



HAL
open science

Port Louis de l'île Maurice : un port, une capitale

Jean-Michel Jauze

► **To cite this version:**

Jean-Michel Jauze. Port Louis de l'île Maurice : un port, une capitale. M@ppemonde, 2001, 62, pp.38-41. hal-01531430

HAL Id: hal-01531430

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01531430>

Submitted on 17 Oct 2022

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike| 4.0 International License

PORT LOUIS DE L'ÎLE MAURICE : UN PORT, UNE CAPITALE

Jean-Michel Jauze *

RÉSUMÉ. Port Louis, capitale de l'île Maurice, montre un développement qui s'est appuyé tantôt sur la fonction portuaire, tantôt sur une certaine autonomie de fonctionnement, à partir d'autres moteurs. L'article propose une lecture synthétique des relations entre la ville et le port, dans une perspective d'appréhension de la dynamique urbaine, d'une part, et d'autre part, dans un souci de clarification des rapports sur lesquels se construit la réussite économique mauricienne et qui font de la capitale une ville portuaire.

• CBD • MAURICE • PORT • PORT FRANC • SERVICE OFFSHORE • VILLE

ABSTRACT. The development of Port Louis, the capital of Mauritius, has been spurred alternately by the harbour and by autonomous operation driven by other forces. This article proposes an overview of the relationships between the town and the harbour, with a view to understanding urban dynamics and clarifying the relationships that underpin Mauritius's economic success and that have made the capital a harbour town.

• CBD • FREEPORT • HARBOUR • MAURITIUS • OFFSHORE SERVICE • TOWN

RESUMEN. Port Louis, capital de la isla Mauricio, presenta un desarrollo que se apoyó ora en sus actividades portuarias, ora en cierta autonomía fundamentada en otros motores. El presente artículo propone una lectura sintética de los enlaces existentes entre la ciudad y el puerto, enfocando por una parte el dinamismo urbano e intentando por otra aclarar las relaciones que originaron el éxito económico de Mauricio e hicieron de su capital una ciudad portuaria.

• CBD • CIUDAD • MAURICIO • PUERTO • PUERTO FRANCO • SERVICIO OFFSHORE

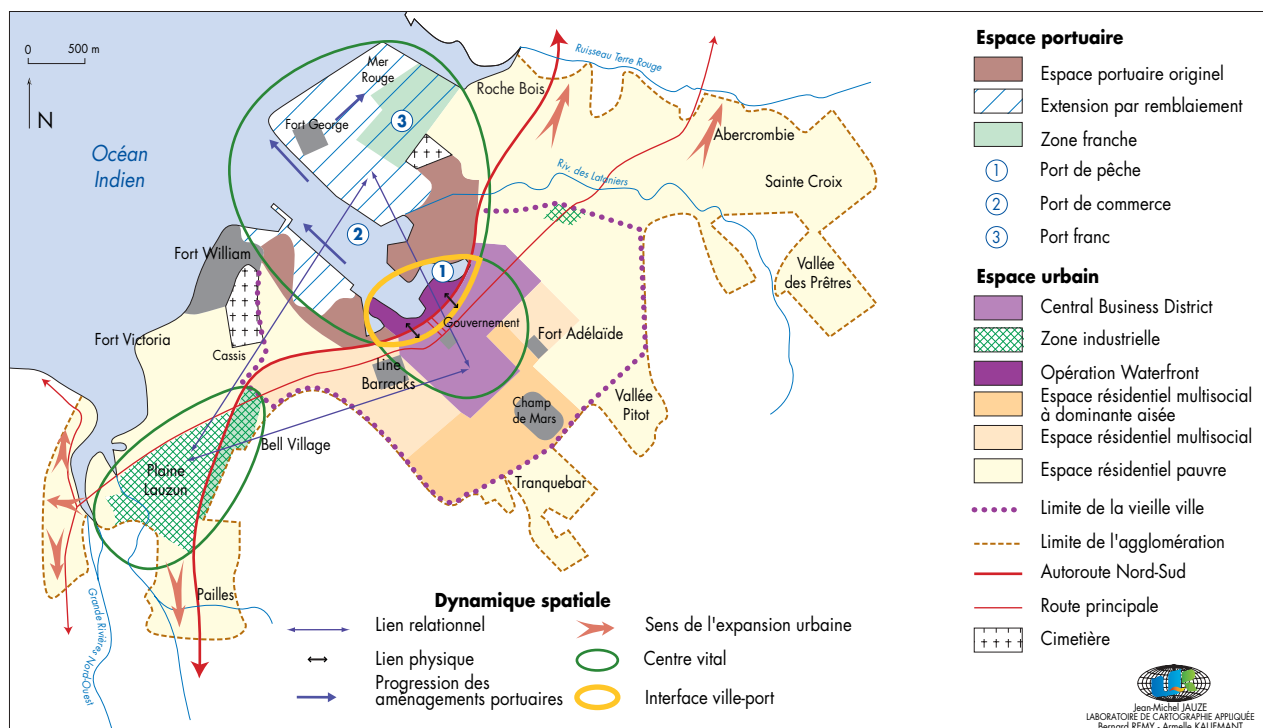
Maurice (1 865 km², 1 139 000 hab.) compose avec la Réunion et Rodrigues l'archipel des Mascareignes, dans l'océan Indien. Ses différentes réussites économiques qui reposent sur le succès de sa zone franche industrielle d'exportation, l'essor du tourisme et la multiplication des services en ont fait une référence internationale au titre de « tigre de l'océan Indien ». Son dynamisme se concentre particulièrement dans sa capitale, Port Louis, qui, avec ses 148 000 habitants, son CBD (Central Business District) et ses services offshore entend « jouer dans la cour des grands ». La vitalité de cette capitale repose en partie sur son port qui, avec la création d'un secteur franc, cherche à être une plaque tournante de l'entreposage et de la distribution dans le bassin indo-océanique. Comme dans la plupart des couples ville-port, les relations ont évolué : plus intimes

