

Sur la promenade

« Civiliser » le front de mer à Durban du milieu du XIX^e siècle à nos jours

Sophie Chevalier

Citer cet article : Chevalier Sophie (2021), « Sur la promenade. "Civiliser" le front de mer à Durban du milieu du XIX^e siècle à nos jours », *Revue d'Histoire Contemporaine de l'Afrique*, n° 2, 42-65, en ligne. URL :

<https://oap.unige.ch/journals/rhca/article/view/02.chevalier>

Mise en ligne : 1^{er} octobre 2021.

DOI : <https://doi.org/10.51185/journals/rhca.2021.e552>

Résumé

Dans une perspective d'anthropologie urbaine, cet article décrit la construction historique du front de mer à Durban depuis le milieu du XIX^e siècle, ainsi que les usages et la sociabilité aujourd'hui spécifiques à cet espace, en inscrivant cette analyse dans la longue durée. La promenade et la plage sont vécues comme des extensions de la vie sociale urbaine, dont les pratiques s'inscrivent entre des moments de relative indifférenciation sociale et raciale dans la coprésence, et des moments d'appropriation des lieux par un groupe, à travers un événement particulier, qui suscitent alors des formes d'ajustement de la part des autres usagers. Cette cohabitation dans l'espace et dans le temps, dont certains termes sont fixes car inscrits dans des temporalités collectives et saisonnières, se définit par une certaine fluidité des interactions entre individus et groupes, marquées néanmoins par l'histoire de la ville. L'analyse de cet espace historique permet de saisir l'ampleur des transformations sociales de Durban, et la redéfinition de la place de chacun dans la ville, et en tant qu'habitant.

Mots-clés : Durban ; front de mer ; promenade ; cohabitation ; temporalités ; urbanité

On the promenade: "Civilising" Durban's seafront from the 1850s to the present time

Abstract

This article describes the development history of Durban's seafront from the 1850s, its specific uses and patterns of sociability in the *longue durée* up to the present, from the perspective of urban anthropology. People experience the promenade and beach as an extension of the city. Social life there provides shared opportunities for freedom from racial differences and social status. Occasionally, a particular social category or group takes over part of the space for an event and the rest adapt to it. Sharing the seafront varies according to the seasons and social calendar. Interaction between individuals and groups reveals a degree of fluidity, within the framework of the city's history. Apart from the seafront's distinctive feature as a place where social mixture is more common than elsewhere, its evolution in the last century offers a lens on social transformation in Durban more generally.

Keywords: Durban; seafront; promenade; interactions; social time; urban life



*"I can see it all quite clearly: the beach, the children's playgrounds, the seafront hotels, and the sweating, pinkfaced tourists from upcountry [...]"*¹

Illustration n° 1 : Vue de South Beach, années 1950²



¹ Nkosi Lewis (1986), *Mating Birds*, New York, St. Martin's Press, p. 3.

² Carte postale, collection S. Chevalier.

Dans une perspective d'anthropologie urbaine³, nous nous proposons de décrire et d'analyser l'histoire de l'aménagement du front de mer de la ville de Durban, ainsi que celle des pratiques et de la sociabilité spécifiques à ce lieu, des années 1850 jusqu'à aujourd'hui, en nous basant pour la période la plus récente sur une enquête ethnographique conduite de 2011 à 2019. Nous avons mené des observations sur le front de mer⁴, où nous habitons, par intermittence, sauf en 2014 où nous y avons vécu toute l'année. Nous avons également conduit des entretiens qui portaient sur les pratiques des espaces urbains auprès d'interlocuteurs issus de toutes les communautés de la ville⁵. Un travail documentaire sur l'histoire de la ville, mené à la *Killie Campbell Africana Library* et à la *Barry Biermann Library* (UKZN), complète ce recueil de données.

Cette analyse ici circonscrite s'inscrit dans une réflexion plus large qui porte sur la question de l'urbanité⁶. Elle interroge les régimes de sociabilité urbaine à Durban, en particulier le « régime public⁷ » qui constitue une partie de l'expérience des citoyens. Dans cette perspective, la promenade sur le front de mer est abordée comme un espace relationnel spécifique, dont la production, par la société durbanite, est conjointe à celle des régimes privés et communautaires. Car la sociabilité urbaine est prise ici dans « un rapport dialectique entre le visible et l'intime (personnel ou social) », rapport « qui serait au fondement de la citoyenneté pour en déterminer à la fois les spécificités culturelles et sa dimension universelle⁸ ».

La transformation historique des rivages en Europe a été bien étudiée⁹, depuis la naissance d'une nouvelle sensibilité à partir du XVIII^e siècle, qui aboutit à l'aménagement du littoral et à l'émergence d'une culture balnéaire. « L'Occident » la diffuse dans le reste du monde, en lien avec le colonialisme, puis avec le tourisme¹⁰. Ces espaces littoraux ont moins intéressé les historiens en Afrique du Sud, en particulier la côte de l'océan Indien et sa ville principale, Durban (*eThekwin*). Cependant, si l'on accepte d'élargir le regard, l'étude des relations à la mer n'est pas complètement absente des travaux de sciences sociales, mais ceux-ci se concentrent surtout sur l'histoire des activités portuaires, qui se sont développées à partir du XX^e siècle en jouant un rôle économique et social fondamental pour le pays et qui ont permis

³ Agier Michel (1996), « Les savoirs urbains de l'anthropologie », *Enquête*, 4, pp. 35-58 ; ([1999], 2008), *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris, Éditions des Archives contemporaines ; Lallement Emanuelle (2015), « Ethnologists and the City. A History of an Object and of Disciplines », in S. Chevalier (dir.), *Anthropology at the Crossroads. The View from France*, The Royal Anthropological Institute Country Series, 1, London, Sean Kingston Publishing, pp. 105-122 ; Raulin Anne (2001), *Anthropologie urbaine*, Paris, Armand Colin. C'est aussi en Afrique australe qu'ont été conduits des travaux pionniers en anthropologie urbaine sur lesquels nous n'avons ici pas la place de nous attarder.

⁴ Ces observations sont de deux types : d'une part, sur la base d'une grille d'observations, et d'autre part, des observations dites « flottantes ». Pétonnet Colette (1982), « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, 22(4), pp. 37-47. Les deux types font bien sûr l'objet d'une prise de notes.

⁵ Nous avons rencontré quarante-cinq ménages, principalement sur la base d'un réseau de voisinage et lié à l'école de notre fille. Notre intégration dans le quartier de *South Beach* nous conduit aussi à avoir des discussions informelles à propos de la promenade et de la plage avec voisins, promeneurs et professionnels (agents de sécurité, de nettoyage, etc.).

⁶ Nous menons ces questionnements au sein d'un groupe d'anthropologues qui travaillent dans différentes sociétés, en particulier autour d'une réflexion comparative sur l'anonymat urbain. Ainsi, les journées organisées par Franck Mermier et Virginie Milliot, 17-18 juin 2019, *Anonymats urbains. Ethnographies comparées* (LESC, Université de Nanterre) et le livre éponyme en préparation.

⁷ Ce régime de sociabilité est l'un des trois décrits par Lyn H. Lofland dans (1998), *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, Hawthornel, Aldine de Gruyter. Voir aussi le classique Sennett Richard (1979), *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.

⁸ Mermier Franck (2015), *Récits de villes : d'Aden à Beyrouth*, Arles, Actes Sud, p. 227.

⁹ Corbin Alain (1988), *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion.

¹⁰ Urbain Jean-Didier (1994), *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Payot.

le développement de la ville elle-même¹¹. En effet, même si Durban est très importante, celle-ci n'a jamais été un centre administratif ou une capitale. Depuis une trentaine d'années, le port est séparé de la ville, à la fois pour des raisons de sécurité et à cause de sa spécificité, qui est de recevoir des navires porte-containers déchargés en grande partie mécaniquement, et qui stationnent souvent moins de 24 heures¹².

Aujourd'hui, à Durban, la façade maritime ouverte aux citoyens est ainsi composée par la promenade et sa plage, lesquelles s'inscrivent dans le prolongement urbain¹³, telle une ouverture urbanistique et architecturale sur l'océan. Une foule dense s'y presse durant les week-ends et les vacances : cette – relative – coprésence de promeneurs issue de toutes les communautés a toujours prévalu sur le front de mer de Durban, même pendant la période d'apartheid. Cet espace a toujours représenté une certaine liberté d'être ensemble, de s'observer et de se mélanger, comme l'a montré Lewis Nkosi dans son roman, *Mating Birds*¹⁴. Ce front de mer participe aussi à l'identité de la ville, à tel point que les Durbanites ont la réputation, dans le pays, de ne jamais quitter leurs vêtements de plage¹⁵. La municipalité investit un budget important pour l'entretenir et la promotion touristique de la ville est très centrée sur les activités balnéaires¹⁶.

Notre analyse, qui s'inscrit dans une anthropologie historique de la ville, porte donc sur les profondes transformations sociales de cet espace du front de mer et ce que cela nous dit de Durban aujourd'hui.

