



La ville nouvelle portuaire de Richards Bay en Afrique du Sud: un destin assujetti à la métropole du Durban

Marie-Annick Lamy-Giner, Fabrice Folio

► To cite this version:

Marie-Annick Lamy-Giner, Fabrice Folio. La ville nouvelle portuaire de Richards Bay en Afrique du Sud: un destin assujetti à la métropole du Durban. Travaux & documents, 2003, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, 20, pp.151-174. hal-02160239

HAL Id: hal-02160239

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02160239>

Submitted on 19 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La ville nouvelle portuaire de Richards Bay en Afrique du Sud : un destin assujetti à la métropole de Durban

MARIE ANNICK LAMY & FABRICE FOLIO,
A.T.E.R. en Géographie

Résumé : La province du Kwazulu Natal est située au nord-est de la République Démocratique d'Afrique du Sud et rassemble aujourd'hui parmi les deux centres urbano-portuaires les plus dynamiques du pays : Durban et Richards Bay. L'intérêt de cet article est de voir si les ambitieux desseins placés en la ville nouvelle de Richards Bay à l'aube des années 70, qui consistaient à la fois à suppléer le port de Durban et équilibrer l'armature urbaine provinciale, ont été atteints. Au terme d'un rappel bref de l'historique de ces deux villes portuaires, puis de la description de leurs paysages contemporains et enfin d'une confrontation thématique statistique, il sera démontré à quel point les objectifs Richards Bay ont quelque peu été surestimés. Pourtant, l'étude montrera que si Durban est et demeurera le pôle urbano-portuaire par excellence, Richards Bay, de par ses atouts présents et surtout futurs, est tout de même à gratifier d'un relatif succès.

Mots-clés : Afrique du Sud, Kwazulu Natal, Durban, Richards Bay, port, ville.

INTRODUCTION

La province du Kwazulu Natal, avec ses 8,8 millions d'habitants, compose aujourd'hui la maille administrative immédiatement inférieure de la république démocratique sud-africaine. Située au nord-est du pays, elle est bordée à l'ouest par l'imposante muraille rocheuse du Drakensberg et baignée à l'est par l'océan Indien. Deux corridors structurants qui rassemblent voie ferrée, rocade autoroutière et principales villes, constituent l'épine dorsale de cette province. Ils dessinent une perpendiculaire stratégique, un « T » inversé dont l'une des branches longe le littoral tandis que la seconde progresse vers l'intérieur des terres. Sur le premier de ces « couloirs », deux espaces urbains se situent à moins de 200 kilomètres l'un de l'autre. Leur interface maritime et leur complexe industrio-portuaire font d'eux les véritables pôles de ce territoire, le premier confirmé, le second émergent.

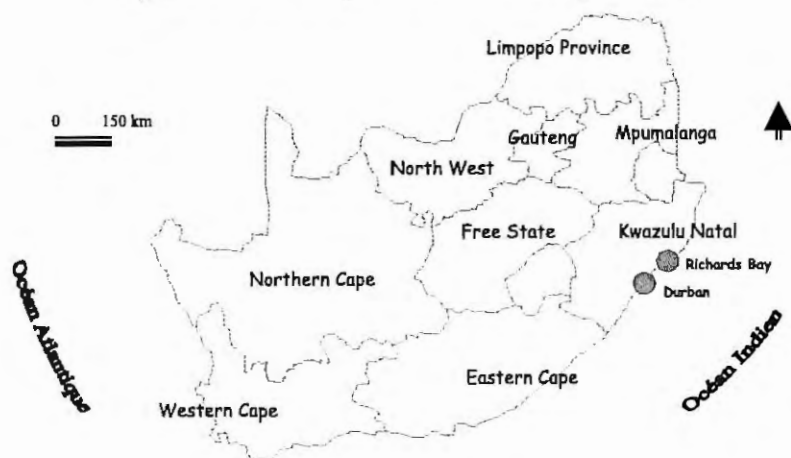
La ville de Durban est la capitale économique du Kwazulu Natal, une métropole provinciale de près de trois millions d'habitants, hôte du premier port plurifonctionnel du continent africain. Après l'arrivée des colons en 1824 et l'ouverture d'un comptoir pour la traite de l'ivoire, la cité portuaire s'est accrue prestement par l'intermédiaire, d'abord d'une économie coloniale fondée sur le sucre, puis du décollage industriel suite à la liaison avec l'intérieur du pays alors en plein essor. Aujourd'hui, Durban incarne la fenêtre maritime et la voie d'entrée primatiales en marchandises pour toute l'Afrique du Sud.

À 180 km au nord, la ville de Richards Bay fut érigée plus récemment autour d'un nouveau complexe portuaire spécialisé dans les vrac et destiné à suppléer le port de Durban. Une ville nouvelle créée sur le modèle des « cités jardins » a vu le jour à l'aube des années 70 en s'octroyant de surcroît le titre de « pôle d'équilibre ». Partie de rien, Richards Bay se prédestinait en effet à faire contrepoids à Durban sur l'échiquier provincial.

Trente ans plus tard, qu'en est-il des ambitions affichées ? Le port de Richards Bay s'est-il développé à la mesure de ses objectifs et épaulé-t-il véritablement celui de Durban ? Cette ville planifiée en tant que nouvelle aire métropolitaine a-t-elle participé comme prévu au rééquilibrage de la province, laquelle se résumait alors à « Durban et le reste » ?

L'objectif de cet article est de s'interroger sur la réussite escomptée d'un développement local à deux niveaux (urbain et portuaire) décidé *ex nihilo* dans l'Afrique du Sud d'apartheid. L'historique de ces deux espaces, Durban et Richards Bay, permettra de cerner les enjeux de l'époque. La vision sur le terrain en ce début de XXI^e siècle révélera l'ampleur de leur différentiel paysager. Enfin, dans un troisième temps, une analyse comparative à l'aide d'indicateurs chiffrés répondra aux problématiques de départ.

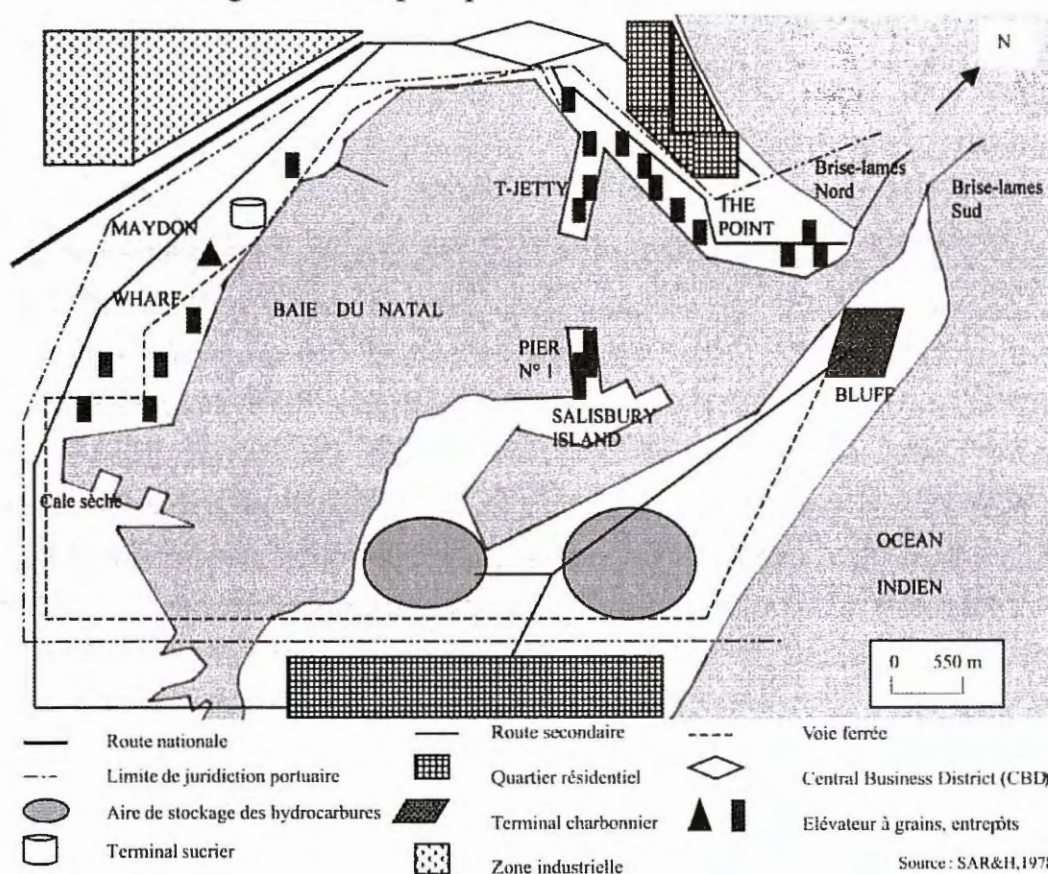
Figure 1 : L'Afrique du Sud et ses provinces



I - LES ANNÉES 60-70 : LA PRIMATIE « DURBAN », LES OBJECTIFS « RICHARDS BAY »

Dans les années 60, l'Afrique du Sud disposait de quatre ports majeurs : d'est en ouest, il s'agissait de Durban dans la province du Natal, de Cape Town, de Port Elizabeth et d'East London dans la province du Cap. Le port de Durban, qui avait fait de la baie du Natal son havre naturel, tenait incontestablement le haut du pavé avec un trafic annuel de neuf millions de tonnes. Loin derrière, venait Cape Town avec quatre millions, Port Elizabeth avec deux millions et East London avec un million.

