



HAL
open science

Port-Louis, ville durable

Koodoruth Ibrahim

► **To cite this version:**

Koodoruth Ibrahim. Port-Louis, ville durable. Revue historique des Mascareignes, 2004, Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan Indien XVIIe-XXe siècles, 05, pp.111-119. hal-03454049

HAL Id: hal-03454049

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454049v1>

Submitted on 29 Nov 2021

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.

Port-Louis ville durable

Koodoruth Ibrahim
Université de Maurice

INTRODUCTION

Établi lors de la Conférence des Nations unies sur l'Environnement et le Développement en 1992 à Rio de Janeiro au Brésil (Sommet de la Terre), l'Agenda 21 est un guide de mise en oeuvre du développement durable pour le XXI^e siècle. Ainsi, lors de la Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement Bridgetown (Barbade 26 avril - 6 mai 1994) les petits États insulaires en développement ont décidé de ne pas laisser la recherche des avantages matériels saper leurs valeurs sociales, religieuses et culturelles ou causer un dommage permanent à leurs populations ou aux ressources terrestres et marines qui, pendant des siècles, ont permis aux îles de vivre^[1]. Comment la capitale de l'île Maurice, Port-Louis, s'inscrit-elle dans cette démarche ? En effet, la question de l'urbanisation et des villes durables s'impose comme l'un des grands défis qu'il faudra relever dans le domaine de l'environnement et du développement au cours de XXI^e siècle, et à laquelle Port-Louis n'échappe pas.

PORT-LOUIS VILLE DURABLE : UNE DÉFINITION

Dans le cas de Port-Louis, face aux tendances actuelles de l'urbanisation, on peut définir la ville durable^[2] en deux temps :

- [1] Les dernières Conférences des Nations unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED), Le Caire (1994), Copenhague (1995) et Istanbul - Habitat II (1996), « Deuxième Conférence des Nations unies pour les établissements humains », ont mis en exergue les problèmes fondamentaux concernant les grands enjeux du XXI^e siècle : la croissance démographique et les flux migratoires, l'expansion des grandes villes et plus particulièrement des villes côtières, la disponibilité en eau douce (en quantité et en qualité) nécessaire aux besoins des populations, la gestion des transformations sociales et la lutte contre la pauvreté.
- [2] C'est une agglomération dont le fonctionnement social et biophysique, les projets et l'évolution, s'inscrivent dans les perspectives ouvertes par le développement durable. C'est donc une ville :
1. dont les habitants disposent des moyens d'agir pour qu'elle soit organisée et fonctionne dans des conditions politiques, institutionnelles sociales et culturelles satisfaisantes pour eux et équitables pour tous ;
 2. dont le fonctionnement et la dynamique satisfont à des objectifs de sécurité des conditions biologiques de vie, de qualité des milieux et de limitation des consommations de ressources ;
 3. qui ne compromet ni le renouvellement des ressources naturelles alentour, ni le fonctionnement, les relations et la dynamique des écosystèmes micro régionaux englobants, ni, enfin, les grands équilibres régionaux et planétaires indispensables au développement durable des autres communautés ;
 4. et qui s'attache à préserver les capacités de vie et les potentialités de choix des générations futures. Cf. Rapport 1996 de la Commission Française du Développement Durable : <http://www.agora21.org/a21local/a21def.html>

1. C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels.
2. La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle ou, à défaut, des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, démocratie de proximité, proximités aussi entre les différentes cultures de la ville, entre les groupes sociaux, entre les générations.

Nous allons voir comment se présente le développement de Port-Louis selon ces deux dimensions. Dans un premier temps faisons un bref survol de cette ville et de sa naissance.

PORT-LOUIS : UN BREF SURVOL

Port-Louis est la capitale et le seul port de l'île Maurice. La ville se trouve sur la côte nord-ouest de l'île et est protégée par un hémicycle de montagnes. Elle a quelques 150 000 habitants - 15 % de la population de l'île mais elle accueille plus de 200 000 personnes quotidiennement car elle constitue le siège du pouvoir central et le point de convergence de toutes les activités économiques de l'île. C'est un port de commerce dynamique, une place financière et une capitale administrative en pleine effervescence. C'est aussi une ville polluée en raison de la barrière montagneuse qui la protège des alizés. Sa place stratégique dans le développement de l'île attire tout un flot de poids lourds, d'automobiles et autres autocars qui la traversent quotidiennement.

