieurs développements dans le Port Vell, dont le projet d'amélioration de la marina du Port Vell, l'agrandissement des installations de Marina Barcelona 92 ou la nouvelle marina de l'embouchure Nord.

L'étape actuelle est synonyme de nouveaux défis et le Port de Barcelone possède les clés pour les relever. Avec l'achèvement de l'extension, qui implique un saut qualitatif en termes d'infrastructure et de capacité, un cycle se ferme et un autre s'ouvre, marqué par la croissance. La priorité absolue doit être l'obtention de nouveaux trafics.

Afin d'atteindre cet objectif, la principale approche du Port de Barcelone consiste à capter davantage de marchandises dans sa zone d'influence proche (*hinterland*), mais également sur les marchés plus lointains (avant-pays). Cette approche s'applique à tous les types de trafics : conteneurs, véhicules, énergie, vracs, croisières, etc.

Nous poursuivrons d'autre part notre stratégie de port en réseau, qui consiste à étendre et à renforcer l'*hinterland*, afin d'inverser la tendance actuelle : aujourd'hui, 80% de notre fret a pour origine ou destination la Catalogne ; l'objectif à moyen terme est que ce pourcentage passe à 50%, tout en augmentant le fret et en étendant les marchés. La réalisation de cet objectif passe par le renforcement du réseau de terminaux maritimes intérieurs et des liaisons ferroviaires, tout en mettant l'accent sur le transport maritime à courte distance (*short sea shipping*) vers l'Italie et l'Afrique du Nord.

Le Port de Barcelone assure une activité extrêmement variée, et nous sommes convaincus qu'il s'agit là de l'un de nos atouts. C'est pour cette raison que nous envisageons également de nous renforcer en tant que plateforme de distribution de produits de l'énergie, grâce notamment au nouveau poste d'amarrage et aux derniers investissements réalisés sur le quai de l'Énergie.

Autre moyen d'attirer des trafics, obtenir l'implantation dans le Port de Barcelone et ses alentours, de centres de distribution de moyennes et grandes entreprises (comme l'ont déjà fait par exemple Décathlon, Carrefour, Damm, Mango...). Il convient ici de rechercher l'intégration dans de grandes chaînes logistiques qui répondent aux besoins des chargeurs, car les opérateurs mondiaux décident des itinéraires des marchandises en évaluant l'ensemble de la chaîne. Cela doit être un objectif non seulement pour le Port, mais également pour tout le pays, d'où la nécessité de créer un cadre réglementaire et fiscal qui en facilite et en stimule la réalisation.

La diversification de nos trafics reflète également la diversité des marchés d'origine et de destination de nos marchandises. Nous sommes donc décidés à faciliter les services et interventions nécessaires dans l'avant-pays, afin de garantir un accès efficace de notre tissu commercial et industriel à ces marchés. À cet égard, et dans le droit fil de la politique commerciale et de promotion mise en œuvre par le Port depuis des années, l'étroite collaboration avec les associations d'importateurs et d'exportateurs est indispensable afin de créer les synergies et le cadre approprié permettant d'encourager le commerce extérieur du pays, tout en recherchant des accords avec de grandes



Sixte Cambra
Président du Port de Barcelone

compagnies maritimes ou des opérateurs logistiques internationaux, afin de faire de Barcelone le port base de leur activité en Europe du sud.

Autre priorité, améliorer l'accessibilité et la mobilité. Le Port a réalisé les chantiers les plus urgents en matière d'accès routiers et ferroviaires dans son périmètre, et la desserte provisoire de l'extension sud a été achevée cette année. Toutefois, afin de garantir une bonne mobilité terrestre à moyen terme, les accès définitifs, dont la réalisation dépend du ministère de l'Équipement, sont absolument indispensables. Le Port s'est engagé à participer (à hauteur de 50%) au financement des accès ferroviaires afin que les travaux puissent commencer le plus rapidement possible. Une fois la solution des accès ferroviaires définie et mise en œuvre, nous avons prévu de porter nos efforts sur les accès routiers, une intervention tout aussi incontournable.

Notre vision d'avenir et les lignes d'intervention envisagées ici, reposent également sur le renforcement de l'activité logistique, car nous sommes convaincus qu'elle peut être un maillon essentiel de la croissance économique du pays. C'est pour cette raison que le Port de Barcelone souhaite contribuer à positionner et à faire reconnaître l'activité logistique comme l'un des secteurs stratégiques de la Catalogne, au même titre que le tourisme, les services, l'industrie agro-alimentaire ou la chimie.

Le grand défi pour le Port de Barcelone sera de diriger cet effort commun. Nous ne travaillons pas pour obtenir des statistiques satisfaisantes, mais pour remplir notre mission, à savoir participer à l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises et créer de la richesse et des emplois. Et pour atteindre cet objectif, nous nous devons de renforcer les liens de complicité et d'engagement qui unissent l'ensemble de la communauté portuaire à nos clients. C'est là notre principal défi et notre conviction la plus absolue.

Introduction du directeur général

En 2012, les exportations ont une fois de plus été les moteurs de l'activité du Port de Barcelone et qui ont retrouvé leur niveau d'avant-crise et ont pu compenser en partie les effets de l'atonie de la consommation intérieure, reflétée par la baisse des importations. Cette dernière, ajoutée à la chute des transbordements, a fait tomber le trafic total à 41,5 millions de tonnes, soit 3,6% de moins qu'en 2011. En revanche, avec plus de 30 millions de tonnes, le trafic dit d'*hinterland* (sans compter le poids à vide et les transbordements), c'est-à-dire uniquement les mouvements de marchandises qui entrent et sortent du Port, et qui est un excellent indicateur de l'activité commerciale dans les environs du Port, a augmenté de 1,8%.

L'activité des conteneurs a suivi une tendance similaire : en effet, tandis que les exportations de conteneurs augmentaient de 8,7%, les importations ont baissé de 13%, ce qui s'est traduit par une diminution de 2% des échanges avec l'*hinterland*. Ici, la mauvaise tenue des transbordements (-39,5%) a particulièrement impacté la baisse de l'ensemble de l'activité, avec pour conséquence un trafic total de conteneurs de 1,7 millions d'EVP (-13,7%) à la fin de l'exercice.

À souligner cependant la bonne tenue des exportations de conteneurs pleins, en hausse pour la troisième année consécutive (près de 9% en 2012), et qui dépassent donc, depuis 2010, leur niveau d'avant-crise, ce qui permet de terminer l'année avec 555 686 EVP.

Dynamisées par la diversification et l'accès à de nouveaux marchés grâce au Port, avec 378 642 unités et près de 9% d'augmentation elles aussi, les exportations de véhicules reviennent à des niveaux d'avant-crise et battent le record de 2007. Cette hausse, ajoutée à la forte augmentation des trafics grâce au rôle de plateforme de distribution vers l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale que joue le Port, a permis au trafic total de véhicules de continuer à remonter la pente après la chute des premières années de crise. Avec 664 931 unités (+5,5%), le Port de Barcelone conserve la tête de ce trafic en Méditerranée.

Tout aussi positif, le comportement des exportations de vracs solides, qui ont doublé par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic de marchandises telles que le ciment et le *clinker*, les céréales et les farines, et les fourrages et aliments pour animaux (surtout à



José Alberto Carbonell
Directeur général du Port de Barcelone

l'exportation) a permis aux vracs solides d'atteindre 4,7 millions de tonnes, soit 33% de plus qu'en 2011. Les augmentations enregistrées par les biocarburants et les produits chimiques ont permis d'atténuer la baisse de 9,4% des hydrocarbures (gaz naturel, gasoil, essence et fioul) provoquée par une chute de la consommation des ménages et des entreprises. Le total des vracs liquides s'élève à 10,4 millions de tonnes (-3,1%).

Le trafic maritime à courte distance (*short sea shipping*), particulièrement touché par la conjoncture économique dans certains des principaux pays de destination, dont l'Italie, chute quant à lui de 8%.

Le pari du Port de Barcelone en faveur de l'intermodalité a été particulièrement bénéfique pour le trafic ferroviaire. Le trafic ferroviaire de conteneurs a enregistré cette année une augmentation de 1,5%, soit 148 926 EVP entrés ou sortis du Port de cette manière. La part du transport ferroviaire passe ainsi à 11,3% du trafic total, ce qui permet au Port de se rapprocher de son objectif de plus de 20% de part du transport ferroviaire, surtout si l'on considère que ce chiffre a été quasiment multiplié par cinq au cours des cinq dernières années. D'autre part, avec 179 563 unités, le transport ferroviaire de véhicules neufs a enregistré une augmentation de 9%. La part du transport ferroviaire dans le trafic de véhicules atteint ainsi 32,5%.

Le Port continue d'être leader du trafic de croisières en Europe et en Méditerranée et d'occuper la quatrième place mondiale comme port base. Après le record de 2,6 millions de passagers de croisières en 2011, le Port de Barcelone a atteint cette année son deuxième meilleur niveau, avec 2,4 millions de passagers de croisières, et un *turnaround* (c'est-à-dire le pourcentage de passagers ayant embarqué ou débarqué à Barcelone) de 60%, ce qui implique donc un impact plus important sur l'économie du pays. Au vu des prévisions pour 2013, le record devrait à nouveau être atteint et la position du Port de Barcelone renforcée dans ce secteur.

Le nombre total de passagers s'est élevé à 3,4 millions de personnes, soit 10,6% de moins qu'en 2011. Ce phénomène est dû à la baisse du trafic de croisières, mais également des ferries des lignes régulières, qui souffrent notamment de la chute du trafic de passagers sur les liaisons de courte distance comme l'Italie et l'Afrique

du Nord, et dans une moindre mesure du trafic avec les Baléares (-6%).

Outre l'effort de l'ensemble de la communauté portuaire pour dynamiser l'activité malgré la conjoncture, soulignons la confiance accordée au Port de Barcelone par des entreprises aussi bien espagnoles qu'étrangères, qui se sont installées sur notre territoire (la russe Lukoil par exemple) ou qui ont agrandi leurs installations (cf. l'entrepôt logistique d'Alfil, dans la ZAL).

En outre, au cours d'une année particulièrement délicate pour le secteur public en général, étant donné les réformes qui ont touché directement ses salariés, le talent des collaborateurs de l'organisation a revêtu une importance toute particulière. Malgré le contexte économique, le Port a donc travaillé intensément à des stratégies destinées au personnel, notamment en matière de formation et de communication, afin d'entretenir la motivation et l'engagement, et de stimuler au maximum les talents.

2012 aura été pour le Port de Barcelone une année de renforcement de projets et investissements majeurs, qui n'auraient pas été possibles sans le professionnalisme, le dévouement et les efforts de l'ensemble des collaborateurs de notre organisation, qui nous ont ainsi permis de garder le cap défini dans notre feuille de route.

Gestion

1

- 14 Mission, vision, valeurs et objectif stratégique
- 16 **1.1. Présidence**
 - Communication
- 18 Centre de documentation
- 19 Promotion de la communauté portuaire
- 21 **1.2. Ressources internes et organisation**
 - Systèmes d'information
 - Service d'Accès Unifié
- 22 Direction organisation et conseil commercial
- 24 **1.3. Infrastructures**
 - Actions en matière d'infrastructures
- 27 **1.4. Exploitation et planification**
 - Rapports du système de qualité
 - Référentiels de service du Port de Barcelone
- 28 Zone PIF
- 29 Planification et concessions
- 33 **1.5. Sécurité Portuaire**
 - Police Portuaire
- 36 **1.6. Stratégie et développement**
 - Développement du réseau du Port
- 38 Participation à des projets européens cofinancés
- 40 Présence au sein d'organisations internationales
- 41 Relations avec des organismes liés au marché chinois
- 42 Direction du développement commercial
- 44 Promotion commerciale
- 46 **1.7. Entreprises en coparticipation**
 - Centre intermodal de logistique
- 47 Cabinet- conseil ILI Logistique internationale
- 48 Fondation CARES
- Fondation Logística Justa
- 50 Port 2000
- 51 World Trade Center Barcelona





ERCAT

03

02

01

02

KALMARR

150-700 X

Mission, vision, valeurs et objectif stratégique

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

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

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

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

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

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

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

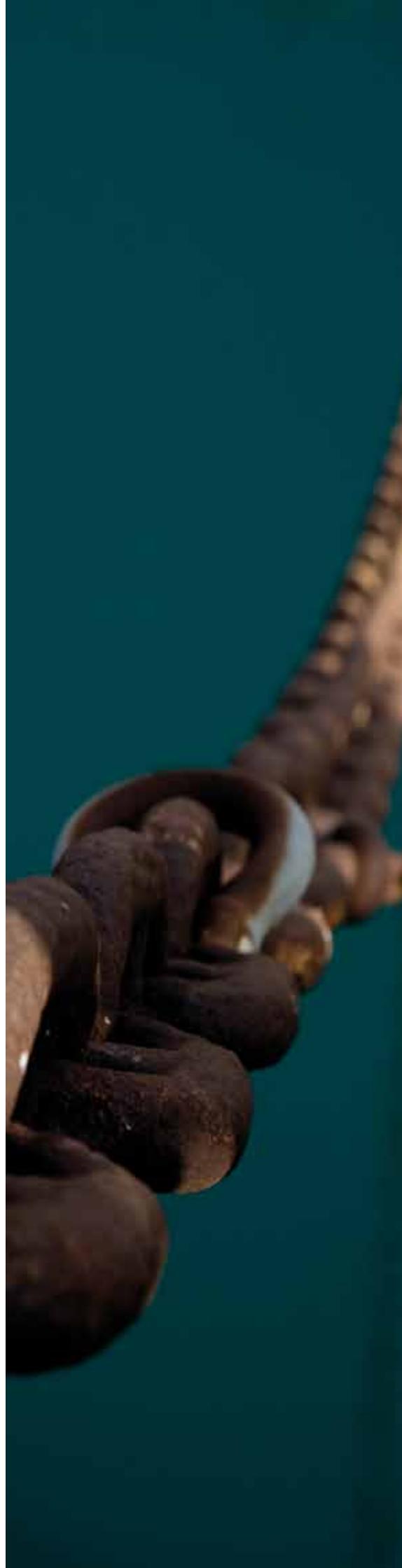
Le Port de Barcelone : la solution européenne en Méditerranée.

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

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

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

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





COMMUNICATION

La mission de la direction de la Communication est de faire connaître le rôle de moteur économique du Port de Barcelone, d'en renforcer la visibilité et de diffuser à la société les informations le concernant. Le Port bénéficie d'une bonne couverture dans les médias grâce aux relations qu'il entretient avec ces derniers, qu'il s'agisse de médias spécialisés dans le transport et la logistique ou de médias généralistes. Afin de compléter les informations diffusées au grand public, le Port de Barcelone a lancé en 2012 son propre outil de communication institutionnelle, davantage destiné aux clients et usagers : la newsletter.

L'un des instruments les plus utilisés est la **note de presse**, publiée à l'intention des médias afin de les informer des nouveautés et de l'évolution de l'activité du Port et des entreprises connexes. Cette année plus de 125 notes ont été publiées, portant notamment sur la politique de remises du Port ; le Pacte pour la compétitivité de la communauté portuaire ; la marque de qualité Efficiency Network ; l'inauguration du terminal BEST sur le quai Prat, les accès routiers et ferroviaires provisoires de l'extension sud, le financement européen (programme TEN-T) pour la mise à l'écartement international du réseau ferroviaire du Port ou encore le record de 2,6 millions de passagers de croisières. À signaler également, le suivi de la mission commerciale au Brésil et la présence du Port sur différents salons et congrès.

Dans le droit fil de l'année précédente, la traduction vers l'anglais des informations les plus pertinentes et de grande portée a continué d'être assurée, afin de pouvoir envoyer ces informations aux **médias internationaux** spécialisés. Le Port de Barcelone a ainsi fait l'objet d'articles dans des publications telles que *Container Management*, *Containerisation International*, *Lloyd's List*, *Port Technology*, *GreenMed Journal*, *International Transport Journal*, *Dry Cargo*, *Assoporti* ou encore *Finished Vehicle Logistics*. L'inauguration du terminal BEST de Tercat sur le quai Prat, a également permis au Port d'être plus présent dans des médias généralistes tels que *The Economist*, et dans les médias asiatiques. 25 conférences de presse ont été organisées afin de couvrir au plus près les grands événements concernant le Port et de favoriser les échanges directs avec les représentants des médias. Elles se sont déroulées à des occasions diverses et variées : conférences sur le fonctionnement et les dessertes du terminal BEST ; inauguration des nouvelles installations de Meroil Tank ; présentation de l'Observatoire statistique de SSS ; exercice de simulation au Maremagnum ou encore présentation des résultats 2011.

La **newsletter** a pour sa part été créée afin de devenir un outil de communication institutionnelle de portée internationale et accessible à tous sur Internet, via le site web du Port de Barcelone. Elle est publiée dans quatre langues, selon un rythme de parution dynamique, c'est-à-dire que les informations sont mises à jour chaque fois qu'une nouvelle ou un article est publié. Ces informations sont spécialement destinées aux clients : opérateurs logistiques, importateurs ou exportateurs internationaux. À la fin de l'année, plus de 750 personnes étaient abonnées à la **newsletter**.

Pendant l'été 2012, le Port de Barcelone a entamé la procédure de **changement de nom de domaine de son**



site web, qui est ainsi passé de www.portdebarcelona.es à www.portdebarcelona.cat. De même, toutes les adresses électroniques du Port de Barcelone ont été modifiées selon un nouveau format : prénom. nom@portdebarcelona.cat. L'an dernier, le **site web du Port** a reçu près de 390 000 visites, ce qui représente plus de 1,4 millions de pages affichées. Les visites du site web proviennent en majorité d'Espagne, du Royaume-Uni, des États-Unis, de France et d'Allemagne.

D'autre part, le Port de Barcelone a mis en service, début 2012, un **portail électronique** permettant à ses usagers et clients d'effectuer par voie électronique toutes les démarches qui ne nécessitent pas de présence physique, tout en garantissant leur validité juridique et leur sécurité (communication cryptée). Avec cette initiative, le Port de Barcelone est disponible 24 h / 24, 365 jours par an, tout en respectant la Loi sur l'accès électronique des citoyens aux services publics.

Outre le traitement de toutes les demandes, documents ou communications génériques adressées au Port de Barcelone, la plateforme permet également d'effectuer, par exemple, une demande d'autorisation générale pour développer l'activité de transport terrestre de conteneurs dans le Port de Barcelone pendant 3 ans, ou encore une autorisation spécifique de transport dans les terminaux et/ou dépôts de conteneurs du Port pendant une durée de 48 heures.

La présence numérique du Port de Barcelone, grâce à ses profils sur les **réseaux sociaux**, a continué de s'intensifier en 2012 :

- Facebook : 712 amis
<http://www.facebook.com/port.debarcelona>
- Twitter : 1 205 abonnés et abonné à 157 profils
<http://twitter.com/portdebarcelona>
- Youtube : 12 abonnés
<http://www.youtube.com/portdebarcelona>
- LinkedIn : 295 contacts
<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>

S'agissant du **service Image** (qui veille au maintien et au développement de l'image de marque de l'APB et de la marque Port de Barcelone), soulignons le développement de la charte graphique de la marque de qualité Efficiency Network, appliquée à la fin de l'année à plus de cinquante entreprises de la communauté portuaire. Comme toujours, ce service a également supervisé la conception des stands du Port de Barcelone sur les salons auxquels il a participé en 2012, Port de Barcelone, ainsi que la mise à jour des brochures commerciales et supports promotionnels destinés à ces salons. De même, d'autres outils de diffusion ont été mis à jour, notamment les présentations.

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

La direction de la Communication assure également la mission du **service linguistique**, qui traite de façon personnalisée les demandes et doutes soulevés par les usagers de l'organisation. Outre la révision de documents très variés, citons en matière de dynamisation linguistique, la page d'information sur l'usage du catalan « El Tinglado », qui paraît chaque mois dans le journal Marítimas. Cette année encore, le service a organisé et coordonné les festivités de la San Jordi, en offrant un livre à chaque salarié.

Dans le cadre de la proposition de communication numérique présentée l'an dernier par la direction de la Communication, deux lignes d'intervention ont été abordées en 2012, la **campagne de publicité d'entreprise** du Port de Barcelone et le **plan de communication numérique 2.0**, toutes deux en cours de développement à la fin de l'année. Ces projets visent à améliorer la connaissance du Port par les leaders d'opinion et les citoyens, en suivant une stratégie informative et relationnelle plus proactive. Autre objectif majeur de ces projets, renforcer le prestige et la réputation de la marque « Port de Barcelone », tant au plan national que sur la scène internationale.

CENTRE DE DOCUMENTATION

La mission du Centre de documentation consiste à centraliser, gérer, étudier et diffuser les informations spécifiquement liées au Port de Barcelone et aux activités qui s'y déroulent. C'est également le département chargé de la gestion quotidienne des biens meubles du patrimoine culturel.

2012 a été essentiellement consacré à des actions de conservation, catalogage et description afin d'asseoir la diffusion du fonds à moyen terme.

Archives centrales

La quantité de documents conservés aux archives s'étoffe d'année en année au rythme des transferts effectués régulièrement par les différents départements : 12 cette année, pour un volume total de 188 cartons.

Les actions suivantes ont été mises en œuvre afin de compléter et d'améliorer le programme photographique :

- Catalogage et enrichissement de 3 300 photos en noir et blanc datant des années 1900 à 1940 et appartenant au fonds photographique Carlos de Angulo.
- Démarrage de la saisie de 10 000 images en noir et blanc datant des années 1960 à 1980 et classées par thèmes.
- Numérisation, description et saisie de 1 500 images historiques dans le cadre du programme photographique.

Conservation

Les conditions climatiques sont plus extrêmes dans le Port de Barcelone que dans le reste de la ville (excès d'humidité, pollution atmosphérique et particules en suspension). C'est la raison pour laquelle un suivi exhaustif des conditions environnementales des magasins du bâtiment Asta a été effectué pendant deux ans. Le protocole de nettoyage systématique des magasins, armoires et étagères a également été amélioré.

Les documents ont commencé à être déplacés afin d'enrayer l'apparition de moisissures qui avait été détectée.

Cette année, le magasin n°3 a été entièrement vidé. Il contenait des textes et des dessins, essentiellement historiques. Le magasin n°2 a commencé à être vidé, en commençant par les photos.

Numérisation

En 2012, 1 089 projets de travaux datant des années 1940 à 1968 ont été numérisés, afin de faciliter l'accès à ces informations, tout en préservant les originaux présentant une grande valeur historique.

Restauration

Le Centre de documentation a poursuivi sa politique de conservation des documents historiques endommagés par le temps qui passe, les mauvaises conditions environnementales et la manipulation permanente, et qui doivent être restaurés afin de stopper leur détérioration et éviter des pertes d'information irréversibles.

45 projets de travaux, les rapports du Port de Barcelone des années 1871 à 1929, 17 livres, 11 plaques de verre et une sélection de 12 tirages albuminés ont ainsi été restaurés en 2012.

Archives historiques

Dans le cadre de l'accord signé entre le Consortium des arsenaux royaux et musée Maritime de Barcelone et l'Autorité Portuaire de Barcelone pour la gestion, la conservation et la diffusion du fonds documentaire historique de l'APB, un Plan d'action 2012 a été élaboré et adopté. Déployé tout au long de l'année, il prévoit des mesures de description, préservation et diffusion du fonds documentaire historique.

Service de documentation

Parmi les activités complémentaires au Centre de documentation, le service de nouvelles quotidiennes, qui a géré plus de 95 900 demandes.

Bibliothèque - hémérothèque

Mi-2012, la réorganisation du fonds bibliographique rassemblant, sous différents formats, monographies, études, rapports et journaux publiés entre 1855 et 2012, a été achevée.

Par ailleurs, l'hémérothèque a prêté 4 605 exemplaires de 124 revues au personnel de l'APB et le nombre d'articles sur le Port de Barcelone a considérablement augmenté. Ces articles ont été scannés et inclus dans le dossier de presse hebdomadaire qui comprend des synthèses de revues et monographies.

Patrimoine culturel

Le Centre de documentation a continué de travailler à la description, l'expertise et la conservation préventive des objets appartenant aux collections d'œuvres picturales et graphiques, de sculptures, de photographies, de cartes de navigation, de maquettes de navires, de maquettes architecturales, d'objets nautiques et d'objets historiques. 681 objets ont ainsi été répertoriés et 6 cartes nautiques restaurées.

PROMOTION DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE

Conseil de direction et groupes de travail

La mission du Conseil de direction de la Communauté portuaire consiste à mettre en œuvre la coopération entre l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et l'ensemble des institutions publiques et privées ayant une activité dans l'enceinte portuaire.

En 2012, le Comité exécutif a tenu deux réunions (4 juillet et 13 décembre), au cours desquelles a été présenté l'état d'avancement des travaux menés par chaque groupe de travail, ainsi que la mission 2012 au Brésil

Voici les principales actions de chaque groupe de travail en 2012 :

- **Forum télématique.** Les projets suivants ont été achevés ou mis en œuvre :
 - déménagement dans la nouvelle zone PIF (achevé) ;
 - déménagement zone du scanner (achevé) ;
 - adaptation de la Procédure d'escale intégrée (achevé) ;
 - amélioration de la procédure pour les listes de chargement/déchargement de marchandises dangereuses (achevé) ;
 - amélioration des formalités douanières pour les marchandises groupées (opérationnel) ; et
 - procédure simplifiée de trafic ferroviaire (opérationnel).

Parmi les projets en cours, l'amélioration de la procédure douanière de sortie par convoi ferroviaire,

la révision des échanges documentaires pour le transport ferroviaire, les procédures d'entrée et de sortie d'automobiles et l'adaptation des listes d'embarquement/débarquement pour les automobiles. En outre, le marché pour la programmation de l'application « mainlevée zéro papier à l'exportation » pour les automobiles a été passé.

Une nouvelle carte des processus du Port de Barcelone a également été développée cette année.

- **Innovation.** Ce groupe s'est essentiellement attaché à créer des structures organisationnelles destinées à favoriser l'innovation, et des structures axées sur le développement commercial. Il a également travaillé sur la conclusion d'accords avec des universités et sur la promotion d'une plus grande participation du Port de Barcelone aux projets européens (programmes Marco Polo, TEN-T, FP7, etc.).

Le groupe Innovation a également présenté sa proposition de nouveaux objectifs, ainsi que la liste de ses nouveaux membres.

- **Commerce et marketing.** Ce groupe s'est d'une part attaché à encourager la participation à différentes actions commerciales et promotionnelles dans l'*hinterland* et l'avant-pays, notamment la mission commerciale au Brésil (Sao Paulo) en novembre. D'autre part, le groupe a œuvré à la promotion et la diffusion des services du Port de Barcelone, tout en suscitant un débat autour de ces services. Il a également présenté le calendrier de promotion de l'année suivante, ainsi que la mission commerciale 2013, qui aura lieu en Colombie.



- **Short Sea Shipping (SSS).** Cette année, ce groupe a participé au développement du nouveau terminal de ferry du groupe Grimaldi. Des mesures ont également été proposées afin de développer le trafic avec le Maroc, notamment la présentation des services à Tanger l'année prochaine, l'établissement de contact avec des armateurs et la conclusion d'accords avec des ports marocains.

Parmi les autres actions de promotion proposées, partager un stand avec Grimaldi sur le salon Fruit Logistica de Berlin.

- **Qualité.** Ce groupe a présenté les résultats du Plan de qualité : entreprises certifiées, nombre de réclamations, actions de promotion et de diffusion, et évolution des principaux indicateurs des processus.

Des journées techniques Efficiency Network (la marque de qualité des opérateurs spécialisés en marchandise conteneurisée qui travaillent dans le Port de Barcelone) ont également été organisées. 30 entreprises y ont participé, avec un taux de satisfaction de 96%. Le groupe a également travaillé sur la labellisation externe de la marque de qualité et sur l'augmentation du nombre de participants du comité de suivi.

Mission commerciale au Brésil

Le Brésil a été le pays retenu pour la mission commerciale multisectorielle organisée par le Port de Barcelone en partenariat avec la Chambre de commerce de Barcelone, et qui s'est déroulée à Sao Paulo du 4 au 8 novembre. Le président du Port de Barcelone, Sixte Cambra, était le chef de la délégation composée de 46 chefs d'entreprise de différents secteurs, dont des représentants de la Communauté portuaire de Barcelone.

Lors de la journée des entreprises, plus de 250 chefs d'entreprise brésiliens ont assisté à la présentation des services du Port et des opportunités commerciales entre le Brésil et l'Espagne.

En parallèle, afin de faciliter l'échange d'informations et l'analyse d'aspects importants en matière de transport

et de commerce maritime, un séminaire technique a été organisé autour des douanes. 69 opérateurs et institutionnels du Brésil et de Barcelone y ont participé. Les sujets qui ont suscité le plus d'intérêt ont été les procédures douanières à Barcelone et le nombre peu élevé d'inspections physiques des marchandises que réalise la douane de Barcelone, grâce à ses systèmes technologiques de pointe.

S'agissant des réunions bilatérales, 22 rencontres avaient été organisées, notamment par ACCIO10 et l'ICEX. Elles ont été suivies par 12 entreprises.

Au plan institutionnel, le président du Port de Barcelone et le secrétaire de Catalogne en charge de l'aménagement du territoire et de la mobilité se sont réunis avec les directeurs généraux de compagnies aériennes brésiliennes afin d'évoquer le développement du secteur des croisières à Barcelone, et notamment la possibilité d'ouvrir de nouvelles liaisons avec le Brésil. Ils ont également rencontré le directeur exécutif du département des transports fluviaux de l'état de Sao Paulo, afin de jeter les bases d'une collaboration autour du développement d'infrastructures logistiques, de transport et de gestion de la mobilité.

D'autre part, un accord de coopération a été signé avec le port de Santos, selon lequel les deux ports s'engagent à rechercher de nouveaux trafics et à identifier de nouvelles opportunités commerciales ; à améliorer l'efficacité et la rapidité du trafic de marchandises entre les deux infrastructures ; à améliorer l'efficacité des chaînes logistiques ; et à développer des services communs afin de fidéliser les marchés et les clients.

Un accord a également été conclu entre le *Sindicato dos Comissários de Despachos de Agentes de Carga do Estado de Sao Paulo* (SINDICOMIS) et l'association des transitaires de Barcelone (ATEIA-OLTRA) afin de renforcer la coopération entre les deux instances, et ainsi promouvoir et faciliter les relations commerciales. Un accord similaire a été conclu entre le *Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Sao Paulo* (SINDASP) et le Collège des agents des douanes de Barcelone, en vue de développer des activités communes.



ec



P PF MAX AVG

SYSTÈMES D'INFORMATION

Infrastructures de liaison

En 2012, les infrastructures de liaison du Port ont gagné plus de 8 km, l'objectif étant d'améliorer la performance des opérations portuaires et douanières, tant dans le nouveau bâtiment d'inspection aux frontières que dans le nouveau terminal de conteneurs BEST. Ce dernier fait en outre l'objet d'un projet pilote démarré cette année, qui permet aux camions de sortir de l'enceinte sans assistance, en signalant automatiquement à la Douane la sortie du conteneur et du camion qui le transporte.

