



HAL
open science

Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice

Jean-Michel Jauze

► **To cite this version:**

Jean-Michel Jauze. Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice. Travaux & documents, 2003, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, 20, pp.51–68. hal-01531427

HAL Id: hal-01531427

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01531427>

Submitted on 14 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.

Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice

JEAN-MICHEL JAUZE
Professeur de Géographie

Résumé : Trop affairé à placer le pays sur les rails de la croissance et à l'ouvrir sur l'extérieur, l'État mauricien ne s'est guère préoccupé des déséquilibres marquant l'urbanisation de son territoire qui s'enracinent dans les différentes options de développement choisies. La conurbation Port Louis – Curepipe, espace privilégié par lequel passe le modernisme, concentre la moitié des hommes, l'essentiel des activités et des richesses du pays. À l'opposé, les campagnes qui s'organisent à partir d'un réseau de bourgs et de villages, demandent à être structurées autour de quelques centres régionaux pouvant servir de relais à la capitale. L'État, au travers du *National Physical Development Plan*, s'efforce de rétablir un certain équilibre, véritable défi, dans un pays où s'exercent autant de forces et d'enjeux contradictoires.

Mots-clés : Maurice, urbanisation, industrialisation, Zone Franche Industrielle d'Exportation, *Municipality Council Area*, *Village Council Area*.

INTRODUCTION

Avec 1 143 069 habitants en 2000 sur 1 865 km², l'île Maurice apparaît quelque peu surpeuplée (613 hab./km²) – La Réunion : 282 hab./km² – La population y est inégalement répartie : à un chapelet de villes composant une conurbation s'étirant le long d'un couloir de plus d'une vingtaine de kilomètres, de Curepipe à Port Louis, s'oppose une périphérie rurale organisée autour de villages de taille et de niveau d'équipement variables. La croissance économique a accentué les disparités spatiales en germe à l'époque coloniale. Les villes de la conurbation, et notamment la capitale, ont servi de points d'appui au développement et d'interfaces dans la mondialisation du système insulaire.

La focalisation du développement dans ce qu'il est convenu aujourd'hui d'appeler l'aire urbaine centrale a fini par déboucher sur une situation problématique, en termes de développement harmonieux du territoire, de répartition des richesses et de circulation. Cette situation créée de toute pièce, dont les effets sont passés inaperçus dans l'euphorie du « miracle économique », s'impose aujourd'hui comme une des limites de la

croissance et représente un véritable défi pour l'Etat. Comment arriver à réduire les importantes disparités spatiales induites par une urbanisation polarisée du territoire ? Répondre à cette question suppose de la part des décideurs politiques une nécessaire redéfinition des enjeux de l'urbanisation et de la place accordée aux villes dans l'aménagement du territoire. Mais, la démarche n'est pas aisée dans un pays où le maître mot est l'économique, où s'expriment autant d'intérêts divergents, voire contradictoires.

Cet article porte un regard sur l'urbanisation de cet espace insulaire, en évoquant d'abord les conditions ayant généré la situation actuelle, en examinant ensuite le déséquilibre qui la caractérise, et en analysant enfin les stratégies de l'Etat face au problème.

UN DÉSÉQUILIBRE INDUIT PAR LE DÉVELOPPEMENT

Le pouvoir politique s'est appuyé sur le rôle passé et le poids des centres agglomérés les plus importants des districts de Port Louis et des Plaines Wilhems pour les hisser au rang de municipalités en 1968. Cette définition administrative de l'urbain a eu pour effet de privilégier un petit nombre de centres qui composent la strate supérieure de l'armature urbaine. Ces derniers ont su tirer parti de leur position sur un axe ancien de circulation reliant le Sud au Nord et structurant fortement le territoire.

Une définition officielle de l'urbain

La division administrative du territoire en *Municipality Council Areas* (MCA) et *Village Council Areas* (VCA) permet de distinguer, d'un côté, les espaces urbains, de l'autre, les agglomérations rurales. À partir de cette approche, sont désignées comme agglomérations urbaines celles ayant reçu le statut de municipalité, à savoir, les anciennes villes issues de l'époque coloniale : Port Louis (1850), Curepipe (1889), Quatre Bornes, Beau Bassin – Rose Hill et Vacoas – Phoenix (1896), Mahébourg, dans le sud-est, ayant perdu son statut de municipalité en 1867, à la suite du choix de Port Louis comme capitale. En dessous de ces cinq agglomérations constitutives du niveau supérieur de l'armature urbaine, on dénombre 125 VCA.

Les cinq agglomérations de la conurbation concentrent 44 % des habitants de l'île, avec une moyenne de 100 609 habitants par municipalité, sur une superficie de 246 km², soit une densité de l'ordre de 2 045 hab./km². À l'opposé, les villages se répartissent 56 % de la

population sur le reste de la superficie insulaire (1 619 km²), soit une moyenne de 5 120 habitants par VCA, ou une densité de 395 hab./km².