On est assailli par l'intense activité qui y règne. Une foule bigarrée se presse sur les trottoirs. Dans plusieurs rues les marchands ambulants se sont installés. De 8 heures à 17 heures en jour de semaine les embouteillages sont quotidiens avec le lot de klaxon des voitures, et de gaz. On se bouscule, parlemente, s'injurie parfois dans cette atmosphère où se mêlent modernité et archaïsme. C'est aussi la ville des contrastes, des «bouis-bouis» et des boutiques derniers cris, des hommes d'affaires de toutes nationalités confondues et des petits vendeurs à la sauvette. Les nombreux touristes qui visitent l'île ne peuvent pas ne pas transiter par cette ville, car étendue sur une superficie de 141,125 kilomètres carrés et enclavée par une chaîne de montagnes en fer à cheval, avec une ouverture sur la mer, Port-Louis est un haut lieu historique riche en monuments^[3].

Port-Louis ville historique et coloniale est toujours imprégnée de la présence française et anglaise. Des constructions telles que le Fort Adélaïde plus connu comme la Citadelle, le Marché Central de Port-Louis, le Champs de Mars, le Théâtre de Port-Louis, la Maison du Gouvernement, le musée d'Histoire naturelle (*Mauritius Institute*) et des ruelles pavées témoignent du passage des Français et des Anglais. Les anciennes bâtisses de pierre basaltique et les petites maisons en bois de l'ère coloniale guettent néanmoins l'envahissement des buildings de béton et de verre. Le *Gouvernement House* situé en face de la municipalité de Port-Louis, le *Rogers Building*, le *Air Mauritius Building*, la *Mauritius Telecom Tower* constituent quelques exemples de cette modernité qui rivalise avec le patrimoine Port-Louisien.

[3] Les monuments historiques recensés à Port-Louis et ses environs se chiffrent à 78 sites. Voir la page www.ncb.int-net.mu/mac/nheritage pour la liste de ces sites.

Gaétan Raynal (1967) ainsi que K. Hazareesingh (1976) nous rappellent respectivement que Port-Louis «*Au commencement avait été une bourgade, aujourd'hui est une cité...*»^[4] et «*... aujourd'hui cité florissante et dynamique, la capitale mauricienne n'est pas au terme de son développement ...*»^[5].

En effet, après deux siècles, la capitale s'est beaucoup agrandie et modernisée tout en gardant son cachet d'antan : Rue de la Poudrière, Rue Des forges, Rue Royale, Rue d'Entrecasteaux ...

«*Le Port-Louis des faubourgs, le Port-Louis résidentiel, le Port-Louis commercial, le Port-Louis portuaire ont évolué avec le temps, modifiant peu à peu le visage de la ville, qui est actuellement surpeuplée, grouillante, animée et active comme une ruche dans ses parties commerçantes et, par opposition, calme et sereine, tout à fait sans doute de ce conservatisme toujours cher au cœur de bien des hommes demeurés attachés au passé*»^[6].

NAISSANCE DU PORT : UN BRIN D'HISTOIRE

Prenant possession de l'île en 1715, la Compagnie des Indes orientales désigna Mahé de La Bourdonnais en 1735 pour développer l'île. Avec la faillite de la Compagnie, l'île fut rétrocédée au roi de France le 14 juillet 1767. À partir de cette période on constate l'émergence d'une structure administrative et judiciaire plus élaborée dans l'île, sans oublier le réaménagement du port. Pierre Poivre, Desforges, Desroches et le Chevalier de Tromelin entreprirent le travail de restauration, de rénovation et de développement de Port-Louis. «*Les idées de Desroches, reprises par ses successeurs culminèrent en la belle époque du vicomte de Souillac. Avec celui-ci (1779-87) les traditions de luxe et d'éclat s'épanouirent au Port-Louis. L'essor donné à la marine par Louis XVI amena dans nos eaux nombre de forces expéditionnaires, qui furent toutes prétextes à bals, fêtes et dîners*»^[7].

Si en 1769 le gouvernement décida d'ouvrir le port aux négociants de tous les ports de France, en 1787 le commerce est aussi permis aux navires étrangers.

