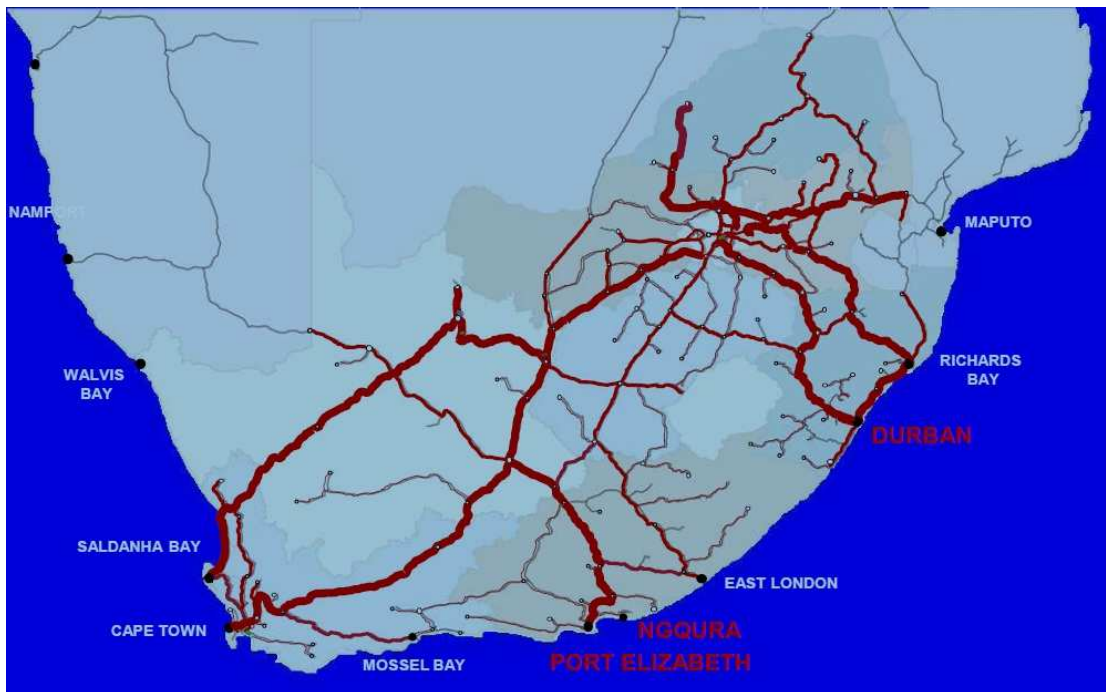


Durban : un avenir commun pour la ville et le port

Située sur la côte Est de l'Afrique du Sud, dans la province du KwaZulu-Natal, la ville de Durban est avec plus de 1,1 million d'habitants (2007) l'une des plus peuplées d'Afrique du Sud. En 2000, elle a intégré la Municipalité d'Ethekwini pour former une métropole qui compte plus de 3,5 millions d'habitants et contribue à 60 % à l'activité économique de la province. Dans la décennie précédente la crise économique, la ville a connu une forte croissance tant sur le plan de l'urbanisation que dans les secteurs des petites industries, de l'industrie manufacturière ou du tourisme.

Au cœur de la ville, le port de Durban a connu lui aussi une forte croissance (+ 150 % dans le conteneur entre 1995 et 2005). Il est le premier port sud-africain pour le conteneur (il traite les 2/3 du trafic du pays), les vrac liquides et les voitures. Il contribue à la fois au dynamisme économique de la région de Durban, mais il est aussi le débouché maritime naturel de la région du Gauteng, le principal hub économique d'Afrique du Sud avec sa capitale Johannesburg, situé 600 km à l'intérieur des terres.



Systèmes ferroviaire et portuaire Sud Africain @ Transnet

Pour autant il y a encore peu d'années, les projets de développement du port et de la ville étaient en concurrence. Flash Back.