Amélioration de la gestion clients et fournisseurs

Parmi les mesures mises en œuvre cette année afin d'améliorer la gestion des clients et des fournisseurs, un site web d'échange d'informations avec les clients finaux a été développé afin de permettre à ces derniers de déclarer plus facilement les mouvements de marchandises effectués.

Signalons également la mise en place d'une nouvelle application d'escales et mouillages qui, ajoutée au nouveau système VTMS (*Vessel Traffic Management System*), améliore la rapidité, la coordination et la sécurité des opérations maritimes.

Nous avons en outre travaillé sur un prototype « d'éco-calculateur », qui permettra aux clients du Port de Barcelone de savoir quel est l'itinéraire le plus vert et de bénéficier de conseils personnalisés.

Amélioration de la gestion interne

Le département a lancé cette année la procédure nécessaire pour fournir aux salariés de l'Autorité Portuaire de Barcelone qui le souhaitent, une signature électronique afin d'accélérer leurs démarches administratives.

Dans un autre registre, un nouveau système d'impression, conçu pour économiser papier et encre, a été mis en place au sein de l'organisation.

SERVICE D'ACCÈS UNIFIÉ

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

Le SAU permet l'enregistrement des documents d'entrée et le lancement de procédures ou démarches. Il permet également de demander des renseignements sur le statut des démarches, services, installations et événements, et de régler les factures émises par l'APB.

En 2012, le SAU a répondu à 21 205 appels téléphoniques et a traité 126 732 documents.

À signaler tout particulièrement l'augmentation des démarches effectuées grâce aux services proposés sur le site

Internet, et du nombre de demandes traitées par courrier électronique.

Il convient également de souligner que le CISAU a géré 18 457 autorisations de type « E » (opérations sur conteneurs pour les entreprises ne disposant pas d'une autorisation générale de transport terrestre de conteneurs dans le Port) et envoyé 33 934 préavis.

	2009	2010	2011	2012
Appels téléphoniques	80 114	72 360	66 792	21 205*
Documents traités	91 898	121 530	152 273	126 732
Documents enregistrés	11 880	10 622	12 944	32 415
Recouvrements effectués	38 042	45 694	52 445	23 933

* Depuis 2012, les appels traités par le standard du Port ne sont plus inclus dans ces données.

Démarches électroniques

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

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

DIRECTION ORGANISATION ET CONSEIL COMMERCIAL

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

Organisation interne de l'APB

L'objectif de la direction Organisation est de contribuer à l'orientation client au sein de l'APB, tout en améliorant la performance de ses processus internes. Pour ce faire, elle a recours à trois lignes d'intervention.

La première consiste à mettre en œuvre des projets d'amélioration de processus qui concernent plusieurs départements et qui touchent au fonctionnement interne d'un département donné. Ainsi, citons par exemple en 2012, les projets d'amélioration des procédures de passation de marchés, la gestion des garanties (avals et cautions) et les procédures de gestion interne du bureau d'appui de la Police portuaire.

La deuxième ligne d'intervention consiste à rassembler et traiter des indicateurs pour améliorer la gestion de la Direction de l'APB et de ses départements, ce qui a cette année permis de développer un système d'indicateurs et de suivi d'objectifs destiné à la Direction.

La troisième ligne d'intervention porte sur les initiatives destinées à favoriser la coordination interne entre les différents départements, afin d'améliorer l'orientation client et la performance interne. Des projets ont ainsi été démarrés pour la nomination de chefs de produit et de processus, sans oublier la refonte de certains comités de coordination actuels.





Planification et suivi des objectifs du Plan d'entreprise

Autre rôle de cette direction, coordonner tous les départements afin de fixer et de réaliser les objectifs et projets du Plan d'entreprise. Comme chaque année, l'APB a remis en juin dernier à l'organisme Ports de l'État, un document de planification des objectifs 2013. La définition des initiatives, mesures et projets que l'APB mettra en œuvre pour atteindre les objectifs fixés s'est ensuite déroulée au mois de novembre.

En parallèle, le suivi et le contrôle habituels des objectifs de l'année en cours ont été réalisés grâce à un tableau de bord prospectif (TBP) destiné à la Direction de l'APB.

Organisation des processus logistiques du Port de Barcelone

Afin de renforcer l'efficacité du Port, plusieurs projets ont été mis en œuvre cette année pour améliorer les processus liés au passage des marchandises et aux modes de transport utilisés dans le port. La plupart de ces interventions ont été réalisées par le Forum télématique, groupe de travail spécialisé dans l'amélioration des processus et comprenant des représentants de l'ensemble des administrations et collectifs d'entreprises concernés.

À souligner parmi les processus d'amélioration les plus significatifs, les processus liés aux navires, notamment la gestion des escales et les informations sur les marchandises dangereuses transportées ; la procédure d'inspection dans la zone PIF et dans la zone d'inspection secondaire abritant le scanner de conteneurs ; plusieurs interventions d'amélioration des processus liés au trafic d'automobiles ; et un projet de simplification des formalités administratives pour les groupeurs, qui facilite le contrôle de ce type de marchandises.

En outre, tous les renseignements sur les processus portuaires ont été regroupés sur une nouvelle carte destinée à faciliter la compréhension et la diffusion des activités réalisées dans le Port, ainsi que leurs interactions.

Services du Port Community System

La plateforme technologique du Port de Barcelone a servi au développement de nouveaux services d'échanges documentaires permettant de faciliter les démarches, ainsi que de services d'information qui améliorent la traçabilité des opérations.

Il s'agit concrètement de nouveaux services destinés au trafic ferroviaire ; d'une application pour la gestion des terminaux intérieurs et qui partage des informations avec le Port. Enfin, le niveau de détail des renseignements douaniers a été relevé pour les applications déjà en place.

En 2012, le principal objectif de l'APB au titre du nouveau Plan de qualité en a été le renforcement. Cela s'est traduit, d'une part, par le démarrage d'un service mesurant régulièrement les principaux indicateurs du niveau de performance des processus portuaires et, d'autre part, par l'augmentation du nombre d'entreprises et d'opérateurs logistiques dotés de la certification de la marque de qualité Efficiency Network (59 entreprises certifiées à la fin de l'exercice.)

La mesure de la performance des processus a fait l'objet de rapports mensuels qui ont ensuite été analysés au sein de différents groupes d'amélioration. À partir de ces informations, 5 journées techniques ont également été organisées, afin de proposer des mesures d'amélioration de la qualité du service proposé. Tant le secteur public que le secteur privé ont participé à ces journées.



ACTIONS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Le montant des investissements effectués en 2012 par l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a dépassé les 89 millions d'euros, dont plus de 68 millions ont été destinés au seul poste des infrastructures. Ce chiffre représente 80% des investissements totaux effectués par l'organisation.

La majeure partie de ces investissements a été affectée à la zone de l'extension vers le sud, au quai Prat, à l'adaptation du réseau ferroviaire à l'écartement standard, à l'extension du quai Sud, aux améliorations de la digue Est et au développement des voies intérieures du Port de Barcelone.

Voici certains des projets et chantiers les plus importants, démarrés ou en cours d'exécution en 2012.

Extension vers le sud

En 2012, les premières phases du terminal du quai Prat ont été mises en service, avec une montée en puissance prévue au cours des prochaines années en termes de configuration et de capacité. Il est par conséquent indispensable de créer de nouvelles voies d'accès terrestre au terminal, tout en aménageant les dessertes existantes pour les adapter aux nouveaux besoins de capacité ; de définir des points de contrôle d'accès à l'enceinte portuaire ; et d'aménager et de mettre en service des accès ferroviaires au terminal, tant à écartement classique qu'à écartement UIC.

Exemple concret de cette démarche, le chantier **Nouveaux accès extension sud – Phase 1 A**, achevé cette année. Les investissements ont été consacrés à la réalisation de la première phase des nouvelles voies intérieures du Port, qui démarrent à la jonction avec l'avenue Estany (ancienne rue 100) et longent la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) par l'est jusqu'à la rue 4. Cette première phase des travaux porte sur l'ensemble des éléments nécessaires au bon fonctionnement du terminal de conteneurs Tercat.

D'autre part, le projet **Transfert de remblais de préchargement (action 6) – Terminal Prat** a démarré. Il a pour objectif de définir les travaux d'aménagement d'une esplanade située derrière la ligne de quai correspondant à la Phase I du quai Prat.

Le chantier **Aménagement de la rue 114 – Jonction entre l'avenue del Estany et la rue 114** a lui aussi démarré. Les travaux sont bien avancés et le chantier devrait être achevé début 2013.

Quai de l'Énergie

Après avoir analysé et diagnostiqué le degré d'aménagement et l'état d'une grande partie de la voirie dans le secteur du quai de l'Énergie, des travaux de réaménagement sont jugés nécessaires pour être en adéquation avec les besoins et standards actuels.

Le chantier **Aménagement du quai de l'Énergie**, démarré cette année et devant s'achever en mars 2013, porte sur le réaménagement des voies de circulation et des trottoirs de plusieurs rues autour de ce quai.



Il s'agit plus précisément d'aménager l'avenue du quai de l'Énergie, ainsi que les rues Port de Gènova, Port de Rotterdam et Port d'Alexandria et la *ronda del Port* (rocade du Port). Il est également prévu de réaliser sur le talus de la fosse une structure permettant de créer 200 places de stationnement tout au long de ladite avenue, côté intérieur, et de réaménager les ponts reliant l'intérieur et l'extérieur.

On trouve d'autre part, dans le cadre des accords de concession passés avec l'opérateur Tradebe Port Services installé sur le quai de l'Énergie, le projet **Amélioration et adaptation des postes d'amarrage 32 G et 32 E** aux produits spécifiquement exploités par cette entreprise, et qui prévoit également l'augmentation de la capacité opérationnelle du poste d'amarrage. L'APB prend en charge la partie rénovation et adaptation de l'infrastructure, tandis que le concessionnaire se charge de la pose de lignes ou conduites, ainsi que des nouveaux bras de déchargement.

Dans le cadre de l'extension en cours du Port de Barcelone dans la zone Delta, il est prévu de construire de nouvelles plateformes d'amarrage pour navires. Le nouveau poste d'amarrage 34B qui couvre tout le flanc est du secteur des produits inflammables est désormais opérationnel. Afin d'en assurer l'exploitation, il convenait de le relier à la fosse de déchargement de vrac liquides située dans la rue Port de Alexandria. C'est dans ce but qu'a été exécuté le chantier **Prolongement de la fosse de déchargement jusqu'au poste d'amarrage 34 B** sur le quai de l'Énergie.

Aménagement d'espaces

Le Plan Directeur du Port de Barcelone prévoit, dans le cadre du plan de réaménagement et de développement

des terminaux de conteneurs, plusieurs actions, dont notamment l'extension du quai Sud.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le chantier **Extension du quai Sud**, achevé en 2012. La suppression de l'apponement de la société CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) a permis d'améliorer la manœuvrabilité dans la darse située entre les quais Sud, Adossat et de l'Énergie. Cette intervention a permis d'augmenter les distances et le tirant d'eau de la darse dans laquelle virent actuellement les navires. La ligne d'amarrage du quai Sud a gagné 10% et la nouvelle surface obtenue a largement augmenté la capacité du terminal de conteneurs en exploitation sur ce quai.

Réaménagement de quais existants

Plusieurs chantiers de réaménagement et d'amélioration de certains quais ont été réalisés en 2012. Soulignons à cet égard l'amélioration de la digue Est, une infrastructure stratégique qui protège le Port des intempéries. D'une longueur de plus de 5 km, elle est installée parallèlement à la côte et définit le profil du port.

Afin de réparer, renforcer et améliorer les différents tronçons de la digue, une intervention en quatre phases a été nécessaire. Les deux premières phases ont été réalisées en 2011. La troisième, correspondant au chantier **Amélioration de la digue Est – Phase 3 (remise en état carapace)**, a été achevée en 2012. Elle consistait essentiellement à réparer les fissures détectées et à ragréer la carapace des tronçons 3, 4 et 5.

D'autre part, les travaux du projet **Amélioration de la digue Est – Phase 4**, se sont poursuivis. Ils consistent à réaliser la berme de protection du massif principal de la digue, à renforcer ce massif sur les tronçons 2 et 3 et à consolider à la cote -4,50 m sur le tronçon 5.

Accès routiers et ferroviaires

En 2012, l'Union européenne (UE) a accordé au Port de Barcelone, dans le cadre de ses chantiers d'infrastructures, une aide financière d'un montant de 1 million d'euros, au titre du programme TEN-T, destinée à la mise à écartement international de son réseau ferroviaire

Le projet dont le financement a été retenu dans le cadre de l'appel à projets annuel TEN-T de 2011, prévoit l'adaptation de l'écartement espagnol à l'écartement international grâce à l'ajout d'une troisième voie.

L'aide financière sera essentiellement destinée à trois interventions, dont la première, **Accès ferroviaire au terminal Prat**, prévoit le raccordement du terminal de conteneurs BEST du quai Prat au réseau intérieur du Port de Barcelone, et comprend l'adaptation des voies de la rue 4 à l'écartement international. Le chantier a été achevé et les installations sont opérationnelles.

L'aide européenne sera également destinée au financement du chantier **Mise à écartement UIC du tronçon « Contrabucle »** actuellement en cours de réalisation. Il s'agit ici d'adapter le tronçon ferroviaire I, actuellement à écartement mixte (espagnol et métrique), pour permettre la circulation de convois à l'un quelconque des trois écartements (espagnol, métrique et UIC). Ce tronçon est communément appelé « Contrabucle ».

Enfin, une autre partie des fonds européens sera destinée à la mise à écartement européen du terminal ferroviaire du quai de l'Énergie, spécialisé dans la réception, le stockage et la distribution des ressources énergétiques. La réalisation du projet est prévue pour 2013.



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)

Projets singuliers

Dans un autre ordre d'idées, le projet **Fourniture de granulats issus de matériaux de construction recyclés**, permet d'assurer un approvisionnement stable, régulier et suffisant en granulats destinés à plusieurs travaux réalisés dans le Port.

Il convient de souligner que l'emploi du granulats donne d'excellents résultats et constitue un avantage en termes de gestion environnementale, d'optimisation et de rentabilité, grâce à la possibilité de remplacer des matériaux de carrière par d'autres matériaux bien moins onéreux.

Le chantier **Dragage général 2012 (dragage destiné à améliorer les tirants d'eau et les bords de quai)**, a démarré. L'objectif est de corriger les tirants d'eau de plusieurs darses et quais qui, pour différentes raisons, ont enregistré des variations qui en entravent la bonne exploitation. Il s'agit, d'autre part, d'améliorer le tirant d'eau dans quatre zones de manœuvre différentes.

Concrètement, il est nécessaire de corriger les tirants d'eau de différents espaces en raison du déplacement de matériaux de fond provoqué par les systèmes de propulsion des embarcations, tandis que dans les quatre zones concernées par l'amélioration du tirant d'eau (darse du Morrot, darse Sud, zone de manœuvre Nou Contradic et zone de manœuvre Sud), il s'agit d'augmenter la capacité de manœuvre des navires.

Une fois les produits de dragage extraits, ils sont transportés et déversés dans les zones prévues à cet effet, en fonction de leur catégorie, et toujours dans le plus strict respect des normes environnementales. Les matériaux classés en catégorie I seront déversés dans la zone de déchets extérieure, tandis que les matériaux classés en catégorie II seront déversés dans la fosse intérieure.

Autre projet singulier démarré cette année, le **Réaménagement des installations de pêche (usine à glace)**, qui porte sur la livraison et l'installation des machines de l'usine à glace, des travaux qui, en raison de leur singularité, ont été séparés des travaux de construction du bâtiment. Le projet porte également sur la définition de l'ensemble des installations nécessaires à son fonctionnement et qui devront être incluses dans le projet de génie civil de l'usine à glace.

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du projet de réaménagement et d'amélioration de l'ensemble du quai de Pescadors et du quartier de la Torre del Relotge, dont les espaces doivent être réaménagés en harmonie avec les nouvelles installations et en configuration d'ouverture au public.



Exploitation et Planification

1.4



RAPPORTS DU SYSTÈME DE QUALITÉ

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

Les rapports portent sur l'activité dans les terminaux, installations et organismes impliqués dans le système de qualité du Port de Barcelone : Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (Tercat), la Zone PIF, les Douanes et les Services d'inspection. Ils contiennent des données relatives au contrôle des processus et aux indices de qualité.

La diminution du nombre de réclamations / garanties par rapport à l'an dernier est notamment due aux différentes mesures prises pour améliorer la transparence du passage des marchandises par le Port de Barcelone.

RÉFÉRENTIELS DE SERVICE DU PORT DE BARCELONE

Les référentiels de service sont des outils qui permettent aux entreprises qui les appliquent de se distinguer par une meilleure qualité dans la prestation des services. Ces référentiels établissent une liste de caractéristiques de qualité de service (des engagements à offrir un service de qualité au client), qui vont au-delà du simple respect des obligations réglementaires en vigueur.

Les caractéristiques de qualité de service doivent être objectives, mesurables et enregistrables, et leur mise en œuvre doit être une source de valeur ajoutée pour le client. Il s'agit donc de paramètres objectifs qui, s'ils sont respectés par les entreprises, leur permettent d'obtenir la certification pour un service donné.

Voici le détail des référentiels mis en œuvre en 2012 :

- **Référentiel de service spécifique au trafic marchandises et passagers (Ro-Pax)**

Il a été validé par l'autorité de tutelle des ports d'État espagnols le 7 mars 2012. Selon les prévisions, les terminaux spécialisés dans ce type de trafic devraient, courant 2013, étudier la possibilité de demander une certification au titre de ce référentiel.

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

En 2012, plusieurs terminaux (Decal, Terquimsa, ERGRANSA, TEPESA y CLH) ont renouvelé leur certification.

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

En janvier 2012, les deux terminaux d'automobiles du Port (Autoterminal et Setram) ont renouvelé leur certification au titre du référentiel de service spécifique pour ce type d'installations.

Toujours en 2012, plusieurs réunions de suivi ont eu lieu entre l'APB, les terminaux d'automobiles et Estibarna, afin d'analyser les informations rassemblées

RAPPORTS DU SYSTÈME DE QUALITÉ

INTÉGRITÉ ET SÉCURITÉ	2011	2012	Variation
Conteneurs pleins embarqués et débarqués dans le SdQ	645 007	631 434	-2,1%
Emballages manutentionnés dans le SdQ	2 465 191	1 859 819	-24,5%
Interventions de l'Équipe qualité (EQ), à la suite d'incidents dans le SdQ	494	649	31,4%
Incidents internes susceptibles d'activer des garanties	17	9	47,1%
INSPECTIONS PHYSIQUES			
Nb total d'inspections physiques	23 056	20 335	-11,8%
% par rapport au total des conteneurs susceptibles d'être inspectés (import + export)	3,6%	3,2%	-9,9%
INSPECTIONS DANS LA ZONE PIF			
Conteneurs inspectés	4 583	5 054	10,3%
RÉCLAMATIONS / GARANTIES*			
Réclamations reçues	72	46	-36,1%
Garanties versées	25	11	-56%
Sécurité totale des marchandises	21	7	-66,6%
Fiabilité dédouanement	2	2	0%
Fiabilité procédure SIF et dédouanement	2	1	-50%
Engagement information et transparence	0	1	--
Indemnités au titre du programme de garanties (en euros)	8 200,39	2 472,03	-69,8%

*Manquements aux engagements de la marque de qualité, qui sont soumis à l'analyse du département.

par l'Équipe Qualité (EQ) dans le cadre de la détection et du suivi des incidents. Ces réunions ont permis de considérablement améliorer des aspects jugés critiques par le Port de Barcelone et ses clients.

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

En avril 2012 le terminal TCB a renouvelé sa certification au titre de ce référentiel.

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

En 2012, plusieurs compagnies maritimes ont obtenu la certification : Evergreen (février), Maersk (mars), MSC (novembre), Royal Caribbean Cruises et Celebrity Cruises (décembre).

Audits

Audit de certification ISO 9001

En octobre, le département Opérations de marchandises et Qualité (OMQ) a passé avec succès l'audit de suivi de sa certification UNE-EN ISO 9001:2008. L'audit a porté sur la gestion du système de qualité du Port de Barcelone et a conclu à l'efficacité du système.

Le département a en outre participé, en tant qu'observateur, aux audits de certification suivants : Autoterminal (janvier), TCB (avril), Decal (mai), Terquimsa (juin), ERGRANSA (septembre), TEPESA (octobre) et CLH (novembre).

ZONE PIF

Le 9 juillet dernier a marqué la mise en service des nouvelles installations du PIF (Poste d'Inspection aux Frontières) implantées dans la ZAL Prat.

Il s'agit d'un espace polyvalent conçu pour effectuer avec rapidité et professionnalisme les contrôles de marchandises, notamment les marchandises d'origine animale et végétale et les denrées périssables : contrôle des marchandises destinées à la consommation humaine (denrées alimentaires, produits pharmaceutiques, etc.) mais aussi inspection de la qualité des produits d'importation et d'exportation et vérification de la conformité des documents.

Plusieurs changements de fonctionnement interne et externe différencient la Zone PIF de l'ancien Poste d'Inspection aux Frontières. Ainsi, sa gestion a été confiée à l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) et les opérations et la manutention des marchandises sont effectuées par le personnel de la Fondation Cares, épaulé par l'Équipe qualité du Port de Barcelone. La nouvelle organisation se traduit également par un nouvel horaire d'accueil (de 8h00 à 20h00 sans interruption), mieux adapté aux besoins des importateurs et exportateurs.

Les nouvelles installations ont fait l'objet d'un investissement de 7 millions d'euros intégralement déboursés par l'APB, et ont été conçues en collaboration



avec les administrations concernées : le ministère de la Santé, des Services sociaux et de l'Égalité, le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de l'Environnement et le ministère de l'Économie et de la Compétitivité.

Les dimensions de la zone PIF ont été pensées pour répondre aux besoins que vont générer les futurs trafics du Port de Barcelone : ses 5 729 m² construits accueillent en effet 3 119 m³ de chambres froides réparties en trois espaces – température ambiante, réfrigération (-4 °C) et congélation (-18 °C) –, 8 zones opérationnelles distinctes avec 31 quais de chargement et une aire de stationnement et d'attente pour les poids-lourds pouvant accueillir 19 camions.



PLANIFICATION ET CONCESSIONS

Les investissements réalisés en 2012 par les différents concessionnaires dans l'enceinte portuaire, se montent à 182,6 millions d'euros. Ces investissements correspondent, pour la plupart, à des interventions sur le nouveau terminal de conteneurs du quai Prat, à l'extension de la concession actuelle du terminal de conteneurs TCB sur le quai Sud, et à la construction du terminal ro-pax de Grimaldi sur le quai Costa. Voici un descriptif des grands projets et chantiers démarrés ou en cours de réalisation en 2012.



PROJETS

Nova Bocana Business

Il s'agit d'un nouveau complexe de bâtiments de bureaux (bâtiments A et B) situés sur la nouvelle embouchure et comprenant un rez-de-chaussée et 4 étages. Chaque bâtiment est indépendant, avec des accès séparés reliés par un parking souterrain commun. D'une surface de 19 415 m² pour un budget de 29 M€, l'ensemble de bâtiments a permis d'accueillir plus de 1 000 salariés de l'entreprise Desigual lors de leur déménagement.



Tercat

La construction du terminal de conteneurs de Tercat sur le quai Prat est le résultat de l'exécution simultanée des différents chantiers du projet global : zone en concession, zone de manœuvre, terminal ferroviaire et corps de bâtiments.

- **Zone en concession**

Avec un budget de 63,8 M€, la zone en concession correspond à l'espace de stockage de conteneurs, équipé de ponts roulants gerbeurs automatisés (ASC) qui se déplacent perpendiculairement à la ligne de quai, sur 18 cellules de stockage d'environ 325 m de long sur 26 de large.

- **Zone de manœuvre**

La zone de manœuvre couvre 1 000 m de front d'accostage. Depuis la ligne de quai, une tranchée de 93 m de large permet la pose des rails pour portiques de quai. Il s'agit ici de 8 portiques super post-panamax. Le budget total de la zone de manœuvre est de 14,9 M€.



- **Terminal ferroviaire**

Le terminal ferroviaire de Tercat sur le quai Prat est sans doute le plus grand d'Espagne. Il comprend 8 voies à écartement UIC de 750 m de long et 2 embranchements avec les voies de l'APB, appelés embranchements Nord et Sud. Les voies, à l'exception de la n°8 qui est noyée dans du béton, sont posées sur une couche de ballast de 25 cm d'épaisseur minimum. Les traverses sont en béton précontraint pour double écartement de voie. Le terminal devrait pouvoir fonctionner avec des portiques RMG en 2013. Le budget total du terminal ferroviaire s'élève à 21,7 M€.

- **Bâtiments**

Les bâtiments suivants ont été réalisés en 2012, dans le cadre du projet de nouveau terminal Tercat (BEST) : un atelier de maintenance d'équipements, un bâtiment technique et un entrepôt sous douane.

Tradebe PS (terminal de vrac liquides)

Le projet de Tradebe correspond à la construction d'un terminal de manutention et de stockage de vrac liquides sur les parcelles C-21 et E-11 du quai de l'Énergie. D'une surface totale de 61 445 m² et d'une capacité de 450 000 m³, le projet de terminal comprend 3 cuvettes, des bâtiments de bureaux (deux bâtiments modulaires de bureaux : l'un de 114 m² sur deux étages et l'autre de 40,2 m² sur un étage), un bâtiment de services (308 m² sur 1 étage, préfabriqué), un chargeur pour camion-citerne, 2 bascules, un système de protection anti-incendie, un rack de canalisations, l'aménagement d'une surface de 17 077 m² et des installations extérieures. Le budget des travaux s'élève à 50 M€.

Marina Barcelona 92

Au titre de la nouvelle concession de 12 ha accordée à Marina Barcelona 92, des travaux d'agrandissement et d'aménagement ont été nécessaires. Les travaux ont porté sur le réaménagement de la darse et des bâtiments des quais Oriental, Occidental et Catalunya. Les interventions ont porté sur l'extension des quais existants, l'installation de canalisations afin d'harmoniser les services à l'intérieur de la darse, et la construction d'une poutre de couronnement sur le quai de la digue Sec. S'agissant des travaux de construction, les bâtiments E, F et G ont été réaménagés en fonction de leurs nouveaux usages, en mettant les éléments de structure à jour et en recherchant une amélioration de leurs performances. Le budget du projet s'élève à 13,9 M€.

TCB (extension de concession : phase 1 et phase 2)

Les chantiers démarrés en 2012 au titre du projet de TCB ont consisté à agrandir la plateforme d'exploitation du terminal de conteneurs de TCB sur le quai Sud. Ce projet est la suite du projet d'extension du terminal ferroviaire de TCB qui a préparé le terminal à accueillir des trains à écartement international UIC. Les travaux réalisés jusqu'à présent ont porté sur la construction de l'esplanade et du canal de drainage. Le budget total des travaux s'élève à 28,5 M€.

Marina Port Vell

Le projet de réaménagement du quai Dipòsit et de la zone fortifiée, exécuté par la Marina Port Vell, portait essentiellement sur la réalisation d'une nouvelle plateforme de 11 m de large permettant la circulation de véhicules, grâce à un plancher en ciment armé avec solives préfabriquées et prédalle. Le projet comprend également la démolition du plancher inférieur du quai Dipòsit, avant de le remplacer par un autre plus léger. Le budget des travaux s'est élevé à 5,3 M€.



Bunge (remplacement fermeture bâtiments)

Ce projet concerne les entrepôts de Bunge et la bande transporteuse jusqu'à Ergransa. Les couvertures en fibrociment et les fermetures verticales à plaques de fibrociment ont été retirées et remplacées par des plaques de fermeture (acrylique « greca 280 »). La surface totale remplacée est de 27 406 m² et le budget des travaux s'est élevé à 5M€.

Tepsa

Sur le quai de l'Énergie, face ouest, en parallèle à la voie d'accès, les accès à l'entreprise Tepsa ont été réaménagés et les bureaux du terminal ont été uniformisés et rénovés : une aire de stationnement a été construite et les systèmes auxiliaires actuels ont été adaptés (accès de véhicules, contrôle des stocks, surveillance de l'enceinte, mise à jour des éléments, surveillance des opérations et installations destinées au personnel.) La configuration du nouveau terminal entend éviter la dispersion actuelle des entrées et sorties du terminal et de bureaux d'expédition, afin de faciliter le contrôle d'accès, d'offrir une aire de stationnement, d'uniformiser les bureaux d'expédition et d'augmenter le nombre de bascules à l'entrée et à la sortie. Le projet a bénéficié d'un investissement de 1,6 M€.

Terquimsa

Le chantier du bassin de rétention n° 9 du terminal Terquimsa a porté sur la construction de 6 réservoirs : 3 de 3 770 m³ et 3 de 2 600 m³. Pour la réception des produits destinés à ces réservoirs, il était prévu d'utiliser le poste d'amarrage 32-C, grâce aux nouvelles conduites passant par la fosse de canalisations existante. En outre, il est prévu d'installer un chargeur pour camion-citerne afin de charger tous les produits par pompage et à l'aide d'un bras aligné sur chaque réservoir. Il est également prévu d'installer une conduite de produit sur le chargeur de wagons citernes du terminal de TEPESA. Le budget des travaux s'est élevé à 10,4 M€.

Lacisa

Lacisa a exécuté le projet d'adaptation et d'extension avant aménagement, d'une parcelle située dans le secteur 8 de la rocade du Port. Sur cette parcelle de 12 845 m², les installations suivantes ont été construites : le bâtiment A de 143 m², destiné à accueillir une cafétéria et des sanitaires, et le bâtiment B de 49 m², destiné à accueillir des bureaux. L'aménagement de la parcelle comprend des travaux sur le réseau d'assainissement, de nouveaux revêtements en béton, des espaces verts, des clôtures périmétriques, des portes d'accès métalliques et des aires de stationnement. Le budget total du projet s'est élevé à 1,2 M€.

Grimaldi

Les travaux du projet de Grimaldi sur le quai Costa ont démarré : il s'agit de construire un terminal ro-pax. Le chantier comprend la démolition des revêtements et des bâtiments précédents, la création d'une esplanade de 6 ha, et la construction du nouveau terminal de 3 445 m² d'une capacité d'accueil de 3 000 passagers, et constitué d'un rez-de-chaussée et de 2 étages. Le budget du projet est de 17 M€.





