

Les activités économiques qui dépendent de la mer en Catalogne.

Rosa María CASTEJÓN

La Pêche

- Le milieu naturel.
- Les moyens techniques de la pêche.
- Les captures.
- La population des pêcheurs.
- Les ports de pêche

L'activité commerciale des ports catalans

- Les ports commerciaux secondaires
- Le port de Tarragone: changements récents dans le volume et la structure du trafic.
- Le port de Barcelone: instrument de base du commerce extérieur catalan. Évolution et situation actuelle

Les installations nautiques sportives

Activités économiques qui dépendent de la mer en Catalogne

La ligne de côte de la Catalogne de 552 kms. de longueur est le scénario qui a centralisé à travers le temps les activités économiques qui dépendent de la mer. Le littoral est organisé en une infrastructure portuaire assez automatisée et hétérogène, résultante du cours des siècles et spécialement modélisée pendant les dernières décennies. Des 39 ports mariti-

mes placés dans le littoral catalan quelques peu seulement développent une unique activité, (Il s'agit dans ce cas de petits ports sportifs) quant à la majorité sont des ports avec des activités diverses. Il est fréquent qu'un seul port ait des activités mercantiles des travaux de relation avec la pêche et en même temps réserve des bassins pour amarrer des embarcations de loisir.

L'activité économique qui développe un plus grand trafic portuaire est l'activité commerciale.

Du point de vue considérant la mer comme un espace possible pour les déplacements, comme une voie de transport, les flux d'échange sont ceux des marchandises. Le transport de passagers par voie maritime est totalement centralisé dans le port de Barcelone et en plus grande partie intégré par des lignes régulières de passage avec les Balears.

La trajectoire économique a déterminé la concentration du commerce maritime dans deux grands ports: Barcelone avec un trafic intense de charge générale de grande valeur et Tarragone spécialisé dans le trafic d'hydrocarbures et produits pétroliers. Les autres ports commerciaux du pays ont un rôle complémentaire et le volume des transactions est peu notoire dans l'ensemble.

La pêche est une activité économique primaire qui en Catalogne s'exerce depuis toujours, mais qui n'a jamais été fondamentale dans son économie. La faible puissance de la pêche catalane dérive de la basse richesse ichtyologique de la Méditerranée et de sa configuration de mer fermée. L'exploitation des ressources de la pêche dans la mer catalane, aujourd'hui ont une importance seulement locale et il n'y a pas un ou deux ports de premier ordre sinon une vingtaine de petits centres de pêche, qui accueillent une flotte peu industrialisée qui pratique une pêche littorale ou côtière.

L'exploitation touristique des ressources de la mer a été décisive dans la seconde moitié du siècle. L'infrastructure portuaire de la région reflète le développement des sports nautiques: on a créé de nouveaux ports totalement adaptés à la navigation de loisir et on a réservé des bassins spécifiques dans des ports déjà existants.

Les activités économiques qui dépendent de la mer qu'elles soient mercantiles, de pêche ou sportives se gèrent à travers les ports maritimes qui sont des centres actifs dans les processus d'échange et des foyers d'attraction productive. Depuis que les compétences sur les ports ont été transférées au Gouvernement autonome de la Generalitat de la Catalogne en 1980 (restent exclus les ports de Barcelone et de Tarragone qui sont considérés d'intérêt général) on a développé une politique dont l'objectif final est la création d'un Front Portuaire Catalan qui puisse satisfaire les nécessités de transport maritime dans la région. A cet effet, on est en train de terminer une planification conjointe des ports intégrés dans la Commission des Ports de la Catalogne, en harmonie avec la gestion privée du Port Autonome de Barcelone.

L'ensemble des 39 ports maritimes catalans peuvent se classer selon les divers critères, en fonction des questions que l'on veuille aborder (administratives, économiques, techniques, historiques, etc...).

La différence entre ports commerciaux, de pêche et sportifs qu'il est utile pour détacher le type d'activité économique développés avec plus d'intensité dans chaque port, repose sur l'analyse du trafic. Il y a neuf ports avec un trafic commercial: Barcelone et Tarragone sont les deux essentiels, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Vilanova i la Geltrú et les Alfacs qui ont une influence commerciale purement locale et qui partagent leur trafic mercantile avec des activités de pêche et sportives, et finalement Alcanar, Vallcarca et Badalona. Ces trois derniers sont des ports concédés à des entreprises privées de ciment et à Campsa (le monopole du pétrole); leur trafic est spécialisé dans une seule marchandi-

se et leur fonction est exclusivement industrielle.

D'autre part il existe 17 ports avec un trafic regulier de pêche et avec des installations spécifiques. Tarragone et Barcelone même s'ils ont une fonction marginal dans la pêche, sont les centres les plus importants dans l'ensemble de la production de pêche catalane. Les quatre ports commerciaux secondaires, sont aussi de pêche, étant celui de Sant Carles de la Ràpita (Els Alfacs) un des premiers surtout en facturation de pêche. Dans la province de Girona, Llançà, Port de la Selva, Roses, l'Escala, l'Estartit et Blanes, ces ports partagent leur production de pêche avec des activités sportives, fait qui se répète dans trois ports de la province de Tarragone (Cambrils, l'Ampolla et les Cases d'Alcanar) et dans celui d'Arenys de Mar dans la région du Maresme.

