

Réussites, enjeux et contradictions du développement d'une ville industrialo-portuaire, Richards Bay, Afrique du Sud

Fabrice Folio, Annick Lamy¹ Sylvain Guyot²

RÉSUMÉ.— Le centre urbano-portuaire de Richards Bay est situé sur la côte orientale sud-africaine. Inauguré officiellement le 1^{er} avril 1976, le port traite aujourd'hui plus de 80 millions de tonnes de marchandises par an, de sorte qu'il s'impose désormais comme le plus grand port vraquier africain. Le développement portuaire a entraîné l'implantation d'une véritable zone industrielle. Le but de cet article est d'expliquer les réussites, les enjeux et les contradictions du développement de Richards Bay, ville nouvelle issue de l'apartheid. Les conséquences de ce développement sont à rechercher dans la ségrégation ethno-spatiale, les problèmes posés par trop d'éloignement ou trop de proximité et par l'altération d'un littoral sauvage. L'attitude des acteurs, gestionnaires de la ville, apparaît contradictoire. Le développement touristique semble absurde face aux enjeux réels. Les oppositions restent encore trop marginales et le pouvoir est bel et bien détenu par les industriels.

APARTHEID, AFRIQUE DU SUD, DÉVELOPPEMENT, ENVIRONNEMENT, LAGUNE SUBTROPICALE, PORT, VILLE

ABSTRACT.— **Successes, challenges and contradictions of the development of Richards Bay, Afrique du Sud.**— The port city of Richards Bay lies on the eastern seaboard of Southern Africa. Officially opened the 1st of April 1976, the harbour handles in excess of 80 million tons of cargo per annum. Richards Bay today is the first african bulk port. The port development has resulted into a real maritime industrial area. The mark of this article is to explain the impacts, the challenges and the contradictions of the development of Richards Bay (Kwazulu-Natal, South Africa), large industrial port and new town of apartheid (70's). The consequences of this development are ethno-spatial segregation, issues of too much distance or too much closeness and degradation of a wild coast. The town's actor's attitude appears contradictory. The tourist development is absurd in comparison of the real challenges. The oppositions seem still too much marginal and the real power is an industrial one.

APARTHEID, CITY, DEVELOPMENT, ENVIRONMENT, SEAPORT, SOUTH AFRICA, SUBTROPICAL LAGOON

La ville portuaire de Richards Bay est située dans la province de Kwazulu-Natal, sur la côte orientale sud-africaine, à mi-

chemin entre la métropole de Durban (160 km au sud-ouest) et la frontière mozambicaine (230 km au nord) (fig. 1). Avant l'inauguration du port en 1976, Richards Bay n'était qu'un simple village de pêcheurs ; très vite la perspective de la création d'un port a suscité un projet d'urbanisation. En effet, ce lieu est avec Durban le point du littoral sud-africain le plus proche du centre politique et économique

1. Doctorants en géographie à l'Université de la Réunion, <folio_f@hotmail.com>, <lamyann@hotmail.com>

2. Doctorant en géographie à l'Université de Provence, <sguyot76@aol.com>

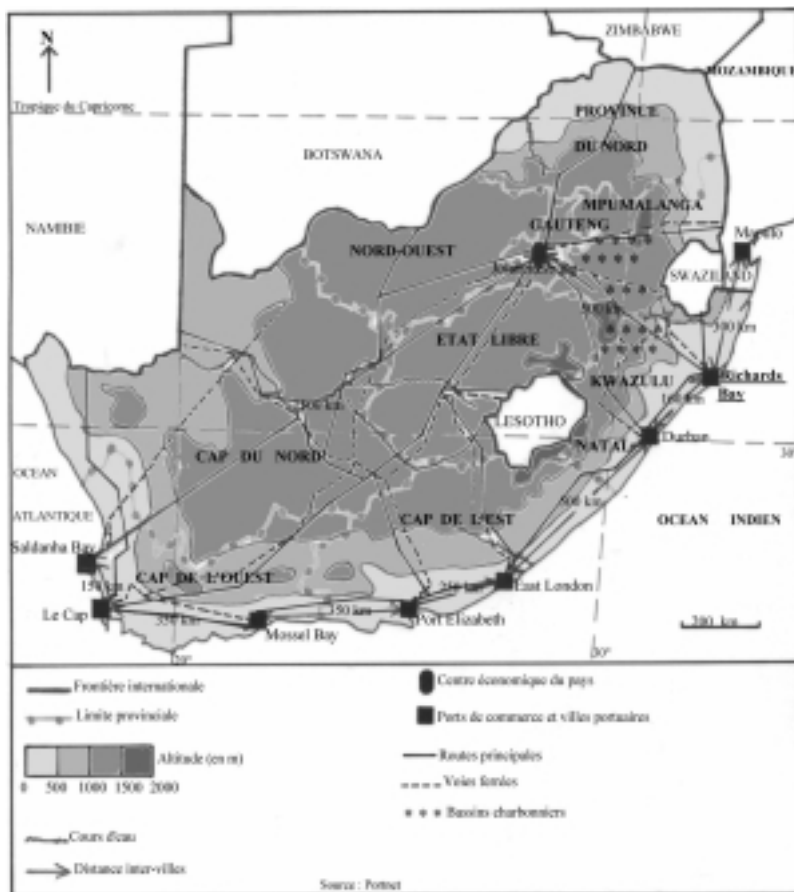


Fig. 1.— Carte de situation : Richards Bay en Afrique du Sud.

usine de pâte à papier, une exploitation de titane). Quoique mis en service récemment, ce complexe portuaire s’est placé rapidement sur le devant de la scène ; mais la dynamique urbaine reste en retard sur l’expansion du port et des industries. La ville nouvelle est-elle symptomatique des difficultés que rencontre aujourd’hui la ville sud-africaine ? Les menaces environnementales apparaissent comme un des grands enjeux que la cité pionnière se doit de gérer. Une stratégie de promotion touristique est-elle compatible avec un développement exponentiel de l’industrie lourde ? Les contradictions spatiales sont décelables à tous les niveaux d’analyse à Richards Bay et leurs conséquences s’imbriquent pour présenter bien des

aspects problématiques.