L'aménagement du littoral et d'un front de mer à Durban depuis le milieu du XIX^e siècle : combler un vide

Durban s'est développée dans le cadre de la colonie britannique du Natal, qui devient une province sud-africaine en 1910. Le Natal a été le dernier « poste » de l'Empire britannique, et la population, du moins blanche et en partie indienne, partage ce sentiment historique de liens avec la Grande-Bretagne, d'autant que la langue de communication reste l'anglais¹⁷. La ville a été organisée dans un système de division raciale et de domination blanche basé sur une définition de « communautés » dans des termes raciaux et ethniques¹⁸. Ainsi, ce modèle

¹¹ On peut mentionner Jones Trevor (2002), « The Port of Durban. Lynchpin of Local Economy », in B. Freund et V. Padayachee (dir.), *(D)urban Vortex. South African City in Transition*, Pietermaritzburg, University of Natal Press, pp. 69-106 ; Hyslop Jonathan (2011), « Steamship Empire: Asian, African and British Sailors in the Merchant Marine c. 1880-1945 », in I. Hofmeyr et M. Williams (dir.), *South Africa and India: Shaping the Global South*, Johannesburg, Wits University Press, pp. 38-55 ; Bickford-Smith Vivian (2016), « The Use of 'Local Colour' and History in Promoting the Identity of Port Cities : The Case of Durban, c.1890s-1950s », in B. Beaven, K. Bell et R. James (dir.), *Port Towns and Urban Cultures, International Histories of the Waterfront, c. 1700-2000*, Londres, Palgrave MacMillan ; Callebert Ralph (2018), *On Durban's Docks. Zulu Workers, Rural Households, Global Labour*, Rochester, University of Rochester Press.

¹² Les marins ne descendent donc presque plus à terre. On trouve une analyse de ces transformations dans Trotter Henry (2008), *Sugar Girls and Seamen. A Journey in the World of Dockside. Prostitution in South Africa*, Johannesburg, Jacana Media.

¹³ Même si, historiquement, les rivages ont été partout conçus en opposition au monde urbain.

¹⁴ Même si cette rencontre finit tragiquement. Nkosi L., *Mating Birds*, *op. cit.*

¹⁵ En anglais, « *dressing down* » est bien sûr le contraire de l'élégance, et réfère ici à une attitude détendue en toute occasion.

¹⁶ Entretien avec Lillian Nzama, *Durban Tourism*, 13 juillet 2017.

¹⁷ Elle possède des caractéristiques démographiques distinctes des autres grandes villes sud-africaines, par l'importance de sa population d'ascendance indienne : sa population de 3,7 millions d'habitants est composée de 74 % de Noirs ; 17,7 % d'Indiens (3 % de la population du pays) ; 6,2 % de Blancs et 2,1 % de Métis (*coloured*). Statistics South Africa, 2016, *Provincial Profil : KwaZulu-Natal, Community Survey*. Voir la carte du front de mer du Durban en 1982 en fin d'article.

¹⁸ Pour l'histoire de la ville, voir Kuper Leo, Watts Henry et Davies Robert (1958), *Durban: A Study in Racial Ecology*, London, Jonathan Cape ; Swanson M. W. (1976), « 'The Durban System': Roots of Urban Apartheid in Colonial Natal », *African Studies*, 35, pp. 159-176 ; Maharaj Brij (1996), « The Historical Development of the Apartheid Local State in South Africa: The Case of Durban », *International*

spécifique d'organisation urbaine – et par extension du front de mer avec la promenade et la plage — trouve son origine pendant la période coloniale et va continuer à se développer après son institutionnalisation à partir de 1948¹⁹.

Cette empreinte coloniale forte nous semble d'autant plus intéressante pour la question de l'aménagement du littoral qu'Alain Corbin a montré que les premières stations balnéaires sont justement créées en Angleterre dès les années 1750, comme des avatars de stations thermales. Peu à peu, ce modèle anglais de villégiature maritime, élaboré entre 1755 et 1780, s'impose à toute l'Europe du Nord, en particulier en Allemagne, et sur les côtes de la Manche²⁰. Si dans certains lieux, comme Biarritz, les baigneurs venaient des classes populaires, Corbin montre le primat initial de l'aristocratie dans l'invention de ce paysage maritime²¹, avec une démocratisation progressive des bains de mer et, souvent, une différenciation sociale entre les stations balnéaires (ou du moins temporelle, dans leur fréquentation). Dans certaines stations, la plage est divisée selon le sexe ou la classe sociale des baigneurs. À partir des années 1820, une architecture spécifique va se développer dont l'un des éléments centraux est la jetée promenade (*pier*). Les activités de pêche sont alors séparées de la plage, et les pêcheurs relégués à un rôle pittoresque car cette opération fondatrice est sociale : elle conduit à aménager cet espace pour le « désensauvager », pour le vider de ses « indigènes » et donc le « civiliser »²².

Certaines caractéristiques du développement historique du littoral européen se retrouvent dans l'aménagement du front de mer de Durban, et nous permettent de comprendre de quel modèle il s'inspire.

« Civiliser » le littoral pour en faire un espace de loisirs (XIX^e-XX^e siècles)

Dès 1858, c'est-à-dire quatre ans après la fondation de la ville en tant que telle, les premiers arrivants britanniques créent un *Yacht Club* qui devient plus tard le *Royal Natal Yacht Club*. Cette « importation » du *yachting* – non pas proprement aristocratique, mais coloniale — s'accompagne, peu à peu, de l'introduction de nouveaux usages de la mer et des rivages.

Pourtant, même si, dès la fin du XIX^e siècle, la mer attire quelques baigneurs, ce littoral de l'océan Indien, à l'est de la ville, qui va de l'embouchure du fleuve Umgeni à l'entrée du port, est décrit par un observateur en ces termes : « *The magnificent ocean frontage of the Borough, extending from the Bluff to the Umgeni River, still remains in an unimproved condition*²³ ». En d'autres termes, ce qui deviendra le front de mer (*beachfront*) de Durban, est encore un paysage de dunes et de végétation côtière. Cette description nous renseigne cependant déjà

Journal of Urban and Regional Research, 20, pp. 587-600 ; Maylam Peter et Edwards Ian (1996), *The People's City: African Life in Twentieth-Century Durban*, Pietermaritzburg, University of Natal Press.

¹⁹ Mabin Alan (1992), « Comprehensive Segregation: The Origins of Group Areas, c.1935-1955 », *Journal of Southern African Studies*, 18(2), pp. 406-429.

²⁰ Corbin A., *Le territoire du vide*, op. cit., pp. 290 et suiv.

²¹ De même, un intérêt pour le *yachting* se développe, tout d'abord dans l'aristocratie. Corbin A., *Le territoire du vide*, op. cit., pp. 305-308.

²² Urbain J.-D., *Sur la plage*, op. cit., pp. 71 et suiv. En particulier le chapitre intitulé « La mort du pêcheur ».

²³ Henderson W. P. M. (1904), *Durban: Fifty Year's Municipal History*, Durban, Robinson.

sur la dimension de la promenade, qui s'étend toujours du fleuve Umgeni à la jetée protégeant l'entrée du port, avec, en arrière-plan, le *Bluff* et sa station baleinière²⁴.

En réalité, jusqu'au début du xx^e siècle, la ville regarde vers le port, source de sa richesse, depuis le *Victoria Embankment*²⁵ où se situent la *High Court*, le *Country Club* et d'autres bâtiments importants ; et elle tourne le dos à une mer de contemplation et de loisirs. En 1889, la rue principale du centre-ville, *West Street*²⁶, est prolongée jusqu'à la mer, ce qui entraîne la construction d'un hôtel et de quelques maisons²⁷. Mais ce n'est qu'en 1901 que la municipalité confie à John Fletcher, son ingénieur en chef, la tâche de réfléchir à l'aménagement du front de mer — un espace qui serait bien séparé des activités professionnelles maritimes -, d'autant que l'arrivée du chemin de fer (1860) amène de plus en plus de visiteurs de la province et de Johannesburg.

Illustration n° 2 : Durban Beach, vers les années 1910²⁸



²⁴ Répertoire dès 1907 dans le *Natal Directory*, elle ferme en 1975.

²⁵ Aujourd'hui, *Margaret Mncadi Avenue*. Dans cette partie historique, nous utiliserons les anciens noms de rue, d'autant que les habitants les utilisent encore souvent.

²⁶ Aujourd'hui *Dr Pixley KaSeme*.

²⁷ Notre description de l'aménagement architectural de la plage et de la promenade se base principalement sur : Jacobs Michele et Kearney Brian (2018), *The Berea Style. The Architecture of William Murray-Jones and Arthur Ritchie Mckinley including the Brazilian Journal of Murray-Jones*, Durban, Durban Heritage Trust (en particulier les pages 93 et suivantes) ; ainsi que notre collection privée de cartes postales du front de mer.

²⁸ Carte postale, collection S. Chevalier.

Deux problèmes, qui sont toujours d'actualité, se présentent à Fletcher : la présence de requins dans les eaux du littoral et, surtout, la violence destructrice des tempêtes de la mousson. Néanmoins, il va proposer l'aménagement d'une promenade, de piscines, de pataugeoires, de jardins et des bâtiments, dont surtout un bain de mer semi-circulaire, protégé des requins²⁹, avec d'un côté, des cabines et de l'autre, un *pier* qui encercle l'espace de baignade (1907). Les illustrations des années 1910 montrent aussi des toboggans, une grande roue, une sorte de télésiège³⁰, plusieurs autres *piers* et différents lieux pour se restaurer et s'amuser. Ces réalisations vont être inlassablement endommagées, voire détruites, chaque année, par les tempêtes de la mousson. Dans les années 1930, la municipalité prend la décision de reculer tous les bâtiments : l'espace s'organise alors avec la plage, puis avec une promenade derrière laquelle se situent les attractions (restaurants, jardins, etc.) puis, enfin, une avenue, *Marine Parade*³¹, dite aussi le *Golden Mile* dans sa partie centrale. Afin de protéger les plages de l'érosion et de la destruction, il est décidé d'y apporter du sable, extrait du port dont le principal problème a, quant à lui, toujours été l'ensablement³². À partir des années 1970, plusieurs pompes à sable seront installées qui existent et fonctionnent encore.

