

In: Contraintes environnementales et gouvernance des territoires, pp180-188**Titre :****Les conflits environnementaux à Richards Bay***Du paradis industriel à l'enfer écologiste dans une ville portuaire d'Afrique du sud***Mots-clefs :**

conflits environnementaux, industrie, pollution, écologistes, ségrégation

Email: sylvain.guyot@unilim.fr

L'environnement implique l'existence de conflits d'usages, ou concurrences spatiales, qui sont matière à confrontations entre les acteurs. On peut donc proposer la notion de conflit environnemental comme outil méthodologique d'étude combinée de l'espace et des acteurs. Elle permet de dégager des représentations, des stratégies, des pratiques ainsi que des coalitions reliées au problème posé. Le cas de Richards Bay, ville nouvelle industrielle et portuaire, illustre de manière pertinente des conflits d'usages entre des industriels, une municipalité post-apartheid, des riverains aux priorités diverses et quelques environnementalistes souvent extrémistes.

Richards Bay est localisée sur l'océan Indien à 160 km de Durban et à 230 km de la frontière mozambicaine. C'est une ville nouvelle conçue dans les années 1960 par le gouvernement nationaliste Afrikaner pour contrôler une ouverture sur l'Océan Indien. Richards Bay, à l'inclusion de ses townships témoins de la ségrégation urbaine de l'apartheid, est un ensemble urbain très étendu de 120 000 habitants. Les territoires séparés par l'apartheid (ville blanche, townships indiens et noirs, chefferies rurales noires...) sont maintenant réunis dans le même territoire municipal (municipalité d'Umhlatuze). L'enjeu social réside dans la remise à niveau des zones historiquement défavorisées.

Richards Bay est le plus grand port africain par le tonnage (90 millions de t.) spécialisé dans l'exportation de charbon. Les importations alimentent la puissante zone industrielle située à proximité du port (deux usines d'aluminium, une usine d'engrais, une usine de pâte à papier, une mine et un centre de traitement du titane : figure 1). Les grandes industries et leurs sous-traitants (tissu de petites et moyennes entreprises) emploient plus de 10 000 personnes, soit plus de 50% des emplois formels de la ville. Elles payent 75 % du montant total des impôts locaux. C'est un paradis pour les industriels dont le territoire ne cesse de s'étendre au gré des extensions et des nouvelles créations d'usines. Dans un souci de diversification de ses activités et de renforcement d'une image métropolitaine en constitution, la municipalité de Richards Bay a décidé de promouvoir depuis une dizaine d'années une stratégie touristique qui comprend la construction de nombreuses infrastructures dont un waterfront, une marina et un casino.

La ville et ses résidents, la zone industrialo-portuaire et le pôle touristique en constitution cohabitent de manière problématique. Des conflits d'usages existent entre ces différents acteurs : les résidents se plaignent de la pollution atmosphérique, la plage est souillée par la pollution hydrique. L'image de la ville est dégradée. Des écologistes se mobilisent pour dénoncer ces contradictions de l'aménagement urbain de Richards Bay. Ils ne présentent pas un front uni. Certains utilisent même un discours de défense de l'environnement à d'autres fins pour remettre en cause le nécessaire partage des ressources entre les Blancs et les Noirs ou encore le caractère multiracial de certains espaces récréatifs. A Richards Bay, la pollution est synonyme de développement économique et social (partie 1), alors que la nécessaire préservation de l'environnement reste liée aux désirs de ségrégation dans la lignée des héritages tenaces du régime d'apartheid (partie 2).

1. Polluer = développer ?

Les industries de Richards Bay sont inégalement polluantes comme le montre la diversité de leurs procédés de fabrication. Certains effluents, liquides ou gazeux, engendrent une réelle menace de pollution pour l'environnement naturel, terrestre ou marin, ou pour les résidents, d'autres impliquent seulement un problème d'esthétique (mauvaises odeurs, couleur...).