Quant aux installations nautiques et sportives il existent des bassins spéciaux dans tous les ports commerciaux et dans les ports de pêche. En plus, dans ces dernières années il y a eu différentes entreprises privées qui ont construit de nouveaux ports pour la navigation de plaisance seulement. Les 16 ports maritimes sportifs privés sont de différents types et leur catégories vont du simple embarcadère à de complexes maritimes. A cet atomisé ensemble sportif il faut encore ajouter trois ports qui antérieurement étaient des ports de pêche et qui maintenant accueillent seulement des vaisseaux sportifs: Portbou, Garraf et l'Estany d'en Gras.

La Pêche

Le milieu naturel

L'activité de la pêche catalane est en grande partie influencée par le milieu naturel, soit le tracé de la côte, le relief sous-marin ou la richesse piscicole de la Méditerranée.

La côte catalane en général est peu articulée (62% de la côte est basse et sablonneuse) et sauf dans quelques secteurs de la Costa Brava, elle ne favorise pas l'apparition de ports naturels. La plateforme continentale dans le secteur qui correspond à la Côte du Llevant (du Cap Cervera au cap Salou) est très étroite, quelques 10 kms., pendant que la Côte du Ponent (de Salou jusqu'à l'Ebre), s'élargie d'une manière progressive jusqu'à atteindre 90 kms. près du delta.

Aussi bien pour ses caractéristiques oceanographiques comme pour son haut niveau de pollution, la mer catalane est pauvre en plancton et par conséquence pauvre en poissons.

Les ressources ichtyologiques sont déficients aussi bien dans la quantité comme dans la diversité des espèces; les plus abondantes sont les pélagiques qui ont une basse valoration commerciale (poisson bleu: sardine, anchois frais, maquereau, etc.). Les espèces benthoniques de haute cotisation, vivent en contacte avec les fonds marins et sont différentes selon la profondeur du relief.

Les moyens techniques de la pêche

Techniquement, l'activité de la pêche est peu développée aussi bien en systèmes de pêche comme en la flotte. On ne fait que de la pêche au littoral, car comme dans d'autres aires de la Méditerranée espagnole on ne possède pas les moyens adéquats pour la pêche en haute mer. Actuellement, les deux systèmes fondamentales de pêche sont le traînage et la pêche en cercle. Dans les plus petits ports on pratique encore des systèmes d'artisanat.

Malgré les différences fonctionnelles, les barques de pêche de cercle («teranyines» usées pour capturer les espèces pélagiques) et celles de traînage («bous») n'ont pas un aspect trop différent grâce à l'emploi d'accessoires techniques semblables.

La flotte de pêche, transformée radicalement depuis les années soixante, aussi bien en puissance installée comme en capacité, aujourd'hui se maintient dans des niveaux stabilisés. On a renforcé la puissance de la flotte industrielle — traînage et cercle —, or la flotte artisanale est en retard par son faible rendement. La flotte de cercle se localise avec une grande concentration dans les ports de Barcelone, Tarragone et Vilanova i la Geltrú et celle de tramage prédomine à Tarragone, l'Ametlla et Sant Carles de la Ràpita.

Les captures

Il s'est produit au long de ce siècle, une forte augmentation du volume de pêche malgré que l'activité de la pêche a cessé d'être primordiale pour les habitants du littoral catalan.

Evolution des captures

1900	6.000 Tms.
1964	21.686 Tms.
1970	29.144 Tms.
1980	57.785 Tms.
1982	60.372 Tms.
1983	58.557 Tms.
1984	40.436 Tms.

Source: COCIN de Barcelona: *Memòria Comercial* (jusqu'à 1965). *Memòria econòmica de Catalunya* CIDC, *Anuari estadístic de Catalunya*, 1986.

La période autarchique de la post guerre espagnole provoqua une intensification des captures, arrivant vers les années quarante à plus de 25.000 Tms./an. La rénovation économique des années soixante et la grande croissance de la population urbaine, ont conditionné l'apparition d'améliorations qualitatives en techniques de transport, moyens de réfrigération et système de pêche qui ont transformé les structures sociales et économiques du secteur. L'évolution s'est stabilisé dans la décennie des années 80. Le volume de pêche oscille autour des 60.000 Tms./an, même si dans les dernières années on a détecté une baisse remarquable (en 1984 les captures ont descendu un 14,4% en relation à l'année d'avant).

Presque toutes les espèces marines sont utilisées commercialement ce qui n'exclut pas que les unes soient plus cotisées que les autres. La plupart des captures sont des poissons, seulement 4,5% sont des mollusques et la quantité de crustacés est minime. Le seul point du littoral où l'on accroît les possibilités de l'aquiculture c'est dans le delta de l'Ebre; les eaux peu profondes et protégées des baies del Fangar et dels Alfacs constituent l'endroit idéal pour la culture des moules et des grosses crevettes.

La destinée de la production de pêche c'est la commercialisation en Catalogne pour la consommation au frais. Avec cette production on couvre la demande au 20%. Le reste vient du Nord et de Galice.

La commercialisation des captures se canalise à travers les halles ou «Pósitos de Pescadores» dirigés par les associations de pêcheurs. Le système de vente employé est la vente aux enchères hollandaise ou vente aux enchères à la baisse.