Figure 2 : L'espace portuaire de Durban en 1976



Des quatre ports sud-africains, Durban fut sans doute celui qui enregistra l'essor le plus fulgurant. Depuis la création d'un premier appontement en bois dans les années 1870, ses paysages s'étoffèrent avec rapidité, surtout dans la première moitié du XX^e siècle (Pearson, 1995). Une succession d'aménagements modifia en profondeur le cadre naturel de la baie du Natal : à un terminal charbonnier (1900) succéda une cale sèche (1925), à un élévateur à grains (1924) suivit la création de cuves pour le stockage de pétrole brut (1921-1925). Quais, entrepôts, apprentis

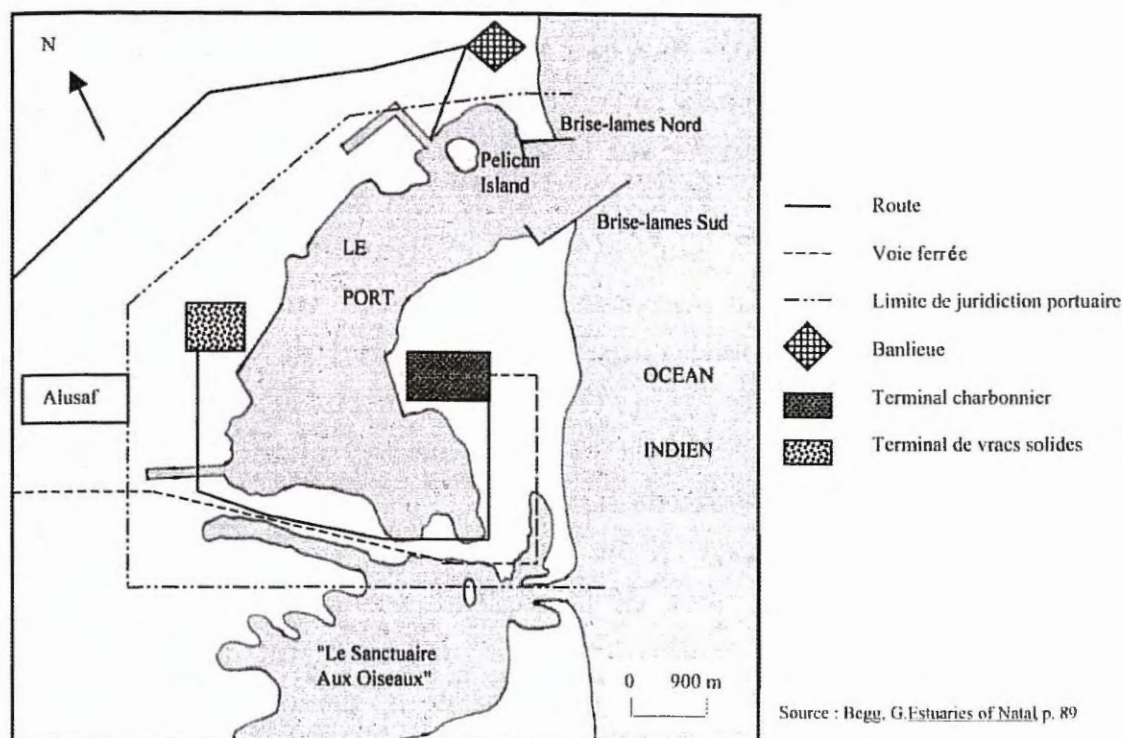
se multiplièrent jusqu'à ce qu'il ne reste quasiment plus d'espaces vacants sur les pourtours de la baie (fig. 2). Non seulement le port était devenu trop étriqué mais en plus, il commençait à manquer sérieusement de profondeur¹. La société para-publique *South African Railways and Harbours* (SAR & H), qui était à l'époque gestionnaire des quatre ports nationaux, décida qu'il était grand temps de mettre en service un nouveau port, non pas pour concurrencer Durban, mais pour le suppléer. Cette nouvelle installation devait recevoir notamment un terminal charbonnier qu'un port de Durban saturé aurait été bien en peine d'accueillir. Encore fallait-il trouver le site adéquat.

Maintes investigations furent menées le long du littoral oriental du pays, en particulier entre Durban et la frontière mozambicaine. Le choix de la SAR & H se fixa sur une lagune située à une cent-cinquantaine de kilomètres au nord de Durban. Cet endroit, que les Zoulous avaient surnommé « Mlathuze » et que les Britanniques avaient rebaptisé Richards Bay, n'était rien d'autre en 1960 qu'un hameau de 237 habitants. Y étaient alors implantés 49 cottages, appartenant à des vacanciers ou à des pêcheurs, un hôtel qui servait le cas échéant de centre postal, une petite épicerie et un magasin d'attirails de pêche (Cubbin, 1997, p. 63).

Nombre d'atouts ont joué en faveur de Richards Bay : la superficie de la baie (3 050 ha), les facilités de dragage du site et une situation géographique exceptionnelle. En effet, se localisent dans un rayon de moins de 500 km autour du port, les bassins houillers des ex-provinces du Transvaal, de l'Etat Libre d'Orange et du nord du Natal. La décision de créer un port fut officiellement annoncée par le ministre des Transports, Ben Schoeman, en 1965. Le projet entériné, il ne restait plus qu'à ouvrir une voie ferrée jusqu'aux régions charbonnières et à édifier un complexe portuaire. Ces deux missions incombèrent à la SAR & H.

1 Le port de Durban n'a que douze mètres de profondeur. Il ne peut donc recevoir des bâtiments de plus de 100 000 tonnes de port en lourd (t. p. l.). Or, au cours des années 60, commençaient à sortir, de quelques grands chantiers navals, des navires de 200 000 t. p. l.

Figure 3 : Richards Bay en 1976

Source : Beggs, G. *Estuaries of Natal* p. 89

Véritable ouvrage titanesque, la réalisation de la ligne de chemin de fer² s'éternisa sur huit années, intempéries et autres impondérables repoussant plusieurs fois la fin des travaux. Entre temps, une aluminerie du nom d'Alusaf fut construite à Richards Bay (début de la production en 1971). Elle devait servir de catalyseur au développement portuaire. L'année suivante, le port fut mis en chantier. Les travaux débutèrent par la réalisation de deux brise-lames ainsi que par la mise en place d'une digue ayant pour finalité la séparation de la lagune Mlathuze en deux zones : une pour les installations portuaires (fig. 3), l'autre laissée à l'état sauvage et transformée en réserve naturelle — le « Sanctuaire Aux Oiseaux ». L'étape suivante consista à ôter les matériaux détritiques accumulés dans la baie par des opérations de dragage³. Simultanément, la SAR & H édifia un terminal charbonnier, doté de deux embarcadères, dans la portion orientale de la baie. Quatre années furent requises pour graver sur les rives de la lagune Mlathuze une architecture portuaire. Le 1^{er} avril 1976, l'Afrique du Sud inaugura son premier port en eau profonde. Bientôt, une zone industrialo-portuaire (ZIP) commença à poindre avec l'établissement de manufactures (engrais, pâte à papier).

2 Sa construction débuta en septembre 1968 et s'acheva en août 1976. Cette ligne de 501 km nécessita la construction de 254 ouvrages d'art.

3 Onze dragueurs enlevèrent 164 millions de mètres cube d'alluvions par semaine sur une durée de trois années.

Attirées par des possibilités d'emploi, de nombreuses personnes vinrent s'installer à Richards Bay, qui grossit de 2 900 âmes entre 1969 et 1971. Notoirement, Richards Bay commençait à se couvrir d'une mince « pellicule » citadine, organisée sur le modèle de la ségrégation raciale. La première banlieue blanche, Meerensee, vit le jour à quelques kilomètres au nord de la lagune en 1971. Un township, eShikawini, fut créé en 1975 à plus de vingt kilomètres sur une portion de territoire tribal afin d'accueillir la population noire, laquelle constituait l'essentiel de la main d'œuvre locale. Au cours de l'année 1971, des travaux furent également entrepris pour la réalisation d'un aéroport et d'une artère reliant la ville voisine sucrière d'Empangeni à Richards Bay.

La volonté d'ouvrage d'un port en eau profonde supplétif et suppléant s'accompagnait ainsi de la création simultanée d'une véritable ville nouvelle en pays zoulou⁴. Cette décision ne participait pas uniquement d'un nécessaire accompagnement urbain au gigantesque artefact industrialo-portuaire. On plaçait en réalité beaucoup d'espoir en la jeune cité de Richards Bay destinée à accueillir une « urbanisation ordonnée » inspirée des plus célèbres politiques européennes de l'époque⁵ : l'intérêt était de constituer rien de moins qu'une nouvelle aire métropolitaine capable de faire contrepoids à la ville de Durban. À ce moment, la primatie urbaine de cette dernière, tant provinciale que nationale, n'était absolument plus contestable.