1.1. Pollutions et mauvaises odeurs : perceptions et représentations

Ces rejets, guidés par le mouvement libre des vents dominants, ou par des conduites construites à cet effet, sont spatialisés. La proximité des zones industrielles avec Arboretum (entre 0,5 et 1,5 km) et Meerensee (2 à 5 km) a comme conséquence une exposition des résidents au risque de pollution (figure 1). La plupart des gens ne font pas la différence entre les odeurs de « vieille choucroute » (H₂S) - rabattues par Mondy les nuits et matins soumis au régime des brises de terre (soufflant du NW) - et la pollution au dioxyde de soufre ou au fluorure d'hydrogène, moins odorante mais plus dangereuse pour la santé des enfants et des personnes âgées en particulier. Tous les résidents interrogés - sauf certains travaillant pour l'industrie - mentionnent la pollution atmosphérique comme étant un des problèmes d'environnement de Richards Bay. Les médecins de la ville attribuent la plupart des problèmes de sinusites, rhinites et autres allergies ORL à la fréquence de la pollution atmosphérique. Toutefois il s'agit encore ici d'une perception. L'étude scientifique et statistique en cours sur ces corrélations depuis plus de quatre ans ne semble pas encore achevée. Les odeurs perçues par les résidents apparaissent en fait comme le souci prioritaire car elles contribuent à fixer l'image industrielle de la ville, « une ville qui sent mauvais ». L'usine de papier de Mondy responsable de cette odeur est localisée sur la route d'accès à Richards Bay. C'est une localisation préjudiciable pour tout visiteur ne connaissant pas la réalité industrielle de la cité.

Comment réagissent, s'organisent et s'opposent les environnementalistes locaux face à ces questions de pollution industrielle ?

1.2. Le microcosme vert à l'épreuve de la pollution

Différentes associations de résidents et groupes d'environnementalistes se sont constitués pour essayer de faire pression sur les industriels pour qu'ils réduisent leurs émissions. Ces groupes sont dispersés et pas du tout coordonnés. Ils sont parfois même opposés, plaçant les rivalités de personnes au cœur des enjeux.

Madame WL est d'origine irlandaise. Elle s'est mobilisée contre la construction de l'usine d'aluminium Hillside par Péchiney en 1993. Elle est à l'origine en 1995 du groupe de discussion sur la pollution. Elle s'est faite élire en 1996 conseillère municipale de Meerensee sur la liste de l'Association des Résidents et des Contribuables (ARC : *Richards Bay Ratepayers and Residents Association*) en utilisant le thème de l'environnement. Cette élection fut aisée dans un quartier où la majorité des résidents - riche et éduquée - accorde de l'importance aux problèmes d'environnement. Le nouveau règlement des élections municipales de 2000 n'autorise plus les associations à se présenter. WL s'est faite réélire sous la bannière de DA (Democratic Alliance). Depuis l'entretien qu'elle m'avait accordé en 1998 (Guyot, 1998), où elle critiquait de manière passionnée tous les industriels de la ville en leur reprochant de tout détruire, elle semble avoir tempéré son discours sur ce sujet. Tout juste s'opposerait-elle à l'éventuelle construction d'une raffinerie pétrolière. Le groupe de discussion sur la pollution ne fonctionne plus. WL semble avoir d'autres arguments électoraux, tels que le paiement obligatoire des services publics par les populations rurales démunies intégrées dans les nouvelles limites municipales en 2000. Elle critique aussi ouvertement l'existence de l'association « Clean Air ».

Madame CS, une autre femme, une autre environnementaliste, a aussi un parcours intéressant. Elle a commencé à s'impliquer dans l'ARC dans les années 1994 et s'est fait élire en 1996 comme WL, conseillère municipale sur la liste de cette association. 18% des élus municipaux étaient issus de l'ARC, ce qui témoignait d'une volonté populaire de faire de la politique de manière indépendante. Depuis CS a les deux casquettes, celle de la présidence de l'ARC et celle de la vice-présidente Clean Air. L'association Clean Air a un fonctionnement relativement compliqué, comprenant des acteurs industriels, de la société civile, de la municipalité et du ministère provincial de l'environnement. A l'heure actuelle seul le SO₂ est régulièrement mesuré, mais l'association envisage de mesurer les fluorures (réunion RBCAA décembre 2001). Cette association est largement financée par les industries dans un objectif d'autocontrôle et de responsabilisation. Toutes les industries de Richards Bay n'adhèrent pas à cette éthique d'autocontrôle, promue comme un des nouveaux mots d'ordres internationaux en matière de relation environnement - industries. Cette association a le mérite de prendre en compte les protestations des résidents dans le but de justifier les dépassements perpétrés par les

industriels. Elle a aussi la possibilité de devenir une autorité locale de régulation environnementale ce qui ne semble pas convenir à l'autorité théorique de régulation, le ministère provincial de l'environnement. L'association Clean Air met très bien en avant les dysfonctionnements gouvernementaux pour gérer et réguler la pollution atmosphérique dans la Province.