1. Du petit port charbonnier au complexe vraquier et industriel

La mutation du port charbonnier de Richards Bay en un complexe vraquier et industriel lui a permis d’être enfin reconnu comme une véritable entité portuaire. Désormais, il n’est plus taxé de port secondaire, complémentaire de Durban, puisqu’il est devenu un pilier majeur du système portuaire national. Avec un trafic de 81 millions de tonnes en 1999, Richards Bay peut même se targuer d’être le premier port du continent africain par les quantités transbordées. Si la fonction première de Richards Bay reste l’exportation du charbon, le port s’affirme comme une plaque tournante pour les industries situées à quelques encablures de la baie. Un imposant pôle industriel-portuaire a vu le jour à Richards Bay. Deux autres

de la république (Johannesburg-Pretoria) ; en outre c’est le port d’Afrique du Sud le plus proche du Mozambique et de son port-capitale, Maputo (ex Lourenço-Marquès) ; c’est aussi le plus proche de l’Asie et de l’Australie, point de ralliement désigné des matières premières importées ; enfin Richards Bay est le port sud-africain le plus proche des gisements de charbon du Haut-Natal et du Mpumalanga. La proximité de Durban, centre portuaire de plus de 2 millions d’habitants à 180 km au S (deux heures par autoroute³), a pu créer un effet d’entraînement. Le Zululand ayant un peuplement assez faible et un réseau de petites villes, hors d’Empangeni, une population pionnière a toutefois dû venir du Transvaal et de Durban avant que Richards Bay ne puise dans son environnement. Une puissante zone industrielle a reçu deux usines d’aluminium, une usine d’engrais, une

3. C’est une autoroute peu fréquentée encore et payante. On doit franchir trois péages.

ports (Saldanha Bay et Mossel Bay) ont été créés dans son sillage, sans avoir connu une envolée aussi spectaculaire. Comment ce complexe portuaire s'est-il placé si rapidement sur le devant de la scène ? Quels sont les atouts de ce jeune port en quête de reconnaissance ?

La mise en place d'un complexe portuaire

En 1965, le gouvernement donne l'autorisation à la South African Railways and Harbours⁴ (SAR & H) de construire le premier port en eau profonde du pays, pour faire face à la recrudescence des exportations de minerais (charbon, chrome, minerai de fer). C'est sur Richards Bay que se focalise l'attention : le village possède déjà une usine d'aluminium (Alusaf Bayside) qui doit servir de catalyseur à la mise en place du port. Les ports existants étaient incapables de recevoir de grands vraquiers, la ligne de chemin de fer entre Durban et la région de Pretoria-Witwatersrand-Vereeniging⁵ était saturée ; la croissance spectaculaire du volume des trafics portuaires et le coût du réaménagement des ports existants (Port Elizabeth et Durban) appelaient un nouveau site, proche des bassins charbonniers de l'intérieur⁶. Quatre se portèrent candidats : Kosi Bay, Sodwana Bay, Santa Lucia, Richards Bay, tous dans la province du Natal entre Durban et la frontière mozambicaine. Le site de Richards Bay fut retenu en raison de la morphologie et de la superficie de la lagune Mhlatuze (3 050 ha), des facilités de dragage (puisque le terrain est constitué d'alluvions sur vingt à trente mètres de profondeur), et de sa position clé sur le littoral oriental sud-africain, à moins de 400 km des provinces de l'État Libre, du Mpumalanga et du Gauteng ainsi que des pays limitrophes du Swaziland, du Lesotho et du Mozambique.

4. La *South African Railways & Harbours* a été propriétaire, entre 1910 et 1990, de toutes les voies ferrées et de toutes les installations portuaires de la République sud-africaine. Spoornet (pour le réseau ferré) et Portnet (pour les ports) prennent le relais de la SAR & H au début de la décennie 1990.

5. La Pretoria-Witwatersrand-Vereeniging (PWV) représente la région la plus urbanisée, et la plus industrialisée de l'Afrique du Sud. Cette zone s'inscrit depuis le nouveau découpage de l'Afrique du Sud, à l'intérieur de la province du Gauteng, le centre économique du pays.

6. Une voie ferrée de 500 kilomètres fut réalisée entre 1968 et 1976 pour l'acheminement du charbon jusqu'à Richards Bay.

La construction du port put commencer en février 1972 et s'acheva en mars 1976, après seulement quatre années de travaux. Le port fut inauguré le 1^{er} avril 1976. À cette époque, il ne disposait que de 700 m de quais (soit deux points de mouillage), réservés aux expéditions de charbon. Néanmoins, très vite de nouveaux terminaux furent édifiés, notamment en 1977 (vracs solides, marchandises diverses), en 1979 (second terminal de divers) et en 1980-1981 (deux terminaux de vracs liquides). Depuis son ouverture en 1976, le port a donc fait l'objet de plusieurs phases d'expansion qui lui valent à l'heure actuelle 5 km de quais et 23 places d'ancrage.

Un espace portuaire dynamique

Le port de Richards Bay est placé sous la houlette de Portnet⁷, l'organisme gestionnaire des sept ports de commerce sud-africains. Durban et Richards Bay constituent les deux maillons forts de cette chaîne portuaire, ils réalisent à eux deux 73 % du trafic portuaire national⁸. Une rivalité encore latente se fait jour entre ces deux entités à mesure que Richards Bay diversifie ses fonctions. Il est vrai que le port n'a cessé de s'agrandir et ne manque pas d'atouts.

Avec des profondeurs moyennes de 19 m, Richards Bay se présente comme le principal port en eau profonde de la République sud-africaine. Un millier de navires y relâchent chaque année, dont beaucoup dépassent les 200 000 t de port en lourd. La rapidité de rotation des bateaux est un atout majeur : il faut moins de 60 h pour remplir les cales d'un vraquier de 250 000 t. Le port tire également sa force de la zone industrielle attenante au dynamisme certain, et Richards Bay dispose d'un des plus gigantesques terminaux charbonniers du monde, ce que Durban lui envie. C'est désormais une escale de choix sur la route du Cap, souvent au détriment de Durban saturé.

7. Portnet est une filiale de Transnet, holding à capitaux publics, organisant les transports en Afrique du Sud et en voie de privatisation. Il a pour fonction de faciliter le commerce et d'assurer la police portuaire au sein des sept ports commerciaux sud-africains (d'est en ouest, Richards Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town, Saldanha Bay).

