

# **Relations entre Ville et Port à Richard's Bay (Afrique du Sud)**

*Dans un texte remarquable, le directeur général de l'Association internationale Villes et ports décortique la problématique urbano-portuaire qui prévaut à Richard's Bay, en Afrique du Sud.*

*Cette dernière s'avère fort semblable à celle qui règne à Québec. Cependant, la compréhension des enjeux est sans conteste bien meilleure en Afrique du Sud qu'à Québec.*

**Olivier Lemaire - Directeur Général**

**Association internationale Villes et Ports (AIVP)**

**Le Havre, France - Mars 2000**

La ville portuaire de Richards Bay dans la région du Kwazulu-Natal en République Sud-Africaine a accueilli les 16 et 17 mars 2000 le Séminaire de préparation des pays africains à la Conférence internationale des Villes et Ports qui se tiendra les 6-9 novembre prochains à Marseille. Plus de 50 délégués venus de 16 pays africains sont venus témoigner à Richards Bay de leurs préoccupations spécifiques au regard de la thématique du développement durable des villes portuaires.

Une visite d'étude de la métropole portuaire de Durban, située à 200 km de Richards Bay, a permis aux participants de compléter ce rapide tour d'horizon de la problématique sud-africaine des villes portuaires, tant au niveau des développements portuaires projetés qu'à celui des réflexions développées en matière de développement durable.

### **Richards Bay: port industriel versus industrie touristique**

L'agglomération de Richards Bay construite sur un site lagunaire totalise aujourd'hui 300 000 habitants. La ville centre – 96 000 habitants – est une ville neuve créée par les autorités sud-africaines en 1976. La principale raison d'être de la fondation de la cité est la création d'un port industriel en eau profonde doté d'un terminal minéralier d'envergure pour l'exportation du charbon. Une vaste zone industrielle accueillant pétrochimie, sidérurgie et aluminerie a été développée sur le site. Parallèlement à cette activité industrielle marquée, la ville cherche à faire valoir ses atouts sur la côte touristique du Kwazulu-Natal à proximité de vastes réserves animalières. Divers équipements ont été réalisés à cet effet (marina, plages, zones résidentielles...) essentiellement destinés à une clientèle sud-africaine. Un projet ambitieux d'équipement ludique dont un casino est en cours.

### **La nécessité d'un nouveau dialogue ville-port**

Les participants ont pu découvrir toutes les facettes du site confronté à la nécessité d'une politique de développement durable associant développement industriel et sauvegarde d'un environnement préservé à des fins touristiques. La mise en place d'une méthode de travail visant à obtenir la certification ISO 14,000 sur le site industrialo-portuaire et permettant le management environnemental du développement du site a été initiée par Portnet, la société d'État gérant les ports sud-africains. Le recours au système normatif international pour créer les conditions du dialogue apparaît ici comme une voie intéressante à explorer dans un contexte politique sud-africain en pleine mutation.

Ce contexte pèse encore fortement sur les processus de décisions. Dans le cadre de la relation entre l'État et les acteurs locaux, certains points de blocage des processus de décision ont été invoqués. Ce fut en particulier le cas des problématiques domaniales. En ce sens, la poursuite du processus démocratique engagé depuis 1994 devrait permettre un assouplissement des règles en vigueur autant que rendre possible l'instauration d'un débat démocratique sur les enjeux locaux.

Dans le cadre des débats de la table ronde des villes portuaires africaines, il est à noter les deux problématiques suivantes :

### 1. La recherche d'un équilibre démocratique, base d'un développement durable

La mise en place d'un développement durable est intimement liée aux développements des processus démocratiques dans les pays africains. Les développements portuaires et industrialo-portuaires sont dans la quasi-totalité des cas étroitement liés aux États. La négociation entre les acteurs locaux autour des enjeux de développement durable locaux en est rendue d'autant plus difficile. Avant toute chose, c'est la difficulté à instaurer un dialogue entre les acteurs locaux : la ville, le port et ses partenaires industriels et l'Etat qui a été soulevée. Paradoxalement, des inquiétudes se sont fait jour sur une évolution non maîtrisée vers la privatisation des fonctions portuaires. Un certain nombre d'acteurs politiques locaux manifestant leur inquiétude d'être « dépossédés » de leur capacité à peser réellement sur les enjeux locaux et à faire des choix par un glissement trop rapide d'un pouvoir d'État au pouvoir du capitalisme international.

Si les enjeux d'un développement durable en terme d'alternative – par exemple, tourisme / industrie; zone verte /activités portuaires – sont assez clairement posés par les participants et mettent en lumière la difficulté à gérer sur un même espace géographique des activités a priori incompatibles, le concept se traduit également par une crainte (ou le désir ?) d'appropriation du pouvoir de décision de la Ville sur les destinées du Port et réciproquement.

### 2. La difficile gestion durable de la métropole portuaire

Au-delà des enjeux politiques, la question de la gestion durable des ports et des zones industrialo-portuaires dans un contexte d'urbanisation accélérée des métropoles portuaires africaines a été posée. Un certain nombre de choix relevant d'une démarche de développement durable sont dès lors clairement évoqués. Parmi ceux-ci, le thème de la nécessaire délocalisation des fonctions portuaires par rapport à un site métropolitain d'origine.

De même, la gestion des trafics induits par le développement du commerce international dans une aire urbaine déjà confrontée à de graves problèmes d'organisation spatiale a été soulevée. En effet, la plupart des métropoles portuaires africaines sont déjà en proie à de graves difficultés de gestion de leur urbanisation et des transports urbains. Un accroissement du trafic portuaire pourrait dès lors très vite créer de telles surcharges dans le tissu urbain que les nuisances induites par le développement du port s'avéreraient supérieures aux bénéfices escomptés. Une démarche active de développement durable consisterait dès lors à s'interroger sur les alternatives possibles. Ont été évoqués par exemple la délocalisation possible de certains sites portuaires (conteneurisation) ou le recours au *feeder*. Une meilleure gestion du transport en aire métropolitaine est l'un des grands enjeux de développement durable des villes portuaires africaines.