Tableau 1 : Évolution de la population des MCA et VCA entre 1972 et 2000

	1972	1983	1990	2000	% 2000 / pop. insulaire	Evolution 1972 – 2000 en %
Port Louis	133 996	133 702	132 460	144 303	12,62	7,69
Beau B./Rose H.	80 318	90 577	91 518	103 872	9,08	29,32
Quatre Bornes	50 770	63 682	68 398	75 884	6,64	49,46
Vacoas/Phoenix	47 638	53 090	56 452	100 066	8,75	110,05
Curepipe	51 956	62 200	65 414	78 920	6,90	51,89
Villes des PW	230 682	269 549	281 782	358 742	31,38	55,51
MCA	364 678	403 251	414 242	503 045	44	37,94
VCA	461 521	563 612	608 214	640 024	56	38,67
Total	826 199	966 863	1 022 456	1 143 069	100	38,35

Source : *Mauritius. Central Statistical Office*

La définition officielle des MCA s'appuie sur les fonctions et l'équipement des centres urbains. Port Louis, la capitale, concentre les ministères et la plupart des sièges des grandes administrations. Les villes des Plaines Wilhems n'ont bénéficié que d'une décentralisation partielle des services nationaux : Météorologie, Travaux publics, *Special Mobile Force*, *Central Electricity Board*, services des Bois et Forêts, etc., et sont dotées de services municipaux nécessaires à leur fonctionnement, et de services à compétence régionale, notamment dans le domaine de la santé et de l'enseignement. En contrepartie, leur population est assujettie à différentes taxes municipales. La population des VCA, quelle que soit leurs taille et niveau d'équipement, échappe à ce type de fiscalité : cette différence fiscale peut expliquer, sans doute, le meilleur équipement global des centres urbains.

L'écart entre les niveaux de services et d'équipement entre les deux strates de cette armature urbaine se répercute sur la structure de l'emploi. Les villes concentrent en moyenne 52 % des emplois et 58 % des actifs du tertiaire, contre 42,5 % des emplois et 43,7 % des actifs pour les villages ; environ 44 % des emplois du secondaire, contre 38,8 % pour les villages. L'importance relative de la proportion des emplois du secondaire dans les campagnes est, en fait, le résultat de l'industrialisation des espaces périurbains qui ont profité de la dynamique d'industrialisation des villes.

Une urbanisation favorisant l'Ouest et le Nord

À une armature urbaine commandée par Port Louis, correspond un réseau urbain déséquilibré. Ce déséquilibre s'exprime d'abord en faveur de l'Ouest, en raison de la situation de la conurbation qui oppose son dynamisme et sa forte polarisation au reste du territoire organisé autour d'une trame villageoise (fig. 1). Puis, il se caractérise par une inégale occupation de l'espace insulaire. Le secteur nord (districts de Pamplemousses, Rivière du Rempart, Port Louis, Flacq, Moka et Plaines Wilhems) compte 83 VCA et les cinq villes, et rassemble 83 % de la population ; le secteur sud (districts de Black River, Grand Port, Savanne et le sud de Plaines Wilhems) agglomère 17 % de la population dans 42 VCA. La répartition de la population de la partie septentrionale est plus équilibrée que celle de la partie méridionale. Enfin, à l'échelle micro-régionale, le Sud montre un réseau urbain spatialement « troué », opposant un espace sud-est plus peuplé à un espace sud-ouest vide, à l'exception du littoral, cette structure reposant sur celle du relief.

Le réseau de circulation est en tous points semblable au réseau urbain : il irrigue en priorité les villes de la conurbation, puis le Nord et le Sud-Est. Le Sud-Ouest n'est traversé que par quelques routes secondaires, à l'exception de la côte occidentale. Il s'appuie en priorité sur un axe fort reliant l'aéroport à la région Nord-Ouest (Grand Baie, au cœur d'une région touristique) en passant par le corridor urbain, desservi par l'autoroute, une route principale et des voies secondaires. Un maillage de voies secondaires, relativement dense dans le Nord, relie les différents villages entre eux. La desserte du Sud-Ouest est caractérisée par sa faible densité. Cette configuration pose problème, notamment pour la circulation intra-urbaine où le ralentissement du trafic occasionné par la croissance considérable du parc automobile (78 000 véhicules en 1986, 255 149 en 2001) est devenue pénalisante pour toute l'activité économique du pays.