8. Les sept ports de commerce nationaux réalisent un trafic annuel total de 184 Mt.

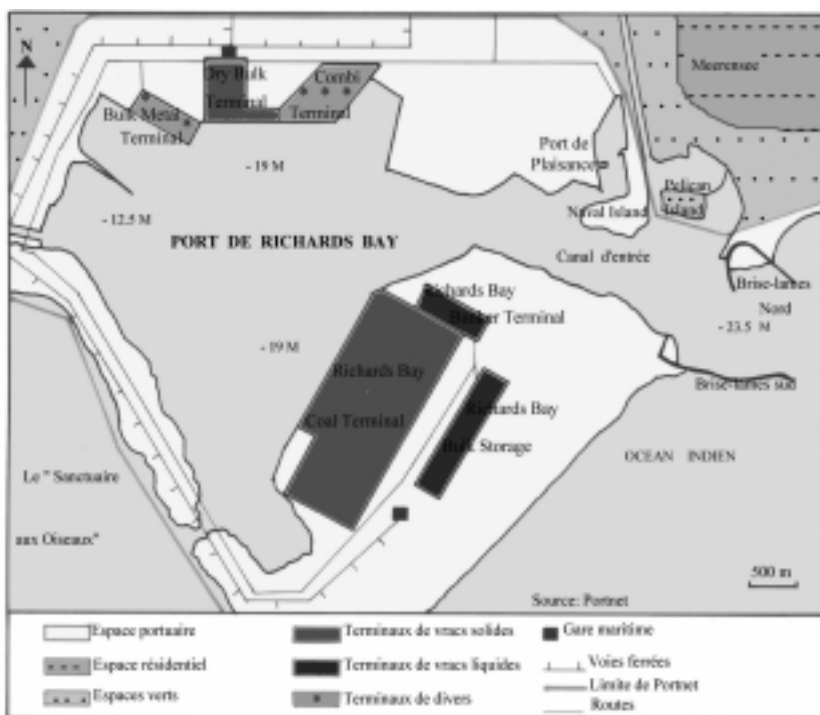


Fig. 2.— Espace portuaire de Richards Bay.

charbonnier» a réussi sa métamorphose. Pour asseoir sa position sur la scène portuaire nationale, le complexe de Richards Bay a su tirer profit d'atouts incontestables, et la zone industrielle qui le ceinture n'est pas le moindre. L'association sur un même espace des fonctions d'échanges et des fonctions industrielles a donné naissance à une véritable zone industrio-portuaire.

L'interface port-industries

Richards Bay dispose d'une vaste zone industrio-portuaire transformant les produits importés (alumine, coke de pétrole et phosphate) et travaillant pour l'exportation (aluminium, fonte et pâte à papier principalement). Avec l'ouverture

du port en 1976, les premières industries (Alusaf Bay-side et Triumph Fertilizer) font leur apparition à Richards Bay. Toutes ces fabriques prennent place dans un rayon de 8 km autour du port. Ce pôle industriel (fig. 6) concentre la grosse fabrique d'engrais IOF¹¹ et une puissante usine d'aluminium¹², ainsi qu'une des plus vastes et une des plus productives zones d'extraction du titane¹³ de la planète. Il abrite également une usine de pâte à papier (Mondi) et deux unités de production spécialisées dans les copeaux de bois (Central Timber Co-operative [CTC] et Silvacel). Ces

Richards Bay associe deux terminaux de produits divers (Bulk Metal Terminal et Combi Terminal), deux de vracs solides (Dry Bulk Terminal et Richards Bay Coal Terminal) et deux autres de vracs liquides (Richards Bay Bulk Storage et Richards Bay Bunker Terminal). Toutefois, il manque à son actif un terminal à conteneurs, ce qui lui permettrait d'être un complexe plurifonctionnel à part entière. Une lutte, concernant la construction d'un terminal à conteneurs dans la province du Kwazulu-Natal, fait d'ailleurs en ce moment rage entre les deux entités portuaires régionales.

Cet espace portuaire est aujourd'hui identifié comme un établissement vraquier (92% de son trafic), qui présente une activité de marchandises générales en progression constante⁹. Si le charbon représente 64 Mt, les autres produits atteignent 17 Mt, ce qui reste considérable en comparaison des autres ports nationaux¹⁰. Preuve que le «petit port

Port Elizabeth à 5 Mt et enfin celle d'East London à 1 Mt. Sans «l'or noir», Richards Bay resterait le deuxième port du pays.

11. Indian Ocean Fertilizer (ex-Tromp Fertilizer) fabrique 250000 t d'acide phosphorique et 200 000 t d'engrais par an. Ce complexe industriel occupe un site d'une quarantaine d'hectares.

12. Conçue et mise en route par Pechiney, Hillside Aluminium (ex-Alusaf Hillside) s'impose comme l'une des grandes alumineries du monde, par la technologie, la superficie (200 ha) et la production (450 000 t/an de lingots d'aluminium).

13. L'extraction du titane et du zirconium (environ 1,2 Mt/an) est faite par la Richards Bay Minerals (RBM) dans les dunes côtières au nord de Richards Bay. Outre ses activités extractives, la RBM produit également de la fonte (450 000 t).

9. Le terminal de divers a enregistré un taux de croissance de 35 % sur la période allant de 1978 à 1999.

10. À l'exception de Durban qui traite 53 Mt de marchandises par an, aucun autre complexe plurifonctionnel national ne réalise un trafic supérieur à 10 Mt. L'activité du Cap s'élève à 9 Mt, celle de

Tabl. 1.— Les composantes d'un port vraquier et industriel (source: Portnet).

Types de terminaux	Superficie en ha	Marchandises traitées		Trafic total en 1 000 t
		Importations	Exportations	
Vracs solides				74 000 (91%)
<i>Dry Bulk terminal</i>	34 (8%)	Alumine, coke de pétrole, charbon à coke, soufre,	Chrome, minéraux, copeaux de bois,, phosphates, engrais	10 000 (12%)
<i>Richards Bay Coal Terminal</i>	254 (63%)		Charbon	64 000 (79%)
Vracs liquides				1 000 (1%)
<i>Richards Bay Bunker Terminal</i>	19	Mazout		300 (0,35%)
<i>Richards Bay Bulk Storage</i>	40 (10%)	Butadiène, brai de pétrole ammoniac	Acide phosphorique, hexane	700 (0,7%)
Divers				6 500 (8%)
<i>Combi Terminal</i>	36 (9%)	Ciment, conteneurs	Rondins de bois, pâte à papier, aluminium, acier granite, papier...	3 500 (4%)
<i>Bulk Metal Terminal</i>	19 (5%)		Acier, fonte, ferrochrome	3 500 (4%)

industries travaillent essentiellement pour l'exportation. L'intégralité des productions d'Hillside Aluminium, d'IOF et de CTC est exportée ; Richards Bay Minerals, Mondi et Bayside Aluminium exportent entre 85% et 90% de leurs fabrications. Les usines de la zone industrialo-portuaire de Richards Bay font sortir via le port, chaque année, près de 2,7 Mt de richesses minérales (titane surtout) et de produits semi-finis¹⁴ (fonte, aluminium). Ils quittent le complexe par le terminal de vracs solides (73%), le Combi Terminal (20%) et le terminal de divers pour les métaux (7%).