Le développement du port

«*Avec La Bourdonnais, le développement de l'île connut une nouvelle impulsion. Homme de la mer, Mahé de La Bourdonnais est le premier à avoir conçu les îles comme un tout cohérent susceptible d'être mué en un système stratégique permettant de contrôler la route des indes. De Port-Louis, en temps de guerre, on pourra monter des opérations de course contre l'ennemi, notamment l'Anglais qui s'évertue à contrecarrer la politique coloniale française en Inde. Mais en temps de paix, l'île peut servir d'entrepôt pour le commerce de l'Inde et de devenir un centre de rayonnement commercial dans l'Océan Indien*»^[8].

[4] Raynal, Gaétan, *Connaissance de Port-Louis*, De Luxe printing Port-Louis, 1967, p. 18.

[5] Hazareesingh, K., *Profil de l'île Maurice*, Librairie d'Amérique et d'Orient, Paris, 1976, p. 29.

[6] *Op. cit.*, p. 28.

[7] Raynal, Gaétan, *Connaissance de Port-Louis*, De Luxe printing Port-Louis, 1967, p. 2.

[8] Chan Low L.J., «*T'Eylandt Mauritius (1598-1710) et l'île de France (1715-1810)*», *Littérature Mauricienne*, Notre Librairie No. 114, 1993, p. 18.

En tant que port, Port-Louis était une escale incidente sur la route des Indes et de l'Afrique au temps de l'occupation hollandaise. Ce n'est qu'en 1731 que l'administrateur Main suggéra le transfert du chef-lieu du sud-est (Mahébourg) au nord-ouest (Port-Louis). Mahé de La Bourdonnais prenant le commandement des Mascareignes le 5 juin 1735 s'attela à faire de ce port un lieu qui pouvait faciliter le commerce d'Asie dans la rivalité croissante des nations marchandes. Construit sur une étendue marécageuse, Port-Louis devint une grande base navale pour la flotte française. Développé par l'amiral gouverneur, La Bourdonnais couvrit aussi ce port naissant de gloire en y armant une flotte qui prit Madras aux Anglais en 1746. Très rapidement Port-Louis devint un relais essentiel sur la route des Indes.

Cependant, le port devint aussi un véritable «Nid de Corsaires», et une épine majeure pour la stratégie anglaise dans l'océan Indien. En décembre 1810, débarqués au nord de Maurice, les Anglais amenèrent la reddition de Port-Louis. Ainsi la ville passa aux Britanniques et retrouva son nom original après avoir été nommée «Port nord ouest» sous la Révolution et «Port Napoléon» sous l'Empire. En 1820, Port-Louis redevint un port franc et un commerce florissant y entretint une grande affluence.

Le développement du commerce à Port-Louis.

Port-Louis, capitale économique, connut un début d'opérations mercantiles dès 1767 rue Desforges. La Révolution ne marqua qu'un court temps d'arrêt pour les commerces et l'arrivée de Decaen redonna de l'élan aux affaires. Sous l'occupation britannique, la liberté de commerce fut installée; et pendant près de cinquante ans (c'est-à-dire avant l'ouverture du Canal de Suez), Port-Louis demeura le premier entrepôt de l'Océan indien^[9].

Les années 1830 virent la fondation des maisons Scott, Mallac, et Blyth. En 1845 fut fondée la première maison de commerce musulmane par Ibrahim Bahemia. D'autres commerçants musulmans s'implantèrent; à côté d'eux se trouvait une petite colonie de marchands tamouls. Ce n'est que vers 1880 que les boutiques chinoises apparurent dans la vie commerciale de Port-Louis. «*En 1836, il y avait bien une maison Away; et au Cimetière de l'ouest, on voit encore la tombe (fort originale) d'Angone, marchand chinois né à Pékin, mort à Port-Louis en 1838. Pourtant, l'effort chinois demeura longtemps en marge des activités supérieures de la finance. C'est ainsi qu'ils furent pratiquement exclus du grand centre qu'était alors la Chaussée*»^[10].

Au xx^e siècle, on relève de nombreux noms tels que Currimjee Jeewonjee, Rogers Vaghjee, Noormohamed Osman, Lising, Hall Geneve Langlois... Aujourd'hui ces pionniers y sont toujours et d'autres tels que Courts, *Happy World House*, Le Labourdonnais et le *Caudan Waterfront* sont venus s'y ajouter.