La population de pêcheurs

Le chiffre de pêcheurs est très bas dans l'ensemble de la population active catalane (représente 0,25%). La quantité de pêcheurs n'est pas un chiffre constant: il oscille selon la disponibilité de travail dans d'autres secteurs de production qui donnent plus de bénéfice. La modernisation de la flotte et les meilleures offres de travail, ont été la cause de la baisse, mais dans la dernière décennie on tend vers une stabilisation et même vers une légère augmentation en réponse à la crise économique internationale. Les trois quart des pêcheurs travaillent dans des barques de traînage et de cercle.

Les pêcheurs constituent trois catégories différentes: les armateurs qui sont les propriétaires des barques, les patrons et les chargés des moteurs, qui sont les professionnels de la pêche et les marins, qui constituent l'équipe de manoeuvres de la pêche. Le groupe plus nombreux est formé par la dernière catégorie et celle-ci est très abondante dans les ports de grand dynamisme comme c'est celui de Barcelone et de Tarragone. Dans beaucoup de cas il s'agit d'une population immigrée d'Andalousie après l'intensification de la pêche de cercle.

Les ports avec une forte production de sardines reçoivent durant les mois d'été une forte vague d'immigration de pêcheurs experts qui viennent de ports proches du littoral méditerranéen. Dans cette migration saisonnière participent non seulement des marins salariés mais il est aussi fréquent l'arrivée de pêcheurs avec outillage et barque de leur propriété.

Le secteur de la pêche présente une atomisation patronale très accusée et les entreprises de type familial supposent un 95% du total.

Les ports de pêche

Presque tous les ports exercent des activités de pêche. Dans quelques uns la fonction de la pêche est secondaire ou marginale et dans d'autres c'est l'activité essentielle, comme dans le cas d'Arenys de Mar, l'Ametlla ou Roses. Selon ce qu'on en déduit d'après le cadre núm. 2, dix ports concentrent le 90,4% du total des captures.

1984: Production de pêche. Ports principaux

% de chaque port en référence au total catalan

	<u>volume de la pêche</u>		<u>valeur de la pêche</u>
Tarragona	17,9	Tarragona	13,9
Barcelone	15,2	Sant Carles	13,4
Sant Carles	10,8	Barcelone	11,1
Arenys	10,0	Arenys	9,1
Vilanova	9,4	l'Ametlla	8,2
l'Ametlla	6,9	Roses	8,1
Palamós	5,9	Vilanova	7,9
Roses	5,8	Palamós	7,7
Blanes	5,4	Blanes	6,9
Sant Feliu	3,1	Cambrils	4,6

Source: Elaboration personnelle d'après des chiffres publiés.

CIDC: *Anuari estadístic de Catalunya*, 1986.

Les ports les plus importants en production de pêche, sauf dans le cas d'Arenys de Mar, sont les ports commerciaux. Tarragone et Barcelone ont été pendant beaucoup de temps les deux ports de pêche les plus importants de la Catalogne: en 1980 ils concentraient ensemble le 54,4% des captures et le 36,6% de la facturation de la pêche. La tendance des dernières années est de réduire la concentration dans les deux ports et intensifier la production dans d'autres de tradition et de dynamique de pêche importante. Le port de Sant Carles de la Ràpita ressort par la valeur de ses captures: 13,4% de l'ensemble régional, étant donné sa spécialisation dans la pêche de la grosse crevette, espèce de luxe fort cotisée dans les marchés urbains catalans.

L'ensemble spatial maritime plus actif se trouve entre le delta de la Tordera et le cap Salou, de sorte que la côte du Maresme et la Côte de Ponent ensemble concentrent le 52,8% des captures et le 42,2% de la valeur.

Curieusement, il se produit une correspondance dans le front maritime entre la concentration maximum industrielle et l'activité maximum de pêche, fait paradoxal si l'on pense à l'alteration de milieu naturel marin provoquée par l'activité industrielle. C'est aussi le secteur du littoral catalan qui est peuplé d'un façon plus dense.

L'activité commerciale des ports catalans

Les neuf ports de la Catalogne qui ont un trafic commercial pendant la décennie actuelle ont mobilisé annuellement entre 40 et 48 millions de tonnes de marchandises en moyenne ce qui suppose approximativement un 20% du trafic commercial maritime espagnol.

Trafic générale de marchandises dans les ports commerciaux de Catalogne

<u>1982</u>	<u>%</u>	<u>1983</u>	<u>%</u>	<u>1984</u>	<u>%</u>	
Barcelone	18.030.599	44,7	19.497.436	40,8	18.184.087	43,6
Tarragone	18.764.365	46,6	25.180.854	52,7	21.296.579	51,0
1) Ports CPC	323.135	0,8	367.150	0,7	217.655	0,5
Palamós	52.202		39.076		37.523	
Sant Feliu	29.691		30.047		33.403	
Vilanova	109.458		186.653		70.445	

La grande majorité des marchandises transportées l'ont été à travers les grands ports, Tarragone et Barcelone dont le trafic mercantile suppose plus du 90% de l'ensemble portuaire catalan.