Jetty Sur

Le projet de nouvelle conduite multi-produit améliore les échanges entre les terminaux et le poste d'amarrage pour vraquiers liquides. Ces nouvelles installations comprennent : une canalisation de 20" de diamètre pour le transport de plusieurs produits, une ligne de dérivation autour de la canalisation existante, un système d'électrovannes de purge sur le poste d'amarrage, des structures métalliques de support, des passerelles et des escaliers. Le budget de ces installations s'élève à 352 000 €.

Autres projets

- **Enagas**

L'an dernier, un déchaussement a été détecté au niveau des fondations des caissons adossés, destinés à capter l'eau de mer, et installés entre les postes d'amarrage 32G et 32H du quai de l'Énergie. Enagas a conçu un projet de réparation qui consiste à placer des sacs de géotextile remplis de béton et à réaliser un écran de pieux de 1,5 m de diamètre et 13,5 m de profondeur, agrémentés d'un reprofilage et de la pose d'une couche de protection sur la base. Le budget total des travaux s'est élevé à 1,1 M€.

- **Reial Club Marítim**

Le Reial Club Marítim (club maritime royal) de Barcelone a présenté son projet d'ouverture d'un restaurant au n°4 quai d'Espanya. L'établissement occupera le rez-de-chaussée et le premier étage du bâtiment et comprend salles à manger, cuisine, toilettes, vestiaires et réserves.

- **Canalisations pour le poste d'amarrage 33B**

Meroil a démarré les travaux d'installation du rack de canalisations extérieures du poste d'amarrage 33B, permettant d'alimenter des barges en carburant. Ces travaux consistent à installer des étais de 6,5 m de haut tous les 14 m environ, ainsi que des bras de chargement de 1,8 m de large. En préparation, les rampes pour déversoirs de chalands ont été détruites, des parcelles nivelées et des dalles coulées.

- **Phare de Calella**

Afin d'améliorer les espaces extérieurs de son phare, la municipalité de Calella a réalisé une série d'interventions visant à mettre le phare en conformité avec les normes de sécurité en vigueur, étant donné l'affluence dont bénéficie ce monument. Parmi les interventions, le remplissage des garde-corps et la pose d'éclairage extérieur et de mobilier urbain.

Sécurité Portuaire

1.5



POLICE PORTUAIRE

En 2012, on constate une réduction du nombre d'accidents de la circulation ainsi que de certaines infractions entraînant des poursuites pénales.

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

Ordre public. Le nombre d'actes de procédure a augmenté de 18% par rapport à l'an dernier : 370 procès-verbaux ont été dressés et transmis aux corps de sécurité concernés et ont donné lieu à 69 arrestations. Les procès-verbaux dressés ont donné lieu à la comparution de 178 agents portuaires (-13%) dans le cadre de différentes procédures judiciaires.

306 interventions menées dans les espaces publics du Port (soit 83% des interventions) ont donné lieu à des procédures pénales (+25%), mais on constate une diminution des chapardages (-11%) et des vols avec violence (-35%).

Le nombre de procès-verbaux dressés dans la zone restreinte a, pour sa part, baissé de 46%, très probablement grâce aux mesures de prévention (Plan d'intervention) adoptées en cas d'arrêt du transport de conteneurs, et à la coordination entre les différentes forces de l'ordre.

Police de la circulation. Outre plusieurs campagnes organisées par la direction de la Police portuaire, les agents portuaires ont participé à la majorité des campagnes organisées par le service catalan de la circulation routière (SCT) : port de la ceinture de sécurité et du casque ; distractions au volant ; utilisation des téléphones portables ; contrôles d'alcoolémie ; présentation des papiers, etc.) Il convient de souligner que sur les 1 018 contrôles d'alcoolémie effectués, seuls 15 ont été positifs.

822 contraventions ont été infligées avec PV du SCT, soit 4% de moins qu'en 2011, et 4 665 avec PV de l'Autorité Portuaire de Barcelone (-2%).

113 infractions à la législation sur les transports ont été signalées à la Direction générale des transports de la *Generalitat* (+8%), et 68 infractions à la réglementation des taxis ont été signalées à l'IMT (*Institut Metropolità del Taxi*) de Barcelone (+31%).

Statistique très positive, la baisse de la sinistralité dans l'enceinte portuaire : 88 accidents de la circulation ont été enregistrés (-28%) et aucun décès à déplorer. Le nombre de blessés est également en nette diminution (-48%).

Police de proximité. En matière d'assistance sanitaire, 507 interventions d'ambulances ont été menées dans l'enceinte portuaire (+50%). Il convient de souligner le bon fonctionnement de l'accord de coordination et de partenariat entre la Police portuaire, le service d'urgences SEM-061 et, dans la zone restreinte et logistique, le FREMAP, avec des temps de réponse inférieurs à 7 minutes.

Si le nombre d'accidents graves a baissé de 76%, le nombre d'accidents légers a en revanche augmenté de 43%, ce qui explique l'augmentation de 14% du taux d'accidents du travail par rapport à 2011. Cette évolution d'ensemble est en partie due à la collaboration avec le département Prévention des risques professionnels de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) qui en 2012 a



permis d'améliorer les procédures et le formulaire de signalement des accidents, avec un chapitre spécifique pour le classement des accidents du travail, ce qui a favorisé une meilleure connaissance de la situation des accidents du travail.

Police administrative. La vente ambulante non autorisée a donné lieu à une augmentation considérable des saisies (655 opérations, soit 200% d'augmentation), essentiellement grâce aux mesures de pression exercées en collaboration avec la police municipale de Barcelone.

À l'occasion de l'évacuation de l'ancien terminal occupé par Estibadora de Ponent, 159 actes administratifs de sortie de matériel ont été enregistrés et confrontés aux autorisations des administrateurs judiciaires.

En outre, le Bureau de soutien a géré 127 communications de dossier de panne (CEA) et traité 141 demandes internes de travaux (SIT). Ces dernières visent à transmettre au département de l'APB chargé de l'entretien les différents besoins de travaux identifiés par les agents en patrouille, notamment, la réparation ou la pose de nouveaux panneaux de signalisation, des réparations sur les clôtures, des travaux sur les guérites de contrôle, etc.

Sûreté et sécurité portuaires

Le système de contrôle d'accès au quai de l'Énergie pour les personnes n'y accédant pas habituellement, a permis de contrôler l'accès par la porte 31 (P-31) de 19 358 personnes (+3%). Un système semblable a permis de contrôler l'accès de 539 personnes au quai Adossat (+44%).

Dans le cadre de l'accord de coopération passé entre le Port de Barcelone et les sapeurs-pompiers de Barcelone, les Groupes de prévention des risques ont réalisé 1 026 interventions (+29%) avec présence d'une équipe de pompiers et d'une patrouille de la Police portuaire lors du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses couvertes par l'article 15 du RD 145/1989, règlement sur l'admission, la manutention et la stockage de marchandises dangereuses dans les ports.

D'autre part, les équipes nécessaires ont été mises en place dans les terminaux afin de couvrir les 847 escales

effectuées par des navires de croisières en 2012, ainsi que pour les opérations d'embarquement et de débarquement des 2 024 navires de cabotage et de *short sea shipping*.

Le centre de contrôle a traité 11 459 documents au titre du code ISPS (norme internationale en matière de sécurité des navires et des installations portuaires) en collaboration avec le bureau de l'officier de sûreté du Port. Enfin, en collaboration avec le département Environnement, 366 procédures environnementales ont été déclenchées.

Équipement

Étant donné que l'une des missions de la Police portuaire consiste à contrôler les entrées et sorties du Port, au chapitre des équipements, soulignons la construction, l'aménagement et la mise en service, début juillet, de deux nouveaux accès (le P-43 et le P-42, encore provisoire), à l'occasion du démarrage des activités dans le nouveau terminal BEST sur le quai Prat et du nouveau PIF dans la ZAL Prat.

L'accès P-43 relie la zone industrielle Pratenc à la rocade du Port et au quai Prat. L'accès P-42 provisoire relie la ZAL PRAT à la zone commerciale et au quai Prat ; l'accès définitif sera installé plus au nord et reliera la zone commerciale restreinte au Poste d'inspection aux frontières.

En août, la Police portuaire a changé d'image avec un nouvel uniforme : jaune auparavant, il se décline désormais dans un mélange de bleus, avec des matières plus modernes et techniques.

Sûreté portuaire

S'agissant de la **mise en œuvre de la réglementation sur la sûreté portuaire**, les faits marquants de 2012 sont les suivants :

- L'inspection de sécurité de la Commission européenne, en mai, afin de contrôler le respect des directives européennes sur la sûreté, la directive 2005/65 et

le règlement 725/2004. Il s'agissait notamment de la mise en œuvre des plans de sûreté du Port de Barcelone dans trois installations portuaires (Acciona, Creuers del Port et Palacruceros), et sur trois navires (*Zurbaran*, *Excelsior* et *Rotterdam*), tous concernés par la réglementation.

- La participation en juin à l'opération MACO, en coopération avec la Guardia Civil, afin de réaliser des essais spécifiques et vérifier le contrôle et les inspections menées sur les passagers, les équipages et les véhicules dans les terminaux de cabotage et de *short sea shipping*, et plus concrètement les activités de Balearia, Grandi Navi Veloci et Acciona.
- L'entraînement annuel de sécurité et d'urgence a, cette année, été réalisé dans le centre commercial Maremagnum (quai de Espanya). Il s'agissait d'une situation de menace NRBC (nucléaire, radiologique, bactériologique et chimique). L'exercice a mis à l'épreuve la capacité de réponse et de coordination des forces de l'ordre et des groupes d'urgence.
- La demande de renouvellement de l'autorisation administrative du système de vidéosurveillance du Port de Barcelone, à la Commission de contrôle des dispositifs de vidéosurveillance de Catalogne, et l'ajout de 25 caméras supplémentaires.
- La mise à jour du Plan de sûreté avant envoi définitif au ministère de l'Intérieur, en y apportant les ajouts et modifications concernant les nouvelles installations concernées par la norme ISPS.

Au chapitre des **mesures de sûreté mises en œuvre** soulignons l'installation du système de lecture OCR des plaques minéralogiques qui a dans un premier temps été mis en place aux accès périmétriques du Port, à l'aide de caméras qui permettent l'identification automatique des plaques minéralogiques des véhicules à l'entrée.

Cette année également, le passage aux accréditations électroniques pour l'ensemble des usagers du Port de Barcelone s'est achevé avec le renouvellement des



accréditations de grands collectifs tels que les arrimeurs (1 098) et la coordination avec les installations portuaires souhaitant appliquer le système

Interventions du Bureau de Sûreté Portuaire	Nb
Inspections d'installations portuaires (concernées ou non par la norme ISPS)	29
Audits / vérifications d'installations portuaires (concernées ou non par la norme ISPS)	13
Supervision d'entraînements et exercices de sécurité	16
Réunions de sécurité (forces de l'ordre et autorités, sécurité privée et spécialisées dans les mesures technologiques, armateurs, consignataires et consulats étrangers)	76
Accréditations et autorisations	Nb
Accréditations aux usagers du Port de Barcelone	11 166
Traitement des dossiers de sanctions	4 173
Dossiers de changement de titulaire	210
Permis pour actes	150

Sécurité industrielle

Le trafic de marchandises dangereuses s'est élevé en 2012 à 8 988 689 tonnes, soit 22% du trafic total. Les vracs représentent 20% de ce chiffre et les marchandises conteneurisées 2%. Les services du GPR (Groupe de prévention des risques) ont représenté 1,1% des autorisations, et les marchandises couvertes par l'article 15 du RD 145/89, 7,1% du total des autorisations.

Citons cette année la création du Comité d'autoprotection, selon les lignes directrices du décret 82/2010 sur les plans d'autoprotection, ainsi que la mise à jour du Plan d'autoprotection du Port de Barcelone (PAU). Ce plan, entré en vigueur en novembre 2009, a été homologué par la Commission de protection civile de Catalogne le 26 avril 2012.

Dans le cadre de l'accord de coopération entre la mairie de Barcelone et l'Autorité Portuaire de Barcelone en matière de protection civile, de prévention et d'extinction des incendies et de sauvetage, et au chapitre de la formation destinée aux sapeurs-pompiers de Barcelone, signalons le cours de formation tactique de chef de groupe à l'École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-pompiers (France).

Des séminaires sur l'entretien et la réparation du matériel de plongée ont également été organisés, et un cours d'extinction d'incendies sur navires dispensé au Centre de sécurité maritime de Jovellanos.

Au chapitre des investissements, un appel d'offre a été organisé pour l'achat d'une nouvelle autopompe lourde à système CAF, destinée à la nouvelle caserne de pompiers de Montjuïc, et un marché a été adjugé pour un nouveau conteneur destiné à des interventions en cas de risque chimique.

S'agissant de la planification d'exercices, entraînements et simulations dans l'enceinte portuaire, des simulations internes ont été organisées avec toutes les entreprises soumises à la législation sur les accidents graves, dans le cadre du PLASEQCAT, et une participation a été assurée dans les plans d'autoprotection des installations concernées, dans le cadre du PAU du Port. Notons enfin une augmentation du nombre d'entreprises participant au Pacte d'Assistance Mutuelle (PAM) du Port de Barcelone, dont le contenu a été développé.

Stratégie et Développement

1.6



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DU PORT

Au cours de l'année 2012, l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a continué de développer les services de marché sous le concept de **port en réseau**. L'objectif est de mettre plus facilement à disposition des clients de l'*hinterland* les services proposés par les opérateurs maritimes de Barcelone et les opérateurs locaux, par l'intermédiaire de plusieurs centres de services qui constituent le réseau du Port et sont adaptés aux besoins de chaque marché.



Le marché catalan

Les liaisons ferroviaires en Catalogne ont traité 3 228 EVP en 2012, chiffre qui prouve que les liaisons ferroviaires sont également adaptées aux petites distances.

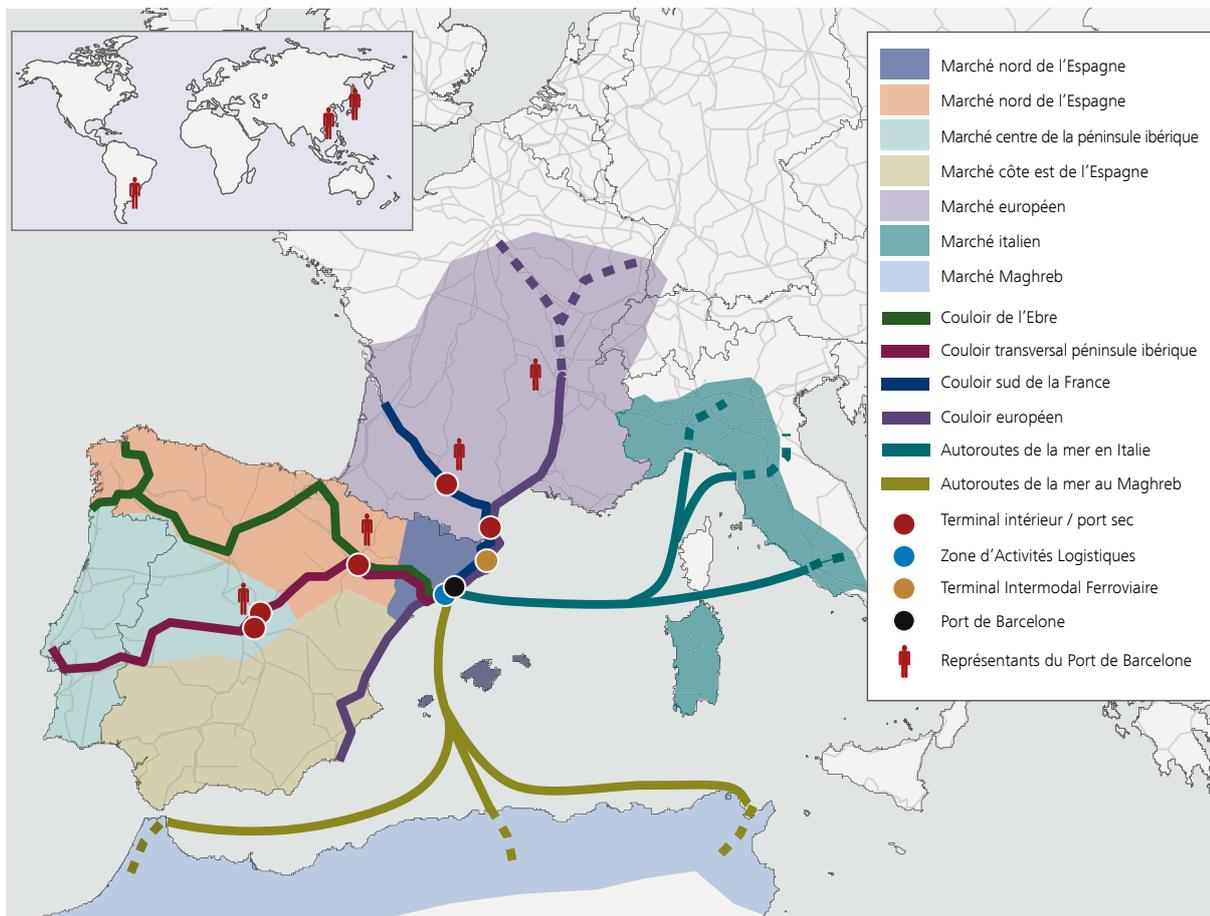
Le principal investissement en infrastructures du Port de Barcelone sur le marché catalan, est, après le Port, la société **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), dont il est actionnaire à 49%. Il s'agit d'un ensemble constitué par le futur grand terminal intermodal du Far de l'Empordà et le terminal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

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

Le marché du nord-est intérieur de l'Espagne

Le principal relais du réseau du Port de Barcelone dans le nord-est intérieur est le **terminal maritime de Saragosse** (tmZ), en exploitation depuis 2001 et qui traite essentiellement les importations et exportations d'Aragon, de Navarre et de la Rioja. Il met à disposition des professionnels une offre différenciée et complète de services logistiques aux marchandises ou de logistique de conteneurs.

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



Cette année, le terminal a enregistré un trafic de 75 518 EVP avec le Port de Barcelone, soit une augmentation de 50%.

L'autre grand terminal intermodal de l'Aragon, Zaragoza Plaza, a enregistré un trafic ferroviaire avec Barcelone de 21 092 EVP. Avec 23 124 EVP, Selgua (Huesca) a connu une forte croissance, 225%, par rapport à 2011. Les destinations du nord-est intérieur ont conservé des trafics importants : Júndiz (Vitoria) avec 2 585 EVP et Villafria (Burgos) avec 3 411 EVP.

Le marché du centre de l'Espagne

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

La présence du Port de Barcelone sur ce marché s'est traduite, au cours des dernières années, par des investissements dans les deux ports secs de Madrid, installés sur les communes de Coslada et Azuqueca de Henares. Cette présence a été renforcée en 2012 par deux opérations complémentaires : le développement du **Terminal intermodal maritime centre (tmC)**, dans lequel le Port participe à hauteur de 49%, et l'augmentation de la participation dans le **port sec d'Azuqueca de Henares** (36,7% du capital).

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

Le port sec d'Azuqueca exploite actuellement le terminal ferroviaire et possède un dépôt de conteneurs pour le dédouanement et un entrepôt avec entrée directe d'une voie destinée aux opérations ferroviaires intérieures. Des opérations de consolidation et déconsolidation de conteneurs sont également effectuées. En 2012, le trafic ferroviaire avec cette installation s'est élevé à 6 039 EVP.

Le terminal tmC est équipé de deux terminaux ferroviaires pour marchandises conteneurisées qui travaillent en coordination et couvrent à eux deux 135 000 m², et d'une zone logistique (également équipée d'un accès ferroviaire) d'environ 90 000 m².

Le marché français

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

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



logistiques et chargeurs travaillant dans le secteur du commerce maritime international.

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

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

La liaison ferroviaire Barcelyon Express, lancée en 2009 et bénéficiaire d'une aide au titre du programme européen Marco Polo, a permis de traiter 2 023 EVP.

La liaison Barcetoulouse Express, qui reçoit elle aussi des aides au titre du programme Marco Polo, relie le Port de Barcelone à Toulouse et Bordeaux. Elle a enregistré un trafic total de 193 EVP.



PARTICIPATION À DES PROJETS EUROPÉENS COFINANCÉS

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

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

Le tableau ci-dessous présente les projets internationaux auxquels le Port de Barcelone a participé tout au long de l'année. En 2012, le Port a également présenté, en partenariat avec d'autres instances, des demandes de participation à de nouveaux projets cofinancés.

PROJET	OBJECTIF	PARTICIPANTS	COÛT ET FINANCEMENT
Projets internationaux dirigés et coordonnés par le Port de Barcelone			
Adaptation du réseau ferroviaire du Port de Barcelone à l'écartement standard (UIC)	Mise à l'écartement UIC de plusieurs tronçons du réseau ferroviaire intérieur du Port de Barcelone (raccordement du quai Prat au réseau par la rue 4, raccordement du quai de l'Énergie et du tronçon « Contrabucle ») grâce à l'ajout d'une troisième voie.	Chef de file du projet : Port de Barcelone	Coût total : 10 000 000 € Contribution UE : 1 000 000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans-europea de Transporte (RTE-T)
BARCETOULOUSE 	Conception et implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre les terminaux de conteneurs du Port de Barcelone et les régions Midi-Pyrénées (Toulouse) et Aquitaine (Bordeaux)	Chef de file du projet : Port de Barcelone Autres partenaires : Contren, Naviland Cargo	Coût total : 8 965 434 € Contribution UE : 947 345 € 
Projets internationaux auxquels participe le Port de Barcelone en tant que partenaire			
BARCELYON  (ROLBAL)	Conception et implantation d'une nouvelle liaison ferroviaire pour conteneurs entre le Port de Barcelone et Lyon (France).	Chef de file du projet : Naviland Cargo Autres partenaires : Contren, Port de Barcelone	Coût total : 17 976 691 € Contribution UE : 572 645 € 
	Promouvoir des solutions maritimes intermodales permettant d'améliorer la coopération et l'échange de connaissances entre les participants. Promotion de l'efficacité dans le choix modal, conformément aux objectifs de développement durable fixés par l'UE dans le secteur des transports.	Chef de file du projet : Escola Europea del SSS Autres partenaires : Port de Barcelone, Contren, SNCF, ports de Civitavecchia et Gênes et al.	Coût total : 2 676 023 € Contribution UE : 1 338 012 € 
	Fournir aux ports un ensemble approprié de mesures leur permettant d'être une porte d'entrée efficace pour les trafics de <i>short sea shipping</i> . Projet axé sur deux types de trafic : ro-ro et conteneurs.	Chef de file du projet : Port de Valence Autres partenaires : Port de Barcelone, Escola Europea del SSS, Autoterminal, UPC, Indra, Contren et al.	Coût total : 5 803 508 € Contribution UE : 2 901 754 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans-europea de Transporte (RTE-T)
Moll Prat Rail Terminal	Construction d'un terminal ferroviaire dans le terminal de conteneurs du quai Prat, et fourniture de l'équipement et du système d'exploitation nécessaires. Le terminal disposera de 8 voies de 750 m et de 4 RMG, et pourra traiter 550 000 EVP.	Chef de file du projet : Tercat Autres partenaires : Port de Barcelone	Coût total : 29 134 988 € Contribution UE : 2 913 000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans-europea de Transporte (RTE-T)

Projets internationaux auxquels participe le Port de Barcelone en tant que promoteur, observateur ou utilisateur

	Favoriser la visibilité de la chaîne logistique afin d'améliorer les opérations, l'efficacité et la performance des inspections gouvernementales de marchandises, grâce au partage d'informations et à une nouvelle approche de la gestion des risques.	Chef de file du projet : TNO Autres partenaires : Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N, et al.	Coût total : 14,81 millions € Contribution UE : 9 958 599 € 
	Conception d'un système d'aide à la navigation permettant d'optimiser les infrastructures	Chef de file du projet : ISDEFE Autres partenaires : INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV	Coût total : 3 412 584 € Contribution UE : 2 559 438 € 
	Concevoir des stratégies de réduction de la pollution atmosphérique dans les villes-ports et sélectionner les politiques offrant le meilleur rapport coût – bénéfice.	Chef de file du projet : ARPAV Autres partenaires : Universitat de Gênes, Port de Marseille, université de Provence	Coût total : 2 281 420 € Contribution UE : 1 711 065 € 

PRÉSENCE AU SEIN D'ORGANISATIONS INTERNATIONALES

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



En 2012, le Port de Barcelone a pris la présidence de l'**Organisation des ports maritimes européens (ESPO)**. Cet événement s'est produit en novembre, lors de l'assemblée générale de l'organisation, au cours de laquelle a également eu lieu le changement de présidence du Comité Intermodalité et Logistique de l'ESPO, présidence que le Port de Barcelone occupait depuis 2008. La principale mission de l'ESPO est d'influencer la politique commune de l'UE afin de faire du secteur portuaire européen un élément clé de la chaîne de transport. Sa présence au sein de l'ESPO a permis au Port de participer au processus de création du nouveau réseau transeuropéen de transports (TEN-T), officiellement lancé le 19 octobre 2011, et d'assurer le suivi des projets 2012 de la Commission européenne dans le domaine portuaire, notamment le démarrage de la révision de la politique portuaire européenne.

En outre, dans le cadre de sa présence au sein du **Comité Passagers** et du **Comité d'analyse**

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

Le Port conserve la deuxième vice-présidence de l'**Association internationale des ports (IAPH, International Association of Ports and Harbors)**, et il devrait pouvoir prendre la présidence de l'organisation à partir de 2015. Cette association regroupe 230 ports de plus de 90 pays (représentant 80% du trafic mondial de conteneurs). Son principal objectif est de représenter les ports au sein des organisations maritimes internationales et de servir de plateforme d'échange de connaissances. La conférence annuelle de l'organisation a eu lieu en mai à Jérusalem, en Israël, et a réuni 200 représentants du secteur maritime et portuaire, d'organisations internationales et d'autorités nationales.



Au sein de l'IAPH, le Port assure également la vice-présidence du **Comité de facilitation du commerce et des systèmes de communautés portuaires (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems)**. L'objectif de ce comité est d'informer sur les derniers développements en matière de facilitation du déplacement du fret et des navires, notamment en ce qui concerne l'amélioration des procédures documentaires sur les plateformes de commerce électronique des ports. En 2012, le comité a poursuivi la diffusion du rapport *Port community systems benchmarking survey*, publié en 2011 avec le soutien financier de l'IAPH. Ce rapport analyse treize systèmes de communautés portuaires (PCS) de différents pays, afin d'identifier les exemples de



réussite et les obstacles communs rencontrés lors de leur création et dans leur fonctionnement. En parallèle, parmi les autres actions du comité en 2012, signalons le suivi des principales mesures de facilitation du commerce de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et du commerce électronique (UNCEFACT).



En novembre, l'association **Intermed** (composée des ports de Barcelone, Marseille et Gênes) a défendu devant le Parlement européen, à Bruxelles, le grand potentiel des ports méditerranéens pour un système logistique européen plus équilibré et plus durable. Au nom de l'association, le plus haut responsable du Port de Marseille, Jean-Claude Terrier, a pris la parole devant des députés européens et des experts de la Commission européenne, dans le cadre d'une présentation intitulée « Le rôle des ports méditerranéens dans un réseau de transports et un système logistique européen plus durable et plus efficace ».

Le Port de Barcelone est membre fondateur et appartient à la plus haute instance exécutive de **Medcruise**, l'association des ports de croisières en Méditerranée, dont la mission première est de promouvoir le secteur des croisières en Méditerranée et dans les régions voisines. Le Port de Barcelone a participé, en tant que membre du Comité directeur de Medcruise, à deux assemblées générales de cette association : l'une à Tunis et l'autre à Marseille. Il a également participé, avec Medcruise, à la Seatrade Med, qui s'est tenue à Marseille du 27 au 29 novembre.

RELATIONS AVEC DES ORGANISMES LIÉS AU MARCHÉ CHINOIS

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

La collaboration étroite que le Port de Barcelone entretient avec la Maison de l'Asie lui a permis de profiter de la connaissance et des contacts institutionnels et commerciaux de cet organisme pour participer à la promotion et à l'organisation d'activités destinées à améliorer les relations entre les deux continents. Cette coopération s'est traduite en 2012 par l'organisation de formations autour du marché asiatique, dans le cadre des programmes proposés par le Port de Barcelone à ses clients.

Le Port de Barcelone a également continué de parrainer la chaire de logistique de la China Europe International Business School (CEIBS) de Shanghai, dans le cadre d'un accord de coopération. Selon le classement établi par





le *Financial Times*, la CEIBS était en 2013 la meilleure école de commerce de Chine, et occupait la 15^{ème} place mondiale.

La principale raison de la présence du Port de Barcelone auprès de la CEIBS est d'approfondir la connaissance du marché chinois, en assurant des séminaires et en réalisant des travaux de recherche sur la gestion 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. Il s'agit également de promouvoir le dialogue entre les différents acteurs de la chaîne.

À cet égard, c'est à l'école de commerce IESE de Barcelone que s'est déroulée la présentation 2012 des résultats de la recherche menée par la **Chaire de logistique du Port de Barcelone** et intitulée « Fonctionnement des processus d'import-export avec la Chine et principaux défis pour les entreprises espagnoles ». Parmi les participants de la journée, des intervenants tels que DSV Air&Sea SAU, Kuehne & Nagel, Operinter Barcelona, SEAT, Campi Y Jove et le groupe DIA. La journée s'est achevée par une table ronde composée de représentants des douanes de Barcelone, de PortIC, du service SOIVRE, de Kerry Logistics (Espagne), de Flamagas (groupe Puig) et du Port de Barcelone.

Étant donné l'intérêt suscité par cette étude, le Port de Barcelone, en partenariat avec la Chaire de logistique, a organisé une rencontre spécifiquement destinée aux entreprises d'import-export.

La chaire a également participé à d'autres journées, dont celle organisée par la Chambre de Commerce de l'Union européenne en Chine sur le thème « Chaîne logistique et développement durable », ainsi qu'à la rencontre annuelle organisée par le Supply Chain Council. Elle a par ailleurs organisé à l'intention des étudiants du MBA de la CEIBS, plusieurs sessions sur les chaînes logistiques en Chine.

À l'origine de toutes ces interventions se trouve le fait que les exportations sont actuellement le moteur

de l'économie et que les marchés asiatiques, et plus particulièrement le marché chinois, sont devenus la principale destination des exportations. En outre, malgré la baisse de la consommation intérieure en Espagne et en Europe, le marché chinois continue d'être la principale source des importations par voie maritime.

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

La direction du développement commercial (DDN) se consacre à la diffusion, auprès des clients et usagers du Port de Barcelone, des services et outils d'amélioration de leur logistique et de la fiabilité et traçabilité du passage des marchandises dans les installations portuaires. L'objectif pour le Port de Barcelone est de proposer au marché des services, des produits et des actions de promotion et de formation personnalisés, directs et conviviaux.