Au milieu du XX^e siècle, la totalité du territoire sud-africain affichait une forte concentration urbaine. Quatre villes se démarquaient nettement : sur la côte étaient disposés les centres portuaires vitaux pour le pays (Le Cap, la ville mère, Port Elisabeth dans l'Eastern Cape et Durban au Natal), tandis que dans l'intérieur avait émergé Johannesburg, la ville-champignon fondée sur l'or. Durant la période pré-industrielle, les trois premières centraient leurs activités sur leur port, ce qui leur permettaient d'exporter en même temps que d'irriguer l'intérieur du pays en marchandises importées. Mais au début du XX^e siècle, une autre période de l'économie sud-africaine débuta suite à la découverte puis

4 Au Kwazulu Natal, la frontière historique du monde zoulou est la Tugela River, au nord de laquelle était établie le royaume des « fils du paradis ». Elle se jette dans l'océan à mi-distance entre Durban et Richards Bay.

5 Richards Bay vit s'associer, sur un même espace local, le modèle de la « cité jardin » britannique pensé par Ebenezer Howard (échelle municipale), aux concepts à la fois de « ville nouvelle » et de « pôle d'équilibre ». Ces derniers furent établis par les autorités françaises dans la seconde moitié du XX^e siècle afin de trouver une issue à la concentration parisienne. Richards Bay, en soi, se devait ainsi de naître et d'emblée concurrencer Durban tout en offrant — en ces temps d'inégalités raciales — un cadre de vie pavillonnaire, aéré et verdoyant à sa population blanche. Celle-ci fut surtout constituée de jeunes familles afrikaners originaires du Transvaal.

à l'extraction aurifère dans le Transvaal en 1885. Un marché demandeur en biens de consommation et en capitaux s'ouvrit immédiatement en plein cœur du pays et, progressivement, on assista à un rééquilibrage centripète du centre de gravité sud-africain. Durban fut le centre qui bénéficia le plus de ce nouveau marché solliciteur. À son actif, le port en pays zoulou pouvait en effet compter sur sa plus grande proximité du Transvaal (500 kilomètres à vol d'oiseau).

Durban, à l'origine *Natal Bay*, vit son premier campement d'européens en 1824 à l'initiative de Fynn et de Farewell, environ trois siècles après que sa baie eut été nommée « Natal » par Vasco de Gama. A cette période, la population africaine était établie de manière éparsée sur ses pourtours. Après intercession auprès du roi zoulou Shaka, dont le royaume s'étendait plus au nord, un comptoir traitant principalement l'ivoire vit le jour. Le groupement humain fut nommé d'après le gouverneur du Cap D'Urban en 1835. Peu après, l'arrivée d'environ 500 migrants de Grande Bretagne entre 1849 et 1852 acheva d'affermir la localité autour de la mise en culture, notamment de la canne à sucre (Pillay, 1996).

Pourtant, jusqu'à la fin du XX^e siècle, la croissance de Durban resta mineure. En 1895, la voie ferrée, qui avait quitté la côte 17 ans plus tôt, atteignit enfin Johannesburg. La ligne Durban-Johannesburg fit immédiatement office de liaison préférentielle avec cette dernière ville et sa région du Witwatersrand alors en plein boom. En 1910, l'activité sucrière devint vitale pour Durban aidée par le désenclavement des espaces périphériques par chemin de fer, l'ouverture de nouvelles terres pour les colons (notamment au terme de la guerre anglo-zouloue en 1879), l'engagement de travailleurs sous-contrats avec l'Inde et l'érection d'usines. Durant l'entre-deux-guerres, le marché houiller, dont les gisements sont issus du Rand et du *Northern Natal*, explosa également : avec trois millions de tonnes, le charbon devint la première matière première mise en bateaux et exportée à Durban avant le sucre.

Mais il a fallu attendre les années d'après-guerre pour voir le véritable avènement de Durban, particulièrement en qualité de pôle industriel (surtout pour le textile, le papier et les industries chimiques). L'aménagement du port, l'électrification de l'axe ferroviaire avec le Rand et une demande intérieure sans pareille participèrent à ce dynamisme. La contribution de Durban à la production industrielle provinciale passa ainsi de 53 % en 1920 à 73 % en 1940. Commerces et services se développèrent à l'unisson et, en volume humain, la cité portuaire pris vite ses distances avec les autres villes de la province (fig. 4).

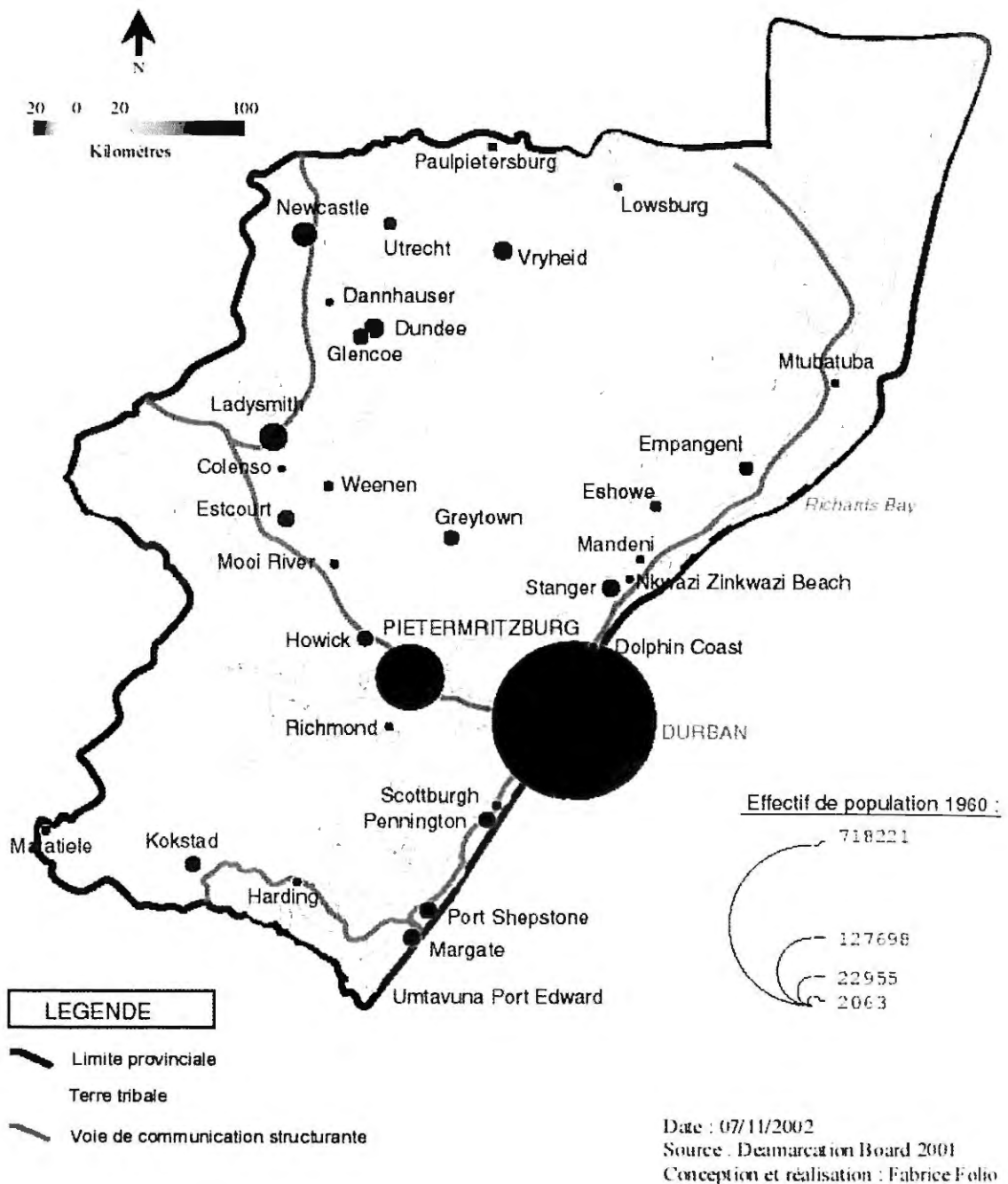
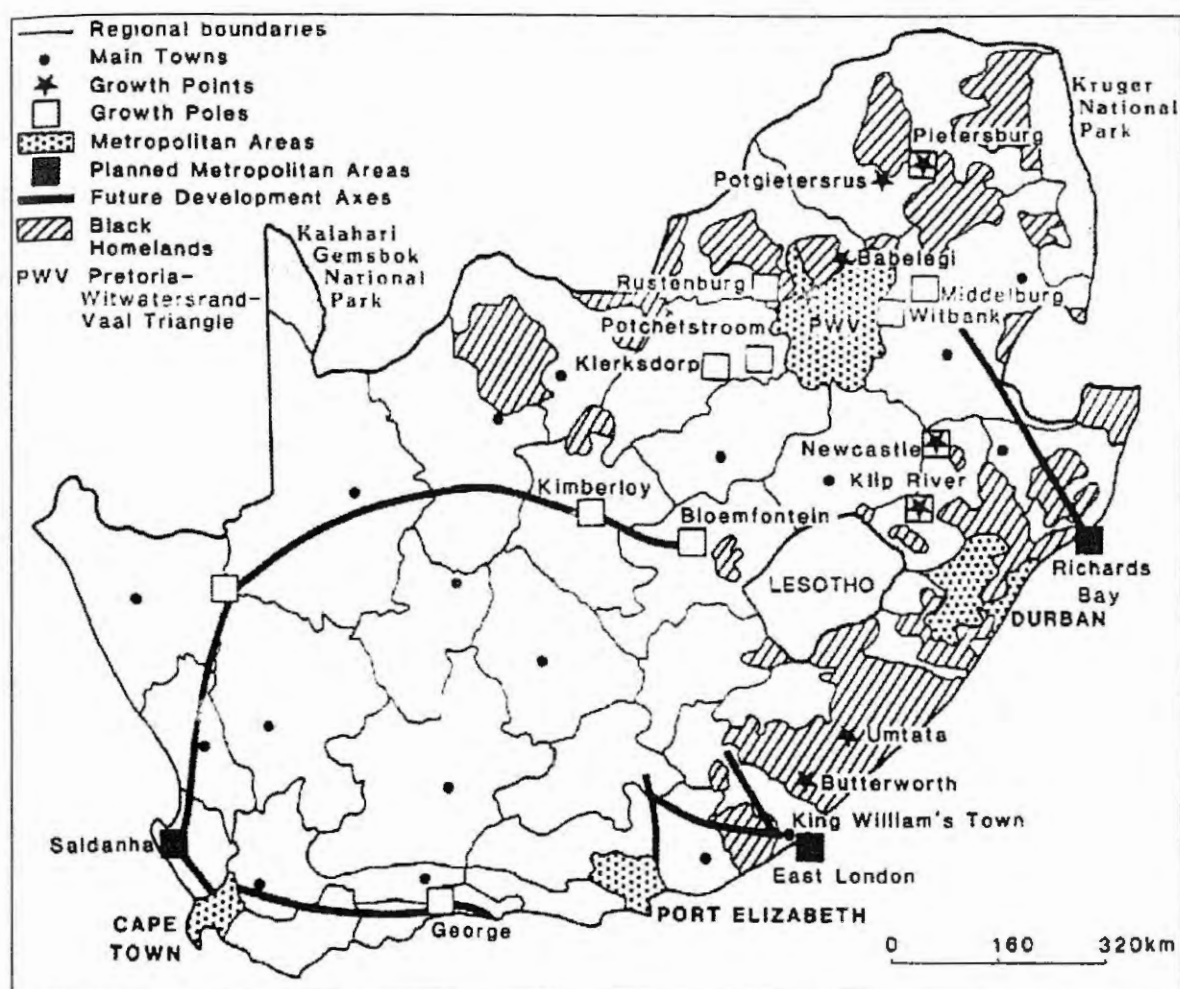
Figure 4 : Les villes de plus de 2000 habitants au *Kwazulu natal* en 1960