La structure économique de la région c'est elle qui a toujours déterminé le trafic maritime. Le manque de matières premières pour le fonctionnement industriel a changé les ports maritimes en centres de réception et en points de décharges (approximativement 90% des marchandises importées en Catalogne entrent par voie maritime). Le peu de dynamisme du marché espagnol des dernières années a lancé les entreprises catalanes à vendre leur manufactures à l'étranger c'est pour cela qu'a augmenté de façon très significative le trafic commercial maritime d'exportation.

Le trafic de marchandises a enregistré une augmentation continue dans les dernières décennies de ce siècle.

Tráfico general de mercancías en los puertos comerciales de Cataluña (Tm.)

	<u>1982</u>	<u>%</u>	<u>1983</u>	<u>%</u>	<u>1984</u>	<u>%</u>
Barcelona	18.030.599	44,7	19.497.436	40,8	18.184.087	43,6
Tarragona	18.764.365	46,6	25.180.854	52,7	21.296.579	51,0
(1) Puertos de CPC	323.135	0,8	367.150	0,7	217.655	0,5
Palamós	52.202		39.076		37.523	
Sant Feliu	29.691		30.047		33.403	
Vilanova	109.458		186.653		70.445	
Els Alfacs	131.784		111.374		76.284	
(2) Puertos de CI	3.184.873	7,9	2.762.534	5,8	2.039.176	4,9
Alcanar	1.872.305		1.948.554		1.724.695	
Vallcarca	116.625		116.190		87.595	
Badalona	1.195.943		697.790		226.886	
TOTAL	<u>40.302.972</u>	<u>100</u>	<u>47.807.974</u>	<u>100</u>	<u>41.737.497</u>	<u>100</u>

(1) Ports du Comissió de Ports de Catalunya de la Generalitat de Catalunya.

(2) Ports de **concesión industrial**.

Source: **Memòria anual**. Puerto de Barcelona, de Tarragona y de la Comissió de Ports.

La crise économique générale a influencé, sans doute, dans les transactions commerciales des ports catalans et même si cela n'a pas réduit les chiffres globales du trafic, cela a changé la structure du commerce: le commerce extérieur l'emporte sur le cabotage et les embarquements sont pour la plus part des exportations.

L'activité commerciale des ports du pays ont deux centres d'action décisifs: Barcelone dont sa fonction de base est la commerciale et Tarragone spécialisé dans le trafic industriel. Tous deux sont entre les premiers ports espagnols quant à mouvement de marchandises et ont un rôle important au sein de la méditerranée internationale. Les autres sept ports commerciaux sont secondaires et ont une aire d'action locale.

Les ports commerciaux secondaires

Le trafic de marchandises atteint par les ports commerciaux secondaires, ressort très peu dans l'ensemble régional un 9% en 1981 et un 5,4% en 1984.

Entr'eux, celui qui mobilise la plus grande quantité de marchandises c'est le port d'Alcanar situé à côté de l'industrie «Ciments de la Mer» il s'agit d'un port spécialisé dans le transport de cette matière première constructive et c'est un centre exportateur. En 1984 le 76,4% des marchandises bougées par les ports commerciaux secondaires correspondaient à Alcanar étant des exportations les trois quarts du trafic.

En 1984 on enregistre une diminution du mouvement portuaire aussi bien en transit de navires comme en trafic total de marchandises. Le recul peut être dû à une plus basse réception de produits pétrolifères à Badalona et à la crise d'exportation des entreprises espagnoles du ciment spécialement sensible en Catalogne.

Un 60% des marchandises trafiquées par ces ports correspond au trafic extérieur. Sa «foreland» a une importance internationale remarquable.

Les exportations sont la base de son commerce extérieur et supposent autour du 76%. Quant à la composition du trafic des marchandises celles qui se commercialisent en plus

grande quantité sont les matières premières minérales, énergétiques, matières pour la construction et pétrolifères. En 1984 les plus importantes en volume général ont été: ciment et clinker (62% du total) charbons (13,7%) fuel-oil (10%) scories (5,8%) caolin (1,4%) etc...

Les deux ports commerciaux de Gérone, Palamós et Sant Feliu de Guíxols, sont distancés de sept milles seulement; c'est pour cela et parce que le mouvement des marchandises de chacun d'eux est bas que la future planification de la Direcció General de Ports i Costes prétend conserver un seul port commercial dans la zone. Les investissements réalisés dans l'infrastructure du port de Palamós, font penser que c'est celui-ci qui sera le port commercial de la zone de Gérone dans le futur.

Le rôle que joue Vilanova i la Geltrú dans le commerce maritime catalan, en plus de générer du trafic local et régional (ciments, minéraux, marchandises en général, etc...) dérive de sa situation entre Barcelone et Tarragone et consiste à déployer du trafic interstitiel capté par le port de Vilanova en base aux avantages de prix sur les autres grands ports proches.

Dans ces dernières années le mouvement commercial du port d'Els Alfacs a passé d'être du service des usines proches, avec un trafic conventionnel basé en produits chimiques et ciments à donner support aux plantes de perforation quand on a initié les prospections pétrolifères à Tarragone.

Les ports commerciaux de concession industrielle, forment un groupe avec des caractéristiques différentes. Ils ont un caractère de ports particuliers qui ont été construits et exploités par des entreprises privées après l'obtention de la concession. Il y en a trois le port de Vallcarca de Ciments Uniland qui se trouve à Sitges, le Pantalan et Monoboya de Campsa à Badalona et le port de la compagnie Ciments de la Mer dans la municipalité de Alcanar. Leur caractéristique commune est que les flux qu'ils génèrent se développent presque exclusivement par voie maritime. Les ports et usines annexes sont l'origine et/ou la destinée finale de ces flux.