Un troisième environnementaliste, Monsieur JM, professeur de climatologie - d'origine américaine - à l'Université du Zululand, résident de Meerensee, fait partie de l'association environnementaliste ZEAL (Zululand Environmental Alliance), basée à Empangeni. Il en est le pilier à Richards Bay. Il se fait passer pour le premier opposant à la pollution atmosphérique à Richards Bay. Pourtant il en est le moins affecté. Il vit aux confins de Meerensee, soit à plus de 7 km des usines - dans une des plus grandes maisons de la ville. Il apprécie Richards Bay pour la qualité de ses vagues. C'est un surfeur reconnu. Richards Bay jouit d'une eau chaude et de belles vagues toute l'année. Toutefois la pollution atmosphérique le scandalise ; alors il essaie de se mobiliser contre celle-ci. Il semble maintenant plus préoccupé par la question de l'aménagement des espaces récréatifs que par celle de la pollution atmosphérique, certainement en raison de la nature de ses loisirs.

Les verts de Richards Bay mènent donc des actions concurrentes et n'ont pas tous les mêmes objectifs. L'organisme de conservation, KwaZulu-Natal Wildlife essaye aussi de faire pression sur les industriels pour qu'elles respectent les ceintures vertes interstitielles au pôle industriel. Ces actions ont très peu de poids face au régime urbain qui s'est structuré entre la municipalité et les industriels.

1.3. Un régime urbain « municipalités – industriels » au service du développement ?

Les régimes sont les composantes décisionnelle et localisée des réseaux. A Richards Bay les pouvoirs locaux et les industriels forment le régime urbain. Les écologistes en sont exclus.

La municipalité reconnaît les problèmes de pollution mais ne peut réellement être critique car l'industrie est le premier contribuable en matière d'impôt locaux. Le maire a une bonne image des industries, que le lui rendent bien, mais comprend aussi le besoin de diversifier l'économie de Richards Bay et de favoriser les opportunités de développement touristique. Le gouvernement local, à Richards Bay, n'est pas encore un organisme de régulation environnemental et se doit de garder intacte sa rente industrielle.

Les industries de Richards Bay ne sont pas identiques. Des différenciations sont à faire entre les industries internationalement et nationalement exportatrices. Les produits fabriqués à Richards Bay sont demandés par des clients japonais, européens ou américains. Or ces derniers sont de plus en plus sensibles au contexte environnemental de fabrication industrielle. Des labels sont créés dans « les pays de la Triade » pour certifier que tel ou tel procédé a respecté l'environnement. Un consommateur averti n'achètera plus nécessairement les produits fabriqués dans les « usines poubelles » du Tiers-monde...Par exemple Mondi - qui fabrique du papier - réalise 60% de son chiffre d'affaire à l'exportation vers les pays du nord.

Il y a un consensus pour reconnaître l'investissement social et communautaire massif réalisé par les grands groupes industriels à Richards Bay. Des cliniques, des écoles, des logements et des programmes de formation sont mis à la disposition des Noirs dans les townships et les zones tribales avoisinantes. L'industrie a un rôle d'assistance publique qui devrait être celui joué par les pouvoirs publics. Si l'on ajoute les impôts locaux payés à la municipalité et les taxes professionnelles payées au conseil de District, les industriels sont les premiers financeurs du développement local. Les industriels compensent donc localement le manque à gagner municipal en participant à des projets de police locale, d'animation « culturelle » ou par le biais de fondations. La Zululand Chamber of Business Foundation met en place de nombreux projets culturels, sociaux et de création de petites entreprises pour renforcer les opportunités de développement local. La puissance des industries dans les jeux d'acteurs locaux et leur autonomisation spatiale sous forme d'un pôle concentré, sont les raisons constitutives d'émergence d'un véritable territoire industriel à Richards Bay, juxtaposé au territoire municipal. Pourtant cette puissance et ce contrôle sur l'espace, fondements du processus de territorialisation industrielle, ne se sont pas dénués de crises, comme l'explosion en juillet 2002 de l'usine d'engrais Foskor qui a conduit de nombreuses personnes à l'hôpital.