Voici les principaux services proposés par la direction du développement commercial : conseil et consultance sur les questions douanières, études personnalisées de chaînes logistiques, études des émissions de CO₂ à l'aide de SIMPORT, études du coût de la facture portuaire, informations sur la marque de qualité Efficiency Network, et formations spécifiques.

Outre les services susmentionnés, de nouveaux projets sont également développés en fonction des besoins décelés chez nos clients. Parmi ces projets mis en œuvre en 2012, signalons l'élargissement de la plage horaire de livraison et réception des marchandises conteneurisées (samedi, de 8h00 à 14h00) dans les terminaux de conteneurs TCB et Tercat / BEST.

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

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

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

En 2012, le SAC a traité, de façon totalement personnalisée, 839 demandes de renseignements et réclamations.

Formation des clients

Toute entreprise souhaitant importer ou exporter doit savoir exploiter toutes les ressources susceptibles de faciliter son processus d'internationalisation. Le Port de Barcelone s'attache, depuis des années, à proposer des services qui aident les entreprises à connaître ces ressources. Le Port mise donc sur une formation spécialisée et exclusive, adaptée aux besoins réels de ses clients et qui répond à leurs inquiétudes.

Les formations proposées visent à informer sur les interactions entre tous les agents intervenant dans une chaîne logistique, ainsi que sur les documents produits dans le cadre de ces interactions.

En 2012, la DDN a organisé 19 journées de formation, auxquelles ont participé 210 entreprises. Parmi les cours et journées les plus suivis, soulignons la journée « Procédure douanière selon l'origine des marchandises », le cours sur les Incoterms et la première édition de la journée « Démarches douanières avec la Chine », organisée en partenariat avec la Maison de l'Asie.

L'un de nos principaux objectifs consiste à donner aux professionnels venus assister à ces cours, l'impression d'avoir bien employé leur temps et que la formation proposée leur est utile sur le plan professionnel. Et c'est d'ailleurs ce que confirment les évaluations réalisées à la fin de chaque formation : la note obtenue en réponse à la question portant sur la réalisation des objectifs fixés pour les journées et à la question portant sur l'utilité des journées, a été de 4,4 sur 5 dans les deux cas.

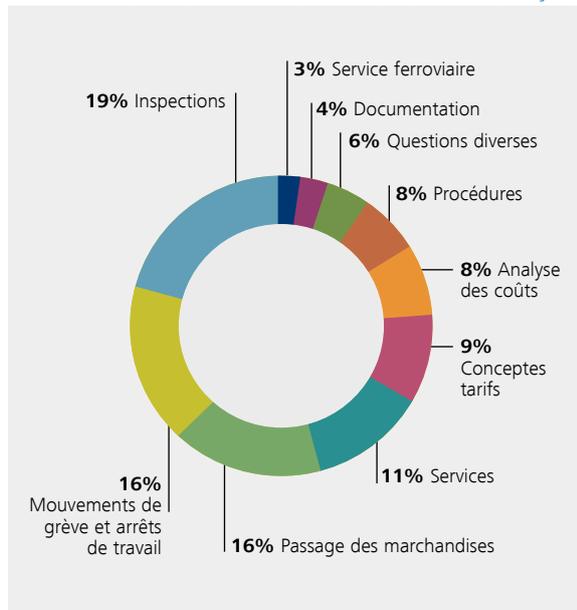
Centre de Services au Marché

Composé de personnes réparties stratégiquement dans toute la zone d'influence du Port de Barcelone (Barcelone, Saragosse, Madrid et le sud de la France avec Lyon et Toulouse), le Centre de services au marché (CSM) dessert la péninsule ibérique.

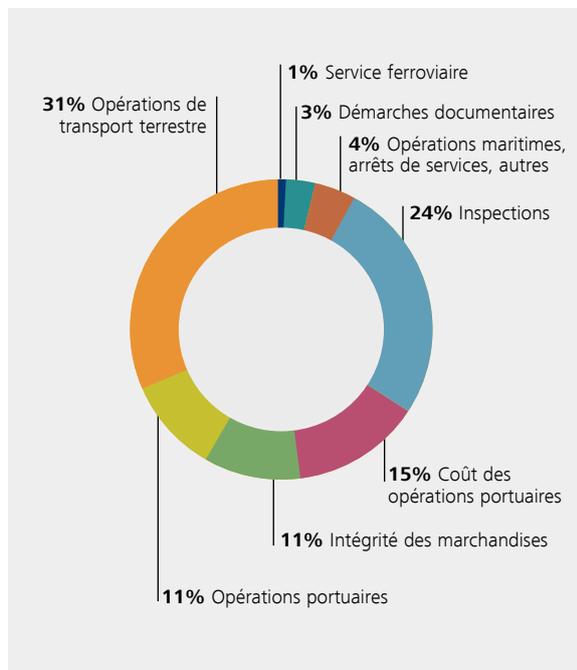
Les contacts personnalisés que le CSM entretient avec chaque client lui permettent de détecter des besoins, qui sont alors couverts grâce aux actions et services déployés par la direction du développement commercial.

En 2012, le nombre de premières visites du CSM à des clients (exportateurs, importateurs, transitaires, fabricants et/ou distributeurs) a augmenté de 50% par rapport à 2011. Le CSM a également assuré le suivi des clients déjà rencontrés les années précédentes.

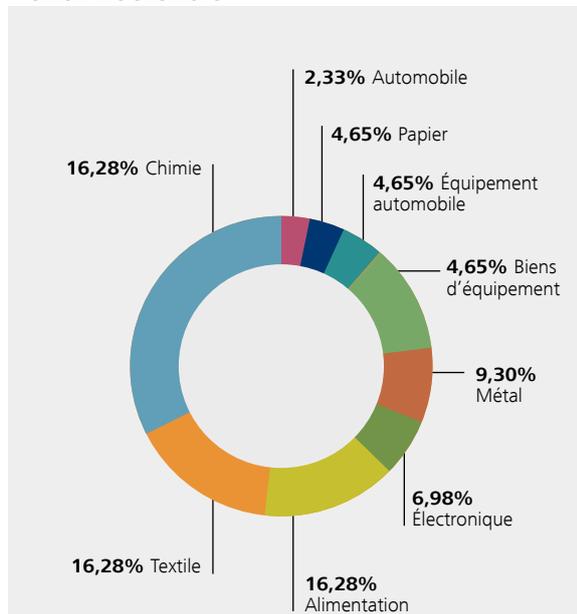
VENTILATION DES DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS REÇUES



VENTILATION DES RÉCLAMATIONS ENREGISTRÉES



LES VISITES SE DÉCOMPOSENT COMME SUIV, SELON LES SECTEURS





PROMOTION COMMERCIALE

La stratégie du Port de Barcelone visant à promouvoir les différents produits, à l'aide d'instruments tels que les salons commerciaux, les conférences et les rencontres spécifiques du secteur maritime et portuaire, a permis une évolution positive de la plupart de ces produits.

La direction commerciale a maintenu l'orientation des années précédentes, à savoir soutenir ses clients. La spécialisation dans des produits stratégiques tels que les conteneurs, l'automobile, le *short sea shipping*, les vrac solides et liquides et les services ferroviaires, a été un gage de soutien aux principaux clients (armateurs, consignataires, transitaires et utilisateurs finaux). Connaître leurs besoins permet de monter des actions commerciales destinées à améliorer l'efficacité des entreprises-usagers du Port de Barcelone.

L'objectif du Port en matière de promotion est de permettre à tous ses opérateurs de mener à bien leur mission commerciale dans les meilleures conditions possibles.

Tout comme les années précédentes, les interventions commerciales ont été : d'une part celles dont ont directement bénéficié les clients, comme par exemple les accords de remises aux clients en application de la nouvelle loi ou encore les actions habituelles de promotion commerciale et d'autre part la présence sur des salons et lors de congrès et la participation à des forums et conférences spécialisées.

Présence sur des salons et lors de congrès

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

Le SITL de Paris a été cette année le grand rendez-vous européen de la logistique. Le Port de Barcelone a partagé un stand avec les terminaux de conteneurs Tercat et TCB, qui ont présenté leur offre de services aux principaux armateurs et grands opérateurs logistiques européens. Le produit particulièrement mis en lumière sur ce salon, outre les conteneurs, a été le *short sea shipping*, en croissance constante et renforcé par la capacité du Port de Barcelone à desservir les pays du bassin méditerranéen de manière fiable, c'est-à-dire dans le respect des délais et en garantissant une qualité maximale. La promotion a également concerné l'offre ferroviaire, notamment les liaisons à écartement européen et les liaisons ferroviaires entre le Port et la France comme *hinterland*.

Sur le continent américain, le Port de Barcelone a de nouveau participé au salon Intermodal de Sao Paulo, au cours duquel les contacts noués (particulièrement avec les armateurs et les ports) ont été renforcés, sur un marché où la crise est passée quasiment inaperçue. Les réunions avec armateurs et opérateurs logistiques ont en outre ouvert des perspectives de croissance continue pour les deux prochaines années, dans la perspective des événements

majeurs que sont la Coupe du monde de football en 2014 et les Jeux Olympiques de Rio en 2016. Le salon a également servi à proposer des accords de coopération avec les principaux ports brésiliens, en vue de développer des trafics stratégiques. Soulignons également la présence de Tercat-Hutchison qui a soutenu l'offre de services du Port de Barcelone, tout en assurant la promotion de son nouveau terminal de conteneurs BEST.

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

En Méditerranée, la 1^{ère} Rencontre hispano-marocaine a réuni les principaux opérateurs et transitaires d'une région qui relie l'Espagne au Maroc, notamment à Tanger-Med. Le Port de Barcelone a présenté ses services et tenu un stand où ont été organisées des rencontres avec des entreprises marocaines.

Comme tous les ans, Barcelone a accueilli en juin le grand rendez-vous international de la logistique et du transport, le Salon International de la Logistique (SIL). Une fois encore, le Port de Barcelone a pu réunir sur un seul stand l'ensemble de sa communauté portuaire, représentée par ses quatre associations : l'ATEIA, le COACAB, l'Association des entreprises de manutention portuaire et l'Association des agents consignataires de navires. Cette formule permet de regrouper dans un seul espace les principaux services proposés dans l'enceinte

portuaire. Le Port a de nouveau été particulièrement présent et a participé aux différentes rencontres et conférences organisées dans le cadre de ce salon, notamment le Forum méditerranéen.

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

En 2012, le Port a de nouveau participé au salon Fruit Logistica, le grand rendez-vous du secteur des fruits, en partageant un stand avec le groupe Grimaldi. Il a également participé au salon Medfel, où il a assuré la promotion de ses services de conteneurs réfrigérés et de transport spécifiquement conçus pour le secteur des fruits et légumes. Ce salon organise de nombreux débats et conférences destinés à analyser la situation du marché, et donne également des indications sur les prévisions de récoltes.

Dans un autre ordre d'idées, soulignons la participation du Port à de nombreuses conférences, notamment TOC Europe, l'événement de référence du secteur des conteneurs, grand rendez-vous des principaux ports européens qui propose des conférences sur la chaîne logistique impliquant le transport en conteneurs.

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

Le Port de Barcelone a également assisté à d'autres conférences et manifestations, notamment la SSS Conference de Lisbonne, les événements organisés par la Maison de l'Asie ou l'IESE, et les rendez-vous ECG, dans le secteur automobile.



Entreprises en coparticipation

1.7



CENTRE INTERMODAL DE LOGISTIQUE (CILSA)

La Zone d'Activités Logistiques (ZAL) du Port de Barcelone est la plateforme logistique intermodale du territoire portuaire, dont la mission première consiste à augmenter le trafic maritime en proposant des services logistiques à valeur ajoutée pour les marchandises. Mise en service en 1992, la ZAL a été la première plateforme logistique portuaire créée en Espagne. De nombreux ports se sont inspirés de son développement et son nom est même devenu le terme générique employé pour décrire ce type d'installations.

CILSA, entreprise chargée de la gestion de la ZAL, propose non seulement une infrastructure logistique, mais également des services à valeur ajoutée destinés aux entreprises et à leur personnel : un bâtiment de services, le Service Center ; le centre de formation et de réunions ; ou encore la crèche Simphonie qui, dans le cadre de la culture de responsabilité sociale d'entreprise (RSE) de la ZAL et au nom d'une insertion professionnelle et familiale efficace, a permis, en accueillant des enfants de 0 à 3 ans, de réduire de 23% l'absentéisme dans les entreprises ayant eu recours à ses services en 2012.

Malgré la crise, la ZAL continue de défendre la RSE, tout en déployant son action sociale par le biais de plusieurs fondations :

- La **Fondation Cares**, qui fournit des services logistiques et de production lui permettant de créer de l'emploi pour les personnes en difficulté d'insertion, notamment celles qui souffrent de handicaps psychiques et sensoriels.
- La **Fondation Logística Justa**, née du besoin de mieux équilibrer l'introduction des produits issus de l'économie sociale des pays du Sud sur les marchés occidentaux.
- La **Fondation EMI-Manresa**, organisme privé à but non lucratif, dont l'objectif est la formation complète des salariés occupant (ou susceptible d'occuper) des postes à responsabilité en entreprise. Elle s'attache également à favoriser, organiser et promouvoir toute activité susceptible de compléter cette formation. Tout au long de 2012, la fondation a proposé l'ensemble de son offre formative dans le bâtiment du Service Center.
- La **Fondation Banc dels Aliments** (banque alimentaire), organisme caritatif privé, indépendant et à but non lucratif de lutte contre la faim. La ZAL a mis gratuitement un entrepôt à sa disposition lors de sa dernière campagne solidaire en 2012.

À signaler en 2012, la poursuite de la mise en œuvre du Plan d'efficacité énergétique de la ZAL, qui défend les économies d'énergie auprès des entreprises tout en favorisant la production d'électricité grâce à l'installation de cellules photovoltaïques sur les toits. Avec une puissance installée actuelle de 5 MWc et une production annuelle d'électricité de 6,7 GWh, l'ensemble permet une réduction des émissions de 2 000 tonnes de CO₂ par an. Le plan a été renforcé par la signature d'un accord de coopération avec l'ICAEN afin d'approfondir davantage ces stratégies et ces mesures d'économies d'énergie, dans le cadre des activités logistiques déployées dans la ZAL, en 2012 et après.



Autre nouveauté, la promotion du concept de logistique verte grâce aux liaisons ferroviaires Barcelon Express et Barcetoulouse, qui permettent aux conteneurs de rallier le centre de l'Europe au départ du Port de Barcelone.

Cette année également, CILSA a achevé de céder la ZAL- Toulouse (dont elle était propriétaire jusqu'en 2011) à CPL, entreprise dont elle détient 44% des parts.

CILSA est un maillon essentiel de la mise en réseau du Port de Barcelone avec sa Communauté Logistique Portuaire, c'est-à-dire la capacité de travailler ensemble selon des approches globales. Il s'agit de créer des réseaux non seulement à l'intérieur de la Communauté Portuaire de Barcelone, mais également avec les communautés portuaires voisines telles que celles de Marseille, Gênes, Valence, etc.

Cette année, de grandes multinationales ayant un système de distribution mondial se sont installées ou ont confirmé leur installation en 2013 dans la ZAL Prat. Pour l'heure, des marques telles que Décathlon, Carrefour (qui a renouvelé son engagement pour trois années supplémentaires), DHL, DB Schenker, Khuene & Nagel, Hellmann, Nippon Express et Yusen Logistics, entre autres, ont choisi la ZAL du Port de Barcelone comme point de ralliement entre l'Europe et le reste du monde.

CABINET-CONSEIL ILI LOGISTIQUE INTERNATIONALE

En 2012, l'ILI a poursuivi ses projets pluriannuels. Citons en premier lieu le projet de **couloir transocéanique du Guatemala**, dans le cadre duquel il apporte au groupe promoteur des conseils et un soutien tant techniques qu'économiques et financiers. Cette année, des entreprises spécialisées dans le montage financier de ce type de projets ont également été mises à contribution afin d'asseoir la position des promoteurs

face aux marchés de capitaux et aux investisseurs et concessionnaires potentiels.

Par ailleurs, l'ILI a travaillé sur le **couloir à hydrocarbures**, un ensemble de conduites installées le long de la voie ferrée et destinées au transport de cette catégorie de vrac liquides. En parallèle, la possibilité de séparer le tracé ferroviaire du tracé destiné aux hydrocarbures a été envisagée afin de pouvoir répondre plus rapidement aux demandes de tel ou tel marché. Enfin, l'étude environnementale stratégique a été achevée.

Dans le cadre du projet démarré au **Panama**, qui prévoit la construction d'un nouveau port et d'une zone logistique industrielle annexe d'environ 600 ha, les études de faisabilité ont été achevées et les études environnementales nécessaires ont été lancées, ainsi que les démarches pour capter des concessionnaires potentiels.

En 2012, l'ILI a démarré d'autres projets qui dépassent le simple conseil en logistique pour s'orienter davantage vers le soutien et le conseil à la gestion ou encore la mise en service de plateformes logistiques.

L'un de ces projets consiste à conseiller les responsables de la **Zone franche logistique (ZFL) de Medhub** implantée dans le nouveau complexe portuaire de Tanger Med (Maroc). Ici, l'activité de l'ILI consiste à définir et déployer la stratégie de commercialisation de la ZFL, les objectifs que les promoteurs s'étaient fixés n'ayant pour l'instant pas été atteints.

Autre nouveau projet démarré, le conseil apporté à l'entreprise brésilienne Sepetiba Tecon, S.A. (STSA), qui appartient au groupe CSN. Cette entreprise souhaite implanter une **plateforme logistique multimodale à côté du port d'Itaguaí**, dans l'état de Rio de Janeiro. STSA a déjà mené à bien toutes les analyses de la demande et les études de faisabilité économique et financière, et l'ILI lui offre un soutien continu dans la mise en service de cette plateforme, notamment sur les questions d'ordre technique, commercial, organisationnel et de structuration d'entreprise.

FONDATION CARES

La fondation Cares (*Centros de rendimiento empresarial y social*) a été créée en 1998 pour faciliter l'insertion professionnelle des personnes handicapées (présentant en grande majorité un retard mental ou souffrant de maladie mentale) et exposées à des risques d'exclusion, en fournissant essentiellement des services de soutien logistique et à la production à d'autres entreprises. La fondation est parrainée par le Port de Barcelone, CILSA, CTC-BPO, l'ADES (association pour le développement de l'économie sociale), Prosegur i Concatel-Vanture, ainsi que par différents représentants du monde de l'entreprise.

À la fin de l'année, la fondation avait pourvu 359 postes de travail, soit une augmentation de 55% par rapport à l'année précédente, et 36 postes dans l'entreprise d'insertion Codex, entreprise chargée de l'insertion d'autres collectifs exposés à des risques d'exclusion, apparentée à Cares et gérée par celle-ci.

2012 a été marquée par la croissance et la stabilisation de la gestion d'opérations. L'activité a été diversifiée avec le démarrage de nouveaux projets de gestion du picking en entrepôts sous température contrôlée à Séville, de nouveaux projets à Barcelone (gestion du PIF du Port de Barcelone), et la gestion d'entrepôts de vente en ligne.

À Madrid, les projets de gestion d'entrepôts se sont stabilisés, et à Aldaia (Valence) le projet social (avec prise en charge personnelle et sociale) portant sur 30 postes de travail pour handicapés en milieu ordinaire a été maintenu. D'autre part, le partenariat avec la fondation ASPROSEAT, pour la cogestion d'un projet de manutention dans la ZAL du Port de Barcelone, a eu des résultats positifs, à savoir une amélioration de la gestion et une diversification des activités.

Cares gère 80 000 m² d'installations, dont 23 000 dans la ZAL Barcelona et la ZAL Prat. Elle intervient essentiellement dans les domaines du soutien logistique (stockage, picking, manutention avant emballage et logistique inverse) qui représente le gros de son activité, et du soutien à la production (assemblage par exemple.)

La fondation Cares et CODEC ont dégagé un Chiffre d'affaires total de 11,7 millions d'euros, dépassant de 33% le budget. Cette différence s'explique par les nouveaux projets et par un excédent pour les deux organismes (chiffres provisoires avant clôture des comptes et audit).

Au chapitre de la **promotion**, soulignons la parution trimestrielle du bulletin *InfoCares*, la promotion de la participation de personnes handicapées à la cinquième édition des Prix antarctiques scientifiques, technologiques et environnementaux pour jeunes scientifiques (organisés par les universités Abat Oliva CEU et UIC), la remise du prix CEL 2012 au projet IDELA (l'intégration du handicap dans le secteur de la logistique avancée) et la participation à la promotion du livre *Experiencias que transforman*, publié par l'association AEDIPE.

Plusieurs actions de **formation** ont été organisées cette année : formation de responsable d'entrepôt, doubles pathologies, compétences sociales pour l'insertion, formation continue, ergonomie pour employés d'entrepôt, formation de formateurs, Excel avancé (gestion), gestion des déchets et urgences et premiers secours.

La fondation a continué d'être très active dans le domaine de l'action sociale, à travers des activités de

conseil aux familles de personnes handicapées, et en participant au développement de la fondation Logística Justa et au parrainage de FUSEAT (fondation privée de services de tutelle). D'autre part, les équipes de football en salle et de pétanque du Club sportif Cares ont continué d'évoluer dans les ligues catalanes de l'Acell (Fédération catalane de sports pour déficients psychiques). Des membres du club sont également inscrits dans les écoles de basket et de natation de cette fédération. Enfin, soulignons que le club a participé aux Special Olympics internationaux organisés à Vilanova i la Geltrú.

FONDATION LOGÍSTICA JUSTA

La fondation Logística Justa (FLJ) est une association à but non lucratif créée en 2005 à l'initiative de la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) du Port de Barcelone.

Elle a pour objectif la coopération internationale pour assurer le développement et la promotion économique du commerce équitable et de l'économie sociale, en optimisant les processus logistiques afin de stimuler le développement et la durabilité des producteurs des pays les plus défavorisés d'Amérique latine, d'Asie et d'Afrique.

La fondation met en œuvre sa mission, d'une part, en prenant contact avec des groupes de producteurs locaux et en optimisant les différents éléments de la chaîne de valeur jusqu'au consommateur. Par ailleurs, elle facilite l'envoi d'excédents des marchés occidentaux vers les pays dont les carences et les besoins sont les plus importants, en assurant la gestion et la coordination du transport national et international.

Logistique solidaire

En 2012, la fondation Logística Justa a géré les envois suivants :

- En partenariat avec l'ONG África Digna, envoi d'un autoclave et d'un respirateur destinés au centre hospitalier de la Rehema Healthcare Organization, à Nairobi, au Kenya.
- En partenariat avec l'ONG Barcelona Acció Solidària, envoi de 4 camions de matériel et conteneurs à ordures au port de Nouadhibou (Mauritanie), destinés au développement de projets de valorisation des déchets urbains de la ville.
- Sous le parrainage de la fondation Recover, envoi par avion d'un respirateur et de matériel sanitaire à l'hôpital Saint Martin de Porres de Yaoundé (Cameroun).
- Envoi au Nicaragua d'un conteneur de matériel destiné à des projets soutenus par la Fondation Internationale de Solidarité Compagnie de Notre-Dame de Saint-Sébastien –Donostia.
- Deux envois effectués par la FISC de San Fernando, dans le cadre de son projet de coopération en Albanie, avec le soutien du prestataire logistique Combalia qui a assuré le transport routier de Cadix à Tirana.
- Envoi de 50 tenues de sport offertes par la fondation du Barça à l'Alliance internationale des peuples autochtones et tribaux des forêts tropicales, pour le développement de son projet sportif dans le village de Kuna, au Panamá.

- Envoi par l'ONG catalane Barcelona Acció Solidaria d'un conteneur de 40 pieds de matériel sanitaire, scolaire et sportif, ainsi que d'une ambulance équipée des pièces de rechange nécessaires pour être utilisée à destination.

Commerce équitable

Au chapitre du commerce équitable, des organismes privés et publics ont continué d'offrir leur soutien. Grâce à leurs achats, ils participent activement aux initiatives sociales de la FLJ, dont ils sont les principaux ambassadeurs. Cette année, citons parmi les organisations qui ont choisi des produits issus du commerce équitable, PromoCaixa, Fundación La Caixa, SABA, ABERTIS, Grupo Kawakan et SEMG.

À souligner également, la campagne de Sant Jordi à laquelle ont notamment participé l'entreprise Chupa Chups - Perfetti et le cabinet de conseil Deloitte, en offrant des roses et des marque-pages confectionnés par les salariés de centres spéciaux pour l'emploi de personnes handicapées (CET), soutenus par la FLJ.

Et dans le cadre de la campagne de Noël, outre le cadeau d'entreprise de CILSA, les paniers de Noël d'organismes tels que l'Autorité Portuaire de Barcelone, HONDA, DAMM et la fondation CARES, ont encore une fois été composés de produits issus du commerce équitable et de produits de coopératives artisanales catalanes.

Logística Justa a continué d'œuvrer en faveur de fournisseurs internationaux et locaux, et a participé à

des initiatives comme celles d'Equimerca ou Semsible qui, tout en traitant et transformant la matière première au niveau local, ont misé sur des produits de qualité qui contribuent à une économie solidaire et responsable, en favorisant la distribution de produits fabriqués par des coopératives de pays du Sud.

À cet égard, la FLJ a organisé cette année le lancement d'une nouvelle ligne de produits cosmétiques bio, à base de plantes telles que la rose musquée ou l'Aloe vera, et d'une nouvelle gamme de produits pour les tout-petits comprenant des jeux et des jouets écologiques, recyclés, solidaires et d'éveil.

Projets sociaux

En mars, le projet EnLibrate Pérou s'est achevé sur la remise de 9 431 livres destinés à plusieurs bibliothèques municipales qui seront ouvertes dans le district de San Pedro de Casta, dans la province de Huarochiri, au Pérou. Soulignons à ce titre la participation d'ALFIL Logistics, parrain de la fondation, dont le soutien logistique a permis de stocker plus de 10 000 livres destinés aux prochains envois de coopération internationale en 2013.

Soulignons enfin la contribution solidaire de la fondation Cares et des Conseils d'administration de MEPSA et de l'APB qui, chaque année, consacrent leur budget de cadeaux de Noël à un projet de coopération internationale. En 2013, cette collaboration a permis de réaliser des projets éducatifs au Sénégal et en Guinée Bissau.



PORT 2000

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

Barcelone, les citoyens, les institutions et les entreprises installées sur ce territoire se trouvent au cœur du Port Vell, et les synergies et l'entente entre tous ces acteurs et leur environnement sont essentielles pour continuer d'être un modèle leader et une référence internationale.

Cette année, les concessionnaires ont choisi de revoir leurs projets pour les tourner vers l'avenir, en partant du principe que la clé du succès réside dans l'amélioration de l'offre et des services.

Le contexte de crise de ces dernières années a également eu un impact sur le Port Vell, qui a néanmoins réussi à conserver ses niveaux de fréquentation. Les concessionnaires ont ainsi pu continuer à investir dans des projets de reconversion qui se concrétisent déjà. Cette réussite est due à la capacité d'adaptation et aux relations entre les différentes activités et les espaces publics qui recèlent une offre culturelle, de loisirs et de services très riche.

Illustration concrète de ce modèle, le Port de Barcelone a organisé en décembre une rencontre mondiale de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Les deux journées ont rassemblé une centaine de professionnels qui ont pu échanger des informations et des expériences autour du thème « Ports en transformation, Villes en changement ».

Le nombre des activités temporaires et manifestations promotionnelles privées organisées toute l'année dans les espaces du Port Vell a baissé en 2012, conséquence

des restrictions budgétaires subies par les ONG et les associations et qui se sont traduites par une réduction des activités publiques. Ces espaces ont cependant continué d'être un lieu de référence pour l'organisation d'événements et la présentation de produits.

En matière de diffusion et de promotion des coutumes, de la culture, de la solidarité et de l'économie de différents pays dans le port citoyen, soulignons : les cérémonies du Nouvel An chinois organisées par les associations chinoises de Barcelone, une nouvelle édition du festival Barnafrika organisée par l'association Kafu-Ba, et la promotion de Vienne comme destination touristique.

La décision du Salon nautique de regrouper toutes ses activités dans le Port Vell et de changer ses dates pour avoir lieu juste après les fêtes de la Mercè, a considérablement bouleversé le calendrier habituel suivi depuis des années, mais elle a permis une plus grande visibilité sur moins de jours.

Suivant la coutume établie ces dernières années, le Port Vell a accueilli des événements désormais incontournables : l'installation du cirque Raluy, qui a fêté avec les clients son 15^{ème} anniversaire dans l'enceinte portuaire, la traversée du Port à la nage, la Copa Navidad, la traditionnelle arrivée des Rois Mages, les chants des habaneras et le marché Lost & Found (échanges durables).

CHIFFRES 2012

Club de natation de Barcelone	6 826 adhérents et 443 197 entrées
Club de natation Atlètic Barceloneta	806 953 entrées
Musée d'Histoire de Catalogne	219 672 visiteurs
Marina Port Vell	1 500 bateaux amarrés, de 5 à 150 m
Las Golondrinas	220 674 passagers
Consorti el Far	24 435 usagers
Imax Port Vell	81 820 spectateurs
L'Aquarium de Barcelona	1 647 163 visiteurs





WORLD TRADE CENTER BARCELONA

En 2012, le World Trade Center Barcelona (WTCB) a poursuivi ses efforts pour être une référence sur le marché de l'immobilier et dans l'organisation de congrès à Barcelone et en Catalogne.

Le centre d'affaires a terminé l'année 2012 avec un taux d'occupation de 94% des 40 000 m² de bureaux en location. L'opération immobilière la plus remarquable a été la reconduction et l'extension du contrat passé avec Agilent, qui occupe actuellement plus de 6 200 m² dans le bâtiment sud du complexe. À souligner également, les reconductions de contrat de Banco Santander et de Havas Worldwide. Autre exemple de la confiance dont jouit le WTC Barcelona auprès des entreprises, l'augmentation, tout au long de l'année, des espaces occupés par les entreprises suivantes : Lanxess Chemicals S.L., Edreams, Accord Healthcare, Hotelbeds, Evaluación Médica, Cyberclick, la Confédération espagnole des cadres dirigeants et Pereda Print Solutions. Enfin, au chapitre des sociétés qui ont décidé en 2012 d'installer leurs bureaux dans le WTC Barcelona, citons EB4IT, EG Telecom, Bestin Supply, Universal Beverage, Pinnacle, Actividades Marítimas, ESDEN et Balcheta Reciclaje.

Sur le **plan commercial** et des services proposés dans le centre d'affaires, une nouvelle entreprise s'est installée en 2012 afin d'étoffer l'offre de services destinés aux usagers : Gesdata Consultores est une société de gestion et de conseil qui propose des services financiers, comptables, professionnels, juridiques, fiscaux, immobiliers et d'investissement.