Le complexe portuaire de Richards Bay sert donc de plaque tournante aux industries locales. La proximité entre les usines et les quais permet des échanges rapides et peu coûteux: Richards Bay a su s'imposer rapidement comme le plus grand port vraquier national. Il forme avec Durban les deux pivots du système portuaire sud-africain. L'essor fulgurant de son trafic portuaire et ses extensions en font

l'entité portuaire la plus dynamique du territoire. Mais la ville n'a pas connu un entrain similaire, privant par là même le port de nouveaux débouchés.

2. Les héritages d'une ville nouvelle d'apartheid

Richards Bay, qui a tout de même atteint assez rapidement 120 000 habitants a vu à la fois se créer des quartiers ouvriers africains et une ville nouvelle blanche en bordure littorale. Le site représentait une occasion, pour le gouvernement d'apartheid des années 1960, composé de membres *afrikaans speaking*, de s'approprier une ouverture sur l'océan Indien, quand Durban était plutôt tenu par des *english speaking*. Richards Bay offrait l'ouverture sur la mer tant attendue de l'*Afrikanerland* (Nicholas 1997) ; encore aujourd'hui, la majorité de la population blanche de Richards Bay est afrikaner. Édifiée au cours des années 1970, elle n'a pas été affectée par les mêmes dynamiques de ségrégation (« pré-apartheid ») qui ont caractérisé les autres villes d'Afrique du Sud.

14. Pour leurs fabrications de biens intermédiaires, les industries locales importent 2.6 Mt de matières premières (soufre, phosphate, alumine).

Un laboratoire du grand apartheid

Des espaces immenses de végétation indigène, de vastes aires de terres en friche, le lac Mzingazi, le port minéralier et les multiples « enclaves » industrielles, tels sont les éléments marquant Richards Bay. Quelque peu à l'écart et perdus dans une surabondance de vert, les multiples quartiers résidentiels « indolents » rappellent qu'il s'agit bien d'une ville nouvelle, tandis qu'une impression de calme, presque d'atonie complète, est relevée dans l'ensemble de la cité, en plus de la forte image d'étalement et de planitude qu'elle offre. La ville est présentée comme blanche, afrikaner, verdoyante et balnéaire. Ce serait oublier les immenses townships¹⁵ bantous situés à une vingtaine de kilomètres à l'intérieur des terres, qui brisent cette image par leur niveau de pauvreté et leur animation « africaine », si l'on considère qu'ils ont été intégrés administrativement aux villes « blanches » depuis 1996, date des premières élections locales provinciales.

À tout point de vue, Richards Bay, en sa qualité de ville nouvelle (le véritable décollage démographique date en fait des années 1970), pouvait encore se targuer il y a quinze ans, d'apparaître comme un véritable modèle de la ville d'apartheid, combinant tous les canons de l'idéologie : zonage spatial, ségrégation raciale, octroi d'une main-d'œuvre noire non citadine, autant de tares, à l'origine d'une image tenace, que l'on s'efforce aujourd'hui de transmuier.

Les townships de l'« Urbanisation déplacée » (Esikhawini, Nseleni, Ngwelezane et Vulindlela, fig. 4) ne représentent toujours, au sein de la micro-région, que de simples cités dortoirs périphériques, dépendantes des emplois et rémunérations des deux villes-centres (Richards Bay et Empan-

15. *Township* : quartier organisé noir, indien et métis établi aux abords des villes sud-africaines selon la politique de ségrégation raciale (apartheid). Le terme a ensuite servi à désigner les seuls quartiers noirs, en relation avec leur masse et la culture de violence qui s'y est développée. Certains d'entre eux (Mdantsane, Soweto, Umlazi) ont pris la dimension de véritables métropoles. Sous l'apartheid, les travailleurs africains rentraient au terme de leur journée dans ces banlieues éloignées après avoir travaillé au service des employeurs blancs. Gérés indépendamment pendant longtemps, ils ont officiellement été rattachés (dans la majorité des cas) aux villes blanches depuis les élections locales de 1996 au Natal, faisant suite à la démocratisation du pays et l'avènement de Nelson Mandela en 1994.

geni). Ces dernières, installées sur les anciennes terres du Natal blanc, ont reçu de notables investissements en infrastructures et activités. Elles représentent les pôles d'emplois industriels en même temps que les centres tertiaires dominants. Les townships restent distants et très peu inscrits dans les « consciences » blanches, tandis que l'effet d'entraînement de l'arrière-pays rural par Richards Bay demeure mitigé. Le tout conditionne le flot immense de migrations pendulaires des townships africains, et la vision d'un territoire à système spatial duel.

La ségrégation ethnique brute a été appliquée avec force à Richards Bay en dépit de son avènement tardif. Ville de la fin des années 1960, Richards Bay a subi le Grand apartheid, créant des townships éloignés au sein du bantoustan kwazulu, en deux appendices à l'ouest et au nord-est. Elle n'a pas ces townships péricentraux de l'ère apartheid qui ont marqué Ladysmith (Steadville près du centre-ville), Madadeni, Ozizweni et Durban avec ses quartiers africains centraux de Clermont et Lamontville.

Un héritage pesant

L'héritage de cette structure crée un grand nombre de difficultés, liées aux distances spatiales et sociales : misère, chômage, accès limité aux services de soin et d'éducation. L'éloignement des townships par rapport aux grands employeurs industriels (*Billiton Hillside* et *Bayside* pour l'aluminium, *Indian Ocean Fertilizer* pour les engrais, *Mondi* pour le papier) pose un problème de transport et d'accessibilité. Un réseau de transports s'est développé à l'initiative des townships (bus *Ikhwezi* et nombreux *combis*) mais le coût du transport absorbe souvent 15 à 20% des revenus (150 FF pour un revenu moyen mensuel de 900 FF), les accidents sont nombreux et le parc de véhicules est mal entretenu. L'insuffisance des services commerciaux dans le township conduit la partie active de la population à se déplacer régulièrement vers le centre-ville.