Des inégalités accentuées par l'industrialisation

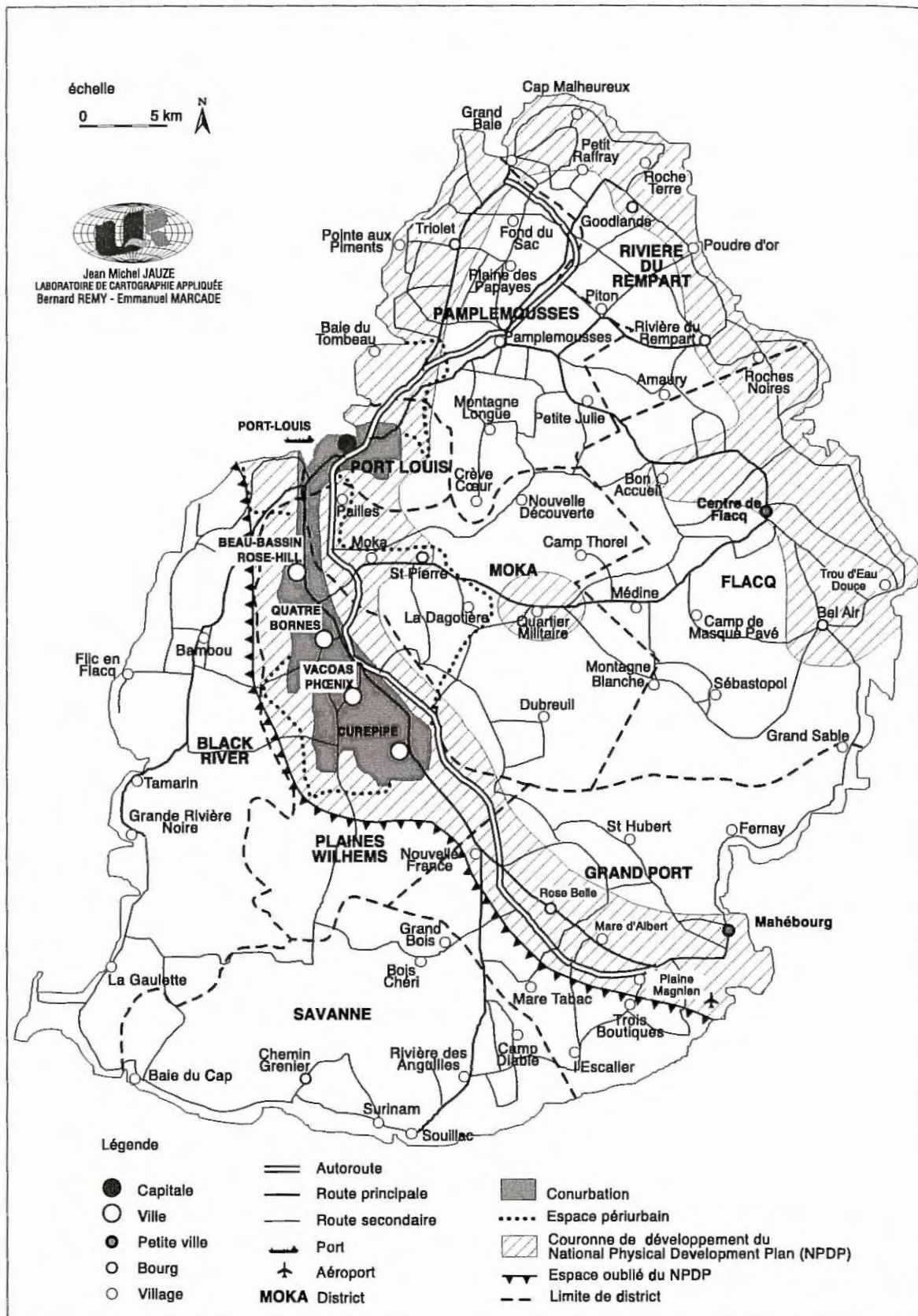
L'industrialisation du pays, engagée dès 1960, s'est effectuée en deux phases bien distinctes : la première, 1960 – 1970, a été consacrée au développement des industries d'import-substitution ; la seconde, à partir de 1970, s'est orientée vers la création d'industries d'exportation. Cette première période est un peu celle des attentes déçues : l'exiguïté du marché intérieur, l'inadaptation de l'offre à la demande et la création

limitée d'emplois ont alors incité le Gouvernement à s'orienter vers la création de Zones Franches d'Industries d'Exportation. Leur rapide succès, bâti sur le boom du textile à partir de 1983, qualifié de « miraculeux » par les médias, a positionné définitivement Maurice sur l'échiquier international.

Mais, cette croissance s'inscrit de façon inégale dans l'espace : les villes en ont été les grands bénéficiaires. Les plans de zonage établis dans les années 1970 prévoyaient la création de zones industrielles dans les quartiers périphériques, réservoirs de main-d'œuvre et foyers potentiels de chômage. La plupart de ces zones ont été réalisées, certaines ayant reçu le statut de Zone Franche. En 1984, à l'exclusion du sucre et du thé, 70 % des unités d'exportation étaient rassemblées dans les aires urbaines, dont 80 % pour la seule branche du textile.

Cette concentration industrielle urbaine est la conséquence d'une législation trop souple concernant le statut de la Zone Franche. Dans l'optique de favoriser l'industrialisation de l'ensemble du territoire, le Gouvernement n'a pas assujéti l'attribution du « Certificat d'Exportation » à une localisation précise, laissant aux entreprises le libre choix de leur implantation. Cette liberté a donc été guidée par les avantages économiques traditionnels : proximité de l'outil portuaire (zones de Plaine Lauzun et de Pailles), présence du réservoir de main-d'œuvre des villes des Plaines Wilhems (zones de Floréal et de Phoenix), d'un réseau de circulation bien développé (voie rapide Curepipe – Port Louis), sans compter l'offre, par la Banque de Développement, de locaux pré-équipés dans les zones industrielles urbaines. Ce libre choix d'implantation a eu aussi des effets positifs sur l'industrialisation du reste du pays, mais ils sont demeurés globalement insuffisants pour pouvoir contrebalancer le poids économique des aires urbaines. La conurbation rassemblait encore 67 % des plus grosses entreprises de l'île en 2001.

Figure 1 : Les lignes de force de l'urbanisation de Maurice



LA PRÉDOMINANCE DE L'AIRE URBAINE PORT LOUIS – CUREPIPE

Le dynamisme de l'agglomération polynucléaire doit être prioritairement rattaché à son rôle économique qui s'exprime dans la fonction industrielle, le commerce et le développement des services. Cette multiplicité fonctionnelle se traduit par une forte proportions d'emplois : pour 100 résidents ayant un emploi, 105 emplois sont offerts. Toutefois, ce dynamisme n'est pas identiquement partagé par tous les centres urbains. Il est principalement le fait de Port Louis qui se détache ainsi de l'ensemble de la conurbation, tirant avantage de son rôle de capitale.

Les bases du dynamisme portlouisien

Avec 26,53 % de la population urbaine (11,6 % de l'ensemble de la population) et une croissance empiétant largement sur les districts voisins, (Pamplemousses, Moka, Plaines Wilhems), la capitale montre un dynamisme à la hauteur de son ambition : étendre son rayonnement au-delà des limites insulaires. Cette volonté puise ses racines dans sa solide tradition de centre de négoce dans l'océan Indien, appuyé en cela par la vitalité de son port. Celui-ci a fait de la ville le premier centre économique du pays en focalisant l'activité commerciale et le développement industriel. La capitale concentre 90 % du commerce d'importation et elle est la première à profiter, dès 1969, du statut de Zone Franche accordé à une partie de la zone industrielle de Plaine Lauzun (ouest de l'agglomération).