Le **centre de congrès** a pour sa part accueilli plus de 35 500 personnes à l'occasion de 250 manifestations. L'événement le plus marquant a été la conférence euro-méditerranéenne organisée par le Parlement européen les 2 et 3 avril, qui a rassemblé 250 personnes dans l'auditorium, la salle Puerto Vell et les salles A et sud du centre. Le WTC Barcelona a également accueilli le Congrès de l'ESSI, le Cool Stars organisé par l'Institut d'études spatiales de Catalogne et la convention Zodiak Media. Allianz, Management Centre Europe, la International Compliance Professional Association, Saba Infraestructuras, Eismann, Madaus Rottapharm, Holmes Place, Hitachi et Adecco font partie des entreprises qui ont choisi le centre de congrès pour organiser réunions ou manifestations.

Dans le cadre de la politique du WTCB en matière d'efficacité énergétique et de développement durable, le centre d'affaires a réalisé cette année les travaux de modernisation du système de contrôle de la climatisation de l'ensemble de ses bâtiments. Ces améliorations permettront de dégager des économies d'énergie de l'ordre de 10 à 15% par an dans l'ensemble du centre d'affaires. L'Institut catalan de l'énergie a octroyé au centre d'affaires une subvention du montant maximum au titre de cet investissement.

Enfin, citons la mise en service du système de contrôle d'accès, tant pour les membres du personnel que pour les visiteurs, dans les halls d'accueil des bâtiments Sud, Est et Nord du centre d'affaires.

Évolution du trafic

2

54 Conteneurs

55 Vrac solides et liquides
Véhicules

56 Transport ferroviaire

58 *Short sea shipping*

59 Passagers





Évolution du trafic

2



Le trafic total de marchandises du Port de Barcelone en commerce extérieur a augmenté de 2% en 2011 par rapport à 2010. Toutefois, malgré le bon rythme des exportations (+12,7%), la chute des transbordements (-27,6%) ajoutée à la baisse des importations (-6,7%) a fait tomber le trafic total de marchandises du Port à 41,5 millions de tonnes, soit 3,6% de moins qu'en 2010.

Bond en avant des exportations

Les résultats des différents trafics ont été fortement influencés par les exportations qui, une fois de plus, ont été les moteurs de l'activité du Port de Barcelone, et qui ont retrouvé leur niveau d'avant-crise et ont pu compenser les effets de l'atonie de la consommation intérieure.

L'élan spectaculaire enregistré par le trafic extérieur reflète les efforts croissants déployés par les entreprises catalanes pour être compétitives au plan international et positionner leurs produits sur le marché mondial. Les principaux pays destinataires de ces marchandises d'exportation sont la Chine, les Émirats arabes et la Turquie, suivis par des destinations importantes pour les marchandises transitant par le Port de Barcelone : Algérie, États-Unis, Brésil, Arabie Saoudite, Maroc, Singapour, Mexique, Corée du Sud et Inde. Un résultat rendu possible par le grand nombre de lignes régulières entre le Port et le reste des marchés extérieurs, qui ont permis aux entreprises espagnoles de diversifier au maximum leurs exportations.

Escales

En 2012, le Port de Barcelone a enregistré 7 757 escales de navires marchands et de passagers. Les ferries occupent la première place (31%), suivis des porte-conteneurs (28%). Les navires amarrés dans le Port de Barcelone sont de plus en plus grands : le tonnage moyen (capacité commerciale de chargement des navires) a augmenté de 11% en 2012 par rapport à 2011.

Le Port de Barcelone dessert 215 ports dans le monde entier, grâce à 81 liaisons régulières proposées par 64 armateurs.

CONTENEURS

Selon les chiffres cumulés en décembre, les terminaux de conteneurs du Port de Barcelone ont cette année manutentionné 1 756 429 EVP. Tandis que les exportations de conteneurs augmentaient de 8,7%, les importations ont baissé de 13%, ce qui s'est traduit par une diminution de 2% des échanges avec l'*hinterland* (import – export). Ici, la mauvaise tenue des transbordements (-39,5%) a particulièrement impacté la baisse de l'ensemble de l'activité, avec pour conséquence un trafic total de conteneurs de 1,7 millions d'EVP (-13,7%) à la fin de l'exercice.

À souligner cependant la bonne tenue des exportations de conteneurs pleins, qui permet de

terminer l'année avec 555 686 EVP, un chiffre largement supérieur au maximum atteint avant la crise de 2008.

La Chine, les Émirats Arabes et la Turquie ont été les principaux destinataires de ces marchandises. En termes absolus, la Chine fait encore une fois figure de principal partenaire du port catalan, avec 18% de part de marché des conteneurs. L'Algérie et les Émirats Arabes Unis occupent les places suivantes, tandis que l'Afrique du Nord, l'Amérique centrale et du sud, et la Russie s'affirment comme des régions à forte croissance.

VRACS

Cette année, les chiffres des vracs solides ont considérablement augmenté, avec 4,7 millions de tonnes, soit une augmentation de 33% par rapport à 2011. Un résultat en net contraste avec les vracs liquides qui, avec 10 431 485 tonnes, ont enregistré une chute de 3% provoquée par la baisse de la consommation générale de produits pétroliers.

Vracs solides

2012 a été marquée par une augmentation significative des exportations de ciment : 1 272 090 tonnes, soit une augmentation de 350% par rapport à 2011. Ce phénomène s'explique par le besoin d'exporter ressenti par les usines installées autour de la zone portuaire, après les améliorations et rénovations effectuées les années précédentes.

Les importations de céréales et de farines ont également maintenu un bon rythme, avec une augmentation de 54%, essentiellement au chapitre des produits destinés à la consommation humaine. Le produit le plus manutentionné dans le Port continue d'être la graine de soja, stable à 1 500 000 tonnes.

Vracs liquides

S'agissant des vracs liquides manutentionnés dans les terminaux spécialisés du Port, les augmentations enregistrées par les biocarburants (+77%) et les produits chimiques (+45,5%) ont permis d'atténuer la baisse de 9,4% des hydrocarbures (gaz naturel, gasoil, essence et fioul) provoquée par une chute de la consommation des ménages et des entreprises. Le total des vracs liquides s'élève à 10,4 millions de tonnes (-3,1%).

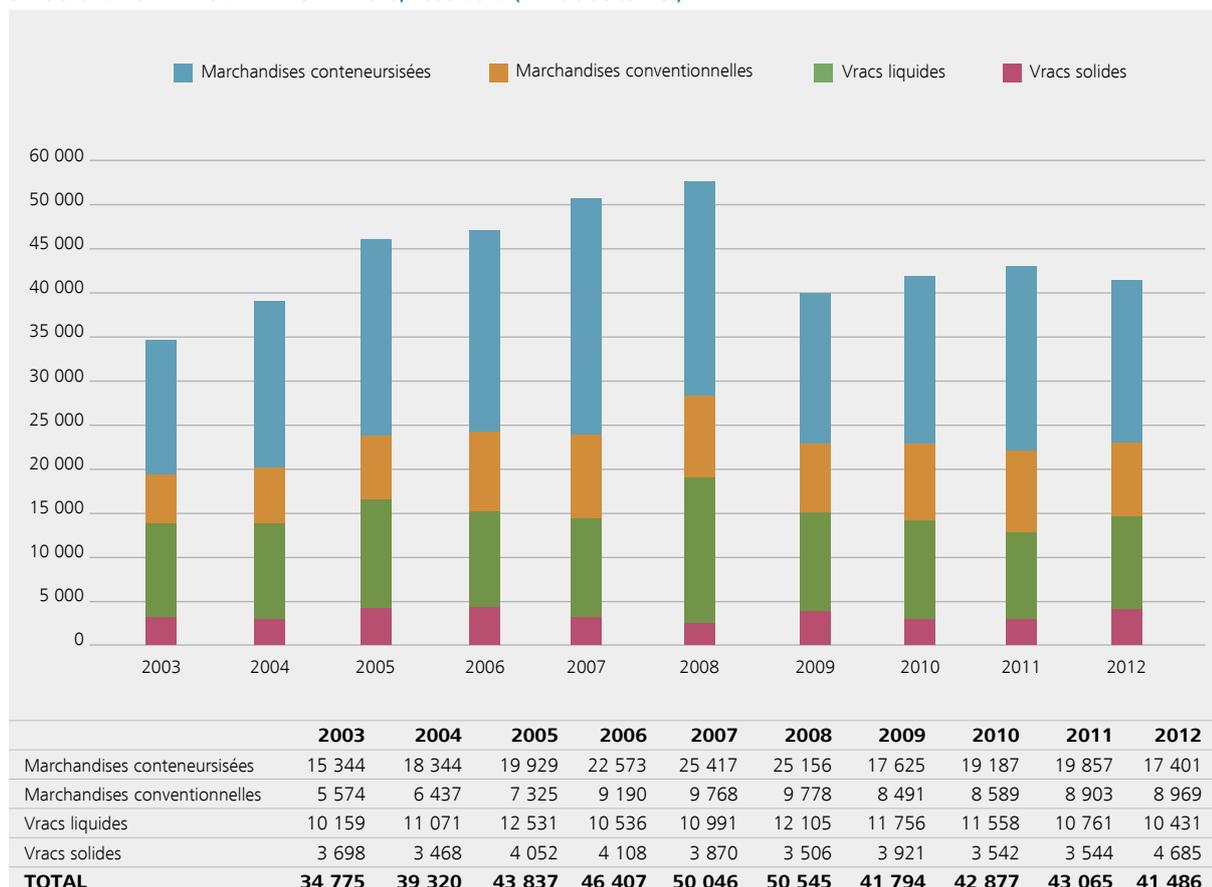
Les produits chimiques, matière première utilisée par de nombreux fabricants et entreprises de réexportation, et qui constituent un bon indicateur de la capacité de production du secteur industriel local, se sont maintenus au niveau de l'an dernier.

VÉHICULES

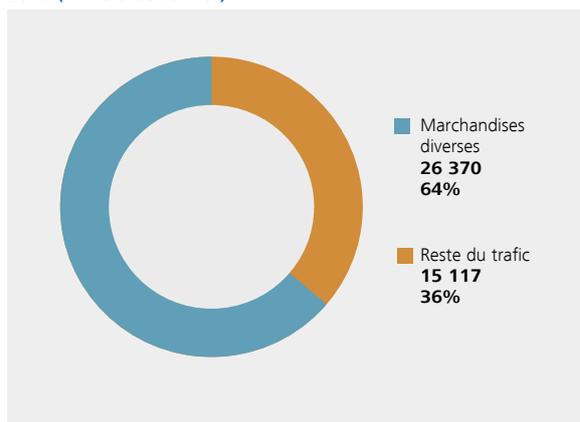
Avec 664 931 véhicules, le trafic de véhicules enregistre une augmentation de 5,5%, due elle aussi tout particulièrement au bond en avant des exportations.

Ce phénomène s'explique par la première place occupée par l'Espagne sur le secteur européen de la

STRUCTURE DU TRAFIC DE MARCHANDISES, 2003-2012 (Milliers de tonnes)



PART DES MARCHANDISES DIVERSES DANS LE TRAFIC TOTAL 2012 (Milliers de tonnes)



construction automobile, avec une présence très stable de plusieurs constructeurs sur le territoire espagnol. À mesure que les modèles deviennent plus mondiaux, avec des chaînes de montage à haut rendement spécialisées dans certains modèles, on observe une progression de ce trafic et du nombre de destinations, dont de nouveaux marchés situés dans des pays émergents.

Avec 378 642 unités et près de 9% d'augmentation, les exportations de véhicules reviennent à des niveaux d'avant-crise et battent le record de 2007. Cette hausse, ajoutée à la forte augmentation des trafics (+53%), grâce au rôle de plateforme de distribution vers l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale que joue le Port, a permis au trafic total de véhicules de continuer à remonter la pente après la chute des premières années de crise.

L'Asie est actuellement la principale région d'origine des véhicules arrivant dans les terminaux de Barcelone. L'augmentation du trafic en provenance de Corée compense la baisse enregistrée par les véhicules en provenance du Japon, dont le taux de change ne favorise en rien les exportations. L'Afrique, avec une augmentation de 150% et un volume en valeur absolue encore inférieur à 7 750 unités, se profile déjà comme un nouveau grand centre de production pour les marques ayant entrepris des processus de délocalisation.

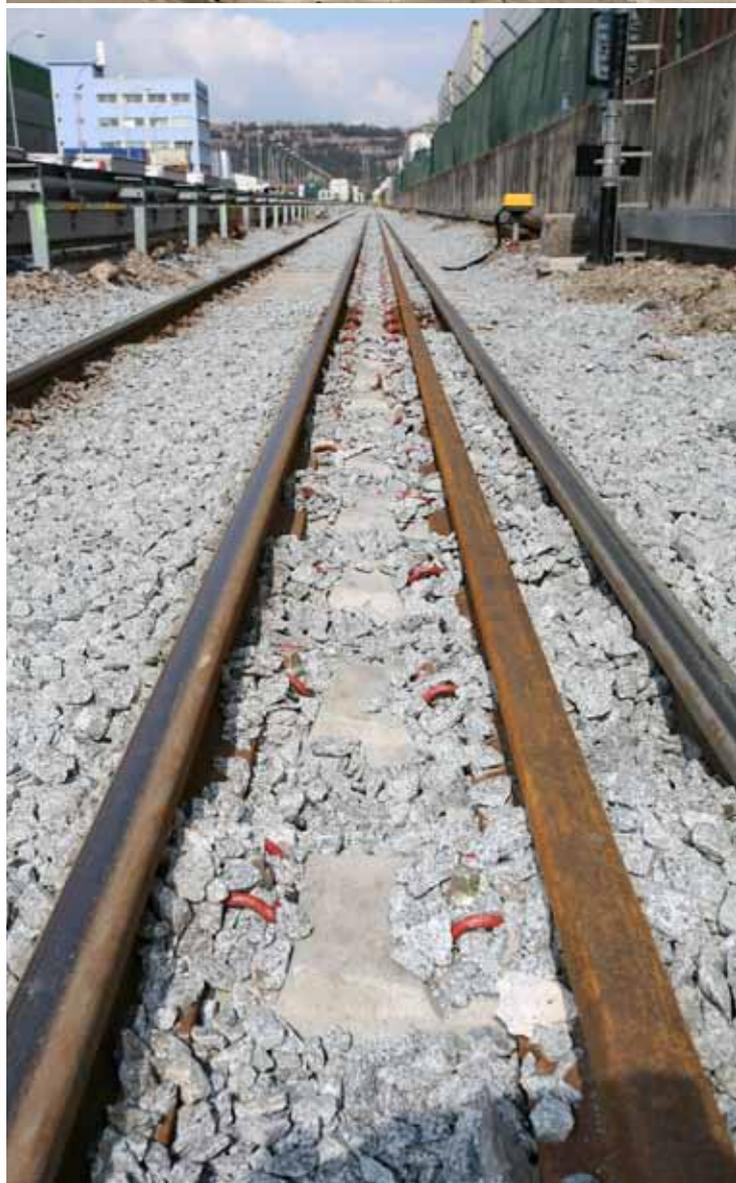
TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic ferroviaire de conteneurs a enregistré cette année une augmentation de 1,5%, soit 148 926 EVP entrés ou sortis du Port de cette manière.

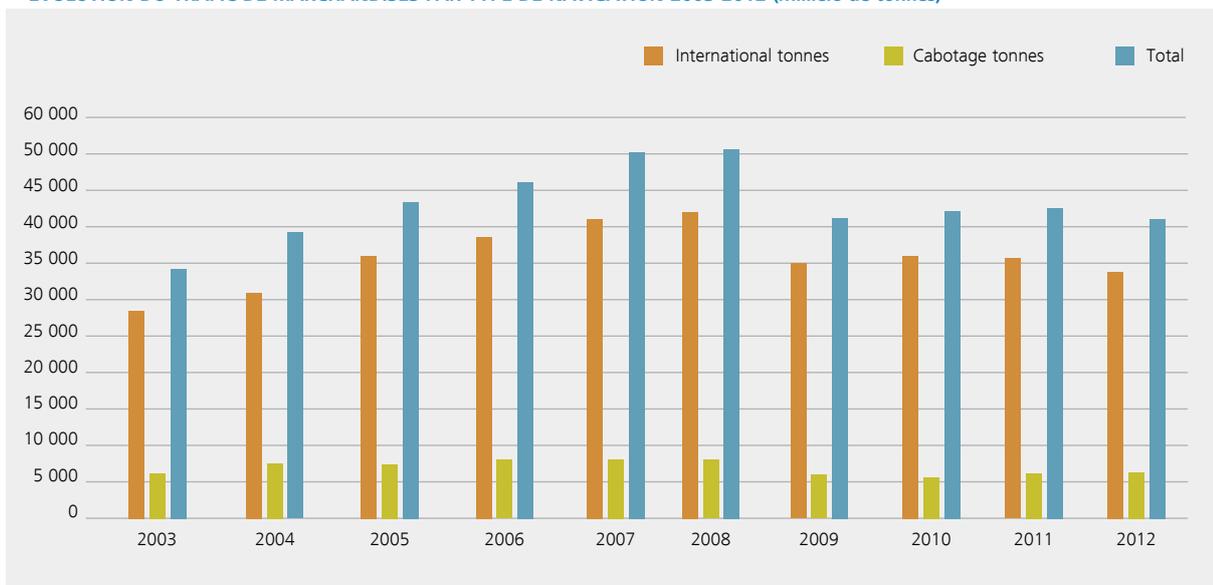
Le pari du Port de Barcelone en faveur de l'intermodalité a permis à la part du transport ferroviaire de passer à 11,3% en 2012, au lieu de 2,6% en 2007.

Les résultats les plus positifs ont été enregistrés par les liaisons ferroviaires avec le nord-est et le centre de l'Espagne.

Enfin, avec 179 563 unités, le transport ferroviaire de véhicules neufs a enregistré une augmentation de près de 9%. La part du transport ferroviaire dans le trafic de véhicules atteint ainsi 32,5%.



ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR TYPE DE NAVIGATION 2003-2012 (Milliers de tonnes)



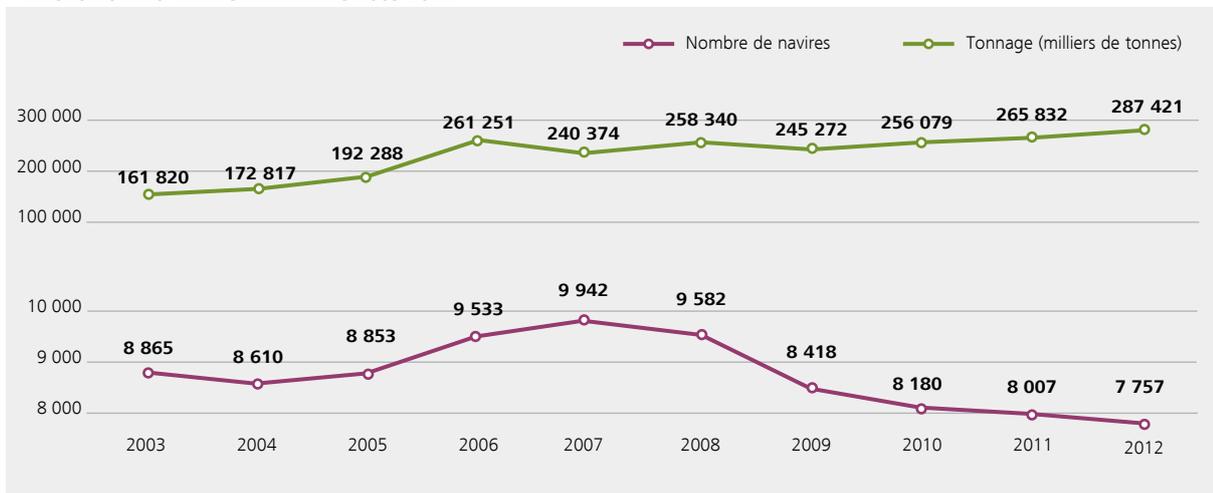
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
International	28 027	31 977	36 515	38 312	41 553	42 474	35 151	36 761	36 371	34 567
Cabotage	6 748	7 344	7 322	8 094	8 493	8 071	6 642	6 116	6 695	6 920
Total	34 775	39 321	43 837	46 406	50 046	50 545	41 794	42 877	43 066	41 487

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DIVERSES CONTENEURISÉES 2003-2012 (Milliers d'EVP et milliers de tonnes)



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tonnes	15 344	18 344	19 929	22 573	25 417	25 156	17 625	19 187	19 857	17 401
EVP	1 652	1 916	2 071	2 328	2 610	2 569	1 800	1 946	2 034	1 756

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE NAVIRES 2003-2012



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de navires	8 865	8 610	8 853	9 533	9 942	9 582	8 418	8 180	8 007	7 757
Tonnage (milliers de tonnes)	161 820	172 817	192 288	216 251	240 374	258 340	245 272	256 079	265 832	287 421

TRAFIC D'AUTOMOBILES PAR TYPE DE NAVIGATION

	2011	2012
Cabotage	70 259	70 722
International	559 843	594 209

TRAFIC INTERNATIONAL DE VÉHICULES 2011

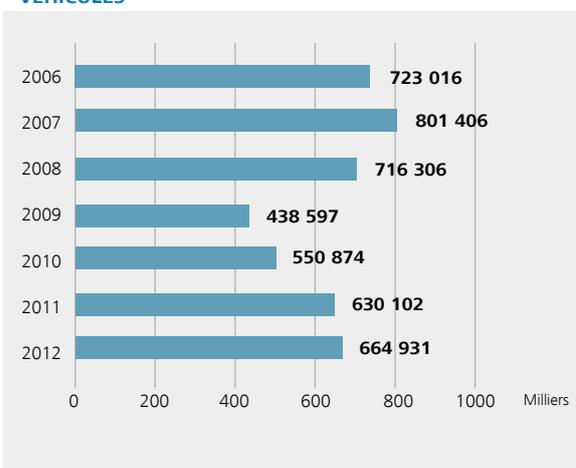
	2011	2012
Importations	134 720	103 501
Exportations	348 332	378 642
Transits	76 791	112 066

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

	2011	2012
Total	330 182	302 877

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

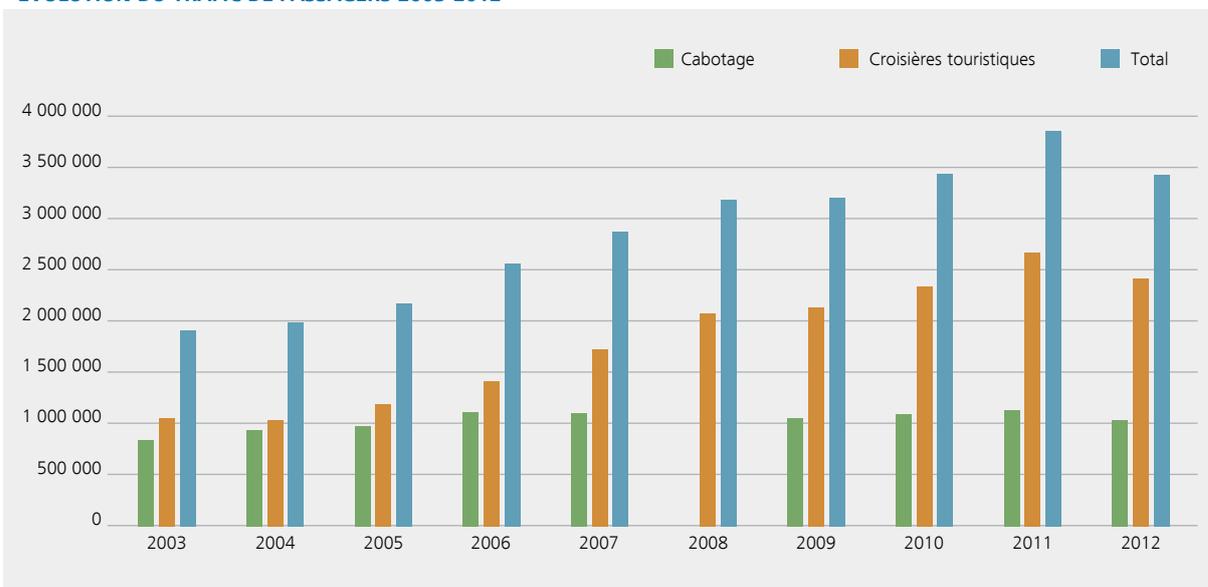
VÉHICULES



ÉVOLUTION DU TRAFIC D'AUTOMOBILES 2006-2012 (nombre de véhicules)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules	723 016	801 406	716 306	438 597	550 874	630 102	664 931

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS 2003-2012



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cabotage	820 737	946 788	983 755	1 136 108	1 114 026	1 162 422	1 050 231	1 096 515	1 169 818	1 013 885
Croisières tourist	1 049 230	1 021 405	1 224 575	1 402 643	1 765 838	2 074 554	2 151 465	2 347 976	2 657 244	2 408 634
Total	1 869 967	1 968 193	2 208 330	2 538 751	2 879 864	3 236 976	3 201 696	3 444 491	3 827 062	3 422 519

SHORT SEA SHIPPING

Le trafic maritime à courte distance (*short sea shipping*) représente 55,4% du trafic total du Port de Barcelone, toutes marchandises confondues. Il convient de souligner l'excellente tenue de ce trafic cette année, avec des augmentations de 50% pour les vracs solides, 1% pour les vracs liquides, 20% pour les marchandises conventionnelles et 6% pour les automobiles. En revanche, les marchandises conteneurisées transportées par SSS ont enregistré une chute de près de 14%, identique à celle du trafic total de conteneurs.

Les autoroutes de la mer, alternative au transport routier, ont enregistré une baisse généralisée en 2012, essentiellement en raison de la conjoncture économique négative qui frappe aussi bien l'Espagne que l'Italie, principaux pays d'origine et de destination de ces liaisons. Il convient de souligner d'autre part qu'avec le Maroc, ce trafic a augmenté de 58% en termes de tonnes transportées.

S'agissant du trafic sur navires Ro-Ro ou Ro-Pax, 302 877 UTI (unités de transport intermodal) ont été transportées cette année, soit 8,3% de moins que l'an dernier.

Le Port de Barcelone continue d'être leader pour ce type de trafic et jouit de la meilleure position pour développer les autoroutes de la mer en Méditerranée. Non seulement les principales liaisons de SSS au départ de Barcelone (Gênes, Livourne, Civitavecchia, Porto Torres, Tanger Med, Alger et Tunis) ont été maintenues, mais une nouvelle liaison a également été ouverte avec Savone.

PASSAGERS

En 2012, 3,4 millions de passagers ont transité par le Port, soit 10,6% de moins qu'en 2011. Ce phénomène est dû à la baisse du trafic de croisières, mais également des ferries des lignes régulières (-13,3%) qui souffrent notamment de la chute du trafic de passagers avec l'Italie et l'Afrique du Nord, et dans une moindre mesure du trafic avec les Baléares (-6%).

Croisières

Le Port de Barcelone continue d'être leader européen du trafic de croisières et d'occuper la quatrième place mondiale comme port base : ses installations ont accueilli 2 408 634 passagers de croisières en 2012. Près de 60% d'entre eux ont commencé ou achevé leur croisière à Barcelone, chiffre qui place la ville en première ligne comme port base.

Ces statistiques prouvent que ce type de trafic s'est renforcé et que les armateurs font confiance à la Méditerranée, malgré la période économique compliquée que traverse l'Europe.

D'autre part, le terminal 1 de l'aéroport de Barcelone a contribué au développement des liaisons internationales, avec l'ajout de trois liaisons directes entre Barcelone et Singapour, Doha, Sao Paulo et Dubaï. Cela devrait permettre au Port de Barcelone d'attirer davantage de

passagers de croisières en provenance de ces régions du monde. À souligner également le renforcement des vols directs entre Barcelone et de grandes villes américaines, particulièrement propices à attirer cette catégorie de touristes.

Le Port de Barcelone dispose aujourd'hui de sept terminaux spécialisés qui respectent les normes de sécurité les plus strictes et appliquent au pied de la lettre le code ISPS (International Ship and Port Security Code). À cet égard, soulignons que 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.

L'un des points clés de la politique environnementale portuaire est la collecte des déchets produits par les navires de croisières. Le Port de Barcelone est doté d'installations spécialisées conçues pour la collecte de différents types de déchets, ainsi que d'une usine certifiée de traitement des déchets installée dans les environs du Port (Marpol I, II et IV) et une installation spécifique Marpol V.

Afin de promouvoir et renforcer cette catégorie de trafic et d'activité, le Port de Barcelone a une fois encore participé au salon international par excellence du secteur, la Seatrade Cruise Convention (Miami), ainsi qu'à la Seatrade Med organisée à Marseille. En outre, en tant que membre du comité directeur de Medcruise, le Port de Barcelone a participé à ses assemblées générales, organisées à Tunis et à Marseille.



Exercice économique et financier

3

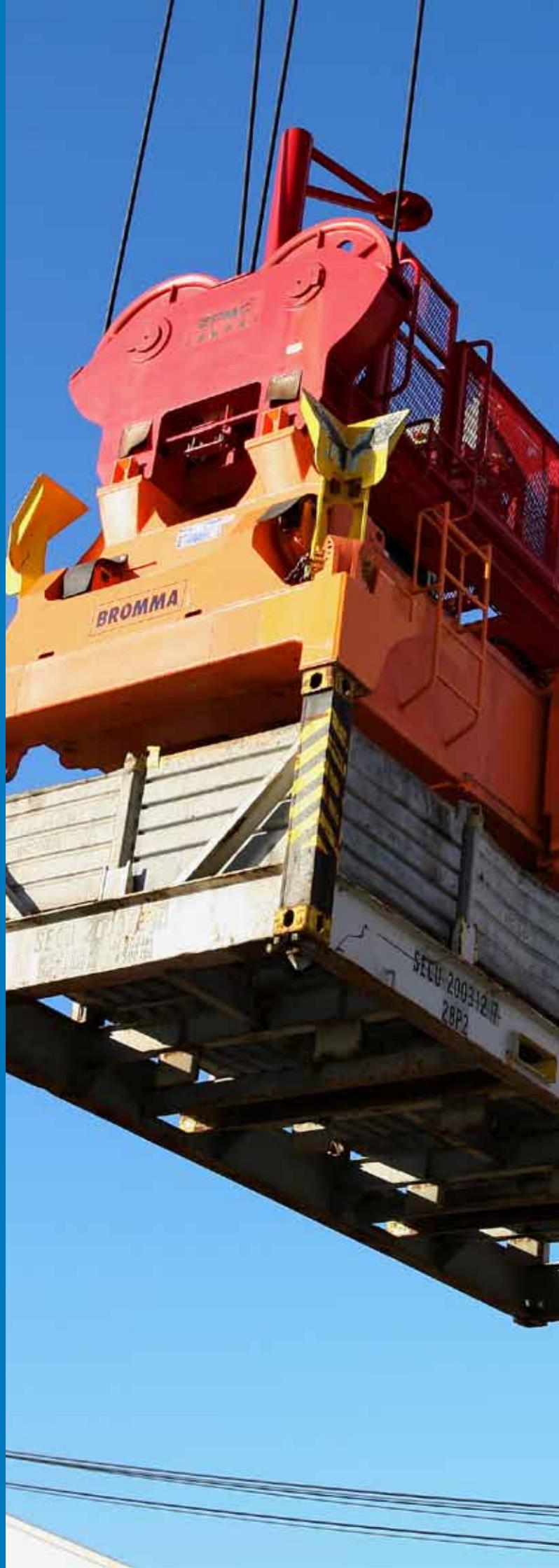
62 Synthèse des résultats financiers

68 Bilan

69 Compte de pertes et profits

70 Tableau d'emplois-ressources
Ressources des opérations

71 État des flux de trésorerie





Exercice économique et financier

3



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS FINANCIERS – 2012

L'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) a clôturé l'exercice 2012 avec un bénéfice net de 42,3 millions d'euros, en baisse de 23% par rapport à l'année précédente (chiffres avant audit).