La question plus problématique de l'infrastructure des trois ports cités a été l'insuffisance de calaison des installations. Le trafic qui est très spécialisé et est toujours composé de matières premières en vrac consiste en ciments, clinker, charbons et produits pétrolifères. En 1984 ces trois ports ensemble on bougé 2,03 millions de tonnes un 4,8% du trafic des marchandises des ports du pays. Le volume du trafic développé par Campsa à Badalona, dépend de la planification énergétique espagnole et sera sans doute sensible aux fluctuations mondiales du marché d'hydrocarbures. La baisse de ces dernières années répond à des changements de tactique dans la stratégie énergétique.

Le Port de Tarragone: changements récents dans le volume et la structure du trafic.

Traditionnellement le port de Tarragone a eun une double fonction, commercial et de pêche. Les quantités peu importantes de marchandises bougées dans l'ensemble espagnol, reflètent que son influence reste réduit à l'ensemble local. Jusqu'à la décennie des années soixante-dix Tarragone fut un centre de sortie des products agraires de la zone et un centre de réception de marchandises pour l'approvisionnement urbain et industriel.

Actuellement la fonction portuaire essentielle c'est l'industrielle. Son trafic est déterminé par le complexe pétrochimique adjoint au port et surtout par la présence de raffineries de pétrole brut. Le changement de fonction se détecte dans les installations spécifiques et dans la configuration de son infrastructure adaptée aux nécessités d'automatisa-

tion des charges et décharges de matières industrielles et énergétiques en vrac. A partir de l'installation de la raffinerie de EMPETROL dans les environs en 1974 et la mise en marche de celle-ci en 1976, le port a dû se renouveler, entrant dans une phase de travaux d'agrandissement et de renouvellement des équipes et amélioration des accès pour pouvoir s'occuper des nouvelles nécessités du trafic en expansion.

Les chiffres d'évolution du trafic général (cadre 4) montrent ce que quantitativement a supposé le changement de fonction.

La période de guerre et de post-guerre ont été des années d'atonie et de récession commerciale, de façon que jusqu'en 1953 on n'arrive pas à un chiffre de trafic global semblable à celui de 1935. Les années soixante que commencent avec une libéralisation du commerce extérieur et qui représentent le point algide du développement espagnol, est une période d'essor pour le port: en dix ans le volume des marchandises commercialisés se quadruple. C'est aussi durant les années soixante que se produit l'expansion industrielle de la ville de Tarragone, caractérisée par l'implantation de deux polygones industriels (Entrevis en 1957 et Francolí en 1961) et du complexe pétrochimique (depuis 1962).

Le changement radical se produit en 1976 après la mise en marche de la raffinerie EMPETROL. Le mouvement des produits pétrolifères et du pétrole brut passe à être primordial et Tarragone par ses chiffres généraux de trafic de marchandises passe à être un des premiers ports espagnols.

Dans ce port spécialisé dans le transport en vrac (97% du total) la marchandise qui arrive à un volume de trafic plus grand est le pétrole brut qui représente entre un 40 et un 43% du total.

Une partie du pétrole brut s'interchange en cabotage avec d'autres raffineries espagnoles placés dans la ligne côtière, mais pour la plus part il s'agit de pétrole brut importé de l'étranger pour être traité industriellement. La raffinerie de ASESa reçoit du pétrole brut lourd spécialement du Venezuela pour l'élaboration d'asphalte qui après s'exporte en Lybie et à d'autres pays arabes nord africains et du Moyen Orient. La raffinerie EMPETROL est dessinée pour le raffinage de pétrole brut léger qui proviennent du nord d'Afrique et du Moyen Orient de ce pétrole on obtient des naphthes qui sont la matière première de base des pétrochimiques adjointes, et autres dérivés qui s'étendent dans le marché espagnol.

D'autres marchandises en vrac transportées par Tarragone en grandes quantités sont les céréales et grains qui viennent de l'extérieur (USA, Canada et Argentine) ce sont les matières premières pour les industries d'aliments situées en Catalogne. Le volume atteint par le charbon provenant d'Afrique du Sud et des USA est aussi important et il forme la base énergétique de la centrale thermique de Andorre de Teruel et de quelques usines de ciment de la zone de Tarragone. Finalement entre les marchandises qui dépassent le million de tonnes annuelles il faut remarquer les ciments qui s'exportent aux pays arabes. Curieusement dans le trafic général de quelques années les importations d'eau industrielle sont très volumineuses; en 1983 on a importé de Norvège 1,2 millions de Tm. Il faut penser à la grande concurrence qu'il existe pour l'eau dans un endroit où coïncident les nécessités de l'industrie, la demande urbaine de la ville de Tarragone, des agglomérations touristiques voisines (Salou) et les exploitations agraires del Camp de Tarragone.

Le trafic de marchandises en général a peu d'importance quantitativement (autour d'un 3% du total) mais il faut remarquer pour leur valeur les exportations de produits agraires type vin, fruits et légumes et les importations de tabac.

Commercialement le port est structuré comme un centre de réception bien qu'autour du 65% des marchandises commercialisées se déchargent dans le port.