Port Louis est avant tout une ville commerçante, dont la particularité est d'intégrer, côte à côte, le grand négoce international et le petit commerce de rue. Les très nombreuses ramifications du commerce de détail, qu'il soit alimentaire, textile ou de biens courants, sont une réponse de la ville à un environnement socio-économique marqué par la faiblesse du pouvoir d'achat de la population. Cette étonnante dualité du secteur commercial est symbolisée par certains lieux très populaires, prisés des touristes : la Rue Royale ou encore le Marché Central. Port Louis tend ainsi à pérenniser son image de capitale de Pays en développement alors que l'extraordinaire vitalité de sa fonction financière l'en éloigne un peu plus chaque jour.

Le centre – CBD – le lieu emblématique de la puissance portlouisienne se caractérise par ses nombreux immeubles d'affaires, de style résolument moderne, panachant progressivement son contenu architectural traditionnel. Cette puissance émane de la présence d'un certain nombre d'activités de dimension internationale : la Bourse (*Stock Exchange of*

Mauritius), de nombreuses banques, de multiples compagnies d'assurance, et de toute une gamme de services professionnels liés à la finance et aux affaires. L'ouverture de l'économie vers l'*offshore*, en 1988, est venue assurer un succès supplémentaire à la capitale. En 1999, 11 banques étrangères internationales y adhéraient : *African Asian Bank Limited*, *Bank International Indonésia*, *Bank of Baroda Limited*, Banque Internationale des Mascareignes Limitée, Banque Nationale de Paris Intercontinentale, *Barclays Bank Plc*, *Deutsch Bank (Mauritius) Limited*, *HSBC*, *Investec Bank (Mauritius) Limited*, *SBI International (Mauritius) Limited*, *SBM Nedbank International Limited*. Cette nouvelle option s'est progressivement étendue à d'autres services comme la gestion des fonds, les assurances, les services-conseils, etc. 10 561 sociétés étaient enregistrées dans le secteur *offshore* en 1999, portant le montant total des avoirs à près de 4 milliards US \$.

Après avoir fonctionné pendant longtemps selon une logique propre de développement, la capitale et le port sont à nouveau réunis. Leur union a commencé à prendre forme en 1996, avec la reconquête du front de mer par la construction du *Caudan Waterfront*, un luxueux complexe commercial, touristique, d'affaires, de détente et de loisir, qui intègre, sur 4,6 ha, des éléments du patrimoine portuaire et des conceptions architecturales modernes. Cette reconquête du front de mer s'est poursuivie avec l'achèvement de la première phase du programme *Port Louis Waterfront*, dans la continuité spatiale du premier, ouvrant largement la ville sur son port. Il devrait s'achever prochainement avec la mise en chantier de la seconde phase qui se veut être encore plus grandiose que les deux précédentes.

La dynamique portuaire a participé tant au plan spatial qu'économique à la construction de la puissance portlouisienne. Le remblaiement du bassin de la Mer Rouge a permis au port de s'étendre sur la mer en évitant d'empiéter sur l'espace urbain. Sur plus de 200 ha récupérés, la *Mauritius Port Authority* a pu redéployer judicieusement ses activités dans le cadre de la modernisation de l'outil portuaire. Par ailleurs, la création du Port Franc, en 1992, administré par la *Mauritius Freeport Authority* participe de cette volonté toujours plus affirmée d'ouverture au commerce international.

Les villes des Plaines Wilhems entre la fonction résidentielle et la fonction économique

Entre 1972 et 2000, les villes des Plaines Wilhems ont enregistré une croissance démographique de 53,42 % – 38,67 % pour les VCA et 33,35 %

pour l'ensemble de l'île – (tableau 1). Malgré un développement certain de leur fonction économique elles ont encore du mal à se départir de leur caractère résidentiel, vu les importants flux migratoires quotidiens à destination prioritairement de la capitale. L'examen de leur population active résidente employée, au regard de leur capacité d'emplois révèle ainsi un déficit global de 22,76 %.

La fonction résidentielle de ces villes est caractérisée par une individualisation marquée des quartiers. Ce phénomène repose sur une importante structuration socio-économique de la population à groupes homogènes se distinguant tant des points de vue relationnel que spatial. Leur structure s'articule à celle de leur contenu social, avec une dégradation progressive du niveau de vie et des conditions d'existence du centre vers la périphérie, se reflétant aussi bien dans le type et la forme de l'habitat que dans l'organisation des quartiers.

Pour résidentielles qu'elles soient, ces villes ont une activité économique dont l'essor est certes encore insuffisant au regard de leur effectif de population active mais participe néanmoins de façon significative à leur transformation. Cette fonction économique se partage principalement entre des activités de commerce dominantes et une production industrielle, le tout s'organisant autour des axes principaux de circulation et renforçant leur centralité.

Si dans l'ensemble, la structure commerciale reste marquée par la prédominance des petites unités, certains signes avant-coureurs annoncent toutefois des transformations futures. Depuis les années 1980, des unités de plus en plus importantes ont fait doucement leur apparition. L'ouverture en 1994 du premier grand centre commercial périphérique de type européen, à l'enseigne de « Continent », à la lisière nord de Phoenix ne semble pas avoir inquiété outre mesure les petits commerçants. De même, la silhouette jaune des « Mammouth » dans la branche de l'équipement ménager et de l'ameublement fait désormais partie du paysage urbain.