Figure 4 : La distribution de la population urbaine du Kwazulu Natal en 1960 met bien en évidence la primatie de Durban qui à cette date écrase littéralement toutes les autres villes (son effectif de population excédant les 600 000 habitants). Seule Pietermaritzburg, la capitale administrative située à 80 km dans l'intérieur des terres, fait office de ville d'intérêt en dépassant la centaine de milliers d'habitants. 24 villes se situent dans l'intervalle 2 000 – 10 000 âmes mais la plupart des localités du Kwazulu Natal ne sont encore que de simples villages ou hameaux, à l'image justement de Richards Bay et de ses 237 habitants.

Figure 5 : Le *National Physical Development Plan* (1975)

Source : T.J.D. Fair (1982) in *The Atlas of Apartheid* (A.J. Christopher, 1994), page 92

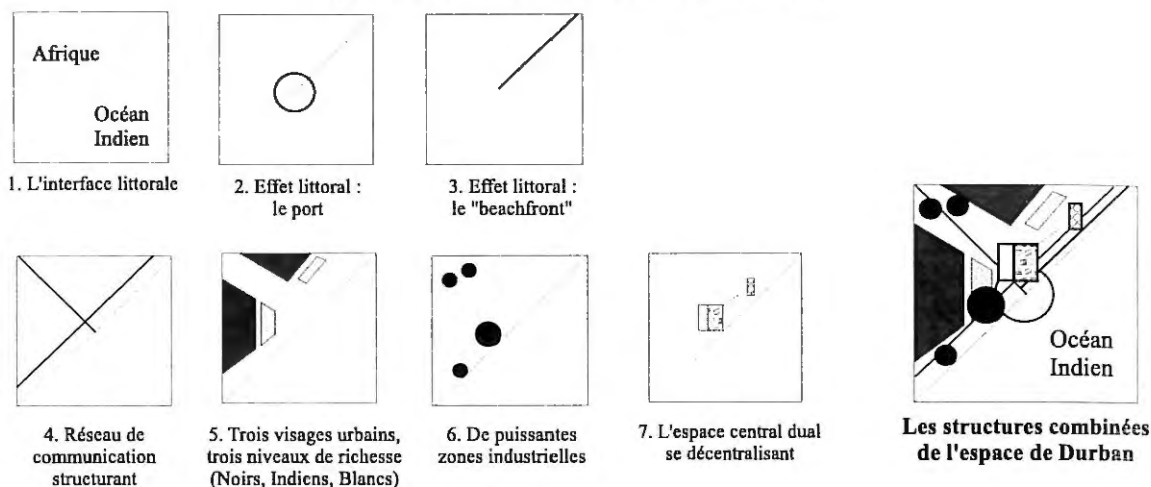
En 1975, le *National Physical Plan* (schéma d'aménagement national) fut constitué (fig. 5). Il se donna pour visée de rééquilibrer le territoire national et faire en sorte, entre autres axes d'aménagement, de limiter la croissance des grandes aires urbaines susnommées : pas moins de trois nouvelles aires métropolitaines furent subséquemment envisagées dans chacune des provinces maritimes : Saldanha sur l'océan Atlantique, East London ainsi que Richards Bay sur l'océan Indien.

Les objectifs étatiques pour Richards Bay furent par conséquent ambitieux à plus d'un titre: ils consistaient, d'une part, à suppléer le port de Durban alors premier du pays, et d'autre part, à composer à partir de presque rien une ville nouvelle destinée, de surcroît, à faire office de pôle d'équilibre à ce qui était alors l'une des premières villes sud-africaines. Dès lors, il devient intéressant de quitter cette époque et se projeter sur le terrain trente ans plus tard, afin de voir ce qu'il en est advenu réellement.

II - CADRES URBANO-PORTUAIRES ACTUELS : UN FORT DIFFÉRENTIEL PAYSAGER

En 2002, Antheaume et Guyot (*Mappemonde* n° 65) ont proposé une lecture synthétique de l'espace de Durban. Renvoyant à la table des chorèmes établie par Brunet (1990), six structures élémentaires ont été retenues, des plus évidentes pour qui connaît la ville portuaire. Notre intérêt est de rappeler ici ces structures, les compléter le cas échéant et de proposer un parallèle avec celles définies de notre côté pour l'espace de Richards Bay. Les six structures admises pour la ville de Durban sont les suivantes :

Figure 6 : Les structures élémentaires de l'espace urbain de Durban
(d'après Antheaume et Guyot, 2002)

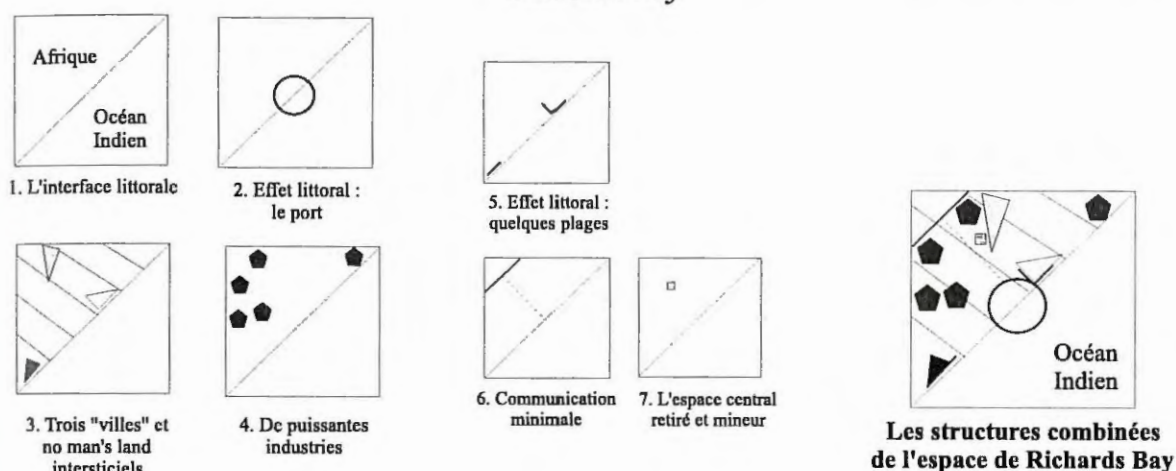


- L'interface littorale est la ligne de partage entre le continent africain et l'océan Indien.
- Un premier effet littoral est issu du complexe portuaire, premier d'Afrique.
- Un second effet littoral provient du vaste beachfront animé, ses hôtels et ses plages.
- Le réseau de communication structurant en « T » inversé relie la ville au Gauteng (ex-Transvaal) dans l'intérieur, au Mozambique vers le nord et à l'Eastern Cape au sud.
- Les trois visages urbains (blanc « english speaking » sur le littoral, indien au sein de la première couronne et noir zoulou dans la périphérie) offrent une sectorisation qui correspond à autant de niveaux de richesse (aisé, intermédiaire et pauvre).
- L'industrie représente le premier secteur local incarné par des parcs dynamiques.