La prédominance du commerce extérieur face à l'intérieur est très claire; les relations mercantiles avec d'autres pays supposent plus des deux troisièmes parties de son trafic. En résumé on peut le définir comme un port importateur, bien que les marchandises arrivées en commerce extérieur sont plus de la moitié du total.

Le port de Barcelone: instrument de base du commerce extérieur catalan. Évolution.

Le port de Barcelone a cessé d'être une zone de refuge maritime à la moitié du siècle dernier. Le Projet d'Ampliation du Port de José Rafo en 1860, l'a transformé en une infrastructure organisée pour les tâches commerciales. Depuis lors sa fonction de base, mais pas exclusivement a été la commerciale. Pour juger correctement le rôle qu'il joue de nos jours, il faut d'abord connaître son passé proche, c'est-à-dire les changements arrivés lors de ce siècle, aussi bien quant à sa structure matérielle comme à l'évolution du trafic. Le comportement de son évolution dérive de plusieurs faits décisifs d'ordre économique et politique d'écho international. Sa dynamique s'est vue modifiée par les deux guerres mondiales, par la guerre civile espagnole, par la période d'autarchie économique et par l'euphorie économique des années soixante. Les crises économiques internationales 1929-1973 ont influencé produisant des impasses ou des reculs dans le tonnage mercantile manipulé. Définitivement le port de Barcelone a toujours eu de liens étroits avec l'évolution de l'économie catalane.

Depuis le début du siècle et jusqu'au début de la première guerre mondiale il s'est produit une expansion du trafic maritime qui a coïncidé avec une période de diversification et croisement industriel en Catalogne. Les années de la guerre de 14 ont supposé une baisse dans les importations qui ont donné comme résultat un recul du trafic général (mais les exportations augmentèrent grâce à la demande des pays en guerre). La décennie des années vingt se caractérisa par un croisement soutenu qui s'effondra avec la crise de 1929. De cet année-là jusqu'au début de la guerre civile, on a senti intensément les effets de la crise sur le trafic maritime qui resta diminué. La guerre civile laissa le port inactif et l'étape de postguerre fut d'impasse et de très lente récupération; les interchanges avec d'autres pays ont été interrompus d'abord par la seconde guerre mondiale et puis par la politique d'autarchie en Espagne. Jusqu'en 1960 date à laquelle on a imposé de nouveaux tarifs douaniers et la libéralisation du commerce extérieur de quelques produits et marchandises on n'arrive pas aux chiffres de trafic mercantile atteints en 1929 (3,6 millions de tonnes). L'impasse du commerce maritime causa le fait de ne pas faire de travaux d'infrastructure et d'ampliation et que le port conserva la même image durant cinquante ans (1914-1964). L'augmentation du mouvement commercial des années soixante fut accompagné d'une planification de transformation de l'infrastructure portuaire pour l'adapter aux nouvelles exigences techniques du trafic.

Les changements économiques dérivés de la Planification du pays ont eu des conséquences claires dans le trafic de Barcelone. Dans la décennie des années soixante qui se caractérisa par les taxes élevées de croisement économique et par la période de mise en marche de la planification indicative (Plans de Développement) le trafic général de marchandises augmenta d'une façon ininterrompue et le commerce extérieur fut fondamental avantageant le cabotage.

La tendance à augmenter le commerce extérieur maritime à l'intérieur ne s'était jamais produit depuis 1935 (voir cadre 5).

Les années soixante-dix qui furent marqués par l'apparition de la seconde crise économique internationale commencée en 1973 avec la guerre de Yom Kipur furent des années d'impasse dans le commerce et le trafic maritime mondial surtout à partir de 1975. Le trafic du port de Barcelone reproduit la situation générale mondiale: croisement accéléré à partir de la libéralisation du commerce extérieur et effondrement en 1975 comme reflet de la crise économique (le chiffre qui correspond à 1974 fut de 11,8 millions de Tm.) l'étape de plus grande croissance du trafic va du début des années soixante jusqu'à la fin des années soixante-dix. Ces années sont aussi les années du change et de l'élargissement ampliation de l'infrastructure et l'étape de plus grand croisement économique et démographique de la Catalogne. Après les fortes augmentations produites dans les années quatre-vingts, le volume de marchandises de 1984 suppose une baisse d'un 6,9% par rapport à l'année d'avant. On commence une étape de moins de trafic dans quelques installations pour ce qui indique que quelques marchandises atteignirent en 1983 des côtes difficilement.

Traditionnellement c'était plus un port recepneur qu'expéditeur. Mais le désarangement entre entrées et sorties fut spécialement fort entre 1960 et 1966, moments de grande euphorie économique où l'on a impulsé un croisement industriel basé dans l'importation de matières premières. A la fin des années soixante-dix le procès exportateur était déjà solidifié et en 1980 28% du total du trafic furent des exportations ce qui indique un certain changement du rôle historique. En 1984 le schéma se répète mais de façon contrasté: le 68,4% du trafic est extérieur et les exportations et importations sont en équilibre (Ex. 33,7% du total, Imp. 34,6%).