RÉSULTAT POUR L'EXERCICE (Milliers d'euros)

	2012	2011	Variation	%Var
Résultat d'exploitation	54 609	60 313	(5 704)	-9%
Résultat financier	(11 370)	(4 283)	(7 087)	
Total	43 239	56 030	(12 791)	-23%

Malgré un contexte marqué par la contraction de l'économie, l'APB a enregistré une augmentation de 2,9 millions de son chiffre d'affaires net, soit 2% de plus qu'en 2011.

Le volume total de trafic du Port de Barcelone a atteint les 41,5 millions de tonnes, en retrait de près de 4%. Le trafic de conteneurs a été particulièrement touché, enregistrant un total de 1 756 429 EVP, soit une baisse de 14%, essentiellement due à la chute de 34% du trafic des conteneurs en transit. Avec 664 931 unités, le trafic de véhicules connaît une augmentation de 6%, grâce à la hausse des exportations et des transits qui compense la baisse continue des importations.

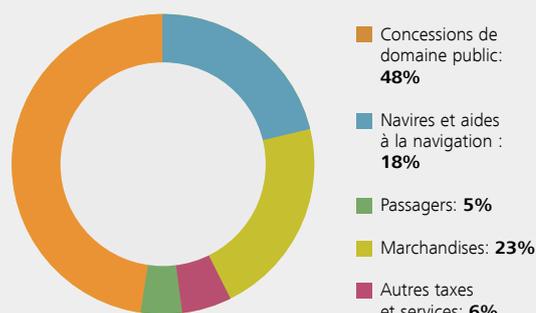
Pour sa part, le trafic de passagers a atteint 3,4 millions de passagers en 2012 (soit une diminution de 11%), en raison de la baisse de 9,4% des passagers de croisières touristiques et de 13% des passagers des ferries réguliers.

C'est la progression des recettes liées aux concessions de domaine public qui permet au Port de dégager un chiffre d'affaire en augmentation par rapport à l'année dernière.

Malgré la bonne tenue des postes de recettes et des postes de dépenses les plus directement liés à l'activité de l'entreprise, le résultat d'exploitation de l'exercice est en baisse de 9% par rapport à l'année précédente. Cette baisse s'explique essentiellement par la comptabilisation en 2011 de 11,4 millions d'euros de revenus exceptionnels dégagés par le versement effectué par le ministère des Finances en application des décisions de justice annulant la refacturation des tarifs portuaires.

MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES 2012

160 777 milliers d'euros



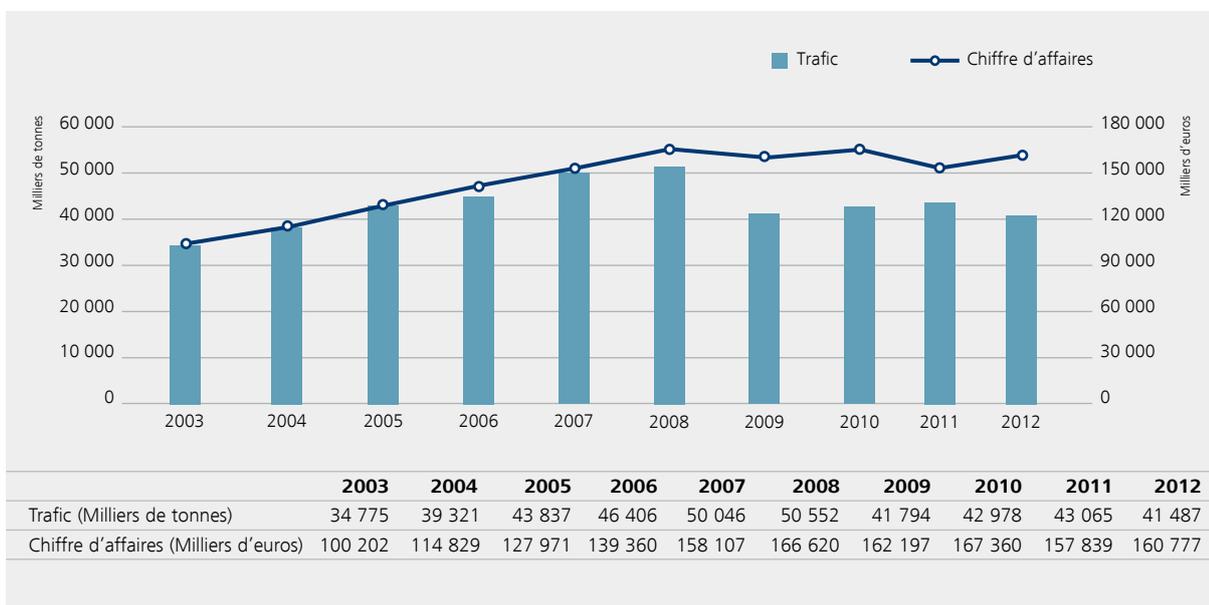
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (SUR BASE DU COMPTE DE RÉSULTAT) (Milliers d'euros)

	2012	2011	Var	% Var
Taxes portuaires	149 559	146 752	2 807	2%
Taxe d'occupation	57 007	55 146	1 861	3%
Taxes d'utilisation	73 965	74 658	(693)	-1%
Taxes navires	27 435	26 176	1 259	5%
Taxes navires de plaisance	406	400	6	2%
Taxes passagers	8 180	8 608	(428)	-5%
Taxes marchandises	37 677	39 202	(1 525)	-4%
Taxes pêche fraîche	184	155	29	19%
Taxes sur l'utilisation spéciale de la zone de transit	83	117	(34)	-29%
Taxes sur l'activité	17 511	15 915	1 596	10%
Taxes d'aides à la navigation	1 076	1 033	43	4%
Autres recettes	11 218	11 087	131	1%
Montants supplémentaires	3 131	3 225	(94)	-3%
Droits et autres	8 087	7 862	225	3%
	160 777	157 839	2 938	2%

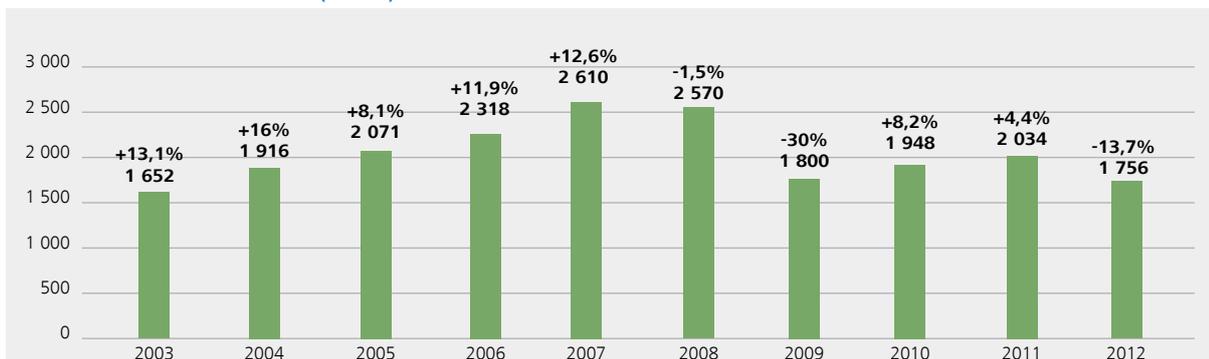
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES (PAR CATÉGORIES D'ACTIVITÉ) (Milliers d'euros)

	2012	2011	Var	% Var
Taxes portuaires et montants supplémentaires	152 690	149 977	2 713	2%
Navires et aides à la navigation	28 511	27 209	1 302	5%
Marchandises	37 677	39 202	(1 525)	-4%
Passagers	8 180	8 608	(428)	-5%
Pêche fraîche	184	155	29	19%
Navires de plaisance	406	400	6	2%
Concessions de domaine public	77 556	74 190	3 366	5%
Autres taxes liées à l'exploitation du domaine public	93	96	(3)	-3%
Taxes sur l'utilisation spéciale de la zone de transit	83	117	(34)	-29%
Services commerciaux	8 087	7 862	225	3%
Milliers d'euros	160 777	157 839	2 938	2%

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DU VOLUME DE TRAFIC 2012



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (Milliers)



RÉSULTAT D'EXPLOITATION (Milliers d'euros)

	2012	2011	Variation	% Var
Montant net du chiffre d'affaires	160 777	157 839	2 938	2%
Autres recettes d'exploitation	3 487	7 447	(3 960)	-53%
Frais de personnel	(31 239)	(32 353)	1 114	-3%
Autres frais d'exploitation	(42 197)	(47 972)	5 775	-12%
Amortissement des immobilisations	(40 881)	(43 504)	2 623	-6%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières	6 959	6 810	149	2%
Excès de provisions	-	312	(312)	-
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	(992)	301	1 293	-
Autres resultats	(1 305)	11 433	(12 738)	-111%
Total	54 609	60 313	(5 704)	-9%

RÉSULTAT FINANCIER (Milliers d'euros)

	2012	2011	Variation	% Var
Recettes financières	6 840	12 726	(5 886)	-46%
Frais financiers	(13 879)	(14 263)	384	3%
Variation de la juste valeur d'actifs financiers	(3 942)	(3 420)	(522)	15%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	(389)	674	(1 063)	-158%
Total	(11 370)	(4 283)	(7 087)	

Sans l'effet de ces revenus exceptionnels, le résultat d'exploitation 2012 enregistrerait une augmentation de 14% par rapport à l'année précédente.

Pour la deuxième année consécutive, l'ensemble des frais de personnel recule de 3%, soit 1,1 millions d'euros en valeur absolue. Le poste Salaires et traitements a enregistré une baisse de 6% due aux mesures mises en œuvre en application du décret 20/2012, qui supprime le 13ème mois. Les autres dépenses d'exploitation ont enregistré une baisse de 12%, soit une économie de 5,8 millions d'euros.

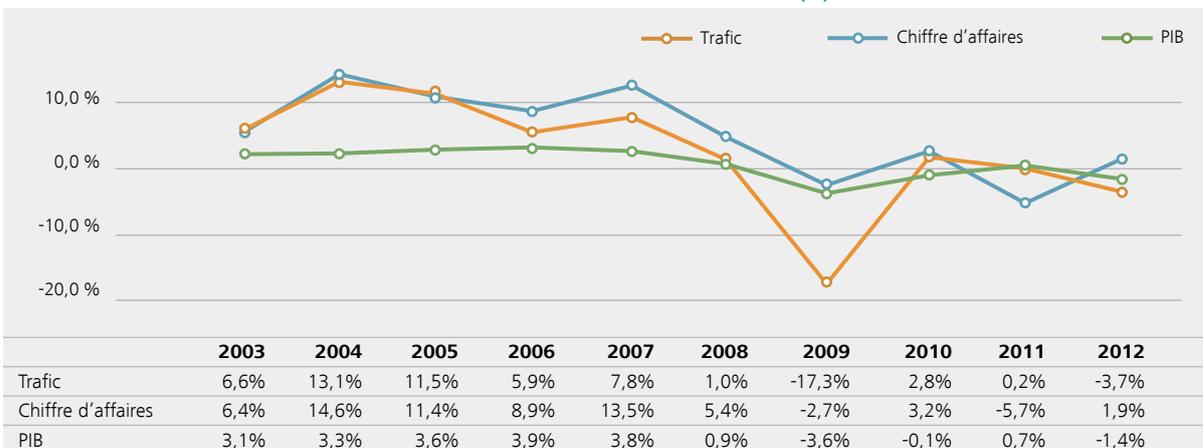
L'effet combiné de la légère augmentation du chiffre d'affaires et de la politique de maîtrise des dépenses, permet à la part des dépenses courantes dans les recettes de baisser de deux points par rapport à 2011.

Le résultat financier se solde par une perte de 11,4 millions d'euros, soit près de trois fois le montant 2011.

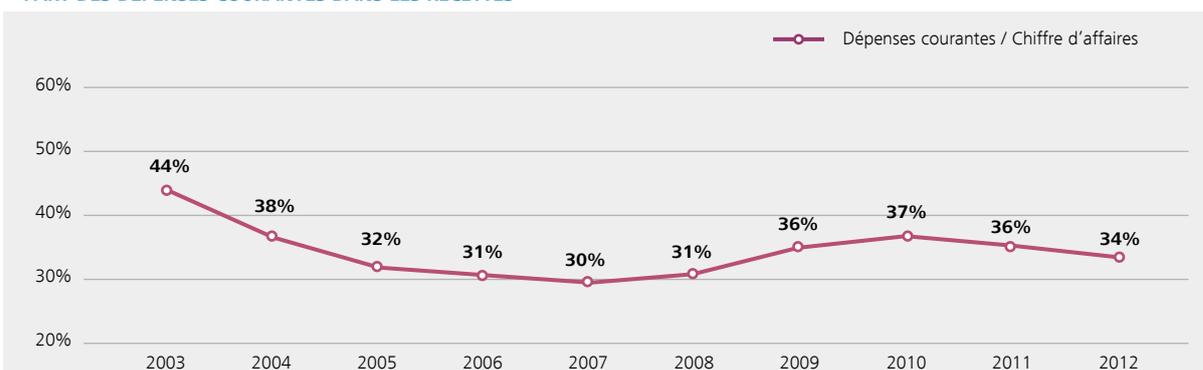
Il convient de souligner que ce résultat découle de la comptabilisation de 7,2 millions d'euros passés l'année précédente en revenus financiers exceptionnels. L'activation du fonds de réserve en application des décisions de justice sur les réclamations au titre de la refacturation des tarifs portuaires a également dégagé un droit de recouvrement du même montant en intérêts de retard.

La baisse des taux d'intérêt, ajoutée au fait que l'APB n'a souscrit aucun nouveau prêt bancaire au cours des deux derniers exercices, a permis aux frais financiers d'enregistrer cette année une baisse de 3%.

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

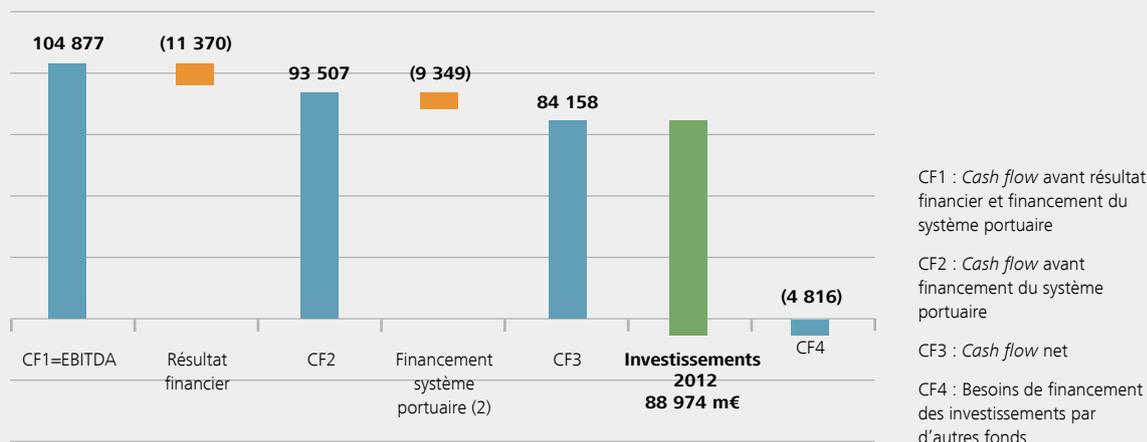


PART DES DÉPENSES COURANTES DANS LES RECETTES

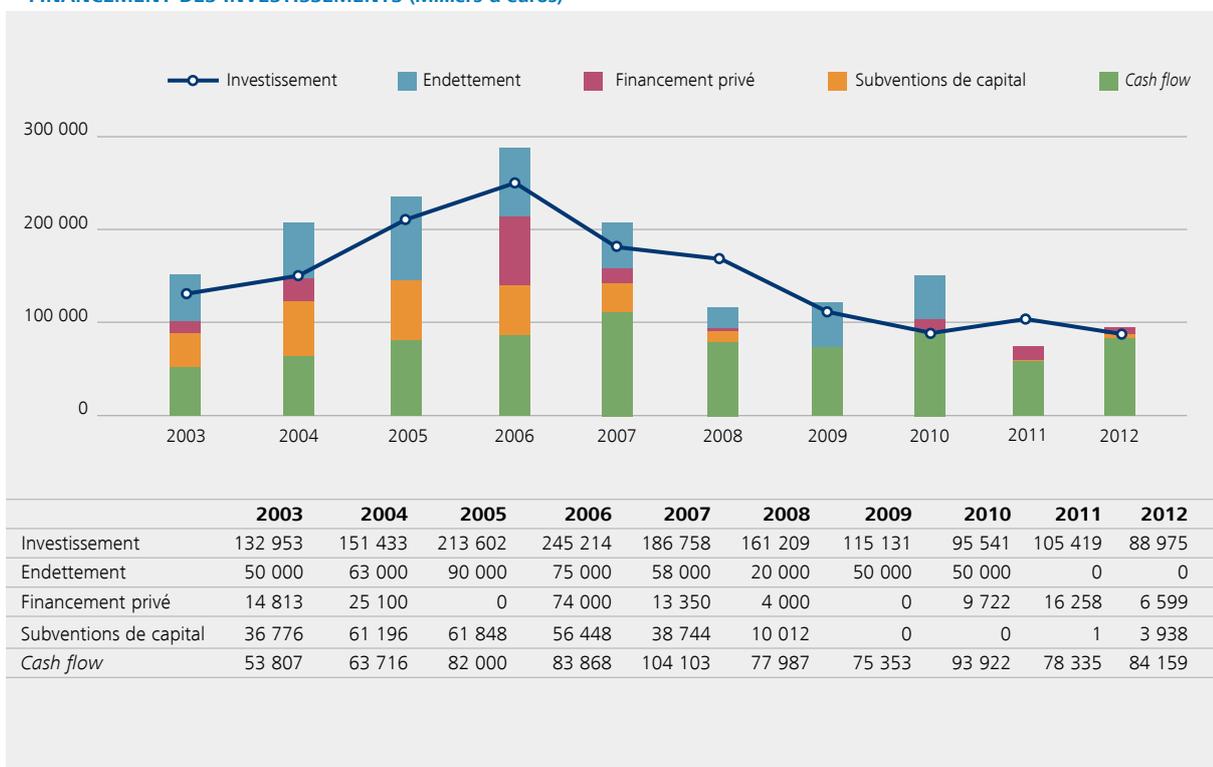


Dépenses courantes = Frais de personnel + Services sous-traités + Autres frais de gestion courantes
En sont exclues en 2011, les recettes et dépenses du service de collecte des déchets et résidus des navires.

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



FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS (Milliers d'euros)



Le taux d'intérêt variable moyen appliqué par la Banque européenne d'investissement sur les prêts accordés à l'APB est passé de 1,44% en 2011 à 0,93% en 2012.

D'autre part, cette baisse des taux d'intérêt a entraîné une variation négative de la juste valeur des instruments financiers, ce qui a impliqué une augmentation d'un demi-million d'euros de la perte, par rapport à l'année précédente.

Sans l'effet des revenus financiers exceptionnels inscrits l'an dernier et provenant des tarifs portuaires contestés, le résultat financier n'aurait cédé que 3% par rapport à 2011, et le résultat final 2012 serait alors en augmentation de 19%.

Les ressources issues des opérations ont dégagé 84,2 millions d'euros de cash flow, soit 7% de plus que les 78,3 millions d'euros de l'année précédente.

L'Autorité Portuaire a effectué cette année 89 millions d'euros d'investissements :

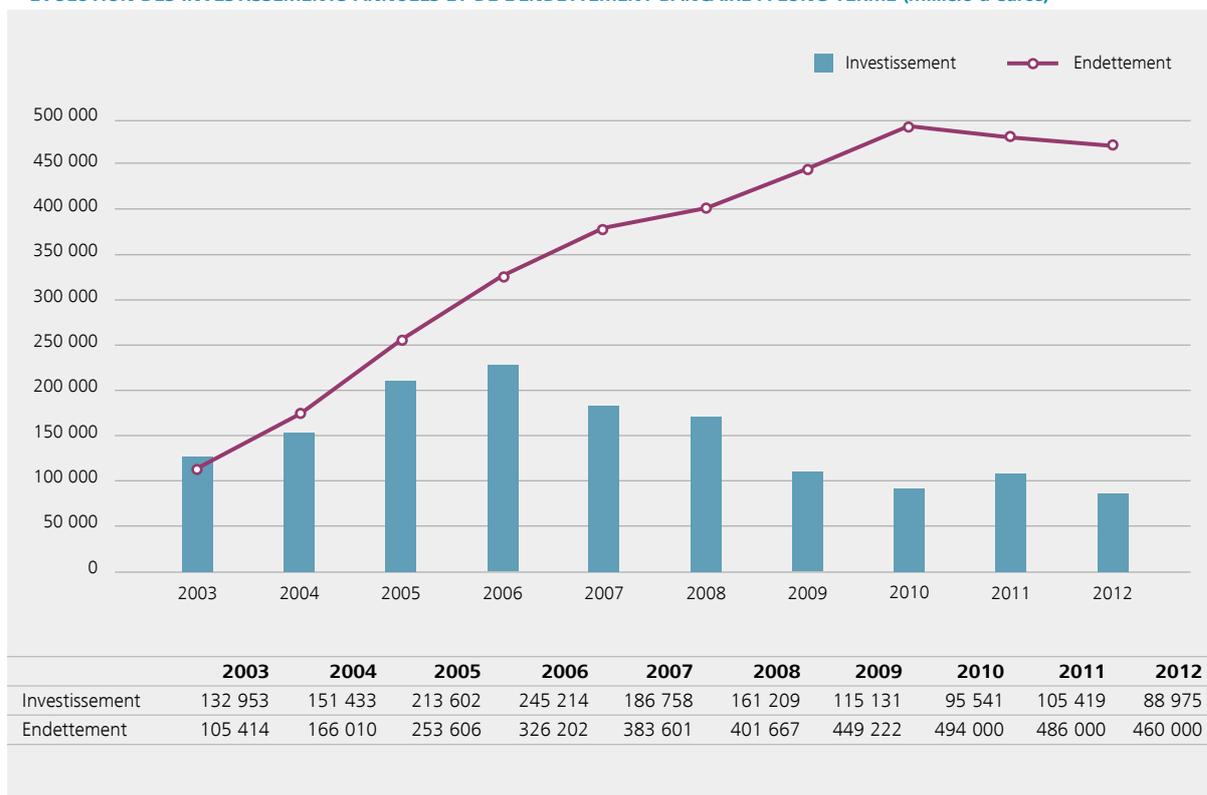
- Acquisitions d'immobilisations incorporelles..... 13,8 millions
- Acquisitions d'immobilisations corporelles..... 70,9 millions
 - Accès zone de l'extension sud 26,9 millions
 - Quai Prat 12,7 millions
 - Digue Est 10,0 millions
 - Quai Sud 7,7 millions
 - Quai de l'Énergie 4,1 millions
- Investissements financiers 1 million
- Autres (concessions rendues) 3,3 millions

Dans le domaine des entreprises en coparticipation l'intervention la plus importante de l'Autorité Portuaire cette année a été sa participation à l'augmentation de capital de la SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, afin de maintenir sa participation à 5%.

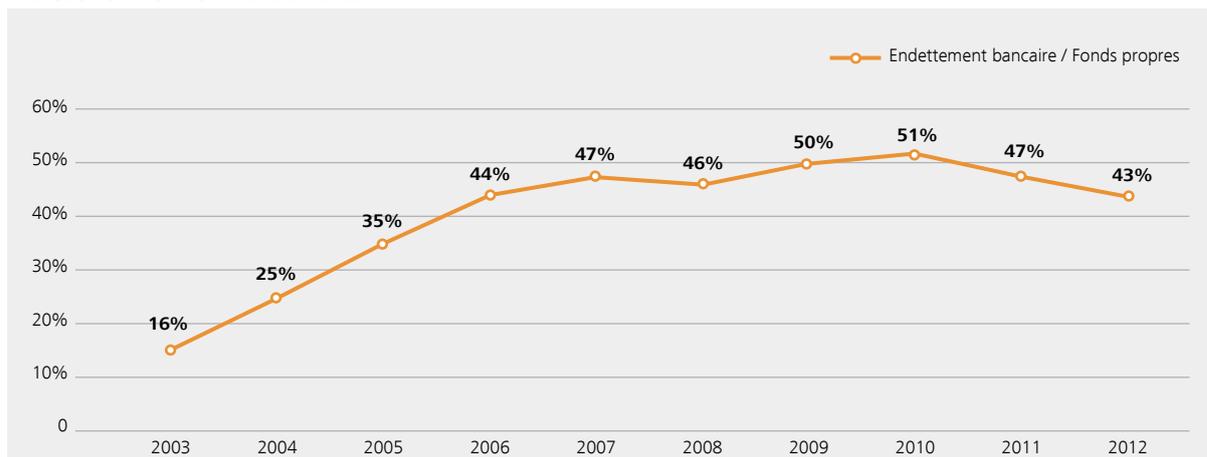
ENTREPRISES EN COPARTICIPATION AU 31/12/2012

	% participation
Entreprises du groupe	
Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%
Entreprises associées	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Consorci de Parcs Logístics, SL	20,00%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%
Autres participations	
Barcelona Regional Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,77%
Puerto Seco de Madrid, SA	10,20%
Marina Barcelona 92, SA	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

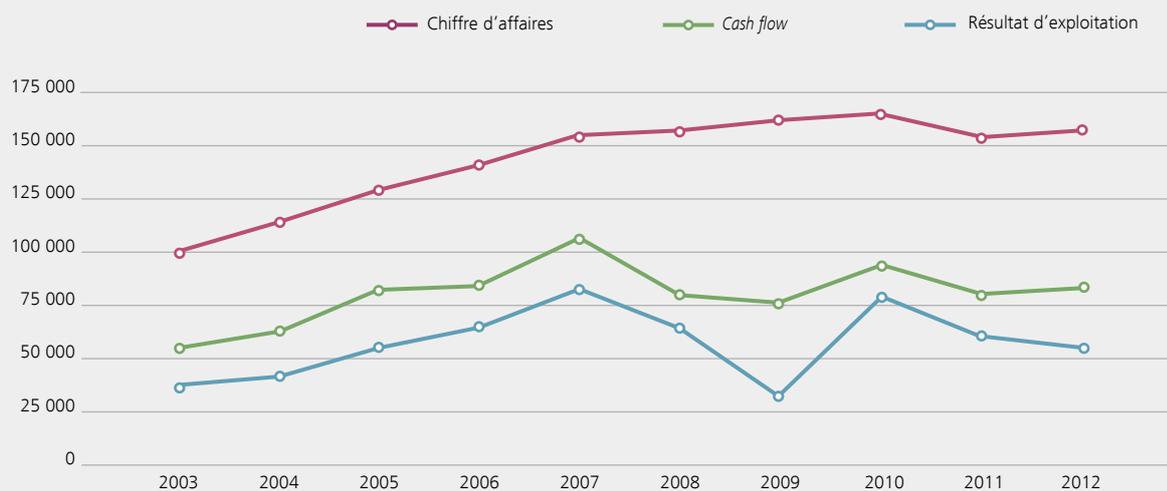
ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ANNUELS ET DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE À LONG TERME (Milliers d'euros)



ÉVOLUTION DU TAUX D'ENDETTEMENT

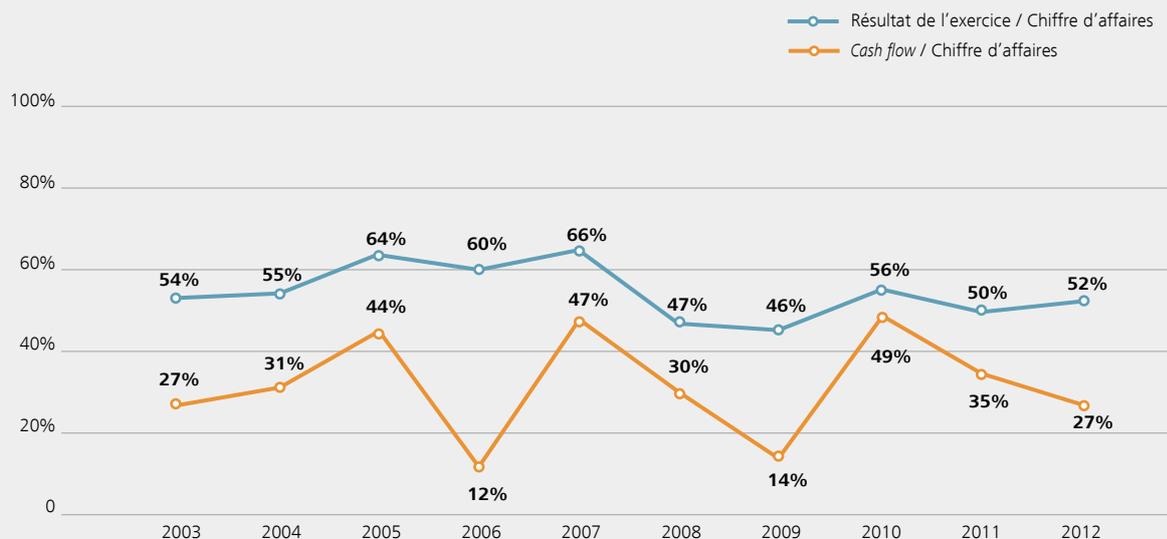


ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES (Milliers d'euros)