À ces structures, il convient d'en ajouter une autre importante à nos yeux : l'espace central dual. À Durban, le centre-ville « à l'américaine » hérissé de buildings borde le front de mer à l'est tandis que le centre indien historique — aujourd'hui très africanisé — se situe à l'ouest (où sont implantés temples, mosquées et multiples détaillants). Le CBD est ponctué de larges avenues commerciales, civiques et financières. Lui aussi s'est africanisé et voit sa progressive décentralisation « blanche » vers le nord, à Umhlanga, autour du nouveau complexe commercial du *Gateway*, ses espaces de business et le futur centre piéton planifié.

À l'exception d'une situation littorale et d'une fonction industrialo-portuaire communes à ces deux villes — et qui justifient ici leur comparaison — les structures élémentaires de l'espace de Richards Bay divergent assez nettement de celles de Durban. Au demeurant, elles sont plus pauvres. En effet, de six, on passe à quatre structures spatiales. Les deux structures nouvelles méritent, en ce qui les concerne, beaucoup d'attention :

Figure 7 : Les structures élémentaires primaires et secondaires de l'espace urbain de Richards Bay



- Au triptyque niveau de richesse (noir, indien et blanc) de Durban, s'expriment davantage trois « villes » à Richards Bay : sur la côte, se situe la « ville » afrikaner cossue de Merensie ; à 10 kilomètres dans l'intérieur, jouxtant l'espace central, s'étendent les autres quartiers blancs plus populaires qui précèdent un petit quartier indien (la communauté y est culturellement moins forte qu'à Durban), suivi d'un non moins ténu quartier « métis » ; enfin, au sud du port, à 25 kilomètres, sur des terres à mode de chefferie tribale, la ville noire ou township d'eSikhawini et ses bidonvilles attenants restent hors de vue. Ce dernier espace abrite la majorité de la population de Richards Bay, la plus pauvre et sous-équipée également. En dépit de son jeune âge,

Richards Bay est donc une véritable ville d'apartheid à l'intégration spatiale contemporaine lente. Il faut bien comprendre que les espaces tampons interstitiels (*buffer zone*) – legs spatiaux auxquels est aujourd'hui confrontée la ville post-apartheid – sont sur place d'un impact d'un tout autre ordre. Les zones de friche ou de végétation tropicale haute et dense (*green zone*), les lacs (tels le Mzingazi) et, par delà le port, le « Sanctuaire Aux Oiseaux », marquent sur de longs kilomètres le paysage municipal et empêchent, ici plus qu'ailleurs, de parler d'une seule et même ville (Guyot, Folio & Lamy, 2001).

- De vastes parcs industriels ponctuent la ville de Durban. Richards Bay, pour sa part, reste l'hôte de grosses compagnies privées distinctes, des industries lourdes capitalistes traitant l'alumine, les minéraux dunaires ou le bois et qui essaient l'espace municipal. Elles emploient assez peu (en considération de leur importance économique) mais investissent en contrepartie dans le social (santé, éducation, immobilier...). Parce qu'elles apparaissent en premier – sous la forme d'un « chapelet » – à l'œil de l'itinérant lorsque celui-ci aborde la municipalité, ces industries offrent un cachet industriel bien particulier à Richards Bay.

À ces quatre structures élémentaires, il en est trois autres — d'importance minorée à l'échelle provinciale — à adjoindre ici, afin de permettre un parallèle adéquat avec Durban :

- L'espace balnéaire de Richards Bay ne jouit absolument pas de la même renommée que celui de Durban. Il n'a qu'une influence locale. Certes, en terme paysager, il offre un semblable profil, pourtant incomplètement mis en valeur : une mer sauvage et chaude réchauffée par le courant des Aghulas (mais une présence sporadique de filets anti-requins) ; un tapis de sable blanc qui lui fait suite à l'arrière duquel on trouve un cordon dunaire végétalisé. Mais là encore, les plages sont plus étroites et moins aménagées qu'à Durban (pas d'aires de jeux, d'allées piétonnes ou de commerces traditionnels). Enfin, la fréquentation communautaire n'est pas exactement la même⁶.
- À l'inverse de Durban qui se situe à la jonction des corridors structurants de la province (N2/N3), la ville de Richards Bay n'est

⁶ Alkanstrand, la plage principale de Richards Bay connaissait, depuis 1994, une vive animation après son « ouverture » officielle. Mais depuis l'année dernière, elle s'est « re-européanisée » sous l'effet de la décision d'ouverture d'une plage au devant du township d'eSikhawini à Port Durnford. L'intégration raciale est donc davantage de mise à Durban, même si, dans les faits, aux baigneurs noirs et indiens s'opposent habituellement les surfeurs blancs.

intéressée que par le passage de la N2. Celle-ci ne dessert de surcroît la municipalité que de manière assez lointaine car l'artère se situe à équidistance de Richards Bay et de la localité d'Empangeni sise à 20 kilomètres au nord. En cet endroit, elle n'est également plus une autoroute, la N2 se rétrécissant à mesure qu'elle se dirige vers le Mozambique. La ville jouit par conséquent d'une bonne situation provinciale mais aucunement de ce rôle de pivot dont peut s'enorgueillir Durban.

- Richards Bay est une ville jeune : l'espace central est bien moins abouti même s'il continue de croître. Il porte des bâtiments séparés et bas, neufs et à l'architecture bariolée, éparpillés sur un terrain vague à 15 kilomètres du littoral. Il n'y a pas eu là de découpage indien/blanc. Au final, s'observe une densité lâche du bâti, une animation moindre et, à l'image de la ville entière, ce petit côté préfabriqué propre à toute ville nouvelle.

En somme, à Richards Bay, la définition de ville capitaliste le dispute actuellement à celle de ville verte éclatée ou même de ville « inachevée ». Pour sa part, Durban est communément présentée comme la métropole tropicale en pays zoulou. Malgré la politique d'apartheid, le poids de l'histoire a fait de cette dernière une ville autrement plus dense⁷. Quant au premier secteur économique du Kwazulu Natal, l'industrie, il marque l'espace des deux centres. Néanmoins à Durban, la *City*, le centre indien et le *waterfront* empêchent toute vision réductrice de pôle uniquement industriel. Pour autant, « l'effet littoral port », structure élémentaire qu'ont en commun les deux villes, ne doit pas masquer les grandes disparités paysagères qui existent entre leur complexe portuaire. En effet, la baie du Natal offre une multitude de décors se succédant à l'infini, une diversité qui n'apparaît guère à Richards Bay.

⁷ Les *buffer zone* ont au fil du temps et de l'importance que prenait ce bassin d'emploi, été accaparés par les camps informels et, peu ou prou aujourd'hui, surtout en périphérie, par le logement social (*low cost Housing*).

Figure 8 : La zone portuaire méridionale de Durban



Au premier plan, s'aligne une multitude de cuves destinées à recevoir des hydrocarbures ou des produits pétrochimiques (budadiène, butène...). A l'ouest de l'espace photographié, se distinguent les hangars du terminal à usages multiples, des néovracs (acier, granite, grumes) et des divers (palettes de papier, aluminium en lingots...). Enfin, au dernier plan, on découvre le terminal à conteneurs : il est, avec le terminal sucrier, un des fers de lance du port.

Source : Photographie aérienne au 1/ 30 000, éditée par la Land and Survey de Cape Town, 1996

Durban, avec ses quinze kilomètres de quais ourlés de terminaux⁸ cossus, ses assemblages de hangars ou d'entrepôts quadrillés par une pléthore de routes et de voies ferrées, se caractérise par son opulence paysagère. Ses vingt-quatre terminaux sont plus ou moins juxtaposés comme pour former une vaste mosaïque sur fond bleu. Le port se découpe en sept zones. Du nord à l'est et senestrorsum, on découvre :

- *The Point*, cœur originel du port, marie entrepôts désaffectés, aires de stockage pour le granite, terminaux à voitures et fruitiers.