Peu à peu, avec une accélération à partir des années 1950, des bâtiments - dont plusieurs en style art déco - sont construits le long de Marine Parade, en particulier des hôtels - tous réservés aux Blancs jusqu'à la fin de l'apartheid. La promenade prend alors sa forme actuelle. Elle est ponctuée, au nord, par le *Sun Coast Casino* à l'architecture art déco de couleur pastel jusqu'à l'embouchure de l'Umgeni - *Blue Lagoon beach*; au sud, par les deux hôpitaux : l'hôpital pour les enfants ouvert en 1931, un bâtiment distinctif de style géorgien, et le plus grand hôpital public de la ville, celui d'Addington, construit en 1967 sur cet emplacement³³. Face à la mer, ils s'inscrivent dans une perspective hygiéniste liant santé et vent marin, en particulier pour de petits patients souffrant de tuberculose³⁴. La plage se prolonge quant à elle jusqu'à la jetée du port : *Vetch's Pier beach*, avec ses clubs sportifs et ses cabanes de pêcheurs.

Cette promenade n'a cessé de faire l'objet de nombreux réaménagements architecturaux dont ceux proposés par Revel Fox, sur la demande de la municipalité, réalisés à la fin des années 1980. Ainsi en 1988, le front de mer offre de nouveaux jardins arborés, dont l'un avec un amphithéâtre, des jeux pour enfants, deux pataugeoires, des trampolines, vestiaires et douches, etc³⁵. Certains de ces équipements existent encore aujourd'hui, comme les pataugeoires, mais d'autres se sont détériorés et ont été remplacés lors du réaménagement des années 2000.

Ainsi, la première grande transformation post-apartheid a été la construction du complexe de *uShaka Marine World* (2004), qui réunit un très grand aquarium, un parc aquatique et une petite galerie marchande, avec une nouvelle jetée, *uShaka Pier* sur laquelle est installé un bar. Puis vint la réhabilitation de l'ensemble de la promenade pour la Coupe du

²⁹ Aujourd'hui, et ceci depuis 1952, l'ensemble des plages de Durban est protégé des requins par des filets qui sont inspectés chaque jour par les employés du *KwaZulu-Natal Sharks Board*.

³⁰ Certaines de ces attractions existent encore aujourd'hui sur différentes parties de la promenade.

³¹ Aujourd'hui, *O.R. Tambo*.

³² Jones T., « The Port of Durban... », art. cité, p. 71. Le sable extrait du port est vendu à la municipalité.

³³ Un premier hôpital avait été construit face au port, *The Bayside Hospital*, en 1879.

³⁴ Cet hôpital a été fermé brusquement en 1984 et il a été très longtemps laissé à l'abandon, puis rénové grâce à une association ; mais aujourd'hui, seule une petite partie des bâtiments est utilisée. Une donation récente va permettre de le remettre en activité dans son entier comme hôpital pédiatrique.

³⁵ Pour une description détaillée, voir URL : www.revelfox.co.za/durban.beachfront (consulté le 2 juillet 2021).

monde de football de 2010. À cette période la municipalité devait résoudre plusieurs problèmes qui avaient conduit à la désaffectation du front de mer et des plages : sécurité, locaux commerciaux vacants, saleté et bâtiments détériorés, et perte du drapeau bleu (qualité de l'eau)³⁶. Tout d'abord, les petites activités commerciales de la plage et de la promenade ont été formalisées, certaines installées dans des petits stands couverts, construits à cet effet, en haut de la promenade. Les jardins qui séparent la promenade de la rue du front de mer ont été embellis et certains jeux d'enfants ont été réhabilités. Les plages ont été réaménagées avec des dunes végétalisées, et entretenues par des équipes de nettoyage. La promenade, quant à elle, a été élargie, et elle est vivement éclairée dès la nuit tombée pour en augmenter la sécurité. Elle est bordée de nouveaux bâtiments, comme des restaurants, mais aussi des locaux destinés à recevoir le matériel d'associations et des équipes de secours (planches de surf et canoës). Cependant, certains espaces vont mettre plusieurs années à trouver preneurs, en particulier ceux de la restauration comme celui de *Dairy Beach* qui n'était toujours pas ouvert en 2019.

Ces aménagements réaffirment le strict caractère récréatif de cet espace. Les pêcheurs qui se regroupaient sur plusieurs des *piers* en ont été expulsés, malgré les très nombreuses protestations, au prétexte de la saleté que produiraient leurs activités³⁷. La dernière et la plus récente étape de la transformation de la promenade est celle de *Durban's Point* tout au sud, à la limite avec le port, avec le départ des activités portuaires et leur remplacement par des immeubles d'habitation et quelques commerces. Ce nouveau quartier peine à se remplir tant les prix des logements sont exorbitants. Fin 2019, la dernière partie de la promenade a été achevée et permet au promeneur d'aller de *Blue Lagoon* jusqu'à la jetée du port sur plus de huit kilomètres.

Ainsi s'achève la longue colonisation d'un littoral urbain, sans qu'il ait fallu en chasser les « indigènes » puisqu'ils ne disputaient pas cet espace. En revanche, il a fallu contenir la « sauvagerie » de la nature, dans un effort à renouveler sans cesse. L'organisation matérielle du front de mer va s'accompagner d'un contrôle social sur la foule des promeneurs et des vacanciers qui s'inscrit dans la logique coloniale et des règles mises en place par l'apartheid³⁸.

Organiser l'espace social, contrôler promeneurs et baigneurs

Si à Durban le littoral n'a pas été réservé à une aristocratie³⁹, la colonisation puis l'apartheid vont l'organiser au profit d'un seul groupe : les Blancs, une « aristocratie raciale » auto-proclamée en quelque sorte, qui en fixe les modalités de partage et les pratiques légitimes⁴⁰.

³⁶ Maharaj Brij (2017), « Durban's FIFA 2010 Beachfront 'Beautification' », in N. Wise, J. Harris (dir.), *Sports, Events, Tourism and Regeneration*, London, Routledge. p. 43.

³⁷ Depuis 2013, ils sont revenus, malgré les panneaux d'interdiction, et ils sont fréquemment harcelés par la police. Des associations les défendent car il ne s'agit pas d'une pêche de loisir, mais de subsistance, pour la plupart de ces pêcheurs pauvres. Pour les débats autour de ces évictions et du statut de ces pêcheurs, voir Maharaj Brij (2017), « Contesting Displacement and the Struggle for Survival: The Case of Subsistence Fisher Folk in Durban, South Africa », *Local Economy*, 32(7), pp. 744-762 ; Dray Amanda (2009), *The Politics of the Privatisation of Public Space: The Subsistence Fishers of Durban, KwaZulu-Natal*, Thèse de doctorat, University of KwaZulu-Natal, Durban.

³⁸ Maharaj Brij (1992), « The 'spatial impress' of the central state: The Group Areas Act in Durban », in D. Smith (dir.), *The Apartheid City and Beyond. Urbanization and Social Change in South Africa*, London, Routledge, pp. 88-100.

³⁹ Corbin A., *Le territoire du vide*, op. cit.

⁴⁰ Rogerson Jayne M. (2017), « 'Kicking Sand in the Face of Apartheid': Segregated Beaches in South Africa », *Bulletin of Geography, Socio-economic Series*, 35, pp. 93-109.

Jusqu'à l'introduction de règles institutionnelles strictes de ségrégation sur la plage, celles-ci étaient informelles⁴¹. Néanmoins, le *Reservation of Separate Amenities Act* de 1953 stipule que les différents équipements urbains doivent être séparés (toilettes, bancs) et s'applique aux espaces de loisirs comme le front de mer. Cependant un flou subsiste : si les aménagements de la promenade semblent bien inclus dans cette législation ségrégationniste, *quid* de la plage et de la mer elle-même⁴² ? Dans les années 1960 et 1970, d'autres législations vont renforcer la ségrégation⁴³, en particulier en 1972, avec une loi qui donne le pouvoir aux municipalités – et en les obligeant à le faire – d'organiser leurs plages selon les règles de l'apartheid et de les faire respecter (*Sea-Shore Amendment Act*).

Illustration n° 3 : Durban Addington Beach, début des années 1950⁴⁴



⁴¹ Durrheim Kevin et Dixon John (2005), *Racial Encounter: The Social Psychology of Contact and Desegregation*, London, Routledge.

⁴² Même si *The Sea-Shore Act* de 1935 désigne la Reine comme propriétaire du littoral et de la mer en Afrique du Sud.

⁴³ Le *Reservation of Separate Amenities Amendment Bill* de 1966 inclut explicitement le littoral.

⁴⁴ Carte postale, collection S. Chevalier.

En 1977, sur cette base, la municipalité de Durban, comme celles des autres villes côtières⁴⁵, renforce la réorganisation de la plage ouverte aux baignades : 650 mètres pour les Noirs (46 % de la population urbaine) ; 550 mètres pour les Indiens (28 % de la population) ; 300 mètres pour les *coloured* (4 % de la population) ; et, enfin, 2,1 kilomètres pour les Blancs (22 % de la population), sur une plage bien aménagée et moins dangereuse⁴⁶. Pendant une première période, l'espace balnéaire réservé aux Noirs se situait tout au sud du front de mer, vers l'hôpital d'Addington puis, pendant toute la seconde partie du XX^e siècle, il est situé tout au nord, entre l'estuaire de la rivière et la plage du *Country Club*. Ainsi les « indigènes » sont « repoussés » aux extrémités de cet espace⁴⁷ et n'ont-ils pas les mêmes aménagements que les autres baigneurs, en particulier des filets anti-requins (ni de maîtres-nageurs et de parkings à proximité)⁴⁸. Les Indiens ont quant à eux accès à la plage du *Country Club* ; puis, plus au sud, se situe celle des *coloured*, avant que ne commence la longue plage des blancs qui s'étend jusqu'à l'entrée du port. En 1982, après de nombreux débats, la municipalité crée un espace « multiracial », idéalement située entre la plage des Blancs et des autres « races » (celle des *coloured*)⁴⁹.