Les villes des Plaines Wilhems ont ainsi profité, à un niveau inégal, de l'industrialisation du pays. Conscients des difficultés entraînées par la concentration des entreprises à Port Louis, l'Etat et les municipalités ont conjugué leurs efforts, dès les années 1970, afin d'y installer des unités de production. En 1983, elles regroupaient 39 % des établissements industriels et 58 % des industries d'exportation de la conurbation. En 2001, la part des industries sous douane s'élevait à 42,51 % et celle des industries hors douane, à 72 %, ces villes profitant prioritairement du développement des

Zones Franches, notamment dans le textile où elles concentrent près de 70 % des unités qui représentent 62 % des industries d'exportation. Ces sites se sont implantés généralement en position périphérique, en alternance avec les cités de relogement. Mais, les nécessités de la réorientation économique, à la suite d'une conjoncture moins favorable, sont venues altérer leur dynamisme : fermetures d'usines et licenciements, qui avaient disparu du vocabulaire économique, sont à nouveau d'actualité.

UN NIVEAU INFÉRIEUR DE L'ARMATURE URBAINE QUI GAGNERAIT À ÊTRE STRUCTURÉ

La politique de développement a surtout favorisé les villes, bien situées géographiquement. Pourtant, dans l'optique d'aménagement choisie du *Village Council Area* (1951), la définition même du VCA devait participer à une meilleure structuration de l'espace rural. En regroupant les localités voisines au sein d'une entité commune organisée autour d'un village-centre, l'objectif des aménageurs est d'atteindre une masse critique de population susceptible d'accueillir des services à compétence locale et de structurer ainsi une action de développement rural.

Des villages-centres très peuplés

Si l'on se réfère au seuil minimal, base de la définition statistique de la population urbaine française — 2000 habitants agglomérés —, 79,2 % des VCA le dépassent, agglomérant ainsi 94,57 % de la population rurale (tableau 2). Mais, d'une part, les critères mauriciens définissant l'urbain ne sont pas les mêmes qu'en France et, d'autre part, la notion de continuité entre les localités constitutives d'un VCA n'est pas toujours respectée. Néanmoins, en considérant uniquement l'effectif des centres unificateurs des VCA, plus de 60 % d'entre eux dépassent le seuil de 2 000 habitants et regroupe plus de 82 % de la population rurale. Cette part importante de la population agglomérée en milieu rural est un héritage de la mise en valeur agricole du pays, la très forte emprise de l'économie sucrière, base de la richesse locale, ayant incité au regroupement de l'habitat dans le souci de préserver au maximum le potentiel agricole.

Les VCA se singularisent par leur taille importante. La grande majorité d'entre eux compte de 2 000 à 10 000 habitants, une moyenne s'établissant aux alentours de 5 000 habitants ; une douzaine se signalent par des effectifs moyens dépassant 14 000 habitants. Parmi ceux-ci,

émergent six centres : Triolet (21 250 habitants), Goodlands (19 273 habitants), Centre de Flacq (16 225 habitants), Bel Air – Rivière Sèche (16 189 habitants), Mahébourg (15 753 habitants) et Saint-Pierre (15 382 habitants). Ces effectifs amènent à s'interroger sur le statut réel des VCA. Ne sont-ils pas en fait de petites villes et ne pourraient-ils pas prétendre au statut de municipalité ?

Tableau 2 : Répartition de la population des VCA en 2000

	- 2 000 hab	2 000 à 10 000 hab	+ 10 000 hab	Total
Nombre de VCA	23	88	14	125
%	18,4	70,4	11,2	100
Effectif de pop.	33 195	410 719	196 110	640 024
Moyenne	1 443	4 667	14 008	5 120
% / pop. insulaire	2,90	35,93	17,15	56

Source : *Mauritius. Central Statistical Office*

Promouvoir l'émergence de centres urbains secondaires

Parmi les VCA, Centre de Flacq et Mahébourg présentent indiscutablement les attributs d'une petite ville, tant par leur population active résidente dont la structure se rapproche assez de celle des villes des Plaines Wilhems, que par leurs équipements, leurs activités et leur structure. Ces deux agglomérations ont bénéficié, d'une manière plus ou moins équivalente, de la décentralisation industrielle, avec 45 unités installées dans la périphérie de Centre de Flacq et 43 à Mahébourg, ce qui les place en tête des VCA pour le nombre d'usines. Ces dernières appartiennent en majorité à la Zone Franche, et la branche textile domine nettement à Centre de Flacq, alors que le profil de Mahébourg apparaît un peu plus diversifié avec des industries chimiques, électriques et électroniques.

Dans leur structure actuelle et la logique de leur évolution, ces deux petites villes pourraient devenir les centres unificateurs de deux futures municipalités, rôle que Mahébourg a eu dans le passé. Le changement de statut lui-même et les charges qui incombent à l'Etat pour faire fonctionner deux nouvelles municipalités est un problème purement politique. Mais, au niveau de la population il n'est pas sûr que les habitants de Mahébourg et de Centre de Flacq aspirent véritablement à un tel changement qui risque de leur être fiscalement plus pénalisant que profitable. Ainsi, en l'état actuel des choses, rien ne semble plaider en faveur d'une éventuelle modification de leur statut officiel.