Le faible niveau de vie de la communauté noire a favorisé l'apparition de vastes bidonvilles contigus aux townships, sur les terres des chefs traditionnels, ce qui rend difficile l'intervention publique. L'éducation reste d'un faible niveau au sein de la communauté africaine, tandis que le chômage et le sida font des ravages (un Noir sur quatre serait séropositif au Kwazulu-Natal). Le chômage touche 35% de la

Fig. 3.— *Les contradictions spatiales à Richards Bay, Afrique du Sud.*

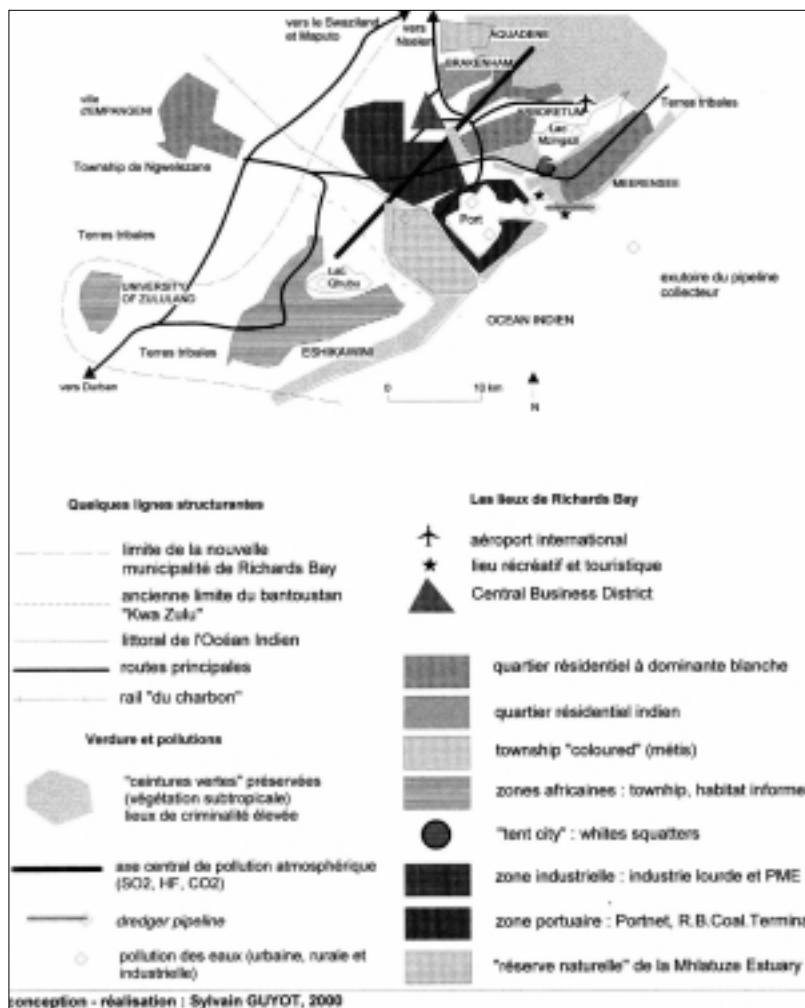
population, surtout des Noirs et des *petits Blancs* de Greenhill (fig. 2), la *tent city* (Nicholas 1997).

Le problème majeur à moyen terme demeure le sida. Sans les trithérapies permettant d'augmenter l'espérance de vie des malades, tout un potentiel de population sera ruiné. Au-delà des traitements coûteux pour un tel pays, c'est la prévention qui doit s'imposer dans les comportements : un long chemin reste ici à parcourir. La maladie n'est pas toujours prise comme une réalité et entretient de nombreuses superstitions. Des associations privées et certaines entreprises essaient de se mobiliser mais leur impact reste ponctuel (*social investment* d'Hillside).

La criminalité touche les quartiers riches des zones blanches (ce qui a conduit à l'explosion du marché privatisé de la surveillance immobilière) et bien plus encore les secteurs les plus démunis (townships et bidonvilles des abords), où violence criminelle et politique se confondent souvent. C'est là une des fatalités chroniques du legs urbain post-apartheid et Richards Bay n'y échappe pas.

3. L'absence de cohérence spatiale d'une aire métropolitaine en gestation

Pour devenir un véritable carrefour et asseoir une fonction de centre-relais des grands pôles urbains (Durban, Maputo, le Gauteng et les grands ports de l'océan Indien), Richards Bay devrait résoudre ces problèmes de fond et continuer de croître afin d'accéder à un statut de ville de rang national, voire international. Il est ainsi question, surtout depuis quelques années, de mettre en place d'une « aire métropolitaine¹⁶ dynamique » dans cette partie du pays, centrée sur la



ville portuaire et amalgamant plusieurs espaces urbains attenants. Le tout, dénommé « micro-région de Richards Bay », devrait atteindre un niveau comparable à celui de Durban plus au sud. Pourtant, même si la ville est encore jeune et si ses possibilités de croissance énormes, cette dynamique d'intégration est loin encore d'être établie aujourd'hui. La micro-région se présente comme une coalition de micro-espaces urbains, tous séparés par des espaces tampons contraignants. Quelles sont les spécificités locales

16. Ces régions selon les auteurs sud-africains, comprennent plusieurs villes au fonctionnement étroitement lié, non nécessairement jointives (des espaces ruraux ou tampons pouvant subsister), mais déjà fortement marquées par des phénomènes d'urbanisation (souvent informelle...); le tout amène à un véritable dynamisme de la zone où prédomine une métropole qui rayonne par ses activités et sa taille.

qui réfrènent l'avènement d'une aire métropolitaine dense et homogène ?

Préceptes pour l'avènement d'une métropole

Afin de favoriser le processus de « métropolisation », les schémas directeurs ont tenté d'encourager un essor local centré sur l'*intégration spatiale* de l'espace micro régional. Dans un premier temps, il a été décidé d'associer Richards Bay à Empangeni, le centre de services proche à 20 km au nord. Empangeni n'a que 31 000 habitants mais son ancienneté lui vaut un équipement tertiaire affirmé et diversifié, qui en faisait la véritable « capitale » du pays zoulou rural.