Puis la plage s'ouvre à tous les groupes raciaux en 1989, malgré des résistances⁵⁰. La ségrégation est ainsi progressivement abolie dans les faits et, en droit, par la loi de 1990⁵¹. Les mouvements d'occupation militante des plages réservées aux Blancs transforment les représentations de ces espaces en lieux de luttes politiques, plutôt que réservées aux loisirs. Au début des années 1990, l'analyse des discours des Blancs conservateurs dans les lettres de lecteurs de la presse durbanite⁵² montre l'existence d'une rhétorique d'exclusion des autres communautés, invoquant justement ces lieux comme une construction et une invention « blanches » dont les usages et pratiques sont définies par cette communauté. Les « étrangers » doivent donc se conformer aux règles édictées par les « premiers » occupants, les établis⁵³. Cette même idée se retrouve dans les discours tenus par les habitants des quartiers ex-blancs, qui voient leur environnement se modifier avec l'arrivée de nouveaux voisins⁵⁴. Ainsi, dans l'esprit de certains, la promenade et la plage sont culturellement blanches, et l'arrivée de

⁴⁵ Rogerson J. M., « 'Kicking Sand ... », art. cité.

⁴⁶ Durrheim Kevin et Dixon John (2001), « The Role of Place and Metaphor in Racial Exclusion. SA's Beaches as Sites of Shifting Racialization », *Ethnic and Racial Studies*, 24(4), pp. 433-450 ; Thompson Glen (2015), *Surfing, Gender and Politics: Identity and Society in the History of South African Surfing Culture in the Twentieth Century*, Thèse de doctorat en Histoire, University of Stellenbosch.

⁴⁷ Jean-Didier Urbain souligne que la construction des plages européennes s'est accompagnée d'une marginalisation et d'une expulsion des « peuples des rivages » pour aboutir à une socialisation « mondaine » de la plage comme « nettoyée » de ses indigènes. Urbain J-D, *Sur la plage...*, *op. cit.*

⁴⁸ Rogerson J. M., « 'Kicking Sand ... », art. cité, p. 102.

⁴⁹ Moller Valerie et Schlemmer Lewis (1982), *Attitudes Toward Beach Integration: A Comparative Study of Black and White Reactions to Multiracial Beaches in Durban*, Durban, Centre for Applied Social Sciences, University of Natal.

⁵⁰ Elles sont décrites en détail dans Rogerson J. M., « 'Kicking Sand ... », art. cité, pp. 105 et suiv. Voir en particulier le référendum de 1983 contre l'ouverture des plages urbaines de Durban à tous.

⁵¹ *Repeal of Discriminatory Legislation Regarding Public Amenities Appeal Act*, No 100.

⁵² Analyse faite à la fin des années 1990. Durrheim K. et Dixon J., « The role of place and metaphor ... », art. cité, p. 436.

⁵³ Elias Norbert et Scotson John L. (1997), *Les logiques de l'exclusion*, Paris, Fayard.

⁵⁴ Ballard Richard (2004), « When in Rome: Claiming the Right to Define Neighborhood Character in South Africa's suburbs », *Transformation*, 57, pp. 64-87; Chevalier Sophie (2012), « Comment partager les mêmes espaces ? Les classes moyennes à Durban (Afrique du Sud) », *Espaces et Sociétés*, 148-149, pp. 129-144.

nouveaux baigneurs, en particulier lors des vacances de fin d'année, est décrite – aujourd'hui encore – comme une invasion d' *Umlazi* (l'un des grands *townships* de l'agglomération)⁵⁵.

L'ouverture du front de mer se traduit aussi par l'arrivée de nouveaux touristes, ainsi en 1995, 80 % des locations de vacances sont prises par des Noirs, des Indiens et des *coloured*. Et pour le Nouvel An, 100 000 personnes se rassemblent sur le front de mer⁵⁶. Ces communautés remplacent la classe moyenne blanche qui déserte alors Durban pour des stations balnéaires du sud de la ville ou sur l'Atlantique, au Cap. Cependant, après l'euphorie de la transition politique, la ville acquiert la réputation d'une ville sale et dangereuse, le front de mer d'être peu attrayant, et elle peine à accueillir des visiteurs, en particulier étrangers⁵⁷.

Au-delà de l'enjeu touristique du front mer, il s'agit surtout d'attirer les habitants eux-mêmes, issus de toutes les communautés, à s'y promener ensemble. Michael Sutcliffe⁵⁸, responsable du service d'urbanisme de la municipalité dans les années 2000⁵⁹, dit explicitement dans un entretien qu'il voulait réaménager le front de mer pour le rendre accueillant pour tous les habitants⁶⁰ à l'occasion de la coupe du monde de football. La municipalité s'emploie alors à créer un « nouvel » espace social qui s'inscrit dans un projet politique, idéologique, dont la forme est d'inspiration cosmopolite sur un substrat d'architecture coloniale⁶¹.

Le front de mer de Durban est « ouvert » à tous depuis maintenant une trentaine d'années, et la plage est une destination très populaire surtout pendant l'été austral, toutes communautés confondues. À cette saison, la ville s'y donne rendez-vous. C'est avant tout un espace public urbain, à destination non commercial, dont l'usage est partagé aujourd'hui par l'ensemble des citoyens qui se l'approprient selon des modalités que nous allons décrire maintenant.

La promenade du front de mer : les modalités contemporaines d'une cohabitation

Les espaces publics, tels que celui du front de mer à Durban, sont par définition libres d'accès et partagés collectivement, même s'ils peuvent être appropriés par des personnes privées ou

⁵⁵ Thompson Glen (2011), « Reimagining Surf City: Surfing and the Making of the Post-apartheid beach in South Africa », *The International Journal of the History of Sport*, 28(15), p. 2122. Nous avons recueilli, lors d'une autre recherche, au début des années 2010, des propos très similaires de commerçants de magasins situés dans des centres commerciaux, autrefois réservés à une clientèle blanche, à propos de leurs nouveaux clients. Voir : Chevalier Sophie (2017), « Participer à la Nouvelle Afrique du Sud ? La dimension politique des *shopping malls* », *Ateliers d'anthropologie*, 44, en ligne. URL : <https://doi.org/10.4000/ateliers.10377> (consulté le 2 juillet 2021).

⁵⁶ Maharaj Brij, Sucheran Reshma et Pillay Vino (2010), « Durban, a Subtropical Coastal Paradise? Tourism Dynamics in a Post-apartheid city », *Études caribéennes*, en ligne. URL : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1192> (consulté le 2 juillet 2021). Selon mes observations personnelles, cet afflux de visiteurs pour le passage à la nouvelle année est encore d'actualité aujourd'hui. Voir aussi pour la fin des années 1990 : Preston-Whyte Robert (2001), « Constructed Leisure Space: The Seaside at Durban », *Annals of Tourism Research*, 3, pp. 581-596.

⁵⁷ Les auteurs montrent bien les efforts de la municipalité durant la fin des années 1990 et le début des années 2000 pour promouvoir le front de mer à travers des événements sportifs. Maharaj B., Sucheran R. et Pillay V., « Durban... », art. cité.

⁵⁸ Il vit toujours dans un appartement en front de mer, au sud de la promenade.

⁵⁹ Pour les années 2000, voir Misgun Biniam et Oakes Wesley (2007), « The White and Black Sands of the Durban Beachfront », in R. Pattman et S. Khan (dir.), *Undressing Durban*, Durban, Madiba Publishers, pp. 118-125.

⁶⁰ Greg Ardé, « The promenade, Durban's most democratic space », *New Frame*, 22 juin 2020.

⁶¹ Comme d'ailleurs celle des grands *shopping malls*. Voir Chevalier S., « Participer à la ... », art. cité.

par un groupe, et si cette appropriation s'inscrit dans la durée, ils perdent leur vocation à l'altérité et à la diversité⁶².

Ainsi la promenade possède un caractère public, voulu politiquement depuis la fin de l'apartheid, qui est en fait, par destination, un lieu urbain partagé et disponible pour chacun, et son occupation ne peut être que locale et séquentielle. Elle implique alors une cohabitation dans l'espace et dans le temps, dont certains termes sont fixes car inscrits dans des temporalités collectives et saisonnières, mais dont la plupart se redéfinissent dans la fluidité des interactions entre individus et groupes, marquées néanmoins par l'histoire de la ville. Ces temporalités sont bien sûr individuelles, mais aussi sociales dont le registre peut être national, par exemple. Ce dernier structure alors les temporalités urbaines saisonnières (vacances), hebdomadaires et quotidiennes. Il joue le rôle d'horloge collective et détermine l'horloge individuelle⁶³. D'autres registres sont plus particuliers, et ils sont l'expression d'appartenance singulière, telles celles de groupes religieux ou sportifs.