En revanche, malgré une augmentation de 14,21 % de sa population entre 1990 et 2000, la question se pose toujours pour Goodlands. Si

l'on s'en tient uniquement à l'axe principal de circulation qui le traverse, sur lequel s'est greffé tout un réseau de voies secondaires et qui a focalisé l'ensemble des équipements et l'activité commerciale, il ne se différencie guère dans sa physionomie des villes des Plaines Wilhems, d'autant plus que l'appareil commercial y est en pleine modernisation. L'agglomération a ainsi bénéficié de la décentralisation industrielle avec l'implantation de la Zone Franche Industrielle de Saint-Antoine à sa périphérie sud-est. Toutefois, dès que l'on s'écarte quelque peu de cette artère commerçante, prédominent rapidement des accents de ruralité. Son caractère de gros bourg semi-urbain est également souligné par la faiblesse de son rôle régional, nombreux services administratifs adéquats y étant absents.

Les autres centres de plus de 10 000 habitants ne sont tout au plus que des bourgs. Parmi eux, certains apparaissent mieux équipés en services éducatifs, culturels, de santé, ainsi qu'en commerces : Triolet, Bel Air — Rivière Sèche, Rivière du Rempart, Rose Belle et Chemin Grenier. Toutes ces agglomérations possèdent essentiellement des services à compétence locale, tant au niveau administratif (dispensaire, école, assistance publique, police, poste, état-civil, etc.) que commercial, où l'on trouve surtout des boutiques de détaillants. Les services régionaux implantés à l'échelon du district ont été éparpillés dans les différents VCA qui le composent. Ce souci d'équilibre, sans doute louable, fait que l'infrastructure d'encadrement de chaque centre est incomplète, ce qui ne favorise guère leur rôle de noyaux polarisant au sein de leur espace régional. De même, dans l'agglomération, la dispersion des unités de la vie administrative, économique, sociale et culturelle nuit fortement à l'émergence d'une centralité.

Le caractère statique de ces centres dans l'armature urbaine est révélateur des options de la politique urbaine des quinze dernières années. Par ce côté, l'urbanisation mauricienne s'apparente donc à celle des Pays en développement, marquée par une armature urbaine incomplète et un important écart entre les villes et les campagnes.

LA NÉCESSITÉ D'UNE URBANISATION MIEUX RÉFLÉCHIE

Conscient des déséquilibres affectant son territoire, l'Etat mauricien a mis en place un *National Physical Development Plan* (NPDP). Opérationnel depuis janvier 1994, il doit orienter les stratégies de développement jusqu'en 2010 suivant deux principes fortement liés : tendre vers un développement plus harmonieux et mettre l'accent sur la

densification des noyaux de peuplement, notamment en cherchant à créer des agglomérations plus importantes. Sur le long terme, l'objectif du NPDP est d'arriver à ce que les villes de la conurbation puissent être équilibrées par des centres régionaux de niveau équivalent.

Les conditions du rééquilibrage

La stratégie de rééquilibrage entre les villes de la conurbation et l'espace rural passe par une planification des variables qui ordonnent traditionnellement le territoire : la répartition de la population à travers la fonction résidentielle, l'implantation des sites industriels et l'équipement tertiaire des centres.

Les besoins en foncier résidentiel jusqu'en 2010 ont été évalués à 4 898 ha, comprenant à la fois des sites internes aux agglomérations, en terme de densification, et des sites externes, en terme de croissance. Les agglomérations rurales profiteraient de près de 60 % de cette surface — 40 % pour la conurbation — ce qui, *a priori*, peut paraître comme un premier effort de rééquilibrage au regard du poids démographique de chaque ensemble. La part d'extension autorisée pour les agglomérations rurales est de l'ordre de 71,27 % (62,77 % pour les villes de la conurbation), dans le but de leur permettre de s'agrandir. D'ici 2010, la part des résidences en agglomération rurale devrait atteindre 50,5 % (48,4 % en 1990).

Avec un peu plus de 92 000 emplois supplémentaires prévus, l'industrie représenterait, à elle seule, à peu près la moitié de la croissance totale des emplois jusqu'en 2010. Par conséquent, le contrôle des futures implantations industrielles apparaît comme un élément clé dans la stratégie de rattrapage du retard des campagnes, d'autant qu'avec la restructuration de l'industrie sucrière, de nombreuses usines ont dû fermer leur porte. Ce principe, s'articule également sur la nécessité de réduire les longueur et durée des déplacements domicile-travail de plus en plus difficiles vers et dans les principaux pôles d'emplois et, en premier lieu, la capitale. Une meilleure distribution spatiale des sites pourvoyeurs d'emplois devrait pouvoir y contribuer efficacement.

Dans cette optique, l'Etat se propose de freiner l'installation des grosses entreprises à Port Louis, au profit des autres villes de la conurbation et des agglomérations rurales. Sur les 600 ha de terrains industriels prévus pour accueillir les unités de ce type jusqu'en 2010, seule la ville de Curepipe bénéficiera de 163 ha. Le reste sera accordé aux différentes agglomérations sur lesquelles doit porter l'effort de développement et de structuration de

l'espace rural. Les agglomérations les plus densément peuplées seront avantagées dans le but de rapprocher le travail des bassins de main d'œuvre, et la concentration permettra ainsi de réaliser des économies d'échelle. En revanche, les sites envisagés pour le développement de petites unités industrielles seront attribués à Port Louis et aux villes des Plaines Wilhems dans la proportion de 41 % des 50 ha prévus à cet effet.