Un port dynamique mais contraint



Port de Durban, vue aérienne @Transnet

Sur l'année fiscale 2008/2009, son trafic total a atteint 74,7 Mt (trafic pétrolier et conteneur inclus) et 2,56 millions EVP. Sa position géographique lui confère un atout certain et les perspectives sont prometteuses. Mais c'est également un port enclavé dans la ville et situé dans une baie à l'environnement sensible. Un port limité à terre et en mer pour une expansion qui apparaissait indispensable, une ville en croissance, la situation était pour le moins conflictuelle.



Port de Durban, vue aérienne @Transnet

Nous avons pu en rediscuter lors de la dernière Conférence internationale de l'AIVP à Buenos Aires en novembre dernier avec Andrew Mather (Ethekewini Municipality) et David Stromberg (Transnet).

AIVP : « En septembre 2003, la métropole de Durban et le Port ont signé un Memorandum of Understanding. Est-ce une date clé marquant une nouvelle approche du développement ville-port à Durban ? »

Andrew Mather (Project Executive - Coastal Policy, d'Ethekewini Municipality)

« Oui en effet. Cela aura été une étape. Mais dans les faits, il a fallu attendre encore quelques années avant que les choses n'évoluent vraiment. Ainsi en 2004, la National Port Authority (NPA) a commencé à élaborer une stratégie visant à développer la complémentarité entre les ports du pays. Dans la foulée en 2005 un masterplan est établi pour le port de Durban sur la base des estimations de trafic à horizon 2050 avec notamment un besoin en capacité de 7 millions EVP en 2015 et de plus de 9 millions en 2020. Le masterplan de la NPA prévoyait notamment l'élargissement et l'approfondissement du chenal d'entrée et l'augmentation de la capacité conteneurs sur deux sites : +1,2 millions EVP en comblant le bassin entre le quai 1 et la base navale de Salisbury Island ; + 6 millions EVP avec un nouveau bassin creusé dans la zone de Bayhead.

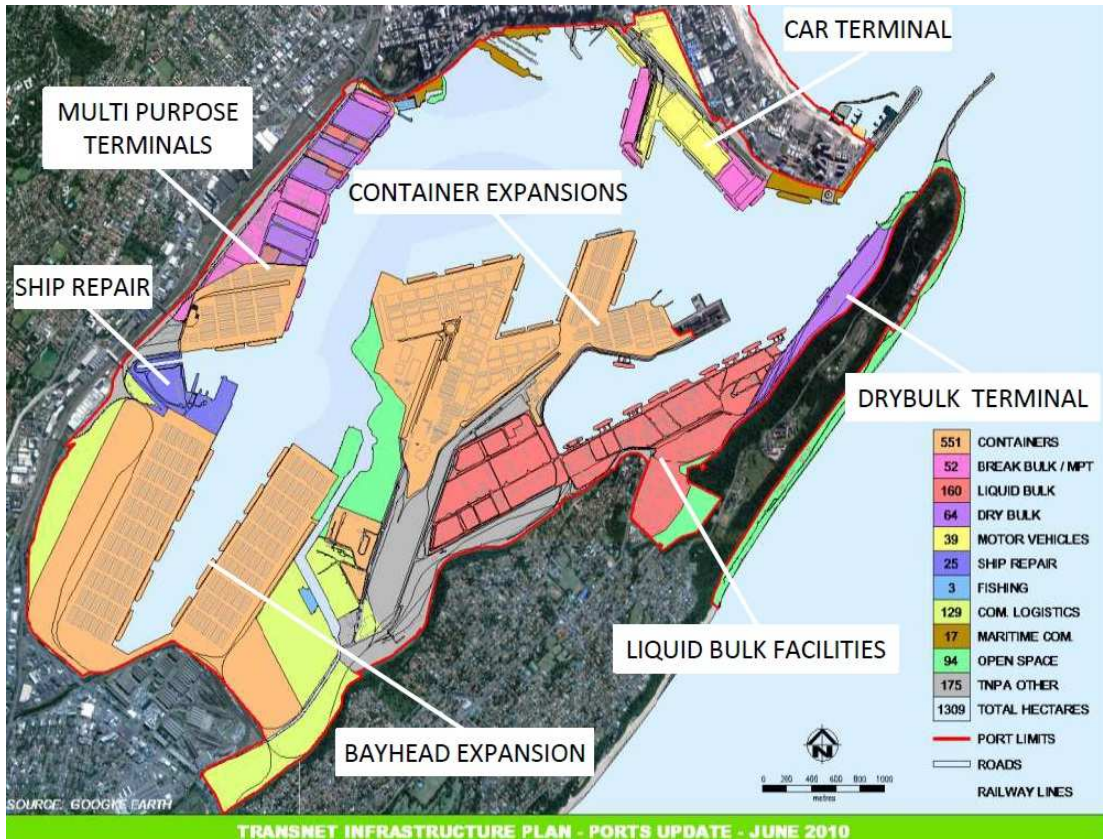
Ce masterplan a conduit à des contrepropositions de la Métropole. Deux logiques s'affrontaient. En 2005 la NPA continuait à raisonner avec une logique de stratégie portuaire et logistique au niveau national. La Ville de son côté était très inquiète de l'impact de ce plan sur l'environnement, notamment celui très sensible de la baie de Durban, sur la capacité de la ville à pouvoir accueillir ce surcroît de trafic, sur l'impact social de la diminution des activités de réparation et de construction navales. Le projet renforçait également la contradiction par rapport aux usages projetés sur certains secteurs d'interface, en particulier "The Point". La nécessité d'une planification commune devenait essentielle pour assurer une coexistence. Les deux parties se sont alors mis d'accord en 2006 pour mettre en œuvre une stratégie de planification commune : le projet Tempi (Transnet eThekweni Municipality Planning Initiative) ».