La pollution atmosphérique n'est pas le seul problème handicapant Richards Bay pour diversifier sa base économique, en particulier par le tourisme. La pollution hydrique, les contradictions spatiales et les réponses décalées des verts sont un cas d'école, ...très sud-africain.

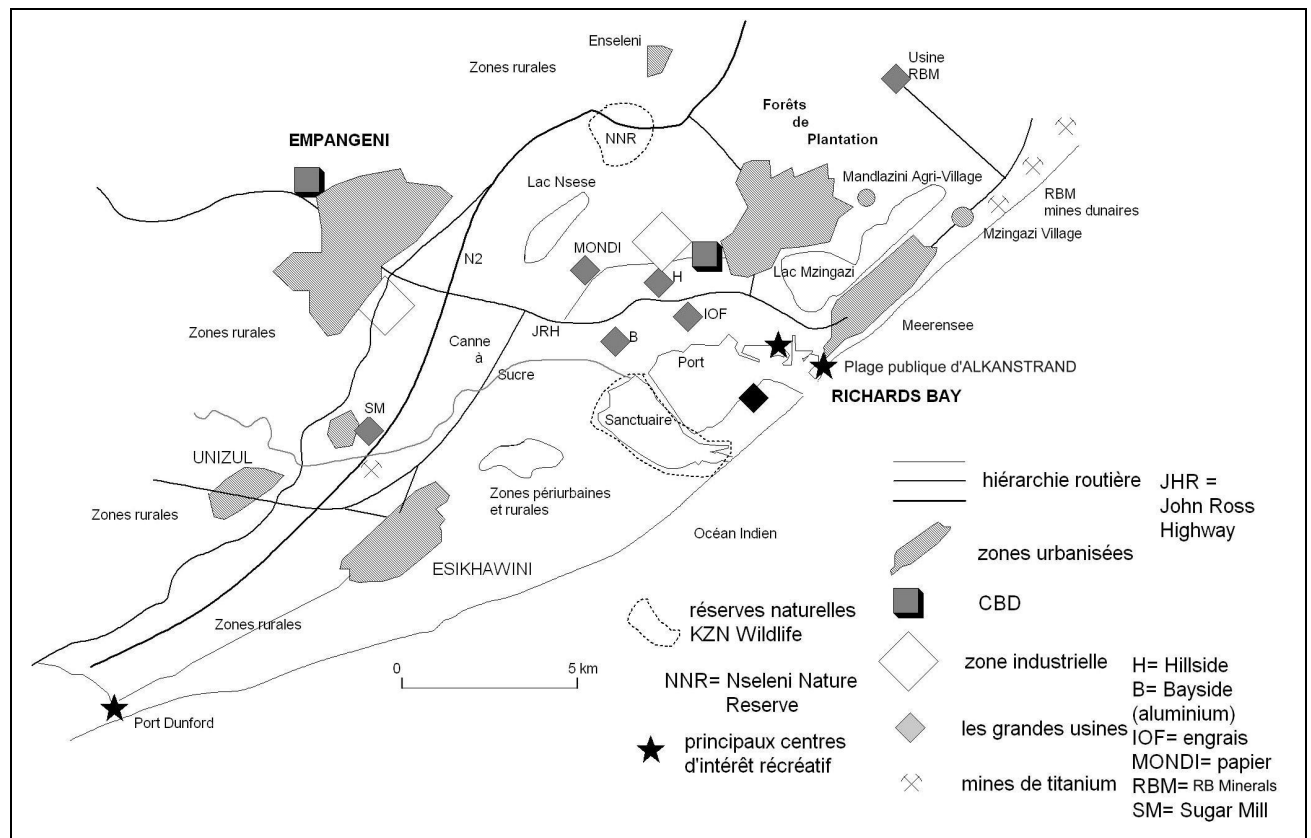


Figure 1 : Le pôle urbain et industrialo-portuaire de Richards Bay (Guyot, 2003)