par le passé, elles se sont quelque peu distendues, incitant la capitale à chercher les termes d'un nouveau dialogue.

Le port construit la capitale

Port Louis est né de la fonction portuaire qui l'a structuré suivant le principe de centralité. Son plan en damier, typique des capitales coloniales, prend appui directement sur les bassins portuaires. L'ensemble dessine un rectangle d'environ 200 hectares, dont l'occupation ordonnancée des parcelles s'estompe progressivement à l'approche des faubourgs. Le Centre directionnel des affaires rassemble sur une centaine d'hectares l'essentiel des activités économiques, administratives et politiques. Il assure le lien entre l'espace portuaire et la ville, matérialisé par l'avenue

* Département de géographie, Faculté des lettres et sciences humaines, Université de la Réunion, 15 av. René Cassin, BP 7151, 97715 Saint-Denis Messag cedex 9
Jean-Michel.Jauze@univ-reunion.fr



1. Organisation de l'espace portlouisien

centrale qui ouvre une large perspective, de l'hôtel du Gouvernement au port, de part et d'autre de laquelle se distribuent commerces, services financiers et administratifs, en rapport avec les activités portuaires.

La ville a utilisé la fonction portuaire pour asseoir son rôle de capitale économique, en devenant le premier pôle industriel et commercial du pays. La zone industrielle de Plaine Lauzun, au sud-ouest, la plus importante de l'île, est la première à profiter, dès 1969, du statut de zone franche d'exportation. Elle jouit d'une situation privilégiée à proximité du port et du centre des affaires. Au total, la capitale offre près de 37 % de l'emploi industriel. À ce primat s'ajoute celui du commerce dont elle concentre 90 % des activités d'importation et de gros.

Toutefois, ville et port ont évolué suivant une logique propre qui a généré un développement particulier. Cette singularité est soulignée par la présence de l'autoroute Nord-Sud, construite à partir de 1971, qui sépare les deux entités.

La ville se développe à partir d'autres fonctions

L'organisation de Port Louis obéit à un modèle classique de distribution économique où le centre développe les fonctions

de commandement, alors que la fonction résidentielle est progressivement repoussée vers la périphérie, qui accueille également la production industrielle (fig. 1).

La partie nord du CBD est le haut lieu du commerce dont la vitalité se mesure au nombre impressionnant de détaillants (70 % des unités). À côté de lieux aussi emblématiques que la rue Royale, axe primaire de circulation, et le pittoresque Marché central, un semblant de spécialisation identifie certaines rues : les pièces détachées à Bourbon Street, le textile à Corderie Street et à Sir Sewoosagur Ramgoolam Street, les appareils électriques à Chaussée Street, etc. Cette spécialisation se lit également par rapport aux groupes ethniques : les Chinois (44 % des commerces) tiennent l'alimentation générale, les Indo-musulmans (27 %) le textile et l'habillement, les Hindous (20 %) la quincaillerie-matériaux de construction et également le commerce alimentaire. Le commerce portlouisien est celui d'une capitale de Pays en Développement, où se combinent modernisme et archaïsme, tant dans les bâtiments que dans les modes de vente où un réseau très ramifié aboutit jusqu'aux petits vendeurs de rue, dont certains opérant en marge de la légalité