Port-Louis et son identité d'antan :

Port-Louis a su préserver son authenticité, ce qui fait tout le charme de la capitale mauricienne. Les larges boulevards, les ruelles étroites aux trottoirs pavés, les

[9] Raynal, Gaétan, *Connaissance de Port-Louis*, De Luxe printing Port-Louis, 1967, p. 13.

[10] *Ibid.*, p. 9.

réverbères qui bordent les allées, les grands immeubles commerciaux accolés aux «maisons d'en haut», ces petites maisons traditionnelles en bois, sont des caractéristiques propres à la ville de Port-Louis. Ces bâtiments coloniaux tel celui du musée national de L'histoire, de la Maison du Gouvernement et du Théâtre de Port-Louis, la «place d'Armes», où se dresse une statue de la reine Victoria, rappellent l'appartenance de L'île à la Grande Bretagne jusqu'en 1968. L'hippodrome du Champ de Mars aménagé par les Français en 1740 pour leurs parades militaires, est le plus ancien du genre dans tout l'hémisphère sud. Chaque samedi, et ce depuis 1812, entre les mois de juin et novembre, les Mauriciens se pressent pour assister aux courses hippiques. Les édifices religieux, témoins de la diversité de cette population cosmopolite (temples, mosquées, pagodes, sanctuaires), se côtoient en harmonie.

En flânant dans la ville on peut en découvrir l'âme et les senteurs inoubliables des marchés où l'on trouve de tout. Les effluves d'épices, cannelle, colombo, safran, coriandre, gingembre... le parfum des fleurs... la vanille... les variétés de fruits locaux tous plus étonnants et contrastés les uns que les autres, les *Dholl Puri* (Crêpes indiennes) et le *Alouda* (boisson locale faite de lait et de mousse), mais aussi les herbes médicinales...

Au cœur de Port-Louis niche un petit village, *le Chinatown*, qui, par sa structure, contraste grandement avec celle qui semble régner en maîtresse sur la ville. On y trouve de nombreux restaurants de cuisine chinoise, des pharmacies traditionnelles, des boutiques, des stands de nourriture dans tous les coins de rue et d'autres petits commerces traditionnels. Dans plusieurs rues de Port-Louis se dressent des boutiques qui se spécialisent toutes dans la vente du même type de produits. Les boutiques qui se trouvent sur les rues La Corderie et Desforges, par exemple, ne vendent que du tissu. Celles de la rue Royale, des matériaux de construction et de bricolage.

PORT-LOUIS, LA QUALITÉ DE VIE ET SON CADRE ÉCONOMIQUE AUJOURD'HUI :

Port-Louis, avec sa circulation anarchique, est une ville vivante et étouffante le jour avec ses quelques 250 000 personnes qui en parcourent les rues et ses gratte-ciel. Morte la nuit, la ville compte sur le Caudan et le *Port-Louis Waterfront*, gigantesque complexe commercial moderne qui s'étend au bord de la mer. Ce sont les nouveaux lieux «branchés» avec des boutiques, des cinémas, le casino et des restaurants chics pour ne pas s'endormir comme des couche tôt. Dans la lignée du modèle dominant de waterfront promu aux États-Unis dès les années 1960, Londres, Barcelone ou Gênes, les pouvoirs publics ont élaboré des stratégies de recomposition urbaine centrant les friches sur les loisirs en remplacement des locaux portuaires désuets : c'est un projet urbain coupé de l'économie. Au cours de ces vingt dernières années plusieurs projets ont ainsi donné une nouvelle configuration à la ville de Port-Louis.

Le Port franc :

Dans un souci de redynamiser le port, le port franc de Maurice a vu le jour en 1992. C'est le fruit d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé. Il se définit comme une zone franche commerciale où toutes les marchandises importées et destinées à l'exportation sont exemptées de droits de douane. À mi-chemin entre l'Asie

et l'Afrique, le port franc de Maurice représente la plate forme commerciale idéale pour les sociétés qui veulent pénétrer le marché africain. Plusieurs compagnies internationales de renom ont déjà choisi le port franc mauricien comme leur centre de logistique et de marketing. Ce secteur a réalisé un chiffre d'affaires de plus de Rs 13 milliards pour l'année 2002. Par ailleurs, le nombre d'entreprises opérationnelles dans le port franc est en hausse constante, et s'élève à 250 sociétés à ce jour.