Le troisième volet de l'opération de rééquilibrage porte sur la répartition des futurs équipements tertiaires qui regroupent aussi bien les services publics, les services privés marchands, les commerces que les équipements sociaux, culturels et éducatifs. Dans ce domaine, les mesures préconisées par le NPDP apparaissent assez inégales d'une branche à l'autre. S'agissant des bureaux, les aménageurs admettent volontiers la nécessité de restreindre leur implantation dans Port Louis afin de les orienter davantage vers d'autres sites. Toutefois sur les 586 500 m² d'espace au sol supplémentaires nécessaires pour absorber leur croissance future, les villes se taillent encore la part du lion : 64,26 %, (soit 35,77 % pour les agglomérations rurales).

L'approche paraît sans doute meilleure dans la branche commerciale, dans la mesure où elle vise à hisser les agglomérations rurales les plus peuplées au stade de « Centres Commerciaux Régionaux » (Goodlands, Centre de Flacq, Rose Belle) ou de « Centres Commerciaux Sub-Régionaux » (Triolet, Mahébourg, Bel Air /Rivière Sèche, Rivière du Rempart, etc.). Pour ce faire, l'installation d'unités commerciales de taille moyenne et de grande taille, de centres commerciaux, de commerces spécialisés, etc., pouvant satisfaire une clientèle régionale sera encouragée. L'objectif est non seulement de dynamiser l'économie de ces centres secondaires, mais également d'essayer d'alléger les déplacements liés aux achats, à destination de la conurbation.

Enfin, en matière d'équipements sociaux et communautaires, l'éducation tient une place prépondérante. L'objectif de l'Etat est d'arriver à une répartition plus harmonieuse des équipements, entre milieux urbain et rural, tant au plan quantitatif que qualitatif. Il s'agit notamment de rapprocher les lieux d'enseignement et d'éducation des lieux de résidence. En 1990, les villes de la conurbation comptaient 68,5 % des établissements scolaires du premier et du second degré ; à l'achèvement du Plan, elles ne devraient plus en totaliser que 49,33 %. Le rattrapage de l'équipement éducatif des agglomérations rurales doit s'effectuer surtout au niveau secondaire où le déficit est le plus marqué.

Les limites du *National Physical Development Plan*

Il est certainement encore trop tôt pour pouvoir tirer des conclusions quant à l'impact du NPDP sur le rattrapage des régions rurales en matière d'urbanisation. Mais déjà, les grandes orientations qui y sont inscrites appellent quelques remarques. Ainsi, l'un des objectifs majeurs du Plan est de préserver au maximum les terres agricoles de l'urbanisation, notamment en encourageant la densification *intra-muros*, d'où la présence de plus en plus affirmée des constructions en hauteur dans les villes, venant se substituer aux lotissements pavillonnaires. Cette dichotomie entre l'habitat traditionnel et les immeubles modernes est devenue la caractéristique actuelle des paysages urbains mauriciens. Or, certains éléments viennent s'afficher de façon quelque peu contradictoire par rapport à cette priorité.

Tout d'abord, l'examen des projections de consommation foncière par la croissance résidentielle future révèle que près de 68 % des terrains nécessaires seront prélevés sur les terres hors agglomération (« *green field sites* »), avec une tendance déjà bien amorcée, contre uniquement 32 % au sein des espaces agglomérés (« *infill sites* »). À l'évidence, l'objectif de densification interne rencontre là ses limites. La croissance urbaine future risque donc de se poursuivre encore au détriment des terres agricoles, favorisée en cela par les coup durs subis par l'économie sucrière entraînant un mouvement d'abandon des terres à canne, notamment dans les zones périurbaines.

Ensuite, les mesures de freinage des mutations des terres agricoles mises en place par l'Etat semblent être peu opérantes. Empêtré dans sa politique de construction sociale et pressé par ses propres besoins fonciers face à un déficit de logements en constante augmentation, le Gouvernement mauricien montre lui-même les faiblesses de sa planification en fermant les yeux sur les déclassements des terres agricoles.

Enfin, 17 % seulement des futurs besoins en logements sur la période du Plan seront couverts par le secteur public, 83 % demeurant à l'initiative privée. Par conséquent, en dépit de toutes les mesures incitatives, ou encore légales, visant à essayer de faire respecter les grandes lignes de la planification, la fonction résidentielle semble échapper aux aménageurs publics qui éprouvent les plus grandes difficultés à pouvoir encadrer l'initiative privée.

À côté de cela, les mesures de rééquilibrage en faveur des agglomérations rurales montrent également certaines insuffisances. En effet,

la seule façon de faire émerger les agglomérations secondaires qui pourraient devenir les noyaux polarisants capables de structurer les campagnes, serait de mettre franchement l'accent sur leur développement et de freiner véritablement la croissance des villes. Or, le Plan accorde dans ses grandes lignes autant d'intérêt aux deux entités, ce qui ne fera en fait que pérenniser les disparités existantes. L'effort en faveur du monde rural apparaît donc par trop timoré. Par ailleurs, l'industrialisation des campagnes semble avoir atteint ses limites. Globalement le pays amorce une phase de désindustrialisation, s'accompagnant de délocalisations. L'installation de grandes industries, prévue dans des sites ruraux, risque sans doute de se faire attendre. En revanche, la dynamique des petites et moyennes industries accordera encore certainement la part belle aux centres urbains, en raison de la recherche de l'effet synergétique et des potentialités qui y sont offertes. Enfin, les villes seront certainement le fer de lance du mouvement de tertiairisation de l'économie mauricienne amorcé depuis quelques années, pour lequel Port Louis montre la voie à suivre.