8 Ensemble des installations et équipements destinés au chargement et au déchargement des marchandises, à l'intérieur d'un port.

L'animation qui devait naguère régner en ces lieux a disparu pour laisser place à une sorte d'atonie. La municipalité parle d'éradiquer cette zone qui borde un quartier résidentiel, où revendeurs et dealers de drogue abondent, pour y construire à la place un gigantesque lieu de villégiature (*U'Shaka Park Island*) à l'image du *Victoria & Alfred Waterfront* de Cape Town.

- Maydon Wharf est une succession d'entrepôts, de hangars et de silos. Si la zone portuaire de *The Point* appartient dans sa totalité aux autorités portuaires nationales, en l'occurrence la *National Port Authority*, *Maydon Wharf* est partagé, en revanche, entre une dizaine de concessionnaires. Le plus remarquable d'entre eux étant sans conteste la *South African Sugar Association*, qui détient un terminal sucrier. Ce dernier se compose de trois silos qui ont chacun la forme d'un demi-cylindre émergeant de terre. Peuvent y être stockés 520 000 tonnes de sucre brut.
- Le chantier naval accueille une cale sèche, le *Prince Edward*, et un dock flottant. Autour de ces structures, foisonnent nombre d'entreprises de réparation, à l'instar de la *Dorbyl Marine* (DM), de la *Elgin Brown & Hamer* (EB & H) et de la *International Marine and Construction*⁹ (IMAC).
- Le Pier n° 2 abrite un terminal à conteneurs, qui se déploie sur un site de 102 hectares (fig. 8). Il s'apparente à un dédale de « boîtes »¹⁰ versicolores que balayent des dizaines et des dizaines de portiques faisant sans cesse la navette entre les quais, la gare maritime et les aires de stockage.
- Le Pier n° 1 représente une vaste jetée rectangulaire d'une cinquantaine d'hectares. Elle est aménagée pour l'entreposage de l'acier, du ferro-chrome ou de la ferraille.
- Island View ressemble à un gigantesque labyrinthe de cuves, qui sont reliées aux quais par un enchevêtrement de pipelines. Y sont stockés des produits pétrochimiques (butadiène, butène) et du pétrole brut.
- The Bluff, enfin, abrite un terminal charbonnier. Ici le contraste est saisissant entre l'émeraude de la végétation luxuriante locale et les « collines » noires formées par les tas de charbon.

9 IMAC a pour fonction principale la réparation et la préfabrication de moteurs. EB & H s'apparente à une sorte de garage pour bateaux puisqu'elle remet en état les navires accidentés. Des trois compagnies, DM est la seule à disposer de son propre quai, ses activités portent sur la construction et la réparation de navires de commerce.

10 Autre terme usité dans le jargon des transports maritimes pour désigner les conteneurs.

Il ne s'agit là que d'un aperçu bref mais néanmoins révélateur de la diversité paysagère durbanite. En somme, bien qu'il ne soit pas particulièrement vaste (892 hectares), le port rassemble maints équipements, ce que peut lui envier bien des complexes nationaux.

Figure 9 : Vue sur le terminal de vrac solides



À Richards Bay, point de terminal à conteneurs, le port se caractérise davantage par ses terminaux de vrac. Ici, on aperçoit le terminal de vrac solides, lequel est situé au nord du port. Les silos, les entrepôts, entre lesquels courent des kilomètres de convoyeurs, en sont les éléments les plus marquants (cliché, Portnet).

Avec ses cinq terminaux et ses six kilomètres de quais, Richards Bay peut sembler dérisoire à côté de Durban. Pourtant, on aurait tort de s'arrêter à ce premier constat. Certes, Richards Bay ne peut rivaliser avec son homologue, mais il recèle de nombreuses richesses et l'animation y est particulièrement intense. Deux zones portuaires caractérisent cet espace :

- La Umlhatuzi, sise au nord de la baie, se découpe elle-même en deux terminaux, le *Dry Bulk Terminal* (fig. 9) et le « Terminal à Usages Multiples ». Le premier s'articule autour de vastes aires de stockage pour le chrome, les copeaux de bois ou le ferrochrome. Des silos d'alumine d'une quinzaine de mètres de hauteur surplombent cet ensemble. Le deuxième concentre une dizaine de hangars (pour le papier) au devant desquels s'entassent pêle-mêle des lingots de fonte ou des bobines d'acier.
- La zone des dunes, située pour sa part à l'est de la baie, se scinde en trois terminaux, la *Richards Bay Coal Terminal* (RBCT) qui est spécialisée comme son nom l'indique dans l'exportation du charbon, la *Bulk*

Chemical Terminal (BCT) et la *Richards Bay Bunker Terminal* (RBBT), vouées toutes deux aux exportations-importations de vracs liquides. Une succession de collines noires sur des centaines d'hectares, voilà l'image que l'on peut se figurer de la *Richards Bay Coal Terminal*. Ici, le port ressemble à une mine à ciel ouvert, piquetée de grues d'entassement, quadrillée par des kilomètres de convoyeurs et cernée par une vingtaine de voies ferrées. À l'arrière de ce vaste paysage portuaire peint de noir, s'alignent les cuves blanches, de forme cylindrique ou sphérique, de la BCT. Ce terminal est spécialisé dans le stockage de produits pétrochimiques (butadiène, butène...). La RBBT qui a été érigée pour sa part en lisière d'une réserve naturelle peuplée de vervets, dispose de quatre réservoirs pour le stockage du mazout.

En guise de conclusion, les paysages portuaires de Richards Bay sont à l'évidence beaucoup moins variés et abondants qu'à Durban, un port tapissé d'innombrables terminaux. Qu'importe, le port est encore « jeune » et finalement au vu de la brièveté de son histoire, ils s'étoffent plutôt rapidement. Le constat est identique pour les paysages urbains de la « récente » Richards Bay, dont les vastes espaces vacants trahissent en réalité un aménagement originel qui semble avoir vu trop grand. Tous ces éléments si différenciateurs n'incitent-ils pas à supposer que Richards Bay, finalement, n'est jamais parvenue à devenir l'aire métropolitaine espérée ? Son port, quant à lui, est véritablement devenu le complément de Durban, mais cette entente repose-t-elle sur des bases solides ?

III - RICHARDS BAY FACE À DURBAN : ENTRE COMPLÉMENTARITÉ PORTUAIRE PRÉCAIRE ET AVÈNEMENT TOUJOURS PRÉSAGÉ DU PÔLE URBAIN

Sur la scène portuaire africaine, Durban qui réalise un trafic annuel de 51 millions de tonnes (tableau 1), exerce une domination incontestable. A bien des égards, il occupe un fauteuil de leader. Il se présente comme le premier port à conteneurs du continent avec un trafic annuel de 1,2 million d'Equivalents Vingt Pied¹¹ (EVP), loin devant les ports égyptiens d'Alexandrie (600 000 EVP), de Damiette (580 000 EVP) et de Port Saïd (530 000 EVP). Durban se pose également comme le premier port plurifonctionnel africain en affichant un équilibre presque

11 Unité de mesure des trafics conteneurisés. Un EVP équivaut à un conteneur ayant une longueur de vingt pieds anglais soit environ six mètres ; deux EVP valent ainsi deux conteneurs de six mètres (ou un de douze mètres).

parfait en vracs (61 %) et divers (39 %). Seul Richards Bay lui ravit la place de numéro un en réalisant un trafic total de 90 millions de tonnes.

Doit-on s'étonner de voir Richards Bay se positionner au sommet de la hiérarchie portuaire africaine ? Au regard de la composition de son trafic, évidemment non. Effectivement, le trafic du port se compose à 83 % de charbon. Il n'est donc pas à l'image de Durban, un port à l'activité diversifiée, mais au contraire un établissement spécialisé en l'occurrence dans les vracs. Ce qui ne veut pas dire que le port n'a pas développé de « divers » mais proportionnellement à son trafic total, cette activité demeure infime (1,32 %). Aussi est-on en droit de se demander, quelque vingt-six ans après l'édification du petit port charbonnier, quelles sont les relations qui unissent aujourd'hui les deux ports ?