Le front de mer est aujourd'hui un lieu de flânerie, de pratiques sportives, de loisirs familiaux, de mise en scène de soi et de « drague », ainsi que d'expressions religieuses et politiques. Il s'inscrit dans les rythmes sociaux de la ville⁶⁴, entre des moments de relative indifférenciation sociale et raciale dans la cohabitation, et des moments d'appropriation, voire de domination sur ces lieux par un groupe, par une simple présence ou à travers un événement particulier, lesquels suscitent alors des formes d'ajustement de la part des autres usagers.

Flâner et séduire

Durant les week-ends, des flâneurs en nombre occupent la promenade, sans intention d'aller sur la plage, encore moins de se baigner. Dès le matin tôt, les parkings se remplissent, voitures et taxis⁶⁵ ne cessent d'arriver. Ceux-ci déversent leurs passagers venus des townships, ou de plus loin encore dans la province. Les enfants s'ébrouent en descendant, suivis des adultes avec moult sacs contenant vêtements et nourriture. D'autres commencent déjà à regagner leurs véhicules et à partir, comme les joggeurs et les surfeurs venus à l'aube profiter, pour les uns de la fraîcheur et d'une moindre fréquentation, et pour les autres, des bonnes vagues. À *South Beach*, la gardienne s'approche des nouveaux arrivants pour bien leur signaler sa présence afin de ne pas être oubliée lors de leur départ. Cette femme blanche contrôle ce parking⁶⁶. En effet, cette activité avec d'autres, comme la surveillance policière et des plages, est autant masculine que féminine, et elle est mixte racialement.

⁶² Joseph Isaac (2007), *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, Paris, Economica ; Ghorra-Gobin Cynthia (dir.) (2001), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan.

⁶³ Raulin Anne (2020), « Les espaces-temps des anthropologues. De la colonisation temporelle au confinement mondial », in J.-Y. Authier et S. Chevalier, *50 ans d'Espaces et (de) Sociétés, Espaces et Sociétés*, 180-181, pp. 100-105.

⁶⁴ La question des rythmes sociaux dans la sociologie urbaine a été développée par Lefebvre Henri (1992), *Éléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes*, Paris, Syllepse.

⁶⁵ « Taxi » désigne en Afrique du Sud, un minibus de transport collectif très commun pour les personnes qui ne possèdent pas de véhicules individuels. Ce terme désigne aussi un « taxi » dans le sens français du terme, mais on utilise souvent le terme de « cab » pour faire la différence entre les deux.

⁶⁶ Sur le statut des Blancs pauvres à la fin de l'apartheid, voir Hyslop Jonathan (2003), « The White Poor at the End of Apartheid », *Itinerario*, 27(3/4), pp. 226-242. Et dans les années 2000, Sibanda Octavia (2014), *White Poverty in Post-apartheid South Africa: The Case of West Bank in East London*, Thèse de doctorat, University of Fort Hare.

Même si l'intensité de leurs activités professionnelles varie selon les périodes de l'année, les jours de la semaine et les conditions météorologiques, certaines figures sont toujours présentes sur le front de mer : policiers en voiture ou à cheval, femmes des brigades de nettoyage, maîtres-nageurs, photographes avec leurs appareils polaroid – qui n'ont plus vraiment de succès à cause du développement des téléphones portables, chercheurs de métaux munis de leurs « assiettes » au bout d'une longue perche, vendeurs de sucreries et de boissons avec leurs petites carrioles, de lunettes et de chapeaux, de bouteilles en plastique vides⁶⁷, vendeuses de glaces et tireurs de *rickshaws*. Ces derniers sont ceux qui donnent sa particularité locale à la promenade, car ils sont les seuls à revendiquer une « ethnicité » - en l'occurrence zouloue -, à travers leurs costumes spectaculaires et la décoration de leurs *rickshaws*. L'introduction des *rickshaws* à Durban daterait de la fin du XIX^e siècle et serait due à Sir Marshall Campbell, « l'un des barons de la canne à sucre » ; à cette époque, ils opéraient dans tout le centre-ville et étaient au nombre de 2170⁶⁸. Dès les années 1960, avec le développement de l'automobile, ils sont peu à peu confinés à la promenade de la plage ; aujourd'hui, ils sont moins d'une vingtaine, organisés en association⁶⁹.

Illustration n° 4 : Ricksha boys, Durban, années 1940⁷⁰



⁶⁷ Ces bouteilles vides sont ensuite remplies avec de l'eau de mer, qui sera ramenée chez soi pour être ingérée, pratique considérée comme purifiante et bonne pour la santé parmi la population noire.

⁶⁸ Posel Ros (1996), « Amahashi: Durban Rickshaw Pullers », in P. Maylam et I. Edwards (dir.), *The People's City: African Life in Twentieth Century Durban*, Pietermaritzburg and Portsmouth NH, University of Natal Press and Heinemann, pp. 202–221.

⁶⁹ Mais l'absence de touristes liée à la pandémie menace leur existence même : Chris Makhave, « The end of Durban's iconic rickshaw pullers? », *New Frame*, 10 février 2021.

⁷⁰ Carte postale envoyée dans le nord de la France en novembre 1947 (collection S. Chevalier).

Cette « empreinte » zouloue, sous une forme marchande, se retrouve aussi dans les noms donnés à certains espaces comme *uShaka Marine World*⁷¹ ou encore dans le menu du restaurant *Moyo* situé à proximité⁷². On peut encore mentionner des spectacles ponctuels de groupes de danses dites zouloues.

Sur la promenade, on ne flâne pas seul(e) : familles nucléaires blanches, familles étendues indiennes, entre ami(e)s – le plus souvent dans des groupes non mixtes – ou encore en couple. La foule se promène lentement, les flâneurs, très nombreux, partageant ainsi un rite déambulatoire, souvent hebdomadaire à propos duquel le terme italien de *passaggiata* convient bien : un rite qui consiste à se promener en s’observant⁷³. On s’arrête pour écouter et regarder les musiciens ou les danseurs, ou encore l’homme au perroquet quand il est de sortie ; on évite les mendiants et on résiste à ses enfants qui réclament glaces et sucreries. Mais surtout on s’observe : comment est-on habillé (souvent un peu « endimanché ») ? Avec qui se promène-t-on ? Il n’est pas rare de rencontrer des connaissances : on s’arrête alors pour échanger quelques mots et se donner des nouvelles. L’amplitude de la promenade est souvent limitée : de *Battery Beach* à *North Beach* où se concentrent les cafés et restaurants — des chaînes comme *Wimpyou Mugg & Bean* — ou alors de *North Beach* à *uShaka*, destination des familles avec jeunes enfants. Les lieux de restauration sont pris d’assaut les beaux jours ou pendant les vacances, et constituent des lieux de rendez-vous, y compris professionnels, les matins de la semaine.

L’un d’entre eux, plus récent, le *California Dreaming (Dairy Beach)*, avec sa grande terrasse très visible de la promenade, est devenu un lieu de rencontres et de « drague » pour jeunes gens : sa clientèle est presque exclusivement noire, surtout des jeunes femmes très élégantes qui viennent boire entre elles des cocktails aux couleurs vives à l’heure du déjeuner ou en fin de journée. Elles observent et sont observées par des flâneurs masculins, qui parfois s’arrêtent et viennent s’installer sur la terrasse pour bavarder et leur offrir un autre verre. Ces jeunes femmes se mettent en scène et créent un espace de séduction autour de leur féminité, mais aussi de leur « *blackness* ». Et on pourrait poser l’hypothèse, qu’elles s’emploient ainsi à déconstruire la hiérarchie des apparences qui, jusqu’à récemment, les plaçaient dans une position subalterne à la fois à cause de leur appartenance raciale et de leur genre⁷⁴. Un autre lieu de séduction, de mise en scène de la masculinité, est la station de sauvetage et bar des surfeurs, comme celle d’*Addington Beach* : si la communauté des maîtres-nageurs est racialement mixte, il n’en va pas de même des jeunes surfeurs majoritairement blancs⁷⁵. On les

⁷¹ On peut aussi mentionner l’aéroport *King Shaka*, ouvert en 2010 à trente kilomètres au nord de la ville. Sans compter l’affichage de l’Office provincial du tourisme : « *The Zulu Kingdom awaits you* ». La réalité de la promotion de l’ethnicité zouloue est bien sûr plus complexe. Chevalier Sophie (2020), « Entre patrimoine et économie culturelle : quels atouts pour le développement ? », in *Patrimoines, mises en valeur et perspectives touristiques*, Actes des troisièmes entretiens du patrimoine de l’océan Indien, Saint-Denis, La Réunion, Éditions de l’Espérou, pp. 179-182.

⁷² Pour la marchandisation de l’ethnicité en Afrique australe, voir Comaroff John L. et Comaroff Jean (2009), *Ethnicity, Inc.*, Chicago, Chicago University Press.

⁷³ Pétonnet Colette (1987), « L’anonymat ou la pellicule protectrice », in *La ville inquiète*, Paris, Gallimard, pp. 247-261.

⁷⁴ Voir à ce propos : Fouquet Thomas (2011), *Filles de la nuit, aventurières de la cité*, Thèse de doctorat, Paris, EHESS.