Dans le même temps, selon la nouvelle politique instaurée en 1994 et à la disparition officielle des discriminations ethniques, on vise à l'intégration des townships et à l'insertion sociale et spatiale de la communauté noire. néanmoins, les différentes entités urbaines restent séparées par de vastes espaces interstitiels qui échappent à l'urbanisation. Un certain nombre de tares juridiques, naturelles, ou encore économiques, tributs directs du défunt système d'apartheid, font obstacle à un développement « incorporé ».

Des espaces interstitiels aliénants

Trois institutions distinctes composent aujourd'hui la micro-région de Richards Bay, ce qui ne simplifie pas son intégration. Le TLC (*Transitional Local Council*¹⁷) de Richards Bay a certes respecté une inclusion administrative des townships en juin 1996, date des premières élections démocratiques au niveau municipal, mais la ville d'Empangeni a dérogé à la clause d'amalgame et a constitué son propre TLC — dont la gérance s'étend désormais au petit township de Ngwelezane. Plus grave, un litige a opposé, lors de ces élections municipales, l'ensemble des terres tribales proches de l'ancien bantoustan¹⁸ zoulou (sous

17. Municipalités multiraciales provisoires en Afrique du Sud, consolidées jusqu'en septembre 2000, et composées entre 1994 date de l'avènement de l'ANC et les premières élections municipales qui ont eu lieu en juin 1996 au Kwazulu Natal.

18. La mise en place du Grand Apartheid dans les années 1970 a induit la constitution de faux États pour chaque « ethnologie » africaine, fictifs, découpés et non reconnus par la communauté internationale. Le but était de purifier plus encore l'Afrique du Sud blanche du

juridiction de l'amakhosi, les chefs tribaux) aux municipalités respectives, aboutissant à l'exclusion administrative *stricto sensu* des premiers nommés.

L'*Ingonyama Trust* qui consacre cette politique de gestion duelle a certes été amendé en 1997 (autorisant ainsi *de jure* l'accès au sol des chefferies pour le pourvoi en services et équipements, notamment dans les zones informelles « urbaines ») ; toutefois, dans les faits, les ententes préalables avec les chefs, de même que les preuves attestant de l'appropriation des terres par ces derniers, restaient toujours délicates et le statu quo a perduré.

Le redécoupage municipal prochainement effectif, entérinant des futures municipalités de niveau A (aire métropolitaine), B (autorité locale) et C (conseil de district), tous préconisant un libre accès aux terres pour des campagnes de revalorisation sociale, semble aller dans le bon sens, mais il faudra encore patienter avant de conclure à leur efficacité.

L'impact du non-bâti dans le découpage spatial

L'amakhosi¹⁹ restant un protagoniste local autonome, les terres de l'ancien bantoustan Kwazulu (faisant office de zone tampon) restent marquées par une forte culture tribale, sur lesquelles toute intervention urbaine est pour le moment juridiquement ardue. Parallèlement, les surfaces ponctuant les deux TLC sont aux mains de riches propriétaires agricoles capitalistes (canne à sucre, bois) préoccupés de profits immédiats (en particulier la firme « Tongaat Hulett »).

« péril noir » redouté. C'est en ces terres qu'ont été mis en place les nouveaux townships noirs, accentuant davantage le découpage territorial et les distances immenses pour les ouvriers bantous. Dans la région du Natal, les Zoulous se sont vus confinés dans le bantoustan (ou homeland) du « Kwazulu » essaimé en dix composantes. Les bantoustans ont disparu avec la fin de l'apartheid en 1994, se « fondant » dans les nouvelles démarcations nationales. Richards Bay étant une ville nouvelle, tous ses townships sont ainsi des secteurs distants sis au sein de l'ancien « Kwazulu » (*a contrario* de Durban, par exemple, où l'on retrouve encore de vieux townships municipaux).

19. Chefs traditionnels appointés par la royauté zoulou. Ils étendent leur gérance sur des parcelles rurales (ex bantoustan) plus ou moins vastes, souvent occupées par des camps informels soumis à baux officieux.

Face à ces agents puissants, même la ville de Richards Bay se présente comme un territoire désarticulé, une addition de petits espaces découplés et éloignés. Les terres en friches ceinturent les industries polluantes, tandis que la municipalité se fait un devoir de maintenir, en dépit des pollutions industrielles, de précieux écosystèmes naturels (Sanctuaire, *green belt*, dunes²⁰), afin de préserver l'image de «ville verte industrielle».

4. Menaces sur l'environnement

Tenir un discours critique et vigilant sur les impacts environnementaux liés à un grand pôle industrialo-portuaire peut être fort mal perçu dans une logique de développement accéléré, comme celle de Richards Bay, où les problèmes sont généralement omis ou minimisés. Une communication environnementale fournie tend à convaincre le visiteur de la qualité de la préservation des lieux, malgré les signes tangibles de pollution. Un diagnostic de la situation s'avère indispensable, car la ville tente de développer une alternative touristique. Peut-on concilier sur le même espace une grande ambition industrielle et la création d'un lieu de villégiature? .

Des pollutions multiformes

Les pollutions atmosphériques et les pollutions hydriques sont les deux grands types de menaces sur l'environnement présentes à Richards Bay, s'ajoutant aux odeurs et à la dégradation des espaces verts (tabl. 2). La pollution atmosphérique principale ayant un impact négatif sur les populations vient des oxydes de soufre (SO et SO₂); elle se ressent surtout dans un rayon de 2 km autour de la zone industrielle de Richards Bay. Pourtant le quartier à dominante blanche (classes moyennes) d'Arboretum est à seulement 500 m à

20. Richards Bay s'est constitué selon le modèle des cités jardins britanniques, ce qui explique la luxuriance paysagère et le côté très vert des quartiers résidentiels. La création du port a préservé une partie de la baie originelle (le «Sanctuaire») séparée du port par une digue, protégée par le *Natal Parks Board*. Les immenses dunes littorales ne sont que partiellement occupées et constituent également des écosystèmes très riches. Enfin, le lac Mzingazi, qui dissocie le quartier riche de Merensee des autres quartiers résidentiels, est toujours habité par quelques (rares...) hippopotames et (moins rares !) crocodiles.