La fonction financière se concentre dans la partie sud du CBD qui, rompant avec la tradition architecturale de ville basse, est

construite en hauteur. Elle puise son dynamisme dans la présence d'activités de dimension internationale : la Bourse (Stock Exchange of Mauritius), une impressionnante concentration de banques et de compagnies d'assurance, et un nombre croissant de services aux entreprises. Misant sur sa situation géographique privilégiée entre l'Asie et l'Afrique du Sud post-apartheid, Port Louis joue, depuis 1988, la carte de l'*offshore*. Une nouvelle réussite économique semble s'annoncer avec 10561 sociétés enregistrées en 1999, dont 11 banques, pour un montant total des avoirs atteignant 3,7 milliards de dollars, et près de 1000 emplois créés. Avec 75 % des bureaux administratifs et privés, cette partie sud du CBD est véritablement le cœur décisionnel du pays.

La croissance urbaine repose aussi sur la fonction résidentielle qui occupe environ 40 % des 2160 ha de l'agglomération et se singularise par un net processus de citisation ainsi qu'une structuration socio-ethnique des quartiers. Le premier phénomène est en rapport direct avec le renchérissement des valeurs foncières et immobilières centrales, concomitamment à une détérioration de la qualité de vie. Le second tient à l'existence d'une société communautaire marquée par l'appartenance ethnique. Les quartiers du Nord-Est sont majoritairement occupés par les Indo-musulmans, alors que les Hindous et la Population Générale composent davantage ceux de l'Est et du Sud-Ouest. Port Louis possède également son Chinatown, dans le prolongement nord du centre commercial. La prédominance des quartiers populeux externes fait de la capitale une ville résidentielle pauvre; les catégories aisées ayant opté pour la meilleure qualité de vie des villes des Plaines Wilhems.

Du port de commerce au port franc

Le port n'a cessé de se moderniser afin de devenir un outil performant face à la concurrence régionale. Cette logique a guidé son développement à partir de trois axes majeurs : une extension spatiale, une amélioration des infrastructures d'accueil, de déchargement et de stockage, et une redéfinition de sa fonction s'inscrivant dans une stratégie d'internationalisation de l'économie du pays amorcée en 1970.

Grâce à un audacieux programme d'avancée sur la mer, qui débute avec le comblement de la mer Rouge, le port se dote de l'espace nécessaire à sa modernisation (fig. 1). Il compte actuellement 150 hectares de bassins contre 12,5 hectares à l'origine. Au total, les opérations de remblaiement ont permis de gagner environ 200 hectares sur l'océan. Avec

les progrès de la manutention, le trafic moyen annuel de 1 914 377 tonnes de la décennie 1960-1970 passe à 3 179 197 tonnes en 1999-2000, avec un mouvement de conteneurs atteignant 117 134 TEU en 1998-1999.

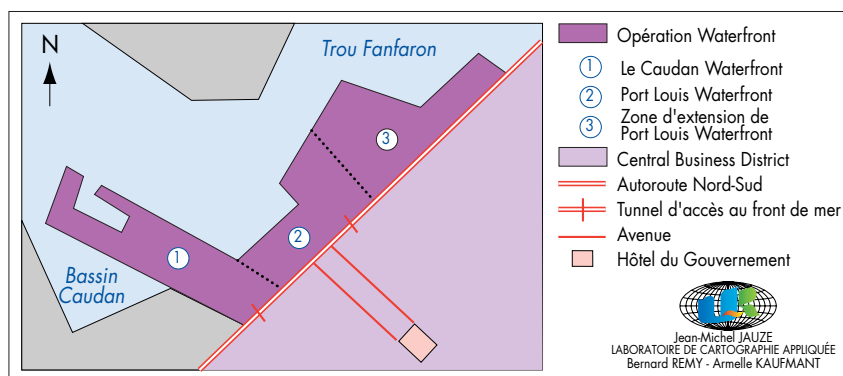
La redéfinition de la fonction portuaire a déterminé un zonage de l'espace (fig. 1). Le port de pêche n'occupe plus qu'une infime partie des bassins, le reste étant réservé à la fonction commerciale. La partie terrestre se partage entre les activités traditionnelles gérées par la Mauritius Port Authority et le nouveau secteur du port franc administré par la Mauritius Freeport Authority. Créé en 1992, ce nouvel outil commercial permet un déchargement, un stockage, une transformation mineure et une réexportation des marchandises dans tout le bassin indo-océanique, avec un minimum de formalités administratives et douanières. Toutefois, après un départ réussi (350 permis d'opérer en 1995-1996, 650 en 1998-1999; 1,252 milliard de Rs de chiffre d'affaires en valeur en 1995-1996, 7,128 milliards en 1998-1999), il semble plafonner quelque peu par manque de clients étrangers, obligeant ses deux principaux opérateurs, Mauritius Freeport Development et Freeport Opérations Mauritius à se tourner vers les entreprises locales, tout en réfléchissant à de nouvelles stratégies de relance.