2. Préserver = ségréguer ?

2.1. La plage, un véritable enjeu environnemental ?

Les eaux usées de l'ensemble des industries ainsi que celles de la municipalité sont collectées dans deux conduites construites en 1984. Elles rejettent leurs effluents à 5,3 et 4,3 km au large de la plage, à 30m de profondeur. Le dernier kilomètre de chaque conduite est composé de diffuseurs qui répartissent la décharge des effluents à raison d'une périodicité de cent mètres. Le CSIR (Council of Science for Industrial Research) mesure et modélise l'impact de ces rejets avant de transmettre ses résultats au ministère des eaux et forêts (DWF). Le recyclage de l'eau par les industries reste encore un processus coûteux. 1m³ d'eau ne coûte qu'1 Euro à l'achat. Le prix industriel de l'eau devrait donc être augmenté pour favoriser le recours à des procédés novateurs de recyclage. Pourtant l'impact éventuel de ces rejets liquides sur la plage ne semble pas avoir été réellement pris en compte. Un tour en bateau à proximité des sorties de conduite permet de constater que la couleur de l'eau oscille entre un jaune brun et une couleur glauque, et que son odeur est semblable à celle des rejets atmosphériques de Mondi. En général, l'eau de mer à Richards Bay est caractérisée par une odeur que l'on ne retrouve pas sur des plages situées plus au nord ou plus au sud.

Le responsable environnemental du Port de Richards Bay, NB estime que la qualité des sédiments rencontrés dans le chenal d'entrée du port est compromise par l'impact des rejets des deux conduites. Il reconnaît aussi que le comportement des différents bateaux dans le port est variable. Une partie des matières premières transportées se retrouve toujours dans le port par incident ou négligence. Certains bateaux n'hésitent pas à vidanger leurs moteurs.

Le Port de Richards Bay a un chenal d'entrée limité par deux grandes jetées. Comme ailleurs dans le monde, les jetées piègent le transfert sédimentaire généré par la dérive littorale en amont et créent des problèmes d'érosion en aval. A Richards Bay l'amont est le SW et l'aval le NE, la dérive littorale moyenne étant du SW vers le NE, 2001. Au sud du port on trouve un champ de dunes, alors qu'au nord les plages de Richards Bay sont sévèrement érodées. Dans le même temps, le chenal d'entrée du port doit être dragué pour maintenir des profondeurs suffisantes pour l'entrée des super vraquiers. Une conduite de dragage a donc été installée, pour enlever les sédiments du chenal d'entrée du port et les déplacer vers...la plage publique d'Alkanstrand (figure 2) procédé

technique pour compenser l'érosion accélérée. Le problème est que la conduite de dragage donne directement sur la plage.



Figure 2 : Exutoire de la conduite de dragage qui ramène sur la plage publique d'Alkanstrand les eaux polluées et sablonneuses de l'entrée du port. En raison de l'érosion très forte due aux digues portuaires piégeant la dérive littorale, cette conduite permet l'engraissement régulier de la plage. (cliché de l'auteur, février 2002).

D'un point de vue esthétique, une telle opération est contradictoire avec l'existence d'une plage régulièrement fréquentée.

Le dragage des sédiments se produit en plein jour - même les week-ends - quand le vent souffle du NE et quand les sédiments peuvent donc participer plus activement à l'engraissement de la plage. L'eau est alors totalement marron, sent mauvais, et transporte de nombreux morceaux de charbon qui finissent par salir totalement la plage. La plage pourrait être sauvée de l'érosion d'une autre manière, certainement plus coûteuse, avec une conduite immergée passant par une station d'épuration sélectionnant la taille convenable de sédiments.

La gestion d'une telle contradiction spatiale est délicate car les opérations de dragage sont une responsabilité du port et la partie sud de la plage est propriété du port. Le reste appartient à la municipalité. La priorité financière est à la sécurisation de l'accès des bateaux vers le port industriel. La municipalité ne peut contraindre le port qui représente un intérêt national...et local bien compris. Pour la plupart des acteurs interrogés, le problème de l'attractivité de la plage ne réside pas dans d'éventuels risques de pollution scientifiquement mal prouvés.

2.2. La plage, la tentation d'un nouvel apartheid

Alkanstrand était une plage réservée aux Blancs durant l'apartheid. Depuis que l'apartheid est abolie, les résidents noirs des townships ont plaisir à s'y rendre durant l'année, les week-ends et pendant les vacances d'été le jour de Noël et surtout pour le premier de l'an.

WL, une des écologistes, considère la fréquentation de la plage comme un problème majeur.

« You see the majority of the population don't really worry about the facilities, they are quite happy to shit in the bushes and pee in the bushes (sic) and they are quite happy to sit and have no toilet facilities if necessary, that is not acceptable, that is really not acceptable. You cannot go down to the parking and park your car, because your car gets ripped off. It doesn't matter what time of the day or night you go there. So it's very sad, but what can we do, it's the new South Africa. Where the criminal is king and no justice. (...) »

Les solutions seraient de privatiser la plage et d'en faire payer l'entrée comme me l'ont suggéré la plupart des écologistes locaux tout en transformant la plage en réserve naturelle.