Dans ce processus, le risque de voir le port de Durban perdre son rôle de premier port du pays au profit de Ngqura ou de Richards Bay aura sans doute pesé de façon essentielle. Pour la ville et la région le port est un acteur économique majeur : 40.000 emplois sont liés aux activités portuaires. Pour la NPA et le groupe Transnet miser uniquement sur le nouveau port de Ngqura n'était finalement pas une solution optimum : il dessert un hinterland immédiat plus restreint et étant plus éloigné que Durban du Gauteng, cœur économique du pays, la création de nouvelles liaisons serait plus coûteuses.

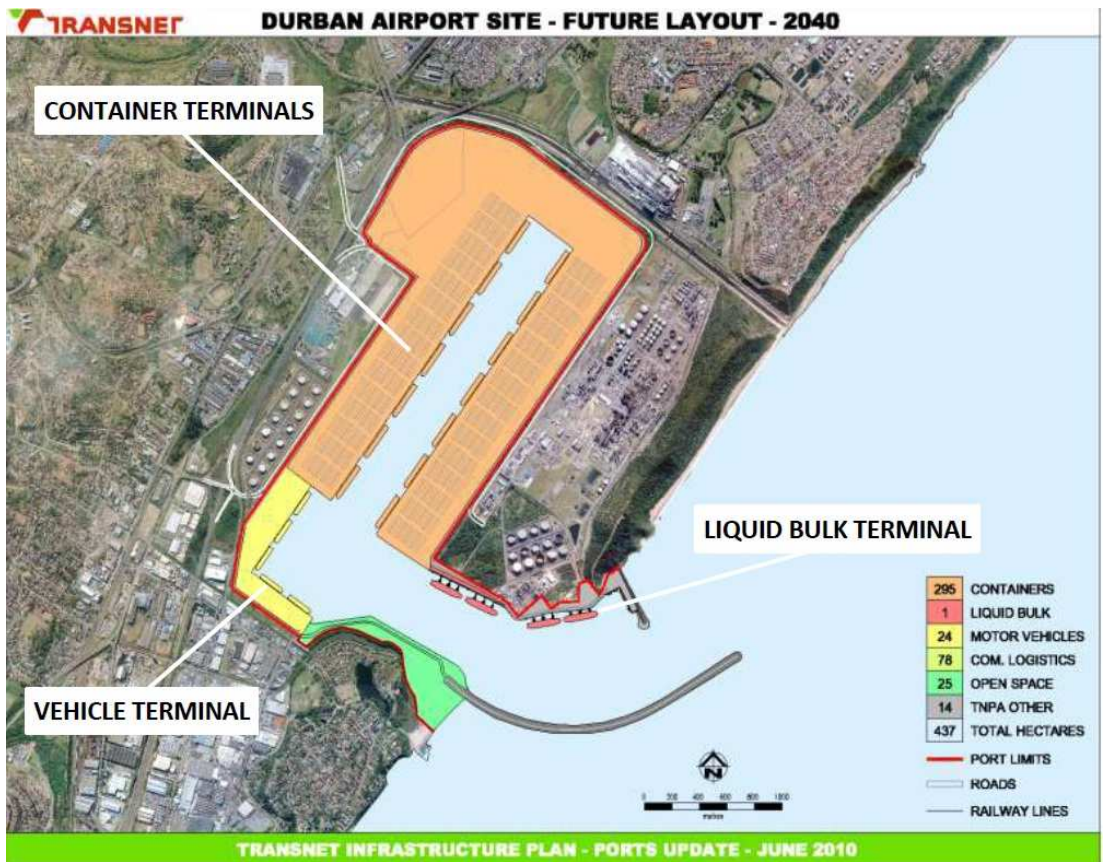
Dès lors, le rapprochement entre tous les acteurs est devenu plus facile. Mais le succès du dialogue qui va alors être entamé réside aussi dans la mise en place d'une vraie équipe de planification réunissant notamment les directeurs de projet pour la Ville et pour Transnet, des coordinateurs représentants chacune de ses entités, et des consultants externes.