La capitale à la reconquête de son port

La ville a su saisir, dans la restructuration du port, une opportunité pour se réconcilier avec son front de mer et de renouveler son centre ancien, à l'étroit et vétuste. L'opération de reconquête du port est passée par trois grands projets, dont deux sont achevés.



2. Le Waterfront de Port Louis, avec l'esplanade Bissondayal au premier plan prolongeant le Caudan Waterfront au second plan (cliché J.M. Jauze, 2000)



3. La reconquête du front de mer par la ville

Le premier s'est concrétisé en novembre 1996, par l'inauguration du Caudan Waterfront (fig. 2). Ce luxueux complexe financé par la Mauritius Commercial Bank et inspiré du projet Victoria et Alfred Waterfront de Cape Town, regroupe sur 4,6 ha une soixantaine de magasins, dont certains opérant en *duty free*, un village artisanal, des restaurants et cafés, un cinéma, un casino, un hôtel de grand standing et des bureaux. C'est à la fois un lieu touristique, un centre commercial, un espace de détente et de loisirs et un centre d'affaires prolongeant le CBD.

Le second, baptisé Port Louis Waterfront, à l'initiative du gouvernement, s'inscrit dans la continuité spatiale du premier (fig. 3). Il a consisté en l'aménagement des anciens quais du bassin central touchant directement le centre historique. L'objectif recherché était de restituer le front de mer aux Portlouisiens grâce à une conception plus populaire. C'est ainsi que la perspective ancienne, de l'Hôtel du Gouvernement au port, ouvre à présent la ville sur le grand large, par la nouvelle esplanade Bissondayal (fig. 2).



4. Du dialogue entre la ville et le port naît une continuité paysagère intégrant les éléments du patrimoine : à gauche, l'ancien grenier et le moulin à vent (cliché J.M. Jauze, 2000)

Le troisième projet, dans le prolongement du précédent, encore au stade d'étude pour l'heure, se veut grandiose. On sait déjà que les investissements devraient dépasser le milliard de roupies et que l'accent sera mis sur la tradition mauricienne, notamment avec un *food court*, sur le modèle singapourien.

La réconciliation entre la ville et le port se veut totale. L'accès au front de mer est désormais rétabli grâce à deux tunnels piétons sous l'autoroute Nord-Sud. Par ailleurs, l'espace maritime accueille touristes et Mauriciens heureux de découvrir la ville à partir de la mer.

Au total, capitale et port sont à nouveau réunis dans une continuité spatiale (fig. 4) et fonctionnelle faisant de Port Louis une ville dynamique (27,6 % des emplois de l'île, 52 % de ceux de l'ensemble des villes), à la mentalité typiquement mauricienne, c'est-à-dire capable de rebondir sur de nouvelles bases, dans un souci constant de réorientation stratégique. Lui reste toutefois à relever le défi de l'articulation de ses zones franches industrielles, financières et commerciales. Cette question est d'ores et déjà envisagée et la solution pourrait résider dans la création d'un futur Business Park intégré, sur un site de 350 ha, à Riche Terre, à la périphérie nord de l'agglomération.

Références bibliographiques

DASSYNE R., 1979, *La Croissance urbaine de Port Louis*, Université Paul Valéry, Montpellier III, thèse de doctorat de 3^e cycle.

HEIN P., 1996, *L'Économie de l'île Maurice*, Paris : L'Harmattan.

JAUZE J.-M., FONTAINE G., 1998, « Les îles de l'archipel des Mascareignes face au développement », *Îles et littoraux tropicaux*, actes des VII^e Journées de géographie tropicale, Brest, 11-13 septembre 1997, Nantes : Ouest Éditions/Presses Académiques.

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'État.

MAURITIUS MARINE AUTHORITY, 1997, *Annual Report 96/97*, Port Louis, Maurice.

SAFLA S., 1999, *Contribution à l'analyse spatiale des communautés de Port Louis*, Université de la Réunion, mémoire de DEA.

SINGARAVÉLOU (dir.), 1997, *Atlas de Maurice*, Talence : CEGET – CNRS et DYMSET – Université de Bordeaux 3 – CNRS, Moka, Maurice : Institut Mahatma Gandhi.

TAGLIONI F., 1999, « Les limites ethno-sociales du "miracle" économique mauricien », *Mappemonde* n° 56.

THIEN LOCK SEN N., 1997, *Zone franche mauricienne : Impacts, mutations et perspectives d'avenir*, Université de la Réunion, mémoire de maîtrise de géographie.