Dans ces vingt années de croisement continu, on commercialise quelques nouvelles marchandises, étant donné les investissements en travaux d'infrastructure: essence, à partir de la mise en marche de la jetée de Campsa en 1969-70 gaz liquide —gaz naturel surtout—, à partir de 1972 ferrailles et démolitions, depuis 1973 céréales à conséquence de l'installation de sillos et des avances techniques de manipulation. Vers 1969 commencent à fonctionner des trafics de container et trafics en terminales spécialisés. Logiquement l'introduction de trafics spécialisés a des répercussions dans la configuration et physionomie du port.

Situation actuelle

Depuis 1978 le fonctionnement administratif du port de Barcelone a changé, il est maintenant autonome. L'Autonomie a supposé l'implantation de nouvelles conditions organisatives et l'adoption d'un cadre administratif plus décentralisé, moins bureaucratique et responsable de ses propres résultats. A niveau méditerranéen l'autonomie portuaire est habituelle depuis le temps (Gênes depuis 1903, Marseille depuis 1966) mais à niveau espagnol ce n'est pas commun; récemment les ports de Pasajes, La Luz, Las Palmas et Huelva sont devenus autonome.

Actuellement c'est le premier port espagnol en mouvement de marchandises et en trafic de containers.

Les caractéristiques qui le définissent le plus sont la diversité des installations comme des chargements qui y transitent. Il n'est pas à la tête des ports espagnols en volume total car on n'y commercialise ni du pétrole brut, ni des matières premières pour industries lourdes. Dans l'ensemble portuaire méditerranéen c'est un des ceux qui détectent une plus grande variété et équilibre de trafic, bien que c'est un des ports qui sert à la principale concentration industrielle et démographique de la Méditerranée, sans posséder aux alentours de raffineries ni d'industries sidérurgiques.

C'est le 9ème port du système portuaire méditerranéen en trafic total, le 5ème en marchandises générales et le 6ème en trafic de container. Dans le système portuaire atlantique il occupe le núm. 28 quant au trafic total et le núm. 11 en marchandises en général.

Le développement d'un trafic commercial varié de marchandises de haute valeur et pas toujours de grand volume est possible grâce à qui'il est en contact avec 250 lignes maritimes régulières, beaucoup desquelles opèrent avec des bateaux techniquement très avancés. Ce fut le premier port du pays qui adopta son infrastructure aux exigences internationales des années soixante à cause des changements dans les types de bateaux (spécialisation des bateaux: portecontainers, pétroliers, ro-ro, lash, etc.) et par l'unitarisation des chargements (outillage spécifique, spécialisation de terminales, structures off-shore, etc.).

Le trafic traité par le port sert à une grande zone du territoire espagnol et son aire d'influence intérieure— hinterland— même si dans un 70-80% est restreint à l'aire métropolitaine de Barcelone, elle peu arriver jusqu'à des points éloignés espagnols; certains types de marchandises d'importation entrent en Espagne seulement à travers le port de Barcelone car c'est un port d'escale obligatoire dans beaucoup de lignes maritimes internationales (par exemple la laine en provenance d'Australie, Nouvelle Zélande ou Argentine pour approvisionner l'industrie lainière espagnole, entre presque exclusivement par Barcelone).

Les interchanges commerciaux en navigation de cabotage s'établissent avec la majorité des ports espagnols, mais pas d'une façon régulière. Le commerce maritime intérieur canalisé par des lignes régulières de bateaux cargo ou mixtes, est spécialement orienté vers les secteurs insulaires, balear et canaries.

L'aire d'influence extérieure —foreland— a une grande portée internationale. Il entretient du trafic maritime avec des ports de plus de cent pays entre lesquels on peut remarquer par le volume d'interchanges, USA, Arabie Saoudite, Algérie, Lybie, Egypte et Brésil. Le commerce avec chacun de ces pays dépasse le million de tonnes par an. Quant aux ensembles on remarque l'aire d'Afrique du Nord d'où proviennent les parties de gaz naturel qui représentent un 10% du trafic général du port, les pays du Prochain Orient vers où on exporte de grandes quantités de ciment (13% du total) et la côte orientale des EEUU qui fourni à Barcelone des céréales de la ferraille et du charbon principalement (12%).

En ce qui concerne la composition du trafic de marchandises, la division technique entre produits pétroliers (24,3% du total), liquides non pétroliers (5,5%), solides (39,8%) et charge générale (30,4%) c'est une première approximation qui sert pour remarquer l'importance des marchandises au détail qui semblent être des matières premières. La dénomination de charge en général comporte un grand nombre de marchandises différentes en valeur, poids, catégorie, texture et application le 30% de la charge en générale du port de Barcelone permet de dire que le trafic est diversifié, hétérogène ou inharmonieux.

Dans ces dernières années les parties plus volumineuses ont été les hydrocarbures (32,9% du total en 1980 et 24,6% en 1984). Il y a eu une baisse motivé par la réduction des débarquements en cabotage de fuel-oil. Le ciment et le clinker malgré qu'ils continuent d'être importants (16-17% du total), en 1984 ont descendu d'un 15,2% face à l'année d'avant comme résultat de la crise des industries du ciment. Les deux matières premières pour la construction s'exportent presque dans leur totalité. Cette baisse a provoqué indirectement la diminution du trafic du charbon en un 27,3% puisqu'il est la base énergétique de ces industries. Les céréales normalement importés des USA, conserves des chiffres de trafic hauts (10%) pendant que le soja a diminué. Remarquer finalement les exportations de produits sidérurgiques et de potasses.