Le dialogue va également être facilité dès lors que l'Afrique du Sud aura obtenu l'organisation de la coupe du monde de football 2010. Pour Durban, cela signifie en effet la création d'un nouvel aéroport international et cela va changer la donne quant à l'organisation de l'espace Ville Port de la métropole. De façon concomitante, il est en effet décidé :

- d'une part la création à 20km de Durban d'un nouveau port sur le site de l'ancien aéroport à l'horizon 2040. 437 ha hectares sont concernés dont 295 ha consacrés au conteneur et 24 ha au trafic voiture.
- d'autre part, à l'horizon 2050, le développement dans le port actuel de nouvelles capacités sur le site sous-utilisé de Bayhead.



@Transnet



@Transnet

Par rapport aux projets initiaux de renforcement du port dans sa partie nord, secteur proche de la ville et déjà congestionnés, ces deux développements vers le Sud rendent également plus facile le développement du projet d'un corridor pour le fret. Programmé pour 2050, il s'appuiera sur un réseau routier et ferroviaire renouvelé et sur des relais intermodaux intérieurs pour desservir le Gauteng et Johannesburg, et au-delà les pays de la "Southern African Development Community (SADC)". Ce corridor sera incontestablement un atout majeur pour l'essor du port de Durban mais aussi pour l'aménagement et le développement de l'Afrique australe.

Interface ville-port, patience...

Pour les sites d'interface Ville-Port il faudra cependant patienter. C'est en particulier vrai pour les secteurs de *Point Waterfront* et *Victoria Embankment*, situés au contact immédiat de la ville.

Le secteur *Victoria Embankment* présente un potentiel d'aménagement relativement simple à mettre en oeuvre. L'activité portuaire y est relativement légère. Un musée maritime, des restaurants, un port de plaisance y sont déjà présents.

Le cas du secteur de *Point Waterfont* est plus problématique.

C'est une zone d'importance historique pour la ville. Un aquarium et un parc aquatique de niveau mondial, Ushaka Marine World, y ont été ouverts en 2003. Des logements, des commerces et des hôtels y ont été implantés. Un port de plaisance était également programmé pour compléter les deux autres déjà présents dans le port de commerce intérieur, sur Victoria Embankment.



Point Waterfront @Transnet

Mais ce secteur est difficile. Il est coincé entre la mer d'un côté et le port pour les marchandises diverses et le terminal voitures de l'autre. Il est également desservi par une infrastructure routière fortement congestionnée. De ce fait, les développements y sont pour l'instant bloqués.