La synthèse des propositions du NPDP pour chaque grand secteur : habitat, infrastructures, équipements, économie, éducation, etc. révèle l'existence d'une couronne de développement qui laisse un intérieur quelque peu déprimé et une région sud-ouest franchement à l'abandon (fig. 1). Ce choix de développement, de type périphérique, prend appui sur les villes de la conurbation et sur quelques agglomérations parmi les plus grosses, disséminées sur le pourtour nord et est de l'île : Triolet, Goodlands, Rivière du Rempart, Centre de Flacq, Bel Air. La couronne est complétée par Mahébourg et Rose Belle dans le sud-est, assurant la liaison avec les villes des Plaines Wilhems. Seul le bourg de Quartier Militaire, dans le centre, fait exception à la règle. Cette organisation spatiale particulière s'appuie également sur des programmes d'amélioration de l'infrastructure de circulation. Au total, ces propositions théoriques telles qu'elles apparaissent, ne peuvent donc que déboucher, à terme, sur d'autres types de déséquilibres, notamment à l'égard des espaces oubliés.

Enfin, les limites du NPDP se dessinent également dans le type de développement économique choisi accordant la plus large place qui soit à l'entreprenariat, au libre capitalisme et à la mondialisation. Dans un pays où réussite rime avec *business* il n'est pas toujours facile d'accorder l'initiative privée, les affaires et les schémas de développement gouvernementaux.

CONCLUSION

À Maurice, comme ailleurs, la modernisation utilise la ville comme support de ses différentes expressions. Actuellement, se côtoient dans l'île deux mondes différents que le visiteur ne manquera pas de remarquer pour peu qu'il réussisse à s'arracher au charme et à l'exotisme envoûtant des cocotiers, des plages de sable blanc et des hôtels cinq étoiles.

- D'abord, dans les villes : où, au pied des immeubles modernes dans lesquels se traitent des transactions internationales mettant en œuvre une technologie sophistiquée, de petits vendeurs ambulants tentent péniblement de gagner le prix d'une journée de labeur ; où, au-delà des zones résidentielles de grand standing des Plaines Wilhems, des familles entières s'entassent dans des cités sordides.
- Ensuite, entre le monde urbain et le monde rural : où l'écart visible, et devenu intolérable, des niveaux et conditions de vie, de l'habitat, de l'accès aux biens et aux services, se doit d'être corrigé, d'autant que les différents gouvernements qui se sont succédé se sont toujours appuyés sur les campagnes où domine une population en majorité hindoue. Les villes à la population davantage mélangée ont toujours constitué des foyers d'opposition. De ce fait, au-delà de sa nécessité, cette politique de recadrage de l'urbanisation au profit des campagnes peut également revêtir une dimension politique.

La volonté actuelle d'urbanisation concertée rencontre vite des limites qui tiennent déjà à la durée trop longue de la planification. Dans un pays où tout évolue aussi rapidement comme en témoignent les différentes réorientations économiques, les projections même les plus réalistes risquent d'être rapidement dépassées. Ainsi, il nous paraît extrêmement difficile de pouvoir freiner la croissance de Port-Louis, d'ailleurs ceci serait-il vraiment souhaitable ? Cette capitale concentre les forces vives à l'écoute des pulsations économiques du monde extérieur, promptes à réagir au moindre stimulus. Symbole de la réussite qui s'affiche dans une architecture centrale triomphaliste, mais aussi cité de la classe laborieuse, elle offre un résumé de la dualité du développement du pays.

BIBLIOGRAPHIE

- Alladin I. (1993), *Miracle in the Indian Ocean*, Rose Hill, Maurice, Editions de l'Océan Indien, 179 p.
- Dassyne R. (1979), *La croissance urbaine de Port Louis*, Université Paul Valéry, Montpellier III, thèse de doctorat de 3^e cycle, 277 p.
- Hein P. (1996), *L'économie de l'île Maurice*, Paris, L'Harmattan, 111 p.
- Jauze J.-M. et Fontaine G. (1998), *Les îles de l'archipel des Mascareignes face au développement. Îles et littoraux tropicaux*, actes des VII^{es} journées de Géographie tropicale, Brest, 11-13 septembre 1997, Nantes, Ouest Editions/Presses Académiques, p. 403-417.
- Jauze J.-M. (2001), « Port Louis de l'île Maurice : un port, une capitale », *Mappemonde*, 62 (2001.2), Belin-Reclus, p. 38-41.
- Lefèvre D. (1986), *L'organisation de l'espace à Maurice et à La Réunion : étude de géographie comparée*, Université de Nice, thèse de doctorat d'Etat, 3 840 p.
- Ministry of housing, lands and town & country planning (1995), *National Physical Development Plan*, Mauritius, Government Printer.
- Paratian R. (1994), *La République de l'île Maurice dans le sillage de la délocalisation*, Paris, L'Harmattan, 333 p.
- Prosper J.-G. (1993), *L'île Maurice : au sommet de la vague économique francophone*, Paris, L'Harmattan, 195 p.
- Safla S. (1999), *Contribution à l'analyse spatiale des communautés de Port Louis*, Université de La Réunion, mémoire de DEA de géographie, 159 f.
- Singaravélou (dir.) (1997), *Atlas de Maurice*. Talence, CEGET – CNRS et DYMSET – Université de Bordeaux 3 – CNRS, Maurice, Institut Mahatma Gandhi, 30 cartes et notices.
- Taglioni F. (1999), « Les limites ethno-sociales du " miracle " économique mauricien », *Mappemonde*, 56 (1999.4), Belin-Reclus, p. 42-44.
- Thien Lock Sen N. (1997), *Zone franche mauricienne : Impacts, mutations et perspectives d'avenir*, Université de La Réunion, mémoire de Maîtrise de géographie, 130 f.