Cliché S. Guyot

Photo 1.— *Le pipeline dragueur à Richards Bay aboutissant sur la plage publique.*

vol d'oiseau de la grande usine d'aluminium d'Hillside. La plupart des écoles et des collèges sont situés dans cette zone et les statistiques médicales (rhinites, allergies) se corrélaient parfaitement aux pics de pollution (Guyot 1998a). Environ 40 000 personnes sont touchées de près ou de loin par ces rejets combinés de SO₂ (fig. 3) L'hiver, qui connaît une saison sèche et de nombreuses inversions de températures, est plus favorable à ces pics de pollutions que les saisons plus ventées comme l'été où la dispersion est plus efficace.

Le facteur de risque concernant les rejets liquides est surtout lié ici à la proximité et la juxtaposition spatiale d'aires d'utilités différentes. Ainsi (photo 1) une conduite déverse sable et eau pompés depuis le port vers la plage publique (Guyot 1998b), une autre les effluents industriels et urbains à 4 km en mer (fig. 3). Des études sont en cours pour déterminer si des courants littoraux ramènent une partie des effluents sur la plage publique. L'écosystème de la réserve naturelle correspondant à la partie sud de la lagune, conservée comme estuaire de la Mhlatuze, a été entièrement modifiée par les changements de dimension opérés lors de la création du port, l'arrivée d'eaux polluées d'amont de l'usine de pâte à papier et de l'usine de sucre de Felixtown, ainsi que par le déversement d'eaux du port, rendu possible par une porte située sur la digue séparant les deux ensembles (fig. 3). L'envasement et la mangrove ont succédé à une végétation d'eau douce de type papyrus (Cook, Bewsher 1993). Le *Kwazulu-Natal Parks Board*, chargé de

Tabl. 2.— Les big five industrielles à Richards Bay et les risques pour l'environnement.

	Hillside Aluminium	Bayside Aluminium	RBM Richards Bay Minerals	IOF KRAFT	MONDI
Production	Aluminium lingots 500 000 tpa	Aluminium Lingots, tubes, plaques 170 000 tpa	Titane Autres minéraux lourds 1 900 000 tpa	Engrais 300 000 tpa Acide phosphorique 900 000 tpa	Pâte à papier Papier Kraft 500 000 tpa
Procédé	Électrolyse de l'aluminium	Électrolyse de l'aluminium	Dragage du sable	Oxydation et attaques acides	Fabrique de pâte à papier traditionnelle
Clients	100 % exportation surtout Asie	Locaux (HULETTS)	95 % exportation	Locaux	> 50 % exportation
Principaux matériaux de base	Alumine (ouest Australie) Coke (USA) Brai (Europe)	Alumine (ouest Australie) Coke (USA) Brai (Europe)	Sable dunaire (dunes littorales)	Soufre (Canada), Phosphates (Northern Province)	Bois d'eucalyptus et de pin
Production	Début en 1995	Début en 1971	Début en 1976	Début en 1978 80 % expansion en 1999/2000	Début en 1984
Nombre permanent d'employés	1 200	1 700	2 200	N.C.	N.C.
Localisation	500 m du quartier résidentiel d'Arboretum et du CBD	Proche du port industriel	15 km au nord de Meerensee	500 m du quartier résidentiel d'Arboretum proche du port industriel	2 000 m à l'ouest du CBD
Risques (pollution par le SO ₂ mesurée par la Richards Bay Clean Air Association, financée par les industriels)	Quantités de SO ₂ importantes : écoles et résidences avoisnantes	Fluorures et SO ₂	Destruction des dunes, de la végé- tation : tentative de restauration	Usine ancienne Pollution diver- sifiée et dangereuse. Effluents liquides rejetés en mer	Odeurs nauséabondes de « vieille chou- croute » se répandant sur la ville Effluents liquides rejetés en mer.

Source : S. Guyot *et al.* (2000).

la gestion du « sanctuaire » du *Mhlatuze Lagoon*, n'a aucune marge de manœuvre car la réserve est propriété de *Portnet*, exécutif portuaire semi-privé.

Au nord de Richards Bay, l'exploitation des dunes pour le titane perturbe l'écosystème forestier dunaire subtropical et les replantations opérées ne sont souvent que peu conformes à l'original. Or on envisage de couper tous les arbres des ceintures vertes, pour enrayer la criminalité qui y règne et pour donner une vue sur l'océan aux habitants de

Meerensee : cette coûteuse opération ne pourrait qu'aggraver encore l'érosion des dunes.

Les zones résidentielles et les espaces récréatifs peuvent être classés selon des niveaux de risques. Ainsi Arboretum et la plage publique d'Alkanstrand, malgré la désinformation générale, sont de véritables zones à risques, en particulier pour les personnes fragiles. La question de l'extension industrielle future se pose, compte tenu de la concentration spatiale déjà lourde de quatre grosses usines polluantes sur le

Fig. 4.— Photographie aérienne du port de Richards Bay.

Cliché Art Publishers (Cape Town, 1997).

site. Par exemple, le doublement de capacité d'Indian Ocean Fertilizer ne va créer que 10% d'emplois en plus dans l'entreprise, mais on s'attend à ce que la pollution, soit multipliée par deux.

La simple lecture d'une vue aérienne (fig. 4) des sites concernés permet de prendre conscience des problèmes. La multiplicité et le charme des sites touristiques souffrent de la proximité industrialo-portuaire. Les liaisons entre les pôles de récréation (plages, Waterfront, Yacht club) demeurent faible et ces derniers sont encore mal mis en valeur.

L'attitude des acteurs post-apartheid

La municipalité de Richards Bay a pour ambition de parvenir à une image de cité financière et touristique au cœur de l'Afrique du Sud « africaine » et touristique du Zululand. Elle se trouve certes au cœur de la région de tourisme écologique et culturel du Zululand, et peut bénéficier de la diffusion récente du concept de tourisme industriel. Mais comment crédibiliser un pouvoir local, riche des taxes payées par les industries, qui n'investit même pas dans une station d'épuration ? Les priorités municipales vont dans la construction d'un coûteux *civic center* et dans un projet de casino.