C'est l'environnement qui vient à la rescousse de la cohabitation culturelle forcée ! La privatisation (la préservation réservée) de la plage permettrait de réduire nettement « les marées noires » récurrentes et inciterait

les familles blanches de Richards Bay à continuer à aller à la plage tranquillement. Ni le maire, ni le responsable du développement local n'ont mis « une seule fois les pieds » à la plage ! Et beaucoup d'autres résidents sont comme eux. Leur perception est que la plage est un endroit où l'on se fait attaquer par des Noirs sous emprise d'alcool.

Les externalités négatives industrielles ne sont donc pas nécessairement le problème prioritaire des résidents Blancs qui sont plus inquiétés par la montée de la criminalité et par la perte de leurs espaces récréatifs traditionnels, et pas nécessairement non plus le problème prioritaire des Noirs subissant un chômage massif et réceptifs à toute tentative de développement.

Conclusion

Les problèmes d'environnement ne semblent concerner qu'une petite fraction aisée de la population qui en a fait un de ses chevaux de bataille sans toutefois être capable de présenter un front uni. Pourtant de réelles contradictions existent dans la stratégie de développement spatial de la ville de Richards Bay. Le pôle industriel continue de se densifier alors que des quartiers résidentiels sont très proches. L'incompatibilité entre certains rejets liquides et la zone récréative n'est pas résolue et n'est pas en voie de l'être en raison des tensions financières à court terme. L'esthétique de la ville - en particulier de l'entrée de ville - pose aussi un réel problème de perception qui peut à lui seul annuler tous les efforts menés par les acteurs touristiques pour valoriser la zone de Meerensee, quartier assimilable à une station balnéaire. Les coalitions d'acteurs se partagent donc entre des environnementalistes divisés, aux motivations suspectes, plus ou moins alliés à une partie des acteurs du secteur touristique et récréatif, opposés de manière active, et parfois constructive à des industriels tout-puissants dont l'impact sur l'économie et le tissu social local reste très positif. La municipalité essaye de plaire à tout le monde en essayant d'appliquer une stratégie cohérente de développement spatial. Elle semble plutôt préoccupée, et à raison, par ses nouvelles limites territoriales et l'immense travail de mise à niveau qui en résulte, en essayant de résoudre les conflits avec les chefs traditionnels.

Richards Bay est donc bien un paradis pour les industriels et deviendra vite un enfer pour des écologistes locaux de plus en plus enfermés dans leurs certitudes.

Bibliographie

- BOND P., *Unsustainable South Africa : environment, development and social protest*, University of Natal Press : Pietermaritzburg, 449 p, 2002
- FOLIO F., *Les villes du KwaZulu-Natal en Afrique du Sud, entre diversité héritée et évolutions récentes*, Thèse de Doctorat, Université de la Réunion, 457 p, 2003
- GUHA R., MARTINEZ J., *Varieties of environmentalism : essays North and South*, Earthscan, 230 p, 1997
- GUYOT S., *L'environnement contesté. La territorialisation des conflits environnementaux sur le littoral du KwaZulu-Natal (Afrique du Sud) : Kosi Bay, St Lucia, Richards Bay et Port Shepstone*, Thèse de Doctorat, Université de Paris X/IRD, 508 p, 2003
- GUYOT S., *Contradictions et enjeux du développement à Richards Bay*, maîtrise de géographie, dirigée par E. Apprill, Université de Provence, Juin 1998, 136p, 1998
- GUYOT S., FOLIO F., LAMY A., "Réussites, enjeux et contradictions du développement d'une ville industrialo-portuaire : Richards Bay, Afrique du Sud", *L'Espace Géographique*, 2-2001, tome 30, Colin-Reclus, p 127-139
- NICHOLAS C., "Richards Bay, a rough diamond", *Kwazulu Natal Briefing*, The Helen Suzmann Foundation, Mai 1997

Entretiens cités dans le texte :

CS : 16 octobre 2001, durée 2h ; WL : 16 mars 1998, durée 2h30 et 16 octobre 2001, durée 1h30 ; JM : plusieurs entretiens entre 1998 et 2003 ; NB : 16 octobre 2001, durée 1h30.