⁷⁵ Thompson G., « Reimagining Surf City... », art. cité, pour l’histoire du surf en Afrique du Sud et le combat des surfeurs « non-blancs » pour se faire admettre dans cette communauté sportive. Voir également : Desai Ashwin et Veriava Ahmed (2010), « Creepy Crawlies, Portapools and the Dam(n)s of Swimming Transformation », in A. Desai (dir.), *The Race to Transform: Sport in Post-Apartheid South Africa*, Cape Town, HSRC Press, pp. 14-55 ; Dawson Kevin (2017), « Surfing Beyond Racial and Colonial Imperatives in Early Modern Atlantic Africa and Oceania », in A. Sotelo Eastman et D. Zavalza Hough-Snee (dir.), *The Critical Surf Studies Reader*, Durham, Duke University Press, pp. 135-152 ; Hemson Crispin (2001), « Ukubekezela or Ukuzithemba: African Lifesavers in Durban », in R.

voit traverser la promenade au petit trot, en maillot de bain, leur planche sous le bras, ou alors observer les promeneurs de la terrasse, un verre de bière à la main⁷⁶. Assurément les regards sur les corps et leur érotisation traversent les barrières raciales, et cela n'est pas nouveau, comme l'a montré Lewis Nkosi.

Mettre en scène son identité

Certains événements saisonniers peuvent conduire à l'appropriation quasi-exclusive de la promenade au profit d'un seul groupe, qui met en scène son identité comme lors de la « fête des chariots ». Si cette fête (*Ratha Yatra*), ne concerne directement que la communauté indienne de religion hindoue, elle attire une foule variée sur la promenade. Elle est organisée par des dévots de Hare Krishna⁷⁷, dure quatre jours chaque mois d'avril, avec le défilé de trois chariots le long de la promenade de *South Beach* jusqu'à la *Bay of Plenty Beach*. Ceux-ci sont décorés durant deux jours sur le parking de *South Beach*, privatisé pour l'occasion, sous l'œil de nombreux badauds. Ils sont ensuite tirés par des cordes par des fidèles qui se relayent, habillés de façon traditionnelle, notamment avec des saris de fête pour les femmes. Le défilé s'accompagne de chants et de musique. La promenade devient le temps d'une journée un espace religieux, tout en attirant un grand nombre de spectateurs ; les dévots assis sur les chariots distribuent en effet des fruits (oranges) et des sucreries à la foule. Cette visibilité ethnique et religieuse dans l'espace public urbain inscrit aussi Durban dans une temporalité globalisée, puisque cette fête a lieu partout où cette communauté est présente.

Illustration n° 5 : Départ du défilé de la « Fête des chariots », South Beach, avril 2019⁷⁸



Morrell (dir.), *Changing Men in Southern Africa*, Pietermaritzburg, London and New York, University of Natal Press and Zed Books, pp. 57-73.

⁷⁶ Devienne Elsa (2020), *La ruée vers le sable*, Paris, Éditions de la Sorbonne. Dans ce travail sur l'histoire des plages de Los Angeles, l'auteur montre la construction d'une culture de la plage dans les années d'après-guerre, autour du sport, en particulier du surf, et autour du corps sportif.

⁷⁷ Sous l'égide de l'*International Society for Krishna Consciousness* (ISKCON), dont le temple est situé à Phoenix, ancien *township* indien. Cette société organise cette fête partout où elle est présente – et là où elle est autorisée à le faire dans l'espace public. À Durban, elle le fait en collaboration avec la municipalité.

⁷⁸ Photographie de S. Chevalier.

Cette occupation temporaire et saisonnière, mais exclusive, de la promenade, est exceptionnelle, même si l'on peut encore citer des courses pédestres en faveur d'œuvres de bienfaisance ou l'arrivée de marathons (par exemple, l'*Iron Man*), ou encore des défilés politiques lors des élections. Cependant, d'autres pratiques occupent aussi des portions du front de mer selon des registres temporels particularisés, mais plus courts et plus spontanés. Elles n'exigent alors pas que les autres occupants de la promenade adaptent leurs pratiques : elles se glissent dans des interstices spatio-temporels, de manière plus ou moins régulière. Il est possible d'en tracer les contours en suivant le déroulement d'un samedi ordinaire.

Le petit matin, dès le lever du soleil, appartient aux fidèles de la *Nazareth Baptist Church*, dénommée *Shembe Church (KwaShembe)*, d'après son fondateur. Les adeptes de *Shembe* arrivent en taxi des townships à *South Beach* et ils sont reconnaissables à leurs robes blanches à ceinture bleue. Ces groupes de femmes, accompagnées de quelques hommes et souvent d'une fanfare⁷⁹ masculine en uniforme, descendent en cortège et en musique (chants) sur la plage, dont ils occupent une portion pour pratiquer des rituels de purification et des baptêmes par immersion⁸⁰. Si les quelques promeneurs matinaux s'arrêtent pour écouter la fanfare, la partie de la promenade – et de la plage – utilisée pour les rituels religieux leur sont en quelque sorte « réservés ». En milieu de matinée, ces groupes retournent dans leurs taxis et s'en vont.

Illustration n° 6 : Les fidèles de la *Shembe Church* accueillent la fanfare avant de descendre sur la plage, South Beach, juillet 2019⁸¹



⁷⁹ La musique jouée est assez proche de celle qu'utilise le plasticien William Kentridge pour ses grands panoramas animés.

⁸⁰ Ce mouvement religieux initiatique sud-africain a été fondé en 1910 par Isaiah Shembe, son prophète, au Natal. Il comprend plusieurs millions d'adeptes mais, dès les années 1980, il s'est scindé en différents groupes. Ce mouvement a fait l'objet d'une abondante littérature : on peut mentionner que John Dube a rédigé une biographie de son fondateur « UShembe » dans les années 1930. Voir Cabrita Joel (2012), « Patriot and Prophet: John Dube's 1936 biography of the South African Churchman Isaiah Shembe », *Journal of Southern African Studies*, 38(3), pp. 433-450.

⁸¹ Photographie de S. Chevalier.

Peu après arrivent les surfeurs pour profiter des vagues matinales ; ils s'arrêtent en fin de matinée. Ils vont se changer dans l'un des clubs de surf et certains hommes se regroupent autour de leurs voitures, au bord du parking, pour échanger et boire un café ou l'apéritif en sortant tables et fauteuils de leur coffre. Ils s'en iront en début d'après-midi. Dans la matinée, d'autres sportifs apparaissent : cyclistes et adeptes de yoga ou de gymnastique prennent possession des pelouses de la promenade. Puis les familles de baigneurs s'installent sur les plages.

À la nuit tombée, quelques jeunes jouent au football sur les pelouses. En revanche, seuls les cafés-restaurants qui ont un parking à l'arrière de leur établissement restent ouverts le soir, et seulement durant les soirées estivales. La plupart ferme dès la nuit tombée pour des raisons de sécurité, malgré l'éclairage nocturne. Est-ce dire que ce front de mer est vide ? La plage et la promenade, certainement, à l'exception des quelques sans domicile fixe qui y dorment. Mais pas les parkings.

Rythmes nocturnes

En effet, le front de mer vit selon un rythme diurne et nocturne⁸². Certains endroits en particulier deviennent des hauts lieux de sociabilité, comme les parkings de *Blue Lagoon*, l'une des dernières plages avant l'embouchure de l'Umgeni accessible facilement par la voie express côtière (A102), et celui de *South Beach*. Selon les conditions météorologiques, se garent des dizaines de voitures : leurs conducteurs, toujours masculins, et leurs passagers, quelques rares femmes, toujours noirs, s'installent jusqu'au petit matin. Les coffres s'ouvrent ; on en sort tables et fauteuils, boissons alcoolisées, un peu de nourriture – et à *Blue Lagoon*, parfois des barbecues. Les portes des voitures restent ouvertes : s'y échappe de la musique tonitruante et répétitive (*African beats*). On danse, on passe d'un groupe à l'autre, des *bikers* font rugir leurs engins, bref, on fait la fête⁸³. Ces « bulles sonores » excluent tous les autres usagers potentiels de ces espaces⁸⁴. L'anthropologue sud-africain Leslie J. Bank décrit le même phénomène à East London (Ebhuhlantini), sur le front de mer, sous le terme de « *occupy urbanism*⁸⁵ ». Il l'analyse comme faisant partie des stratégies menées par une partie de la classe moyenne noire pour s'appropriier leur ville, dont ils ont été exclus historiquement. Il donne donc à ces activités festives nocturnes une dimension politique. À Durban, les Noirs étaient aussi exclus de la ville et des espaces du front de mer, puisque tous les bâtiments d'habitation étaient réservés aux Blancs : si aujourd'hui les habitants sont mixtes racialement, les Noirs sont encore le plus souvent locataires que propriétaires. Ces fêtes nocturnes leur permettent d'occuper des espaces-temps à leur profit. Le parking de *South Beach* se trouve devant plusieurs immeubles dont les centaines d'habitants sont tenus éveillés : plusieurs tentatives de chasser les fêtards, ou du moins de contrôler leurs horaires, ont eu un succès mitigé. Si les résidents dérangés se

⁸² Ces dernières années, les sciences sociales ont commencé à s'intéresser à la vie nocturne : Galinier Jacques *et al.* (2015), « Anthropology of the Night », *Current Anthropology*, 51(6), pp. 818-847 ; Gwiazdzinski Luc (2005), *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

⁸³ Surtout les samedis soirs, à la fin du mois, quand les salaires sont payés.

⁸⁴ Sur les « bulles sonores » urbaines en anthropologie, voir Battesti Vincent, Puig Nicolas (2020), « Towards a Sonic Ecology of Urban Life: Ethnography of Sound Perception in Cairo », *Senses and Society*, 15(2), pp. 170-191.

⁸⁵ Bank Leslie J. (2019), *City of Broken Dreams. Myth-Making, Nationalism and the University in an African Motor City*, Cape Town, HSRC Press. Voir en particulier p. 168 et suiv.

plaignent en aparté, ils semblent reconnaître qu'il faut bien laisser une place à cette classe moyenne noire, au moins sur le parking, à défaut de les laisser devenir propriétaires dans leurs immeubles.