Tableau 1 : La répartition des trafics entre Durban et Richards Bay, en 2001

	Durban			Richards Bay		
	en millions de tonnes	en % de son trafic total	en % du trafic sud-africain	en millions de tonnes	en % de son trafic total	en % du trafic sud-africain
Marchandises générales : (dont)						
- conteneurs	16,9*	33,1	-	0,15	0,16**	-
- caisses, palettes...	3,0	5,9	-	1,05	1,16	-
<i>Sous total</i>	19,9	39,0	11,5	1,2	1,32	0,5
Vracs : (dont)						
- Hydrocarbures	21,0	41,2	-	1,1	1,23	-
- Vracs solides	6,3	12,4	-	86,5	96,11	-
- Néovracs	3,8	7,4	-	1,20	1,34	-
<i>Sous total</i>	31,1	61,0	15,5	88,80	98,68	45,5
Trafic total	51,0	100	27,0	90,0	100	46,0

Source : *National Port Authority*

* soit 1,2 million d'EVP ; ** soit 6 000 EVP

Manifestement, la complémentarité a toujours cours, néanmoins elle s'est considérablement amenuisée et semble même prête parfois à voler en éclat. Durban, parce que les autorités portuaires n'ont pas su anticiper son développement, se veut l'éternel port saturé. Les délais d'attente sont parfois si longs pour entrer dans le port, en particulier au terminal à conteneurs, qu'il est possible certains jours d'observer dans les aires de mouillage extérieures, jusqu'à une quarantaine de bateaux. Ce complexe étant dans l'incapacité d'accueillir des installations supplémentaires, le gouvernement, par le biais de la compagnie para-publique Transnet, décida de mettre en service un nouveau terminal à conteneurs dans un des six ports existants. Dès lors une guerre larvée commença à poindre entre les autorités portuaires de Port Elizabeth et celles de Richards Bay, toutes deux réclamant à cor et à cri le

terminal. Pour les deux ports, les enjeux étaient d'importance. Port Elizabeth espérait ainsi redorer son blason et relancer une machine quelque peu stagnante. Richards Bay aspirait à diversifier son trafic pour pouvoir s'affirmer plus catégoriquement sur la scène portuaire régionale et se débarrasser une bonne fois pour toute de cette étiquette de port vraquier. Mais ni la candidature de Port Elizabeth ni celle de Richards Bay, un port pourtant idéalement situé par rapport au cœur économique du pays, ne furent acceptées. Transnet décida tout bonnement de créer un huitième port¹² pour recevoir le terminal à conteneurs. Cette décision, prise il y a maintenant trois ans, reste sujette à polémique en Afrique du Sud¹³. Quoi qu'il en soit, la décision semble irrévocable et les premières pierres du nouvel établissement ne devraient pas tarder à être posées.

Si Richards Bay avait hérité du terminal à conteneurs, il est certain que les relations avec Durban auraient changé du tout au tout, une forme très vive de concurrence se serait fait jour. Cet épisode aura au moins divulgué les limites de la complémentarité existante entre les deux protagonistes. Richards Bay faisant montre, un peu plus chaque jour, de ses capacités à surpasser Durban, il n'est pas sûr que cette entente perdure encore bien longtemps. À l'échelle urbaine, le comparatif entre les deux espaces affiche un profil tout autant singulier.

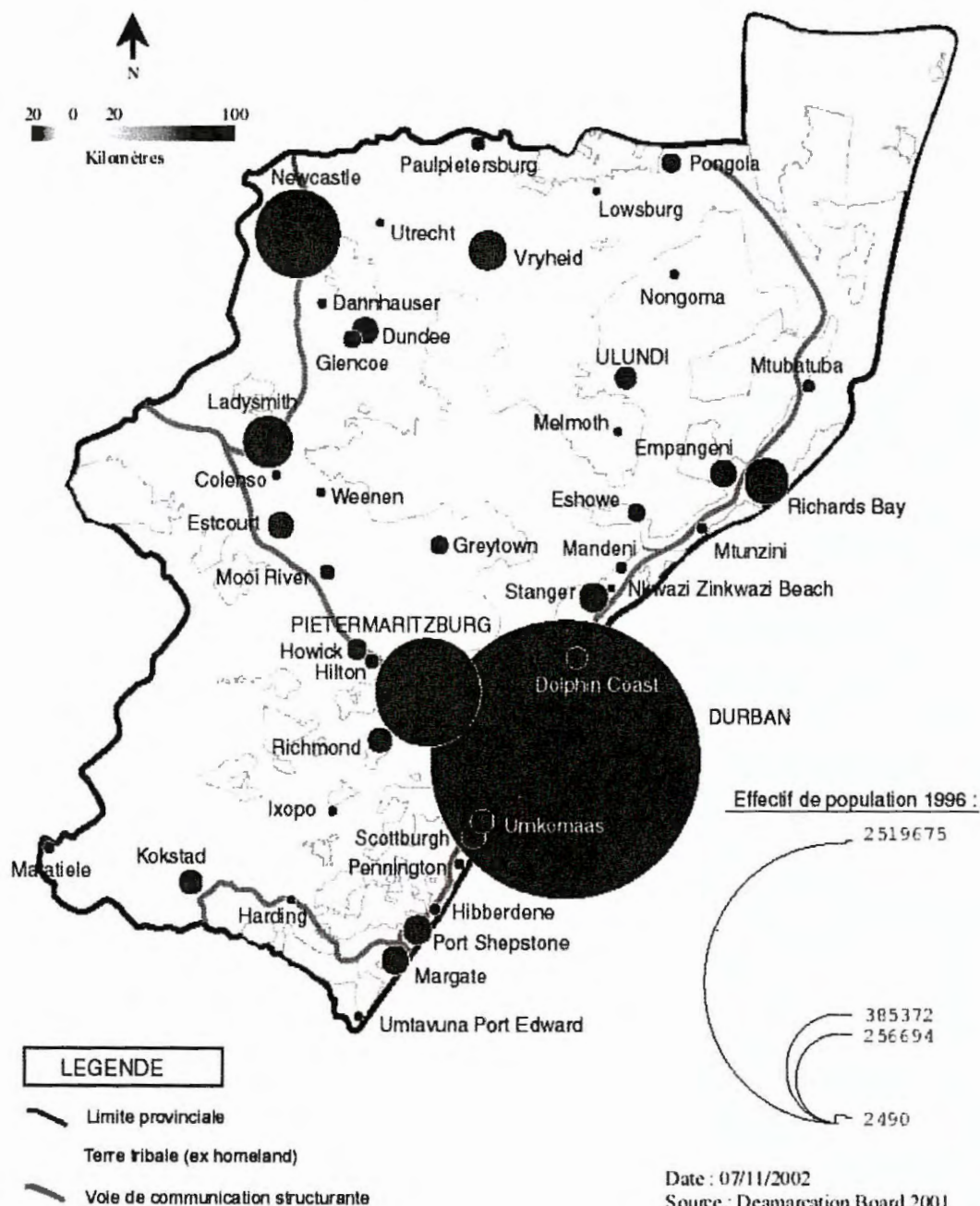
Une étude comparative entre les deux villes requiert des critères tant quantitatifs que qualitatifs. À la date du dernier recensement sud-africain (1996), la métropole de Durban, seconde ville du pays, affichait un effectif de population de 2 519 675 habitants (StatSA). L'armature urbaine provinciale, à cette date (fig. 10), révèle bien le fossé toujours profond entre le centre portuaire, seule agglomération millionnaire, et la seconde ville du Kwazulu Natal : la capitale administrative Pietermaritzburg (rapport de 8 à 1 entre la population des deux villes). Rien qu'à l'énoncé de ces quelques chiffres, il se comprend aisément que la tentative dirigiste et exogène de freiner la concentration urbaine de Durban dans les années 70 s'est avérée vaine. Durban a continué de croître au fait de ses avantages comparatifs (situation nationale et complexe portuaire). Sa puissante économie d'agglomération a amené quantité

12 Le port devrait être implanté à l'embouchure du fleuve Coega, située à une vingtaine de kilomètres au nord-est de la ville de Port Elizabeth.

13 D'un côté, ses partisans estiment que le « Coega Project » devrait aider au développement du Cap de l'Est, une des provinces les plus pauvres d'Afrique du Sud. De l'autre, ses détracteurs considèrent qu'il n'était pas nécessaire de créer un nouvel établissement alors que les ports actuels connaissent déjà des problèmes de sous-équipements et que leur productivité est au plus bas.

d'investisseurs à s'établir localement avec, pour corollaire, l'enracinement d'une population africaine – attirée par les possibilités d'emploi – sur ses pourtours, se logeant comme elle le pouvait dans des townships saturés (Kwamashu, Umlazi), des bidonvilles ou *squatters camps* (Cannan, Cato Crest) ou encore en marge de la ville sur les terres coutumières.

Figure 10 : Les villes de plus de 2000 habitants au Kwazulu Natal en 1996



Actuellement, en terme socio-économique, le pôle urbain de Durban représente 56 % des richesses économiques provinciales¹⁴ et 43,8 % de l'emploi du Kwazulu Natal pour 798 396 actifs au travail. Par comparaison, Richards Bay ne génère que 5,78 % de la production économique de la province et ne possède que 1,4 % du total des actifs employés. Richards Bay aurait donc failli à ses ambitions liminaires et ne fait pas, comme cela avait été présagé, contrepoids à la métropole de Durban. Mais, au demeurant, il convient de relativiser ces propos : avec 71 814 habitants, la ville nouvelle, en l'espace de 25 ans, est passée de presque rien à ce qui est tout de même aujourd'hui la cinquième ville provinciale. Sur la période, la croissance de Richards Bay a été de 30 000 % (soit un accroissement annuel de 17 %), alors que si Durban s'est elle aussi accrue, la valeur y reste moins affolante (taux de croissance de 250 % soit un taux moyen de 3,5 %).