Les industriels ont, de leur côté, mis sur pied la *Richards Bay Clean Air Association*. Elle a établi 6 stations de mesures du SO_2 en des lieux représentatifs des pôles d'habitations. Elle constate de manière objective les pics de pollution mais arrête là son investigation. La législation nationale est insuffisante et n'est pas respectée, car la priorité est à la production (Guyot 1998a). Elle a du moins permis, aux frais des usines, d'avoir une base de données cohérente sur la pollution par le SO_2 à Richards Bay, ce qui alimente les opposants tels que Mark Jury, universitaire (Université du Zululand) qui fait de ces questions un combat, au sein de la ZEAL (Zululand Envi-



ronmental Alliance), et qui a entamé un programme de recherches corrélant situations climatiques et phases de pollution; ou Liz Wood, conseillère municipale, qui a fait de l'écologie un combat politique engagé lors de la construction de l'usine d'aluminium d'Hillside en 1992. Ces acteurs critiques restent relativement marginaux. L'influence des industriels est considérable tant l'emploi, comme les revenus de la municipalité, dépendent d'eux. L'absence (ou la discrétion) des pouvoirs régionaux ou nationaux se fait d'autant plus remarquer.

Conclusion

Richards Bay semble étendre sur la côte nord²¹ le processus de littoralisation déjà largement entamé à Durban et sur la côte Sud depuis les années 1960. Son essor s'appuie sur des fondements solides : un pôle industriel et un vaste terminal charbonnier. Ce qui ne devait être qu'une annexe de Durban est devenu une des relâches²² les plus prisées de la

21. Le littoral du Kwazulu-Natal est séparé en deux côtes. La côte nord va de Umhlanga à Richards Bay et la côte Sud de Durban à port Shepstone, près du Transkei.

22. Sur les 12 000 touchées répertoriées dans les sept ports de commerce sud-africains en 1998, 5 200 ont été enregistrées à Durban, 2 800 à Cape Town et 2 000 à Richards Bay (les trois autres ports

façade maritime de l'Afrique australe. La ville de Richards Bay a été créée en fonction des besoins de l'industrie, qui a subventionné une partie non négligeable des logements. Mais la ville de Richards Bay est aussi une ville d'apartheid²³. L'étendue, l'éclatement et la ségrégation socio-ethnique font d'elle un espace mal orienté, voire disloqué. Le plan d'aménagement du complexe industriel et urbain de Richards Bay n'a pas pris en compte les conséquences liées à trop de proximité (Arboretum) ou pas assez (le township d'Eshikawini). Les risques sont de deux types. Les premiers sont liés à la politique d'apartheid, qui a marginalisé les populations noires du système productif, éducatif et politique ; la pauvreté, la maladie et la violence en sont les symptômes les plus forts. Les seconds sont liés à la contradiction entre le développement industriel et l'environnement naturel : la pollution atmosphérique, la pollution lagunaire et océanique, la destruction du paysage en sont les symptômes principaux. Il existe un décalage entre l'engagement pris lors des conventions écologiques mondiales et la pratique, par suite d'un manque criant de moyens pour mettre en œuvre ces bonnes résolutions. La protection de l'environnement ne semble pas une priorité du nouvel État sud-africain présidé par T. Mbeki. Richards Bay a de nombreux défis à gagner pour son avenir : une transition réussie en Afrique du Sud, la jonction avec le développement récent de Maputo (« couloir Richards Bay-Maputo ») et la prise en compte des risques sociaux et environnementaux. L'Afrique du Sud n'en est qu'aux balbutiements de son « long chemin vers la liberté ». Et il faut mettre l'espérance à son service...

nationaux ne constituant que des escales secondaires). Par comparaison, les ports mozambicains de Maputo et de Beira ont été touchés par 600 navires.

23. C'est une ville d'apartheid au sens du modèle de la ville d'apartheid (Lemon, 1991).

Références

- BAUDOIN T. *et al.* (1997). *Urbanité des cités portuaires*. Paris : L'Harmattan, 401p.
- BERND W. (1981). *Seaports and port cities of Southern Africa*. Wiesbaden : Franz Steiner Verlag, 235 p.
- CHARLIER J. (1998). « Le système portuaire sud-africain à l'heure de la croissance ». *Le bulletin Villes et Ports*, juin.
- COOKS J., BEWSHER P. (1993). « Environmental reaction to human intervention in the Mhlatuze River estuary, Richards Bay, South Africa ». *Geoökodynamik*, band XIV, 61-74, University of Pretoria, Bensheim.
- CRAMPTON C. (1996). *Richards Bay Coalnet*. Rapport publié par la Richards Bay Coal Terminal, 34 p.
- CUBBIN T. (1998). « A History of Richards-Bay 1497-1970's ». *Zululand Annals*, vol. IIIi, 78p
- FOLIO F. (1998). *Étude socio-urbaine de la micro région de Richards Bay — Vers un nouveau complexe urbain sud-africain*. Saint-Denis : université, Mémoire de Maîtrise sous la direction de J-L. Guébourg, 230p.
- GERVAIS-LAMBONY Ph. (1997). *L'Afrique du Sud et les États voisins*. Paris : Masson et Armand Colin éd., 255 p.
- GUYOT S., LAMY A., FOLIO F. & MEYER M. (2000). *A Geography Of Richards Bay – A Town At The Forefront Of South Africa*. Aix-en-Provence : 59 p., CR ROM interactif, édition privée.
- GUYOT S. (1998a). « Contradictions et enjeux du développement à Richards Bay ». Aix-en-Provence : Université de Provence, mémoire de maîtrise sous la direction d'E. Apprill, 136p.
- GUYOT S. (1998b). « Les contradictions et les enjeux du développement à Richards Bay ». *IFAS-Recherche* supplément recherche du *Newton Zebra* n°11, sept.-déc., p. 14-15.
- LAMY M-A. (1998). *Étude de l'espace portuaire de Richards Bay*. Saint-Denis : université, Mémoire de Maîtrise sous la direction de J-L. Guébourg, 170 p.
- LANG J-P., HOOYBERG SMUTS I. (1996). *Richards-Bay Structure Plan, MAIN REPORT, vol. 2*. Richards Bay Transitional Local Council, 146 p.
- NICHOLAS C. (1997). « Richards Bay, a rough diamond ». *Kwazulu Natal Briefing*, The Helen Suzmann Foundation, mai.
- PHILLIPS-BRYANT J.A. (1993). *South African Transport Services*. Natal : Pictorial Review, 199 p.
- TREVOR J., FAIR D. (1991). *The Ports of Sub-Saharan Africa and their Hinterlands : An overview*. Africa Institute of South Africa : Richard Cornwell Editor, 98 p.
- The Provincial Growth and Development Strategy For Kwazulu Natal*. (1996). Approved by Kwazulu Natal Provincial Cabinet. Final Report, 177 p.