Ainsi la promenade n'est pas seulement le lieu de flânerie des Durbanites, mais aussi celui de l'expression d'identités singulières – genrées, sportives, religieuses et sociales – qui peut prendre la forme de la revendication d'une place dans la société locale, ou d'un changement de statut.

Notre étude de cas sur l'histoire de l'aménagement et de l'occupation du front de mer, en particulier de la promenade, et des pratiques qui y prennent place, nous permet d'appréhender l'un des régimes de sociabilité urbaine, le « régime public ». Ainsi, cette promenade constitue un espace relationnel avec des spécificités propres à Durban qui s'inscrivent dans l'histoire de cette ville, et qui en gardent encore les traces. Ce front de mer n'a jamais été séparé de la ville, comme le montrent d'ailleurs les efforts constants de la municipalité pour le relier au centre-ville, l'aménager et lutter contre les assauts de la mer. La vie sociale citadine « déborde » sur ces rivages et participe à la construction de ce qui fait l'urbanité durbanite.

Sur plus d'un siècle, le front de mer a connu de nombreuses transformations dans son aménagement et dans ses équipements qui ont fait l'objet d'un fort investissement politique (et économique) de la part de la municipalité. Cet effort a concerné également l'organisation sociale et les modalités d'accès à cet espace, en particulier pendant la période coloniale et de l'apartheid. Dès la fin des années 1990, et encore plus en lien avec la coupe du monde, le projet politique a été d'ouvrir et d'attirer tous les habitants de la ville à fréquenter ensemble ce front de mer, comme le « nouvel espace social » d'une ville qui entrait dans un nouveau millénaire⁸⁶. Même si l'examen de la fréquentation de ce lieu montre qu'il a subi une certaine désaffection des classes sociales supérieures, surtout blanches, accompagné parfois de discours très critiques.

L'ethnographie des pratiques des dix dernières années présente un portrait contrasté de la promenade : elle est le cadre d'un investissement, ou réinvestissement populaire de toutes les communautés de la ville, même des classes moyennes. Déambuler, flâner, souvent chaque week-end, parmi d'autres promeneurs, est une façon de se mettre en scène, comme individu, en famille ou comme membre d'un groupe, mais surtout comme citadin, comme Durbanite. Bien sûr, comme partout, les flâneurs s'observent et repèrent les différences d'apparences entre eux, identifient des types d'individus : mais tous se plient à la règle de « réserve⁸⁷ » qui rend possible cette flânerie collective.

⁸⁶ On retrouve un discours idéologique très similaire concernant les *shopping malls*, lieux d'une consommation ouverte à tous, censés symboliser la « Nouvelle Afrique du Sud ». Voir : Chevalier Sophie (2017), « Participer à la Nouvelle Afrique du Sud ? », art. cité ; voir aussi (2015) « Food, malls and the politics of consumption: South Africa's new middle class », *Development Southern Africa*, special issue on South Africa's emergent middle class, 32(1), p. 118-129.

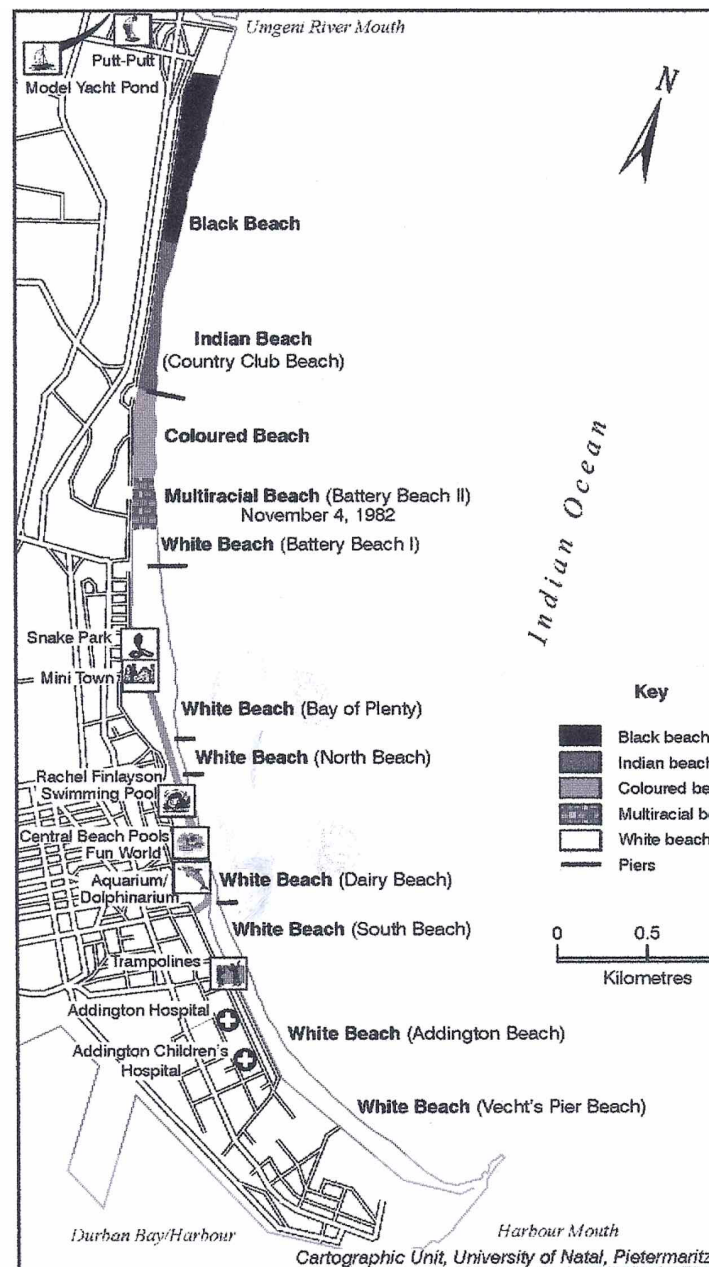
⁸⁷ Simmel Georg ([1903] 2002), « The Metropolis and Mental Life », in G. Bridge et S. Watson (dir.), *The Blackwell City Reader*, Oxford, Wiley-Blackwell, p. 15.

Cette coprésence s'inscrit aussi dans des temporalités, communes comme les jours fériés, mais aussi particularisées, sportives, religieuses, dans un rythme annuel. S'y ajoutent l'irruption d'autres modalités d'appropriation plus irrégulières et éphémères, en particulier nocturnes. Cependant, les formes d'occupation spatio-temporelle du front de mer montrent bien aussi une certaine permanence, nécessaire à la formulation d'un espace public commun unique à Durban.

Car il est bien le lieu de l'expression à la fois d'une identité collective, mais aussi celle d'identités particulières. Tout d'abord religieuses, comme nous l'avons montré dans deux exemples, la « fête des chariots » qui inscrit la ville dans une globalisation religieuse, et celle des adeptes de *Shembé*, qui a une dimension plus locale. Certaines figures de la promenade comme les tireurs de *rickshaws* ou les groupes de danseurs zoulous, relèvent d'une ethnicité, certes reconstruite et commerciale. La promenade est enfin le lieu d'une expression politique qui s'incarne dans des actions militantes lors des élections. Mais aussi, de façon plus informelle, dans des pratiques, comme la mise en scène ostentatoire des jeunes femmes du *California Dreaming* ou encore l'occupation nocturne et sonore des parkings par des groupes masculins. Ces acteurs contestent bien un ordre social établi ou qui peine à se transformer, dans une sociabilité festive.

Ce littoral « civilisé » par la colonisation, organisé par les règles sociales et raciales de l'apartheid, est devenu un espace social commun urbain, dans lequel chacun essaye de trouver ou de réclamer sa place, à défaut parfois de la trouver ailleurs dans la ville.

Sophie Chevalier
Université de Picardie Jules Verne (France)

Carte : Plage de Durban en 1982⁸⁸

Bibliographie

AGIER Michel (1996), « Les savoirs urbains de l'anthropologie », *Enquête*, 4, pp. 35-58.

_____ ([1999], 2008), *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris, Éditions des Archives contemporaines.

BALLARD Richard (2004), « When in Rome: Claiming the Right to Define Neighborhood Character in South Africa's suburbs », *Transformation*, 57, pp. 64-87.

⁸⁸ Durrheim K. et Dixon J. (2001), « The Role of Place and Metaphor... », art. cité., p. 437. Carte issue de la Cartography Unit, University of Natal, Pietermaritzburg.

BANK Leslie J. (2019), *City of Broken Dreams. Myth-Making, Nationalism and the University in an African Motor City*, Cape Town, HSRC Press.

BATTESTI Vincent, PUIG Nicolas (2020), « Towards a Sonic Ecology of Urban Life: Ethnography of Sound Perception in Cairo », *Senses and Society*, 15(2), pp. 170-191.

BICKFORD-SMITH Vivian (2016), « The Use of 'Local Colour' and History in Promoting the Identity of Port Cities : The Case of Durban, c.1890s-1950s », in B. BEAVEN, K. BELL et R. JAMES (dir.), *Port Towns and Urban Cultures, International Histories of the Waterfront, c. 1700-2000*, Londres, Palgrave MacMillan.

CABRITA Joel (2012), « Patriot and Prophet: John Dube's 1936 biography of the South African Churchman Isaiah Shembe », *Journal of Southern African Studies*, 38(3), pp. 433-450.

CALLEBERT Ralph (2018), *On Durban's Docks. Zulu Workers, Rural Households, Global Labour*, Rochester, University of Rochester Press.