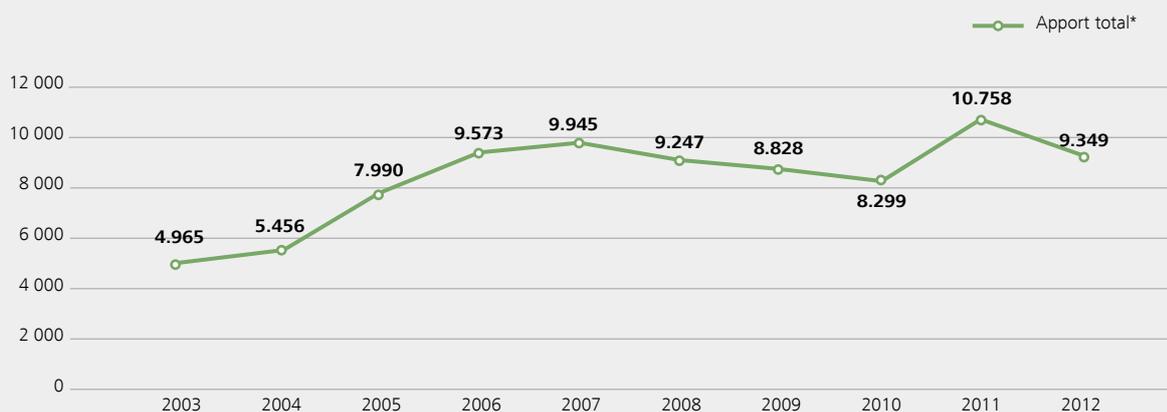


	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Chiffre d'affaires	100 202	114 829	127 971	139 360	158 107	166 620	162 197	167 360	157 839	160 777
Cash Flow	53 807	63 716	82 000	83 868	104 102	77 987	75 353	93 922	78 335	84 159
Résultat d'exploitation	35 485	43 462	58 033	69 562	80 670	68 949	29 816	77 845	60 313	54 609

RAPPORTS DES PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES



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



*Apport net au Fonds de compensation interportuaire + Financement OPPE (RDL 2/2011)

BILAN (Milliers d'euros)

	2012	2011		2012	2011
ACTIF IMMOBILISÉ	1 835 833	1 790 208	CAPITAUX PROPRES	1 361 141	1 322 016
I. Immobilisations incorporelles	29 373	17 942	A1. Fonds propres	1 077 311	1 034 072
1. Propriété industrielle et autres immobilisations incorporelles	20 229	10 121	I. Patrimoine	512 743	512 743
2. Applications informatiques	9 144	7 821	III. Résultats cumulés	521 329	465 299
			VII. Résultat de l'exercice	43 239	56 030
II. Immobilisations corporelles	1 439 978	1 467 054	A2. Ajustements pour dépréciation	0	0
1. Terrains et ressources naturelles	228 318	196 384			
2. Constructions	1 065 254	1 021 002	A3. Subventions, donations et legs reçus	283 830	287 944
3. Matériel et équipement technique	1 531	1 661	1. Subventions d'équipement	269 043	275 302
4. Immobilisations corporelles en cours et acomptes	135 394	237 153	2. Dons et legs d'équipement	20	20
5. Autres immobilisations corporelles	9 481	10 854	3. Autres subventions, dons et legs	14 767	12 622
III. Investissements immobiliers	265 548	202 739	PASSIF IMMOBILISÉ	626 619	651 014
1. Terrains	242 187	178 248	I. Provisions à long terme	1 708	5 262
2. Constructions	23 361	24 491	1. Provisions à long terme pour avantages au personnel	277	0
IV. Investissements à long terme dans de entreprises du groupe ou associées	92 689	92 212	2. Provisions pour charges	1.431	5.262
1. Instruments de capitaux propres	81 256	81 255	3. Autres provisions	0	0
2. Prêts à des entreprises	11 433	10 957	II. Dettes à long terme	470 889	492 947
V. Investissements financiers à long terme	5 098	6 069	1. Dettes auprès d'établissements de crédit	460 000	486 000
1. Instruments de capitaux propres	1 761	2 090	2. Fournisseurs d'immobilisation à long terme	0	0
2. Prêts à des tiers	2 990	3 033	3. Autres dettes	10 889	6 947
3. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	0	0	III. Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupe et associées	0	0
4. Autres actifs financiers	347	946	IV. Dettes d'impôts différés	0	0
VI. Impôts différés actifs	0	0	V. Comptes de régularisation à long terme	154 022	152 805
VII. Créances non courantes	3 147	4 192			
ACTIF CIRCULANT	211 083	240 923	PASSIF CIRCULANT	59 156	58 101
I. Actifs non courants détenus en vue de la vente	0	0	II. Provisions à court terme	0	0
II. Stocks	234	220			
III. Clients et autres créances	42 903	110 412	III. Dettes à court terme	35 465	22 370
1. Clients pour ventes et prestations de services	29 240	30 168	1. Dettes auprès d'établissements de crédit	13 669	8 806
2. Clients et débiteurs, entreprises du groupe et associées	2 595	20 877	2. Fournisseurs d'immobilisation à court terme	20 253	11 644
3. Débiteurs divers	764	1.155	3. Autres passifs financiers	1 543	1 920
4. Administrations publiques, subventions officielles à recevoir	0	55 441	IV. Dettes à court terme auprès d'entreprises du groupe et associées	191	625
5. Autres prêts accordés aux administrations publiques	10 304	2 771	1. Dettes d'entreprises du groupe	65	440
IV. Investissements à court terme dans de entreprises du groupe et associées	0	0	2. Dettes d'entreprises associées	126	185
V. Investissements financiers à court terme	133 124	123	V. Fournisseurs et autres dettes	23 498	35 101
1. Prêts à des entreprises	0	0	1. Fournisseurs et autres dettes	14 158	25 988
2. Crédits aux entreprises	124	123	2. Administrations publiques, acomptes sur subventions	0	0
3. Autres actifs financiers	133 000	0	3. Autres dettes auprès des administrations publiques	9 340	9 113
VI. Comptes de régularisation	1 425	980	VI. Comptes de régularisation	2	5
VII. Trésorerie et équivalents de trésorerie	33 397	129 188			
1. Trésorerie	15 397	18 188			
2. Équivalents de trésorerie	18 000	111 000			
TOTAL ACTIF	2 046 916	2 031 131	TOTAL PASSIF	2 046 916	2 031 131

COMPTE DE PERTES ET PROFITS (Milliers d'euros)

	2012	2011	Variation	% Var
Montant net du chiffre d'affaires	160 777	157 839	2 938	2%
Taxes portuaires	149 559	146 752	2 807	2%
Taxe d'occupation	57 007	55 146	1 861	3%
Taxes d'utilisation spéciale des installations portuaires	73 965	74 658	(693)	-1%
Taxe navires	27 435	26 176	1 259	5%
Taxes navires de plaisance	406	400	6	2%
Taxes passagers	8 180	8 608	(428)	-5%
Taxes marchandises	37 677	39 202	(1 525)	-4%
Taxe pêche fraîche	184	155	29	19%
Taxe d'utilisation spéciale de la zone de transit	83	117	(34)	-29%
Taxe d'activité	17 511	15 915	1 596	10%
Taxes sur services non commerciaux	1 076	1 033	43	4%
Autres recettes	11 218	11 087	131	1%
Montants supplémentaires	3 131	3 225	(94)	-3%
Tarifs et autres	8 087	7 862	225	3%
Autres recettes d'exploitation	3 487	7 447	(3 960)	-53%
Recettes accessoires et autres recettes de gestion courante	2 020	3 754	(1 734)	-46%
Subventions d'exploitation virées au résultat de l'exercice	63	117	(54)	-46%
Recettes de concessions rendues	1 092	1 027	65	6%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	312	2 549	(2 237)	-88%
Dépenses de personnel	(31 239)	(32 353)	1 114	-3%
Salaires et traitements	(20 172)	(21 533)	1 361	-6%
Indemnités	(2 355)	(1 093)	(1 262)	115%
Charges sociales	(8 712)	(9 727)	1 015	-10%
Provisions	-	-	-	-
Autres dépenses d'exploitation	(42 197)	(47 972)	5 775	-12%
Services sous-traités	(29 013)	(30 929)	1 916	-6%
Réparations et entretien	(14 205)	(15 769)	1 564	-10%
Services de professionnels indépendants	(4 638)	(4 638)	-	-
Fournitures	(2 027)	(2 028)	1	-0%
Autres services sous-traités	(8 143)	(8 494)	351	-4%
Impôts	(1 651)	(1 610)	(41)	3%
Pertes, charges et variation des provisions pour opérations commerciales	(416)	(1 205)	789	-65%
Autres frais de gestion courante	(1 456)	(921)	(535)	58%
Financement des ports d'État	(5 870)	(6 425)	555	-9%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	(3 791)	(6 882)	3 091	-45%
Amortissements des immobilisations	(40 881)	(43 504)	2 623	-6%
Subventions d'équipement et autres subventions non financières virées au résultat de l'exercice	6 959	6 810	149	2%
Excès de provisions	-	312	(312)	-100%
Charges et produits sur cessions d'immobilisations	(992)	301	(1 293)	-
Charges et pertes	251	260	(9)	-3%
Produits sur cessions et autres	(1 243)	41	(1 284)	-
Autres résultats	(1 305)	11 433	(12 738)	-111%
Recettes exceptionnels	-	11 433	(11 433)	-100%
Frais exceptionnels	(1 305)	-	(1 305)	-
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	54 609	60 313	(5 704)	-9%
Recettes financières	6 840	12 726	(5 886)	-46%
Recettes de participations en instruments de capitaux propres	1 318	756	562	74%
Recettes de valeurs négociables et autres actifs financiers	4 465	11 006	(6 541)	-59%
Inscription de frais financiers à l'actif	1 057	964	93	10%
Frais financiers	(13 879)	(14 263)	384	-3%
Pour emprunts auprès de tiers	(12 729)	(13 375)	646	-5%
Pour mise à jour des provisions	(1 150)	(888)	(262)	30%
Variation de la valeur raisonnable d'actifs financiers	(3 942)	(3 420)	(522)	15%
Charges et produits sur cessions d'actifs financiers	(389)	674	(1 063)	-
Charges et pertes	(389)	-	(389)	-
Produits sur cessions et autres	-	674	(674)	-
RÉSULTAT FINANCIER	(11 370)	(4 283)	(7 087)	165%
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	43 239	56 030	(12 791)	-23%
Impôt sur les bénéfices	-	-	-	-
RÉSULTAT DE L'EXERCICE	43 239	56 030	(12 791)	-23%

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

	2012	2011
EMPLOIS	128 048	141 577
Augmentation de l'actif immobilisé	88 975	105 419
Acquisitions d'immobilisations et autres investissements	85 731	101 285
Subventions à recevoir à long terme	-	-
Créances non courantes et autres activités d'exploitation	-	4 134
Immobilisations pour concessions rendues	3 244	-
Transfert d'actifs d'autres organismes publics	-	-
Reductions du patrimoine	-	-
Apport au Fonds de compensation interportuaire	3 791	6 882
Diminution du passif immobilisé	34 502	29 276
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'établissements de crédit	26 000	8 000
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès de fournisseurs d'immobilisations	-	-
Annulation ou remboursement d'emprunts auprès d'entreprises du groupe / associées	4 116	3 284
Emploi et cession à court termes de provisions à long terme	4 386	17 992
Autres emplois	780	-
RESSOURCES	97 153	174 777
Ressources issues des opérations	84 159	78 335
Apport du Fonds de compensation interportuaire	312	2 549
Recettes de concessions rendues	3 938	826
Augmentation du passif immobilisé	6 599	16 258
Dettes à long terme auprès d'établissements de crédit	-	-
Dettes à long terme auprès de fournisseurs d'immobilisations	-	-
Dettes à long terme auprès d'entreprises du groupes / associées et autres	-	-
Acomptes reçus sur les ventes ou sur la prestation de services	6 599	16 258
Diminution de l'actif immobilisé	2 145	58 785
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	2 821
Annulation ou cession à court terme d'autres placements financiers à long terme	1 100	490
Annulation ou cession à court terme de subventions à recevoir à long terme	-	55 441
Annulation ou cession de créances non courantes et autres	1 045	33
Transfert d'actifs d'autres organismes publics	-	-
Autres ressources	-	18 024
Excédent ressources / emplois	-	33 200
Excédent emplois / ressources	30 895	-

RESSOURCES DES OPÉRATIONS (Milliers d'euros)

	2012	2011	Variation	% Var
Résultat pour la période	43 239	56 030	(12 791)	-23%
Plus	53 722	56 663	(2 941)	-5%
Amortissement des immobilisations	40 881	43 504	(2 623)	-6%
Apport au Fonds de compensation interportuaire	3 791	6 882	(3 091)	-45%
Dotations ou excès de provisions pour risques et charges	831	886	(55)	-6%
Pertes sur immobilisations	1 243	472	771	163%
Pertes pour dépréciation de l'actif immobilisé	4 331	3 420	911	27%
Pertes pour mises à jour financières	1 865	1 499	366	24%
Autres	780	-	780	-
Moins	12 802	34 358	(21 556)	-63%
Report de la dépréciation de l'actif immobilisé	251	260	(9)	-3%
Apport du Fonds de compensation interportuaire	312	2 549	(2 237)	-88%
Excès de provisions pour risques et charges	-	312	(312)	-100%
Plus-values sur immobilisations	-	1 188	(1 188)	-100%
Subventions d'équipement et reports virés au résultat	8 051	7 837	214	3%
Inscription en charges d'acomptes reçus sur la prestation de services	3 131	3 225	(94)	-3%
Inscription de frais financiers à l'actif	1 057	964	93	10%
Recettes pour mises à jour financières	-	-	-	-
Autres	-	18 023	(18 023)	-100%
Total	84 159	78 335	5 824	7%

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (Milliers d'euros)

	2012	2011
A) Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	74 584	70 715
Résultat avant impôts	43 239	56 030
Ajustements du résultat	44 217	25 193
Amortissement des immobilisations (+)	40 881	43 504
Corrections de valeurs sur dépréciation	138	(260)
Variation des provisions	831	(312)
Imputation de subventions (-)	(6 959)	(6 810)
Produits des diminutions et cessions d'immobilisations	1 243	(42)
Produits des diminutions et cessions d'actifs financiers	-	(674)
Revenus financiers (-)	(6 840)	(12 726)
Dépenses financiers (+)	13 879	14 263
Variation de la juste valeur d'actifs financiers	3 942	3 420
Recettes de concessions rendues (-)	(1 092)	(1 027)
Inscription en charges d'acomptes reçus sur les ventes ou la prestation de services	(3 131)	(3 225)
Autres recettes et dépenses	1 325	(10 918)
Variation du fonds de roulement	(1 636)	(1 998)
Stocks	(14)	5
Clients et autres créances	4 177	2 606
Autres actifs circulants	310	136
Fournisseurs et autres dettes	(606)	(3 995)
Autres passifs circulants	(2 245)	(583)
Autres actifs et passifs immobilisés	(3 258)	(167)
Autres flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	(11 236)	(8 510)
Paiement d'intérêts (-)	(10 704)	(11 847)
Encaissement d'intérêts (+)	1 318	756
Encaissement de dividendes (+)	3 457	3 228
Paiement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (-)	(17 026)	(19 219)
Encaissement d'intérêts de retard pour litiges tarifaires (+)	17 326	18 894
Encaissements / décaissements au titre de l'impôt sur les bénéfices	(5 607)	(322)
Autres encaissements / décaissements	-	-
B) Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	(211 118)	(100 071)
Décaissements liés aux investissements (-)	(223 077)	(119 431)
Entreprises du groupe et associées	-	(8 034)
Immobilisations incorporelles	(14 164)	(3 834)
Immobilisations corporelles	(75 808)	(106 563)
Autres actifs financiers	(133 105)	(1 000)
Encaissements liés aux désinvestissements (+)	11 959	19 360
Entreprises du groupe et associées	-	1 899
Immobilisations corporelles	2	942
Autres actifs financiers	-	-
Autres actifs	11 957	16 519
C) Flux de trésorerie provenant des activités de financement	40 743	7 157
Encaissements et décaissements d'éléments de capitaux propres	56 136	826
Subventions, donations et legs reçus	56 136	826
Encaissements et décaissements d'éléments de passif financier	(15 393)	6 331
Émission d'emprunts	9 724	14 837
Emprunts auprès d'établissements de crédit (+)	-	-
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (+)	-	-
Autres emprunts (+)	9 724	14 837
Remboursement et amortissement d'emprunts	(25 117)	(8 506)
Emprunts auprès d'établissements de crédit (-)	(21 000)	(5 222)
Emprunts auprès d'entreprises du groupe et associées (-)	-	-
Autres emprunts (-)	(4 117)	(3 284)
AUGMENTATION / DIMINUTION NETTE DES COMPTES DE TRÉSORERIE (A+B+C)	(95 791)	(22 199)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	129 188	151 387
Trésorerie à la clôture de l'exercice	33 397	129 188

Domaine social

4



74 La stratégie du personnel
Structure de l'APB, égalité et diversité

75 Action sociale

76 Développement et communication interne
Services médicaux et prévention des risques professionnels





LA STRATÉGIE DU PERSONNEL

2012 a été une année particulièrement complexe pour l'ensemble du secteur public, dont les salariés ont été directement touchés par une multitude de réformes, décrets royaux et consignes émanant de l'administration publique.

L'année a toutefois été également marquée par la confirmation de grands projets dans le Port de Barcelone, grâce à une bonne stratégie d'anticipation et aux effets de la mutation entamée au cours des dernières années. Face à la crise, le Port a déployé plusieurs types de stratégies en matière de formation et de communication, afin de mettre en lumière le fort potentiel des professionnels de l'organisation et assurer ses principales missions : renforcer l'orientation client tout en améliorant l'efficacité et la compétitivité du Port de Barcelone.

STRUCTURE DE L'APB, ÉGALITÉ ET DIVERSITÉ

Caractéristiques des effectifs

Les effectifs sont largement en baisse par rapport aux années précédentes. Le non renouvellement de CDD a essentiellement touché les salariés sous convention collective, tandis que le personnel hors convention collective (cadres dirigeants) se maintient à des niveaux sensiblement identiques.

Autres caractéristiques importantes des effectifs de l'Autorité Portuaire de Barcelone (APB) à la clôture de l'exercice 2012 :

- La proportion hommes – femmes est de 72% - 28%.
- Les hommes appartiennent surtout à la tranche d'âge 41 – 60 ans, tandis que la majorité des femmes se situe dans la tranche 31 – 50 ans.
- La majorité du personnel travaille à l'APB depuis plus de 10 ans.

Égalité et diversité

Cette année la composition du Comité permanent sur l'égalité a changé, avec l'arrivée de cinq nouveaux représentants du personnel (en remplacement des précédents) issus des dernières élections syndicales organisées en mai. Par ailleurs, le Plan d'égalité des chances a été mis à jour pour reprendre toutes les mesures mises en œuvre au cours des dernières années. Au cours de cette période, la plupart des actions prévues au démarrage du plan ont été réalisées.

Avantages sociaux

Au vu du contexte économique et conformément aux instructions de la Commission exécutive de la commission interministérielle des rémunérations (CECIR) et à la législation applicable, l'APB a dû réduire le poste budgétaire consacré à l'ensemble des avantages sociaux dont bénéficient les salariés, notamment les titres restaurant (Chèque Gourmet) et le fonds social. En outre, comme l'exigeait la loi, le plan de retraite destiné

aux salariés de l'APB a été suspendu pendant toute l'année 2012, sans que le promoteur puisse effectuer un quelconque versement aux bénéficiaires.

ACTION SOCIALE

Voici certains des grands événements qui ont marqué l'action sociale de l'APB en 2012.

Le 2 juin, le Port de Barcelone a participé pour la troisième fois au projet solidaire de **lutte contre la maladie d'Alzheimer**. Quelques 250 personnes et 50 véhicules (camions de sociétés de transport, camions de pompiers, dépanneuses, pompiers, police nationale, Guardia Civil, ambulances, véhicules de la Police portuaire et véhicules de l'APB conduits par des bénévoles) ont formé le message « Stop Alzheimer » sur l'esplanade du terminal Catalunya (Tercat) du Port de Barcelone. Le message, photographié depuis un hélicoptère, a été imprimé sur plusieurs supports afin de lever des fonds pour la fondation Pasqual Maragall. Le projet s'est achevé en juillet par une cérémonie de remerciements au siège de l'Autorité Portuaire, durant laquelle le making-off de la manifestation a été projeté (<http://www.fpmaragall.org>).

Au mois d'août, à l'issue du vote des salariés, 0,2 % du montant annuel facturé pour l'émission de Chèques Gourmet en 2011 a été reversé à la **fondation Arrels**. Cette fondation offre ses services aux sans-abri de la ville de Barcelone, et sa mission première consiste à favoriser le développement intégral des personnes en situation d'exclusion sociale.

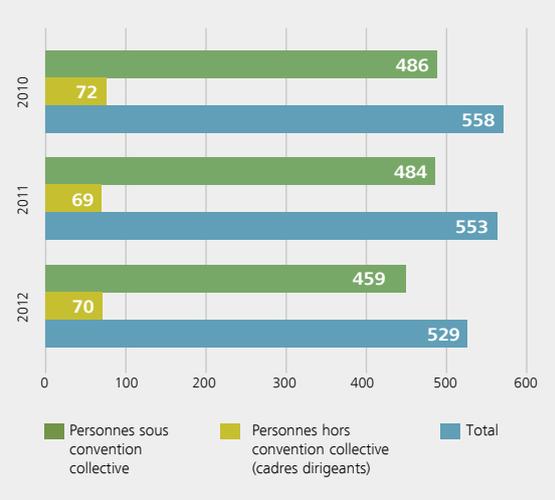
La **X Journée de prévention des risques professionnels et de responsabilité sociale d'entreprise destinée à la communauté portuaire** (détails au chapitre Prévention) a été une occasion unique d'aborder des questions de responsabilité sociale (RSE), telles que le programme « tRanSparÈncia », le bien-être des équipages, les risques psychosociaux et la présentation des services socialement responsables de la fondation Tot Raval. D'autres aspects ont été abordés, notamment les fondamentaux de la prévention, les risques et mesures de prévention associés aux espaces confinés, la gestion sanitaire dans le Port, la sécurité routière au travail et le soutien apporté aux entreprises par la société mutuelle d'assurance accidents, en période de crise. Avec 102 participants, cette journée a remporté un franc succès.

En décembre, une déclaration d'intention a été signée entre entreprises, administrations et organismes concernés, qui constitue la première étape du projet **Barcelona Clúster Nàutic**. L'objectif est de dynamiser l'activité du secteur nautique, en prenant notamment des engagements en matière de recherche, de formation et de création d'emploi dans ce secteur.

Pour la septième année consécutive, l'APB a participé et assuré la promotion de la **campagne « Noël solidaire »** auprès des entreprises du Port. La collecte de dons s'est déroulée du 11 au 13 décembre, et 1 044 kg d'aliments ont été remis à la Banque alimentaire de Barcelone chargée de les distribuer aux plus démunis. Soulignons cette année la participation directe du World Trade Center Barcelona et de la fondation Cares ; le premier a mis des espaces à disposition pour stocker les dons et la seconde a assuré le transport logistique.

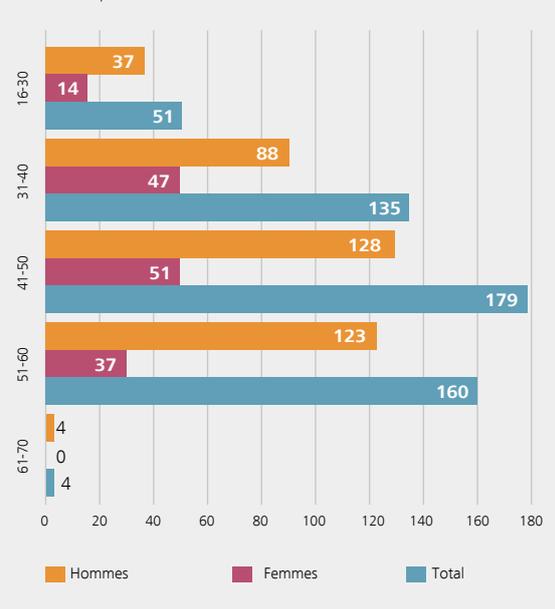
ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

Liste du personnel au 31/12/2012



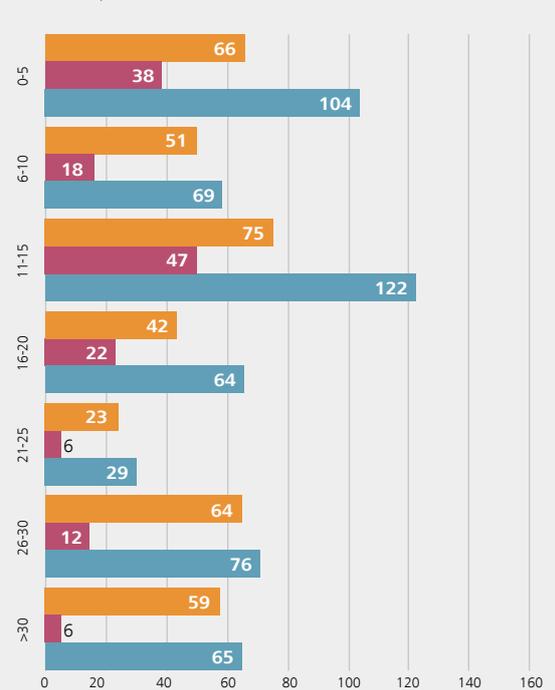
EFFECTIFS 2012 PAR TRANCHE D'ÂGE – 2012

Liste du personnel au 31/12/2012



EFFECTIFS 2012 PAR ANCIENNETÉ – 2012

Liste du personnel au 31/12/2012



À l'initiative de certains groupes sociaux de l'APB, notamment la section danse du club sportif, des activités ludiques ont été organisées afin de lever des fonds en faveur de plusieurs organisations à but non lucratif telles que la Banque alimentaire ou « La Marató » de la chaîne TV3, dont l'édition 2012 a été consacrée à la lutte contre le cancer.

DÉVELOPPEMENT ET COMMUNICATION INTERNE

Malgré la situation économique, un effort important a été consenti en 2012 afin de maintenir les pratiques adoptées au cours des dernières années pour favoriser la transformation interne de l'organisation.

Soulignons à cet égard le travail mené de concert avec les différents départements de l'APB afin de trouver des formules permettant d'en optimiser la structure et le fonctionnement interne. Ces démarches ont avant tout consisté à promouvoir la polyvalence et la mobilité des personnes, en partant du principe que la capacité d'adaptation permanente est appelée à devenir une compétence indispensable pour relever les défis auxquels l'organisation est confrontée.

En outre, ces politiques réaffirment également l'engagement du Port de Barcelone en faveur du monde universitaire. Ainsi, outre la participation des collaborateurs et collaboratrices à plusieurs programmes d'enseignement, la collaboration entre l'université et l'entreprise a été déployée dans plusieurs départements de l'APB qui ont accueilli tout au long de l'année 38 étudiants venus y effectuer des stages, et qui ont pu acquérir une expérience professionnelle précieuse.

Formation

Convaincu que la gestion des connaissances est un objectif incontournable de la gestion des collaborateurs de l'organisation, le Port de Barcelone a comme tous les ans mis à leur disposition plusieurs plans et programmes de formation comprenant 183 formations collectives et plus de 37 formations individuelles.

2012 a été l'année de lancement du **projet de formation sur les compétences générales**, qui a permis de travailler sur de nouvelles connaissances, compétences et attitudes utiles, au plan tant professionnel que personnel.

Une formation sur les compétences générales a été incluse dans le **Plan de formation de la Police portuaire**. Elle était non seulement adaptée aux forces de l'ordre mais également personnalisée selon les grades (agents, brigadiers et sous-inspecteurs).

De même, le reste des **plans de formation** proposés par l'APB à son personnel a été poursuivi : cours de langues, formation en **compétences techniques et prévention des risques professionnels**.

Enfin, plusieurs formations ont été organisées sur le thème des **bureaux verts**, dans le cadre du projet APB zéro papier. 14 formations ont été organisées à l'intention des différents collectifs et profils concernés par la nouvelle procédure de gestion des frais de déplacement

(usagers, administrateurs, éditeurs web, etc.). Plus de 112 collaborateurs ont reçu ces formations.

Communication interne

Les actions de communication interne organisées en 2012 ont été en grande partie destinées à améliorer le rayonnement et l'impact de certains projets menés par les différents départements de l'organisation.

À cet égard, de nouveaux formats interactifs (essentiellement vidéo et web) ont été développés afin de transformer une communication à fort contenu textuel en un outil qui repose beaucoup plus sur la communication par l'expérience et qui stimule le taux de souvenir.

Les visites reçues par l'**Intranet** ont bondi de près de 15%, en partie grâce à la refonte effectuée en 2011. En outre, dans un souci de personnalisation toujours plus poussée de la communication interne, une communauté spécifique a été créée à l'intention de la Police portuaire. Elle a été particulièrement bien accueillie.

De même, les **actions de communication** événementielle ont été renforcées, avec notamment la visite du nouveau terminal BEST sur le quai Prat. 100 personnes y ont participé et les taux de satisfaction ont été particulièrement élevés.

SERVICES MÉDICAUX ET PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Services médicaux

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

Les médecins de l'APB ont fait passer 11 229 visites médicales en 2012, dont 6 390 à des salariés en activité et 4 839 à des salariés non actifs. Soulignons que le secteur rééducation rattaché au service de traumatologie assure les mêmes niveaux de soin et offre un service de grande qualité. D'autre part, les procédures et protocoles nécessaires pour harmoniser les démarches des professionnels de la médecine d'assistance et du travail de l'APB reposent sur le Plan Santé de la Catalogne et les protocoles spécifiques du Conseil interterritorial du système national de santé.

Dans le cadre de ce plan, signalons la poursuite du travail d'information sur les bonnes habitudes de vie, afin de sensibiliser aux facteurs de risque cardiovasculaire et réduire l'usage de produits stupéfiants, et de pouvoir ainsi améliorer les conditions de travail des salariés et de leur entourage. C'est dans ce cadre qu'a démarré à la fin de l'année une campagne de sevrage tabagique avec traitement médicamenteux, financée en partie par la société d'assurance mutuelle Atlàntida. Signalons également la réalisation d'analyses pour le dépistage du cancer colorectal et la délivrance de médicaments aux doses prescrites à chaque patient, afin d'améliorer le suivi de la santé et la maîtrise des dépenses pharmaceutiques.

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

En matière de surveillance de la santé, 243 visites médicales de contrôle ont été passées, ce qui représente 44% des effectifs et plus précisément 175 hommes (44,4%) et 68 femmes (43%). Lors de ces examens complets, les protocoles sanitaires officiels ont été suivis et les plans de santé de Catalogne et de l'APB respectés.