En résumé on pourrait dire que le port de Barcelone qui est un insubstituable dans le commerce extérieur catalan, a une grande influence dans l'économie de l'aire de Barcelone, étant réelement notoire l'occupation qu'il génère indirectement.

Les installations nautiques sportives

La pratique des sports nautiques en Catalogne a commencé au siècle dernier mais d'une façon minoritaire. Les ports maritimes, qu'ils fussent de pêche ou de commerce, on pu accueillir dans leurs quai des embarcations de loisir sans problèmes. A partir des années cinquante avec l'apparition du tourisme de masses, l'expansion de la navigation sportive ou de loisir a été spectaculaire. Dans les dernières décennies le secteur touristique s'est développé en Catalogne avec un dynamisme remarquable, et un des points d'attirence principaux fut la côte qui a comme caractéristique principale sa diversité. Des onze millions d'étrangers qui ont visité la Catalogne en 1984 un grand nombre d'entre eux ont passé leurs vacances dans des villes de la côte. A cette population flottante des agglomérations côtières, il faudrait ajouter les visiteurs provenant du reste de l'Espagne et d'autres aires urbaines de l'intérieur catalan.

La forte concentration de population touristique dans la ligne de côte a emmené la prolifération du nombre d'embarcations de loisir, bien que le sport nautique s'est popularisé notoirement par un plus grand accès aux bateaux de type léger.

Pour faire face à la croissante demande d'espaces abrités pour le tourisme maritime, il a fallu créer une infrastructure adéquate, en adoptant des solutions différentes: on a réservé des bassins pour embarcations de loisir dans des ports déjà existants et on a créé de nouveaux ports totalement adaptés à cette classe de navigation de loisir, se base aussi sur une autre solution qui consiste dans l'établissement de mouillages, cales et autres installations pour petits bateaux sportifs au long de toute la côte.

Dans la classification établie par le Plan de Ports Sportifs effectué par la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya, on différencie plusieurs types d'installations nautiques, selon la dimension, les caractéristiques techniques et le régime des démarches juridiques: embarcadères, ports sportifs, marines, darses sportives et bases nautiques. Les embarcadères qui se définent comme «oeuvre infrastructurelle sur terre et sur mer, conçue fondamentalement comme point de transicion de personnes et objets entre l'un et l'autre milieu; quand la dimension le permet il y a des amarrages et service en terre», actuellement il y en a 11 et offrent le 15,5% des points d'amarrage du littoral. La majorité d'entre eux ont été construits recuperant d'anciennes structures qui avant étaient consacrés a des activités de pêche. Normalement ils sont placés dans des plages près des cités touristiques. Les ports sportifs sont «des infrastructures de base d'abri dotées de tous les services principaux pour les embarcations sportives et de loisir».

Jusqu'à présent on a construit quatre ports sportifs de nouvelle (El Balís, Masnou, Aiguadolç et l'Hospitalet de l'Infant) et il y en a deux en construction (Ginesta et Calafat). Ils offrent presque deux mille points d'amarrage (17% du total). Ces ports ont été construits dans des villes côtières de large tradition de villégiature, points d'attraction des barcelonais en vacances.

«Les marines» sont «des superficies urbanisées qui possèdent une aire de flottement divisée en canaux qui accomplissent les fonctions de réseau de communication entre les diverses unités résidentielles et l'embouchure de sortie à la mer». Les trois qui existent se

trouvent à la Costa Brava: Santa Margarida, proche à Roses et installée sur une zone lacustre, Ampuriabrava sur la marge nord de la rivière Muga et Port d'Aro dans l'extrémité méridionale de Playa d'Aro. L'offre de postes d'amarrages est élevée (30,1%) mais beaucoup d'entre eux sont à des particuliers qui résident dans *la marine*.

Les embarcadères, *les marines* et les ports sportifs, sont des installations nautiques sportives de caractère privé en fonction d'un régime de concession. La construction et la gestion sont à charge d'entreprises privées et des sociétés. Cet ensemble groupe 7.142 points d'amarrages (64% du total). La construction des installations privées est très récente: excepte Salou qui est le port plus ancien il date de 1969 et celui de l'Hospitalet terminé en 1985, les autres entrent en fonctionnement pendant les années soixante-dix. Les installations sportives privées sont des manifestations, dans l'espace maritime, de l'expansion de la résidence secondaire urbaine. En époque haute, beaucoup de ces ports sont saturés, car ils se convertissent en centres d'attraction de barques de loisirs étrangères. La définition de bassin ou darse sportive est: «aire d'un port géré directement par la Generalitat ou par un organisme attribué à l'Administration centrale (I.O.P. ou Conseil d'Administration) dédiée à la flotte sportive et de loisir et à leur service. Dix-sept des ports avec une activité commerciale ou de pêche accueillent des barques de loisir, offrant 4.000 amarrages (36% du total). Les ports de pêche de la Costa Brava ont été ceux de plus grande attraction pour les touristes maritimes. Dans ces quinze dernières années les nouvelles constructions portuaires de type sportif ont profondément altéré la configuration du littoral qui s'est converti, une fois de plus, en un espace urbain plutôt que naturel. Le dynamisme du secteur fait penser à une continuation dans ce processus.