CHEVALIER Sophie (2012), « Comment partager les mêmes espaces ? Les classes moyennes à Durban (Afrique du Sud) », *Espaces et Sociétés*, 148-149, pp. 129-144.

_____ (2015) « Food, malls and the politics of consumption: South Africa's new middle class », *Development Southern Africa*, special issue on South Africa's emergent middle class, 32(1), p. 118-129.

_____ (2017), « Participer à la Nouvelle Afrique du Sud ? La dimension politique des *shopping malls* », *Ateliers d'anthropologie*, 44, en ligne. URL : <https://doi.org/10.4000/ateliers.10377> (consulté le 2 juillet 2021).

_____ (2020), « Entre patrimoine et économie culturelle : quels atouts pour le développement ? », in *Patrimoines, mises en valeur et perspectives touristiques*, Actes des troisième entretiens du patrimoine de l'océan Indien, Saint-Denis, La Réunion, Éditions de l'Espérou, pp. 179-182.

COMAROFF John L. et COMAROFF Jean (2009), *Ethnicity, Inc.*, Chicago, Chicago University Press.

CORBIN Alain (1988), *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion.

DAWSON Kevin (2017), « Surfing Beyond Racial and Colonial Imperatives in Early Modern Atlantic Africa and Oceania », in A. SOTELO EASTMAN et D. ZAVALZA HOUGH-SNEE (dir.), *The Critical Surf Studies Reader*, Durham, Duke University Press, pp. 135-152.

DESAI Ashwin et VERIAVA Ahmed (2010), « Creepy Crawlies, Portapools and the Dam(n)s of Swimming Transformation », in A. DESAI (dir.), *The Race to Transform: Sport in Post-Apartheid South Africa*, Cape Town, HSRC Press, pp. 14-55.

DEVIIENNE Elsa (2020), *La ruée vers le sable*, Paris, Éditions de la Sorbonne.

DRAY Amanda (2009), *The Politics of the Privatisation of Public space: The Subsistence Fishers of Durban, KwaZulu-Natal*, Thèse de doctorat, University of KwaZulu-Natal, Durban.

DURRHEIM Kevin et DIXON John (2001), « The Role of Place and Metaphor in Racial Exclusion. SA's Beaches as Sites of Shifting Racialization », *Ethnic and Racial Studies*, 24(4), pp. 433-450.

_____ (2005), *Racial Encounter: The Social Psychology of Contact and Desegregation*, London, Routledge.

ELIAS Norbert et SCOTSON John L. (1997), *Les logiques de l'exclusion*, Paris, Fayard.

FOUQUET Thomas (2011), *Filles de la nuit, aventurières de la cité*, Thèse de doctorat, Paris, EHESS.

GALINIER Jacques, MONOD BECQUELIN Aurore, BORDIN Guy, FONTAINE Laurent, FOURMAUX Francine, ROULLET PONCE Juliette, SALZARULO Piero, SIMONNOT Philippe, THERRIEN Michèle et ZILLI Iole (2015), « Anthropology of the Night », *Current Anthropology*, 51(6), pp. 818-847.

GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.) (2001), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan.

GWIAZDZINSKI Luc (2005), *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

HENDERSON W. P. M. (1904), *Durban: Fifty Year's Municipal History*, Durban, Robinson.

HEMSON Crispin (2001), « Ukubekezela or Ukuzithemba: African Lifesavers in Durban », in R. MORRELL (dir.), *Changing Men in Southern Africa*, Pietermaritzburg, London and New York, University of Natal Press and Zed Books, pp. 57-73.

HYSLOP Jonathan (2003), « The White Poor at the End of Apartheid », *Itinerario*, 27(3/4), pp. 226-242.

_____ (2011), « Steamship Empire: Asian, African and British Sailors in the Merchant Marine c. 1880-1945 », in I. HOFMEYR et M. WILLIAMS (dir.), *South Africa and India: Shaping the Global South*, Johannesburg, Wits University Press, pp. 38-55.

JACOBS Michele et KEARNEY Brian (2018), *The Berea Style. The Architecture of William Murray-Jones and Arthur Ritchie Mckinley including the Brazilian Journal of Murray-Jones*, Durban, Durban Heritage Trust.

JONES Trevor (2002), « The Port of Durban. Lynchpin of Local Economy », in B. FREUND et V. PADAYACHEE (dir.), *(D)urban Vortex. South African City in Transition*, Pietermaritzburg, University of Natal Press, pp. 69-106.

JOSEPH Isaac (2007), *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, Paris, Economica.

KUPER Leo, WATTS Henry et DAVIES Robert (1958), *Durban: A Study in Racial Ecology*, London, Jonathan Cape.

LALLEMENT Emanuelle (2015), « Ethnologists and the City. A History of an Object and of Disciplines », in S. CHEVALIER (dir.), *Anthropology at the Crossroads. The View from France*, The Royal Anthropological Institute Country Series, 1, London, Sean Kingston Publishing, pp. 105-122.

LEFEBVRE Henri (1992), *Éléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes*, Paris, Syllepse.

LOFLAND Lyn H. (1998), *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*, Hawthornel, Aldine de Gruyter.

MABIN Alan (1992), « Comprehensive Segregation: The Origins of Group Areas, c.1935-1955 », *Journal of Southern African Studies*, 18(2), pp. 406-429.

MAHARAJ Brij (1992), « The 'spatial impress' of the central state: The Group Areas Act in Durban », in D. SMITH (dir.), *The Apartheid City and Beyond. Urbanization and Social Change in South Africa*, London, Routledge, pp. 88-100.

_____ (1996), « The Historical Development of the Apartheid Local State in South Africa: The Case of Durban », *International Journal of Urban and Regional Research*, 20, pp. 587-600.

_____ (2017), « Durban's FIFA 2010 Beachfront 'Beautification' », in N. WISE, J. HARRIS (dir.), *Sports, Events, Tourism and Regeneration*, London, Routledge. pp. 40-53.

_____ (2017), « Contesting Displacement and the Struggle for Survival: The Case of Subsistence Fisher Folk in Durban, South Africa », *Local Economy*, 32(7), pp. 744-762.

MAHARAJ Brij, SUCHERAN Reshma et PILLAY Vino (2010), « Durban, a Subtropical Coastal Paradise? Tourism Dynamics in a Post-apartheid city », *Études caribéennes*, en ligne. URL : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1192> (consulté le 2 juillet 2021).

MAYLAM Peter et EDWARDS Ian (1996), *The People's City: African Life in Twentieth-Century Durban*, Pietermaritzburg, University of Natal Press.

MERMIER Franck (2015), *Récits de villes : d'Aden à Beyrouth*, Arles, Actes Sud.

MISGUN Biniam et OAKES Wesley (2007), « The White and Black Sands of the Durban Beachfront », in R. PATTMAN et S. KHAN (dir.), *Undressing Durban*, Durban, Madiba Publishers, pp. 118-125.

MOLLER Valerie et SCHLEMMER Lewis (1982), *Attitudes Toward Beach Integration: A Comparative Study of Black and White Reactions to Multiracial Beaches in Durban*, Durban, Centre for Applied Social Sciences, University of Natal.

NKOSI Lewis (1986), *Mating Birds*, New York, St. Martin's Press.

PETONNET Colette (1982), « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, 22(4), pp. 37-47.

_____ (1987), « L'anonymat ou la pellicule protectrice » in *La ville inquiète*, Paris, Gallimard, pp. 247-261.

POSEL Ros (1996), « Amahashi: Durban Rickshaw Pullers », in P. MAYLAM et I. EDWARDS (dir.), *The People's City: African Life in Twentieth Century Durban*, Pietermaritzburg and Portsmouth NH, University of Natal Press and Heinemann, pp. 202-221.

PRESTON-WHYTE Robert (2001), « Constructed Leisure Space: The Seaside at Durban », *Annals of Tourism Research*, 3, pp. 581-596.

RAULIN Anne (2001), *Anthropologie urbaine*, Paris, Armand Colin.

_____ (2020), « Les espaces-temps des anthropologues. De la colonisation temporelle au confinement mondial », in J.-Y. AUTHIER et S. CHEVALIER, *50 ans d'Espaces et (de) Sociétés, Espaces et Sociétés*, 180-181, pp. 100-105.

ROGERSON Jayne M. (2017), « 'Kicking Sand in the Face of Apartheid': Segregated Beaches in South Africa », *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 35, pp. 93-109.

SENNETT Richard (1979), *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.

SIBANDA Octavia (2014), *White Poverty in Post-apartheid South Africa: The Case of West Bank in East London*, Thèse de doctorat, University of Fort Hare.

SIMMEL Georg ([1903] 2002), « The Metropolis and Mental Life », in G. BRIDGE et S. WATSON (dir.), *The Blackwell City Reader*, Oxford, Wiley-Blackwell, pp. 11-19.

SWANSON M. W. (1976), « 'The Durban System': Roots of Urban Apartheid in Colonial Natal », *African Studies*, 35, pp. 159-176.

THOMPSON Glen (2011), « Reimagining Surf City: Surfing and the Making of the Post-apartheid beach in South Africa », *The International Journal of the History of Sport*, 28(15), pp. 2115-2129.

_____ (2015), *Surfing, Gender and Politics: Identity and Society in the History of South African Surfing Culture in the Twentieth Century*, Thèse de doctorat en Histoire, University of Stellenbosch.

TROTTER Henry (2008), *Sugar Girls and Seamen. A Journey in the World of Dockside. Prostitution in South Africa*, Johannesburg, Jacana Media.

URBAIN Jean-Didier (1994), *Sur la plage. Mœurs et coutumes balnéaires (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Payot.