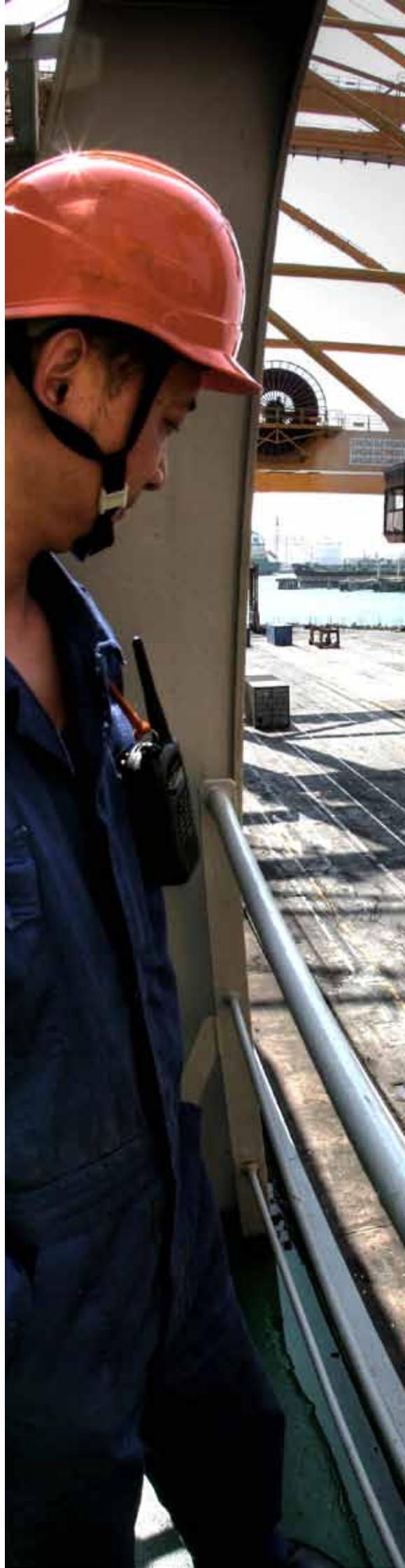
Prévention des risques professionnels

Le service Prévention a organisé la X Journée de prévention des risques professionnels du Port, organisée à l'initiative du groupe de travail Prévention du Conseil de direction de promotion de la Communauté Portuaire et de la société de prévention FREMAP, en partenariat avec le département Responsabilité sociale d'entreprise de l'APB. Jaume de Montserrat i Nonó, sous-directeur général Santé et sécurité au travail du ministère catalan de l'Entreprise et de l'Emploi, a clôturé la journée.

Les réunions avec le sous-groupe de travail sur les urgences sanitaires du Conseil de direction, aux côtés des services d'urgences SEM, de CILSA, de la société de prévention FREMAP et de la Police portuaire se sont poursuivies. Cette collaboration a permis de réduire le temps de réponse, pour toute demande d'assistance sanitaire d'urgence dans le Port et la ZAL transmise par l'intermédiaire du FREMAP, à environ 5 minutes dans 76% des cas, contre 47% en 2007.

Vingt-trois accidents ont eu lieu au total en 2012, tous classés dans la catégorie des accidents légers. Ils ont entraîné douze arrêts de travail. Sur un effectif moyen de 541 salariés, le taux de fréquence (rapport entre le nombre total d'accidents du travail et le nombre de salariés) est de 4,25%.

S'agissant de la formation sur les risques professionnels assurée cette année, soulignons les formations destinées à des collectifs spécifiques (Police portuaire, département Aides à la navigation et Unité de maintenance générale), ainsi que plusieurs formations destinées aux salariés de l'APB (introduction à la PRP et ergonomie au travail).



Environnement

5



80 Principes de gestion environnementale
L'impact du port sur le cadre de vie
et l'environnement

86 Notre engagement contre le changement
climatique





PRINCIPES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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

En 2012, dans le cadre de la mise en œuvre de la politique environnementale, le Port de Barcelone a mis l'accent sur deux lignes d'intervention bien distinctes :

Veiller à ce que les activités se déroulant dans le Port aient un impact minimal sur l'environnement et les ressources énergétiques et matérielles.

Promouvoir les modes de transport les plus respectueux de l'environnement, garantissant ainsi indirectement une amélioration générale du cadre de vie.

L'IMPACT DU PORT SUR LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

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



Contrôle opérationnel

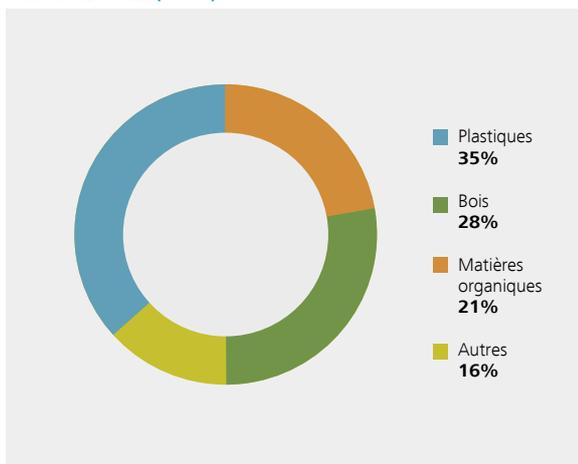
L'un des principaux outils de gestion et de contrôle des incidents environnementaux est le déclenchement, au centre de contrôle de la Police portuaire, de procédures spécifiques différentes selon le type d'incident détecté ou signalé. En 2012, les procédures ont été activées à 269 reprises : 76 incidents en milieu marin, 66 en milieu terrestre et 18 en milieu atmosphérique, et 109 procédures d'autorisation de marchandises dangereuses.

Nettoyage des eaux portuaires

Le service portuaire environnemental de nettoyage des eaux, opérationnel tous les jours de l'année, a recueilli 117 741 kg de déchets flottants en 2012, soit un volume de 707 12 m³, ventilé comme suit :

La plupart des signalements et interventions du service de nettoyage des eaux a porté sur les

POURCENTAGE DE DÉCHETS FLOTTANTS COLLECTÉS EN 2012, PAR CATÉGORIE (en m³)



déchets flottants (70, soit 29% du total des déchets), 19% provenaient du système d'assainissement (47), et 18% des interventions ponctuelles ont porté sur des déversements d'hydrocarbures (45 signalements). Les hydrocarbures déversés dans les eaux portuaires étaient en majorité du mazout (22%) et du gasoil (18%).

Lutte contre la pollution par déversement d'hydrocarbures dans les eaux

Le Port de Barcelone continue à mettre en œuvre une politique active de prévention des incidents et accidents impliquant un déversement d'hydrocarbures dans les eaux portuaires. L'outil de réponse en cas de déversement s'appelle le PICCMA (Plan intérieur de lutte contre la pollution marine accidentelle), un document où figurent le protocole de réponse et les moyens à déployer.

En 2012, le PICCMA a été activé à 16 reprises pour des situations d'alerte et à 6 reprises dans le cadre d'interventions pour déversement de différents produits. Il n'a jamais été activé pour une intervention majeure.

Collecte des déchets des navires

Conformément à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (connue sous le nom de Convention MARPOL 73/78), les ports sont tenus de disposer d'installations aménagées pour assurer une collecte efficace des déchets des navires, par le biais d'un service portuaire.

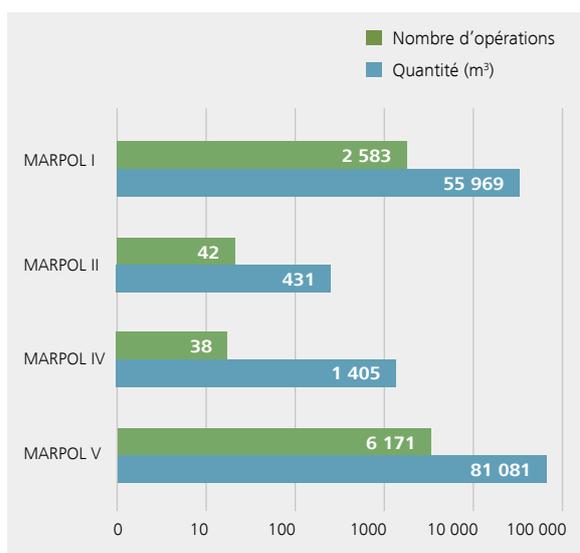
Les opérations de collecte de déchets des navires MARPOL I (déchets huileux), MARPOL II (déchets chimiques), MARPOL IV (eaux grises et noires) et MARPOL V (déchets solides) ont été réalisées en 2012 dans les quantités suivantes :

COLLECTE DE DÉCHETS DES NAVIRES 2012 (en m³)

Types	2009	2010	2011	2012
MARPOL I (déchets huileux)	41 242	49 993	53 813	55 969
MARPOL II (déchets chimiques liquides)	934	430	537	431
MARPOL IV (eaux grises et noires)	8.072	4.474	445	1 405
MARPOL V (déchets solides)	28 807	50 319	76 718	81 081

Les opérations de collecte des différents types de déchets MARPOL effectuées par les opérateurs en 2012 se présentent comme suit :

COLLECTE DE DÉCHETS MARPOL 2012



Qualité des eaux

En 2012, le Port de Barcelone a poursuivi sa surveillance de la qualité des eaux, dans le cadre du Plan de surveillance des masses d'eau littorales, adopté en partenariat avec l'administration. Les opérations de suivi ont inclus 12 campagnes d'échantillonnage avec analyse de 288 échantillons d'eau et 16 de sédiments, 96 analyses des caractéristiques de la colonne d'eau et 26 analyses de la communauté benthique présente dans les sédiments.

QUALITÉ DES EAUX 2012

Paramètres	Eaux extérieures	Eaux intérieures
température (°C)	16,13	17,05
salinité mg/l	38,11	38,04
turbidité (FTU)*	1,18	4,89
densité (kg/m ³)	1 028,17	1 027,81

*FTU : unité turbidimétrique de Formazine

ENVIRONNEMENT QUALITÉ DES EAUX 2012

RAPPORT
ANNUUEL
2012

PORT DE
BARCELONE

Paramètres	Eaux extérieures	Eaux intérieures
Chlorophylle (ug/l)*	0,9	1,7
MES (mg/l) **	5,6	7,3

*ug/l : microgramme / litre

**MES (mg/l) : matières en suspension, milligramme / litre

Autre indicateur de la qualité des eaux, les nutriments qu'elles contiennent, c'est-à-dire la concentration de composés inorganiques d'azote, de phosphore et de silice. Les valeurs relevées dans les darses intérieures sont semblables à celles que l'on trouve dans les eaux libres, ce qui indique que la qualité des eaux portuaires est bonne.

CONCENTRATION DE NUTRIMENTS DANS L'EAU (en µmol/litre)*

Nutriment	Eaux intérieures	Eaux extérieures
Azote inorganique µmol/litre	4,45	3,47
Phosphore inorganique µmol/litre	0,34	0,29
Silice inorganique µmol/litre	0,71	0,52

* µmol / litre : micromole / litre

La faune fixée dans les sédiments (benthos) est également un indicateur de qualité. L'étude des communautés benthiques des sédiments portuaires tient compte du nombre d'espèces, de la densité des individus et de la diversité spécifique (paramètre établi en fonction du nombre d'espèces et de leur abondance).

RÉSULTATS MOYENNE COMMUNAUTÉS BENTHIQUES

Paramètres	2012		2010	
	sédiments			
	extérieurs	intérieurs	extérieurs	intérieurs
Nombre d'espèces	39,0	27,45	30,7	27,8
Nombre d'individus / m ²	3 671,1	4 658,8	1 358,3	3 098,6
Diversité spécifique S-W*	4,23	3,37	2,74	1,99

* S-W : Shannon-Weaver

Par rapport à l'année 2010 (ces valeurs sont relevées tous les deux ans), les indicateurs de faune benthique indiquent une amélioration significative des sédiments des darses intérieures du Port.

Nettoyage de la voirie et gestion des déchets

Le service de nettoyage de la voirie de l'APB a effectué 96 interventions non programmées, sans compter les opérations de nettoyage courant des nouvelles zones ou de nettoyage supplémentaire programmé. La ventilation des interventions est très semblable à celles des années précédentes : déchets solides sur la chaussée (21), déchets liquides sur la chaussée (26), retrait des débris d'accidents de la route (10) et ramassage supplémentaire, balayage supplémentaire et retrait de résidus.

D'autre part, l'APB a géré directement 713 tonnes de déchets en 2012, dont 58,1% issus du tri sélectif et 41,9% de banals envoyés à la décharge. On constate cette année une augmentation des déchets de 31 tonnes par rapport à 2011, qui concerne aussi bien le tri sélectif que les banals.

En 2012, le pourcentage de tri sélectif, qu'il s'agisse de déchets spéciaux (piles, défenses de quai, déblais, etc.) ou non spéciaux (papier, emballages), a augmenté par rapport aux années précédentes.

GESTION DES DÉCHETS (t)

Déchets	2009	2010	2011	2012
Non spéciaux (tri sélectif)	289	261	358	359
Spéciaux (tri sélectif)	9	17	35	55
Total tri sélectif	298	278	393	414
Total tri non sélectif (banals)	687	227	289	299
Total	985	505	682	713

D'autre part, certaines entreprises du Port de Barcelone participent aux circuits de collecte intégrale des déchets de la communauté portuaire, un projet né en 2004 à l'initiative du groupe de travail Qualité environnementale, afin de dégager des économies d'échelle grâce à une mise en commun de certains services, qui permet d'obtenir des prix plus avantageux pour la gestion des déchets. Les circuits mis en services sont les suivants : banals, carton, ferraille et bois, pour un total de 37 concessions participant à ce groupe.

CIRCUIT DE COLLECTE COMMUNAUTÉ PORTUAIRE (t)

Tipus circuit	2009	2010	2011	2012
Banals	874,42	712,25	693,41	635,72
Carton	103,93	113,95	117,68	93,71
Ferraille	261,38	145,48	188,66	214,33
Bois	19,58	14,96	31,03	18,94
Total	1 259,31	986,64	1 030,78	962,7

Gestion de la qualité de l'air

Le Port de Barcelone possède son propre réseau de mesure de la pollution atmosphérique et des variables météorologiques. Le réseau météorologique et de surveillance de la qualité de l'air de l'APB (XMVQA – sigle en catalan) comprend plusieurs stations équipées d'échantillonneurs à grand volume (HVS) pour les particules en suspension, et plusieurs stations automatisées équipées de capteurs météorologiques et de mesure des principaux polluants atmosphériques, dont une unité mobile. Le réseau fournit d'une part des données sur la qualité de l'air dans le port, et, d'autre part, des données d'appui aux diverses activités se déroulant dans le port, telles que la navigation de navires ou la manutention de marchandises dans les terminaux.

Les données relevées par l'HVS quant aux PM10 (particules en suspension) du Port Vell sont représentatives de la qualité de l'air en ville, et alimentent le réseau officiel catalan. Le reste des stations fournissent des données à titre indicatif, car leur emplacement dans une zone industrielle proche des sources d'émission ne leur permet pas de respecter tous les critères de référence. Malgré tout, elles sont très utiles pour avoir une idée de l'évolution de la pollution dans le Port.

Cette année, le XMVQA a amélioré son système informatique pour intégrer les données fournies par les différents équipements du réseau, en harmonisant le système de gestion des données sous ORACLE.

Les graphiques suivants présentent les concentrations ambiantes moyennes annuelles des principaux polluants, ces dernières années et en 2012 :

CONCENTRATIONS AMBIANTES MOYENNES



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

Le Port a continué de participer à l'amélioration de la qualité de l'air à Barcelone, en appliquant les mesures de réduction des émissions portuaires prévues dans le plan d'intervention pour l'amélioration de la qualité de l'air – teneur en NO₂ et PM10 dans la région métropolitaine de Barcelone, placé sous la responsabilité du ministère catalan de l'Aménagement du territoire et du Développement durable. L'APB effectue un suivi des activités du Port qui génèrent des émissions, afin de connaître les mesures et actions mises en œuvre pour les camions de transport de conteneurs, la promotion du train pour le transport de marchandises, le service de remorquage, les émissions des navires mouillés dans le Port, les réductions environnementales sur les taxes, la manutention de matériaux pulvérulents et les émissions produites par les machines dans les terminaux.

Consommation d'énergie électrique

La consommation d'énergie électrique dans le Port de Barcelone (y compris le Port Vell) a augmenté pour deux raisons : la première, l'inclusion depuis 2011 de la consommation correspondant à l'énergie thermique d'une partie des bureaux du bâtiment du WTC Est, au moment où le bâtiment est passé d'un régime de location à un régime de propriété. Et la seconde, l'augmentation de la consommation par rapport à 2011, qui correspond à la mise en service de nouveaux aménagements dont, entre autres, le bâtiment PIF, le 6^{ème} étage du bâtiment WTC Est, l'éclairage public des voies d'accès à la ZAL-Prat et au quai Prat, ainsi que l'éclairage public de la rue 100 permettant d'accéder au quai Prat.

CONSOMMATION D'ENERGIE ÉLECTRIQUE (en KWH)*

	2009	2010	2011	2012
Port de Barcelone (y compris le Port Vell)	7 615 000	8 254 576	9 055 600	9 460 200

* kilowatt/heure

L'étude de la consommation par catégorie, indique que les niveaux de consommation les plus élevés sont liés à la gestion (éclairage et climatisation de bâtiments) et à l'éclairage public.

Type de consommation	% du total
Éclairage public voies et esplanades	33,72
Bureaux (éclairage, climatisation, etc.)	50,73
Stations de pompage d'eau	4,15
Phares et signalisation maritime	1,27
Autres (réseau ferroviaire, cabines de télécommunications, stations météorologiques, caméras de surveillance, etc.)	10,14

Malgré cette hausse de la consommation d'énergie électrique en termes absolus, le Port a adopté des mesures d'économie d'énergie et d'efficacité énergétique, et a pu ainsi réduire sa consommation, notamment grâce au réaménagement de l'éclairage public sur le quai de l'Énergie, avec l'installation de LED, et la nouvelle configuration des régulateurs de débit de l'éclairage public sur le quai Adossat, afin de moduler les niveaux d'éclairage selon les activités.

Consommation de gaz et de carburants

La consommation de gaz et de propane est limitée aux espaces sportifs et au bâtiment ASTA. Avec un volume de 25 342 m³, elle est en baisse par rapport aux dernières années, ce bâtiment étant moins utilisé. La consommation de propane dans les espaces sportifs en 2012 s'est élevée à 4 721 litres.

CONSOMMATION DE CARBURANTS

Types de carburants	2009	2010	2011	2012
Essence (véhicules)	10 915	9 528	8 777	11 619
Gasoil A (véhicules)	86 122	87 675	89 329	92 601
Gasoil B (embarcations)	1 729	6 751	15 095	6 537
Gasoil B (générateurs)	87 773	103 080	41 043	31 166
Total	183 539	207 034	154 244	141 923

La hausse de la consommation d'essence est due à l'utilisation d'un plus grand nombre de véhicules. Elle est compensée par la baisse de la consommation des générateurs qui continuent d'être remplacés par des raccordements électriques.

Mobilité

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

NOMBRE DE CARTES DE TRANSPORTS EN COMUN INTÉGRÉS

	2009	2010	2011	2012
Nombre d'usagers T-Trimestre	144	160	208	210

Consommation de ressources

CONSOMMATION D'EAU (en m³)

	2010	2011	2012
Avitaillement des navires	183 980	162 215	146 386
Autres types de consommation	51 816	178 480	97 060
Port Vell	22 300	41 000	35 160
Total	258 096	381 695	278 606

L'eau qui alimente le Port provient des réseaux publics d'Aigües de Barcelona et d'Aigües del Prat. La consommation d'eau au cours des dernières années est ventilée en : avitaillement des navires, consommation dans la zone du Port Vell et autres types de consommation comprenant le bâtiment TIR, le bâtiment ASTA, le bâtiment TERSACO, le bâtiment du Portal de la Pau, les phares, les espaces sportifs, le centre médical et les nouveaux aménagements de la zone de l'extension sud du Port.

D'autre part, l'augmentation de la consommation d'eau dans le Port Vell depuis 2011 est due à la remise en état de nombreuses pelouses dans la zone du mirador, aux nouveaux arbres replantés dans les grilles vides, et à des nettoyages supplémentaires.

Enfin, la consommation de papier de bureau dans les dépendances de l'Autorité Portuaire de Barcelone poursuit la tendance à la baisse constatée au cours des dernières années.

CONSOMMATION DE PAPIER DE L'APB (en kg)

	2009	2010	2011	2012
Consommation de papier	17 971	17 083	18 974	16 407
Papier recyclé en pourcentage du total	21%	23%	19%	27%

Matériaux de chantier

Deux indicateurs GRI sont calculés ici :

- EN1 (A1), qui exprime la contribution de l'APB à la conservation de la base de ressources, et ses efforts pour réduire l'utilisation intensive de matériaux et améliorer l'efficacité économique.
- EN2 (A2), qui exprime la capacité de l'APB à utiliser des matériaux valorisés qui contribuent à faire baisser la demande en matières premières vierges, et à préserver la base de ressources générale.

Les matériaux dont la consommation a le plus augmenté par rapport à l'année précédente sont le tout-venant + enrochement et les revêtements.

On constate en 2012 une augmentation de la réutilisation de matériaux et de l'utilisation de matériaux recyclés. À cet égard, 33% du tout-venant + enrochement employés sur les chantiers 2012 provient de matériaux recyclés, ainsi que 2% des matériaux de remblai et 24% des revêtements.

INDICATEUR EN1 (A1) : MATÉRIAUX EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS (EN POIDS OU EN VOLUME)

Matériau	Unité	Poids ou volume			
		2009	2010	2011	2012
Tout-venant + enrochement	t	1 328 024	359 041	18 171	265 973
Béton	m ³	45 504	21 188	182 259	111 948
Acier	t	3 496 540	1 232	1 511 280	1 873 527
Revêtements	m ³	289 116	6 280	4 135	91 414
Aggloméré	t	7 873	19 519	6 889	38 066
Matériaux de dragage	m ³	2 070 072	679 687	216 134	407 149
Matériaux de remblai	m ³	4 003 402	835 562	1 313 123	1 955 450

INDICATEUR EN2 (A2) : MATÉRIAUX RECYCLÉS (VALORISÉS) EMPLOYÉS SUR LES CHANTIERS

Material	U	2009		2010		2011		2012	
		Poids ou volume	% recyclé						
Tout-venant + enrochement + acier	t	271 710	6	169 111	44	48 901	3	87 003	33
Matériaux de remblai	m ³	2 107 528	33	17 242	1	282 136	16	38 491	2
Revêtements	m ³	-	-	-	-	-	-	22 186	24





NOTRE ENGAGEMENT CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

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

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

Pour quantifier l'impact environnemental des chaînes de transport en termes d'émissions de gaz à effet de serre, et pouvoir promouvoir des mesures de réduction, le Port de Barcelone dispose du SIMPORT, le système d'information du marché du Port de Barcelone. Il s'agit d'un système d'information géographique au plan européen, doté d'outils d'analyse et de modélisation des flux de marchandises à différentes échelles géographiques. La base de données sur les prix, les coûts et les caractéristiques des réseaux de transports, permet de modéliser plusieurs modes de transports et échanges modaux : route, train, voies fluviales, *short sea shipping* et voies maritimes. Ce système a été développé avant tout

pour analyser l'*hinterland* potentiel du Port, avant d'être étoffé par un module de calcul des émissions, qui permet de connaître les émissions de CO₂ associées aux différentes chaînes de transport modélisées. Le système tient compte de la distance, du type de navire et de véhicule utilisé et de la consommation de carburant, et applique les facteurs d'émission des gaz les plus répandus.

Il n'existe toutefois pas de méthodologie générale de calcul des émissions, raison pour laquelle le Port a chargé un organisme indépendant, l'université polytechnique de Catalogne, de sa validation. L'université a conclu que la méthodologie employée respecte les grands principes généralement acceptés de pertinence, comparabilité, cohérence, transparence et précision des calculs.

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

Force est de constater que, s'agissant des trafics entre l'Europe et l'Asie, les ports méditerranéens sont plus efficaces au plan environnemental, avec des économies estimées allant jusqu'à 15% des émissions de CO₂ par



rapport aux ports du nord. Ce sont 3 ou 4 jours de navigation en moins, moins de navires nécessaires, et par conséquent un gain de temps pour l'arrivée des marchandises à leur destination européenne, d'où une réduction des émissions. Un gain de temps encore plus important grâce au *slow steaming* (réduire la vitesse des navires afin d'économiser du carburant) et qui rend l'acheminement des marchandises asiatiques par les ports méditerranéens plus avantageux. Les ports méditerranéens contribuent en outre à réduire l'engorgement des réseaux de transports du nord, ils peuvent alimenter le grand marché euro-méditerranéen et ils réduisent les coûts logistiques (moins d'investissements en navires, moindre consommation de carburant, amélioration des délais de livraison...) ce qui joue en faveur de la compétitivité des entreprises européennes.

Rendre le transport plus respectueux de l'environnement implique également d'orienter davantage de trafics vers des modes de transport générant moins d'externalités négatives (pollution atmosphérique, réchauffement climatique, bruit, accidents, engorgement du trafic et coûts des infrastructures), et de favoriser l'utilisation du transport ferroviaire, fluvial et / ou maritime sur les trajets où ils peuvent remplacer la route. À cet égard, le Port de Barcelone a été en mesure de quantifier la réduction des externalités obtenue grâce à sa stratégie intermodale en faveur du trafic ferroviaire et des services de transport maritime à courte distance ou *short sea shipping*. Entre 2008 et 2012, l'ensemble de ces services a permis de dégager des économies annuelles de 90 à 114 millions d'euros par rapport aux coûts des externalités

produites par un volume de marchandises identiques transportées par la route, soit une réduction de 80% des coûts.

Les chargeurs souhaitent eux aussi améliorer leur gestion environnementale et sont de plus en plus désireux de connaître les émissions générées par leurs produits et d'exploiter commercialement leur approche écologique. Au vu de cette tendance, et afin que les chaînes logistiques des clients gagnent en transparence, le Port a lancé un service d'information sur le CO₂ émis par ces chaînes, et de conseil sur des alternatives plus efficaces au plan environnemental. En 2012, plusieurs analyses approfondies ont été réalisées pour certains clients, avec une évaluation de chaînes de transport complexes et l'étude de solutions pour réduire les émissions.

Ce service doit à présent être étoffé par un outil accessible à tous les clients sur le web, qui leur permettra d'obtenir une première évaluation de l'impact environnemental de leurs itinéraires, et d'effectuer des comparaisons avec d'autres ports. Cet outil devrait être mis en service courant 2013.

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

Répertoire du Port de Barcelone

6





Répertoire du Port de Barcelone

6

Autorité Portuaire de Barcelone

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelone
Tél. : +34 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Service d'Accès Unifié (SAU)

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

Service Clientèle (SAC)

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

Représentation du Port de Barcelone au Japon

Takeshi Suzuki
DE TO K LTD. 1-34-1505,
4 Toranomom, Chome Minato-Ku
Tokyo 105-0001
Tél. : +81 3 3436 11 17
Suzuki@detokltd.jp

Représentation du Port de Barcelone en Chine

Joan Dedeu
CHINA CONSULTANTS
Room 101 1/F., Chung Nam Bldg 1
Lockhart Road
Wan Chai, Hong Kong
Tél. : +852 2866 88 41
jdedeu@netvigator.com

Représentation du Port de Barcelone en Argentine

Hugo Norberto Lejtman
Charcas, 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires
h.l.@abaconet.com.ar

Représentation du Port de Barcelone à Madrid

Miguel Ángel Palomero
C/ Jorge Juan, 19, 6° - 28001 Madrid
Tél. : +34 91 781 54 45
mapalomero@portdebarcelona.cat

Représentation du Port de Barcelone en Rhône-Alpes

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

Gerència Urbanística Port 2000

C/ Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelone
Tél. : +34 93 317 61 35
info@portvellbcn.com
www.portvellbcn.com

Zone d'Activités Logistiques (ZAL)

Centre Intermodal de Logística, SA (CILSA)

Av. Ports d'Europa, 100, 4a p., ed. Service Center
08040 Barcelona
Tél. : +34 93 552 58 00
info@zal.es
www.zal.es

World Trade Center Barcelona, SA

Moll de Barcelona, s/n, ed. Est, 1a p.
08039 Barcelone
Tél. : +34 93 508 80 00
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA

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

Portic Barcelona, SA

World Trade Center, ed. Est, 6a p.
Moll de Barcelona
08039 Barcelone
Tél. : +34 93 508 82 82
comercial@portic.net
www.portic.net

Terminal maritime de Saragosse (tmZ)

Silvia Martínez
Ctra. de la Cogullada, 65.
Mercazaragoza
50014 Saragosse
Tél. : +34 97 647 96 58
silvia.martinez@portdebarcelona.cat
www.tmaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Nathalie Thomas
20 Avenue Saint Guillan
ZAL Toulouse
31621 Eurocentre cedex – France
Tél. : +33 562 793 428
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat
www.tmtoulouse.com

Capitainerie maritime de Barcelone

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

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

Cal Patrici, 8-12
ZAL PRAT
08820 Prat de Llobregat
Tél. : +34 93 289 66 10
barcelona.cice@comercio.mineco.es

Centre de coordination du sauvetage de Barcelone

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

Corporation des lamaneurs de Barcelone

C/ Port de Ningbo, s/n
08039 Barcelone
Tél. : +34 93 221 95 67
admin@barcelonapilots.com
www.practicos-bcn.es

Douane de Barcelone

Passeig Josep Carner, 27
08038 Barcelone
Tél. : +34 93 344 49 40

ESTIBARNA – SAGEP

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

Poste d'inspection aux frontières (PIF)

Cal Patrici, 8-12
ZAL PRAT
08820 Prat de Llobregat
Santé extérieure – Tél. : +34 93 520 91 80
Équipe Qualité (EQ) – Tél. : +34 93 306 65 60

Association de consignataires de navires de Barcelone

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

Association des entreprises de manutention portuaire de Barcelone

Ronda del Port, sector 6
Edifici Gregal, 1a p.
08040 Barcelone
Tél. : +34 93 442 88 24
aeeepb@aeeepb.com
www.aeeepb.com

Association des transitaires internationaux de Barcelone (ATEIA-OLT)

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

Chambre de Commerce, d'Industrie et de navigation de Barcelone

Av. Diagonal, 452 - 08006 Barcelone
Tél. : +34 93 416 93 00
cambra@cambrabcn.org
www.cambrabcn.org

Collège officiel des agents et commissionnaires en douane de Barcelone

C/ Diputació, 295, baixos
08009 Barcelone
Tél. : +34 93 329 27 54
coacab@coacab.com
www.coacab.com

Conseil des usagers du transport de Catalogne

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

Terminal Intermodal de l'Empordà, SL

C/ Entença, 157, 4t - 08029 Barcelone
Tél. : +34 93 363 49 60
www.terminalemporda.com

Creuers del Port de Barcelona, SA

Moll de Barcelona, s/n
Estació Marítima Nord
World Trade Center Barcelona
08039 Barcelone
Tél. : +34 93 412 79 14
cpb@creuers.net

Marina Barcelona 92, SA

Passeig Joan de Borbó, 92
08003 Barcelone
Tél. : +34 93 224 02 24
www.mb92.com
info@mb92.com



Port de Barcelona

Gestion et coordination

Autoritat Portuària de Barcelona
World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T . 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Production et direction artistique

El Taller Interactivo, s.l.

Photographies

Lluís Castellà
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoritat Portuària de Barcelona

Traduction

Claire Chanard