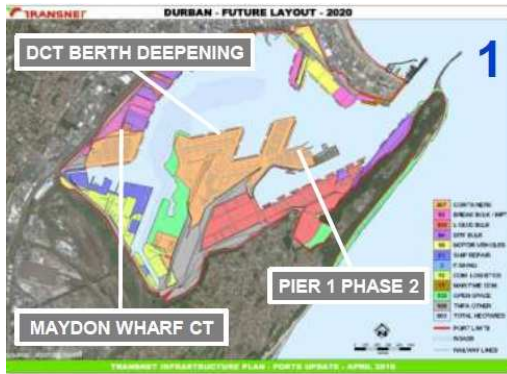
*The Point : accès au waterfront
coupé par le terminal voiture
@Transnet*

AIVP : « Point waterfront apparaît comme une opportunité majeure pour développer le Central Business District de la Ville. La création du nouveau port libèrera des espaces dans l'ancien port. Mais les échéances paraissent lointaines. N'y a-t-il pas d'autres scénarios d'aménagement plus rapides à mettre en œuvre ? »

David Stromberg (Senior Project Manager, Transnet)

« Depuis longtemps la Ville souhaite l'arrêt des activités portuaires implantées sur le versant urbain de la Baie afin de récupérer un waterfront qui ne soit pas coupé par des activités de manutention de marchandises. C'était l'un des points principaux des premières réflexions élaborées dans le cadre du projet TEMPI. A l'époque un modèle "antagoniste" a été exploré avec pour base un prix du terrain déterminé par la valeur de remplacement des infrastructures portuaires et la conversion du secteur de « The Point » vers de l'habitat, du commercial, et du tourisme. Cela génèrerait un coût du terrain énorme pour ce projet. La seule façon pour qu'une telle conversion fonctionne et que la rentabilité soit suffisante serait de créer un ensemble de gratte-ciels dense. La viabilité d'une telle conversion portuaire reste discutable compte-tenu du marché de l'immobilier à Durban.

Les réflexions ultérieures se sont centrées sur le soutien de la ville aux projets d'expansion à long terme de Transnet, étant entendu qu'une fois ces aménagements achevés, la relocalisation des activités portuaires présente sur « The Point » reprendrait tout son sens. Exprimé d'une manière différente, tant que le Port n'aura pas pu se développer sur le site de l'aéroport et sur Bayhead, « The Point » ne serait pas disponible pour des usages urbains.



1. SHORT TERM EXPANSIONS IN THE BAY OF NATAL
2. A NEW PORT ON THE OLD AIRPORT SITE
3. RETURN TO BAYHEAD FOR THE DIG-OUT EXPANSION

Le phasage de cette délocalisation des opérations portuaires n'est encore précisément défini, mais il ne se fera certainement pas avant le développement sur le site de l'aéroport ait eu lieu – disons en 2025 au plus tôt. En attendant, le port va lancer l'aménagement des Postes A-B (The Point) en un terminal dédié aux croisières à court terme

Parallèlement, la Ville a récupéré un terrain à côté du port de plaisance sur Victoria Embankment en vue d'un développement commercial limité comprenant un hôtel, etc. C'est une initiative de la Ville sur des terrains loués à Transnet. En complément, deux autres secteurs restreints du waterfront sur Victoria Embankment – le port pour les petites embarcations et Wilson's Wharf -, continuent leurs activités commerciales à petite échelle.

Je pense donc que nous ne sommes encore qu'au début de ce développement majeur mais j'anticipe des planifications passionnantes à venir. Donc en réponse à votre question sur la façon dont ce secteur deviendra une extension du CBD, ceci nécessitera encore d'être exploré en parallèle avec les plans d'extension portuaire, et, à ce stade préliminaire, ce n'est encore qu'une page blanche mais qui s'annonce très passionnante ! ».

Sont membres de l'AIVP :

**TRANSNET NATIONAL PORTS AUTHORITY
ETHEKWINI MUNICIPALITY**