La figure 10 appuie bien l'idée que si Richards Bay n'est pas devenue la nouvelle métropole espérée, un certain rééquilibrage provincial a sans conteste été obtenu, la jeune cité incarnant aujourd'hui un complément urbain sans équivalent sur sa façade septentrionale.

Par ailleurs, le volet qualitatif démontre que les conditions de vie restent de meilleure facture dans la ville nouvelle : le taux de chômage y est de 19 % (contre 31 % à Durban) alors que le pourcentage de population disposant d'un salaire mensuel de plus de R 4500 par mois est de 13 % à Richards Bay contre 7 % dans la métropole. Une mesure d'encadrement élémentaire des logements a été constituée dans le cadre de nos recherches¹⁵ : l'indice normalisé donne une valeur de 0,616 pour Durban (et une trentième place dans la hiérarchie provinciale) contre 0,87 pour Richards Bay (ce qui fait d'elle la septième ville du Kwazulu Natal). Evidemment, les contrastes de richesse inhérents à la politique d'apartheid sont flagrants dans l'une et l'autre de ces cités. Pourtant, l'historique récent de Richards Bay ne lui a pas fait connaître de successives vagues d'émigration. Ses townships bénéficient en outre de l'assistanat social des géants industriels. Tous ces éléments font que le cadre de vie général de la ville nouvelle – tout différentiel gardé –, reste à bien des égards meilleur. À son passif, précisons néanmoins que Richards Bay demeure à l'évidence immature : la répartition des actifs par secteurs économiques atteste bien d'une économie plus variée à Durban¹⁶.

14 Ces données sont issues du Produit Intérieur Brut provincial. Celui du Kwazulu Natal en 1996 correspondait à 15 % du PIB sud-africain. A partir de cette base, il a été calculé les contributions locales (Source : StatSA).

15 Elle recense le pourcentage de citadins, pour chacune des villes du Kwazulu Natal, ayant accès aux services publics de base (eau, électricité, réseau d'assainissement, toilettes et téléphone).

16 À la suite de l'industrie, le secteur tertiaire (en particulier le commerce et le tourisme avec 12,5 % ainsi que les finances avec 8,4 % des actifs) y reste solide. À Richards Bay, ces deux derniers secteurs emploient respectivement 9 % et 6 % des actifs au travail, alors que l'industrie et la mine prédominent (23 % des actifs).

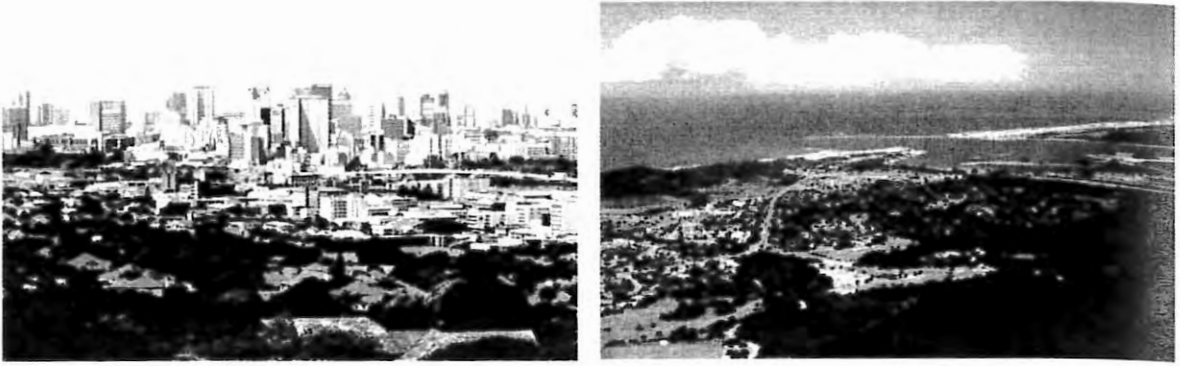


Figure 11 : à gauche, la métropole de Durban avec, au premier plan, le quartier blanc de Berea qui devance le CDB puis l'océan Indien (cliché : auteur) ; à droite, Richards Bay, représentée par la banlieue de Merensie isolée par le lac Mzingazi au premier plan, et la baie qui s'ouvre sur l'océan au second plan (Art Publisher).

Le parallèle urbain se révèle ainsi, au final, assez osé entre ces deux localités qui se placent dans deux niveaux de ville bien distincts (on parle de « métropole régionale » pour Durban et de « ville secondaire » pour Richards Bay). Durban et Richards Bay sont à ce point aussi dissemblables quant à leur poids et à leur cadre de vie, que leur passé est foncièrement différent et incomparable. Or, si l'on en croit les aménageurs du Kwazulu Natal et les écrits scientifiques, le futur escompté fait de ces deux villes deux entités bien à part dans la province. En effet, les centres de Durban et de Richards Bay sont aujourd'hui porteurs de projets garants d'un excellent devenir – ce qui pousse à parler d'affermissement urbain pour Durban et d'avènement urbain pour Richards Bay –, que peuvent leur envier les autres villes du Kwazulu Natal. Au nombre de ces mesures, on compte la création de zone franche autour de leur ZIP, un corridor industriel qui joint les deux pôles, l'investissement massif des collectivités dans le tourisme (surtout balnéaire et d'affaire à Durban, culturel et naturel à l'entour de Richards Bay) et, pour terminer, une fonction administrative majorée – locale et régionale – dans le cadre du nouveau maillage municipal de l'an 2000 (*KZN Portfolio*, 2002).

Ainsi, il n'est nullement utopique d'anticiper une croissance urbaine soutenue et un avenir prometteur pour Richards Bay. La ville portuaire est plus que jamais amenée à se développer, à l'instar d'ailleurs de Durban, sous le double jeu du dynamisme économique et politico-administratif. L'aire métropolitaine prévue à grand effet d'annonce dans les années 70 puis décriée au début des années 90 ne serait donc pas une chimère : elle prendra simplement davantage de temps à se constituer et il faut mettre celui-ci de son côté.

CONCLUSION

Richards Bay se donnait pour objectif de départ de contrebalancer le poids urbain de Durban. Y est-elle arrivée ? Il semblerait que non, mais ne restons pas sur ce constat d'échec. Certes, la ville nouvelle fait encore pâle figure à côté de la métropole durbanite, néanmoins comment aurait-il pu en être autrement. Trente années ne pouvaient suffire à réaliser un projet aussi titanesque, aussi « fou ». Finalement, il faudra laisser le temps faire son œuvre et il n'est pas dit que dans une vingtaine d'années – forte de maints projets la plupart déjà débutés –, la ville créée *ex nihilo* ne concurrence pas Durban. Précisons également que Richards Bay se place comme une ville davantage à « taille humaine » et que prise dans sa globalité, sa population vit mieux qu'à Durban, la métropole de tous les excès.

Dans le domaine portuaire, les relations entre les deux ports devaient être fondées sur la complémentarité. À coup sûr, cette entente n'a pas complètement disparu mais elle a perdu de sa superbe. Aujourd'hui, bien qu'il se murmure dans les couloirs des instances portuaires que Richards Bay pourrait dans un avenir proche supplanter définitivement le port de Durban exsangue, il reste peu probable que l'élève surpasse aussi aisément le maître. Incontestablement, le port de la baie du Natal a encore de beaux atouts – des liens privilégiés avec le centre économique du pays, une réputation qui n'est plus à faire, un poids historique – contre lesquels Richards Bay ne peut décidément pas lutter... Assurément, il y aurait là un parallèle à établir avec la ville de Saldanha Bay dans la province du Western Cape, « créée » en 1976 pour faire contrepoids à la métropole capétonienne.

ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

- Antheaume B., Guyot S. (2002), Inertie ou recomposition de l'espace à Durban (Afrique du Sud), analyse des structures élémentaires, *Mappemonde* N° 65, Belin-Reclus (mars 2002), p. 29-33.
- Begg G. (1978), *The Estuaries of Natal*, Durban, Town and Regional Planning, vol. 41, p. 87-105.
- Christopher A.J. (1994), *The Atlas of Apartheid*, Witwatersrand University Press, 212 p.
- Cubbin B. (1997), *A History of Richards Bay 1497-1970's*, Zululand Annals Vol. III, department of History, Université du Zululand, 78 p.
- Guyot S., Folio F., Lamy A. (2001), « 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.
- Horwood O. P. (1969), « The Port of Durban » in *The Natal Regional Survey, University of Natal*, Department of Economics, vol. 15, 150 p.

- KZN Top Business Portfolio* (2002), GAM Publishing, Pinetown, 224 p.
- Pillay U. (1996), « The Uniqueness of Locality : the case of Durban Functional Region » in *Urban Forum*, Vol. 7, No.1, Witwatersrand University Press, p. 33-51.
- Pearson T. (1995), « *The Story of the Port of Durban* », Rossburgh, Accucut Book, 268 p.
- Robinson P., McCarthy J. (1997), *Provincial Spatial Growth and Development Framework for Kwazulu Natal* , rapport pour le KZN Department of Local Government and Housing, 50 p.