L'offshore :

La ville abrite aussi le nouveau secteur de l'économie mauricienne. Dans le but de propulser Maurice comme un centre financier incontournable dans la région, le gouvernement a lancé le secteur offshore au début des années quatre-vingt-dix. Plus de 18 000 entités sont enregistrées dans le centre offshore mauricien. Le succès rapide qu'a connu ce secteur vient du fait que le pays a su habilement tirer profit de ses principaux atouts : situation géographique stratégique dans l'océan Indien, carrefour entre l'Afrique, l'Europe et l'Asie, ainsi qu'un climat économique favorable à l'implantation de banques, de compagnies d'assurances et de réassurance et d'entreprises de commerce. *Le pays se prête également à d'autres types d'opérations offshore à l'instar des services-conseil internationaux, services de navigation, traitement de données, services d'emplois internationaux, gestion des capitaux, sociétés fiduciaires et agences de placement collectif en valeurs mobilières, etc. À ce jour, Maurice a signé une trentaine de traités de non-double imposition fiscale avec des pays comme la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Inde, l'Italie, la Chine et le Pakistan*

Port-Louis, la place des affaires : La Bourse, les banques et les assurances :

Par ailleurs, le cœur du secteur bancaire où opèrent une quinzaine de banques commerciales régies par le *Banking Act* se trouve à Port-Louis. En juillet 1989 est entrée en opération la Bourse des Valeurs de Port-Louis, en vue de libéraliser le marché financier, le rendre plus efficace afin d'assurer le financement de la croissance économique. La *Stock Exchange Commission*, organisme public de contrôle et la *Stock Exchange of Mauritius Ltd*, société privée à responsabilité limitée comprenant les membres des sociétés de courtage, ont été mises sur pied selon les termes du *Stock Exchange Act de 1988*. Une quarantaine de sociétés sont aujourd'hui cotées sur le marché officiel.

Les compagnies d'assurances constituent aujourd'hui un des plus importants piliers des services financiers et contribuent énormément au développement socio-économique du pays. Le secteur a pris de l'ampleur, ces quinze dernières années, et son chiffre d'affaires n'a cessé de croître pour atteindre aujourd'hui quelque Rs 20 milliards, soit quelque 18% du PNB.

Port-Louis, un « world class seafood hub » :

L'île Maurice avec son 1,9 million de kilomètres carrés de Zone Economique Exclusive, dispose d'un atout important pour devenir un port de pêche d'envergure. Le secteur privé par l'intermédiaire du *Joint Economic Council* (JEC) a soumis au gouvernement, un papier résumant le point de vue du secteur privé sur le

potentiel de ce secteur et sur la marche à suivre pour faire de Port-Louis un « *world class seafood hub* ».

L'approche préconisée n'est pas tant de développer l'industrie de la pêche elle-même mais plutôt la logistique pour la manutention, la transformation et l'exportation des produits de pêche. Pour le JEC ce créneau recèle un grand potentiel et Maurice a des avantages compétitifs qui peuvent l'aider à transformer le secteur artisanal des pêcheries en une activité industrielle à part entière.

LES DÉFIS À RELEVER :

Le développement de Port-Louis est aujourd'hui source de plusieurs problèmes. La congestion routière quotidienne n'est pas en passe d'être résolue^[11]. Le nouveau plan de décongestion de la capitale, mis en application le 1^{er} novembre 2002, n'aurait pas eu l'impact escompté par les autorités routières. Après une augmentation des tarifs de parking et une nouvelle délimitation des zones, Port-Louis est toujours asphyxié. La circulation est aussi dense, et en cas d'averses, les inondations occasionnent des embouteillages monstres. Des propositions sont à l'étude depuis de nombreuses années, métros légers, routes périphériques, entre autres. Les piétons n'hésitent pas à utiliser la route plutôt que de se frayer un passage difficile sur les trottoirs. L'absence de zone de conservation en centre-ville, la rareté et le coût exorbitant des terrains, ont contribué à la disparition d'une importante partie du patrimoine de la capitale. Tout un secteur informel de petits commerçants ambulants a investi la capitale et se présente aujourd'hui comme une nuisance. L'expansion du port et du port franc ne fera qu'augmenter le trafic routier de marchandises dans les prochaines années. Ainsi cette concentration d'activité économique dans une ville de plus en plus privée de possibilité d'expansion nécessite tout un projet d'aménagement de la ville.

Cette recherche de solutions concrètes aux problèmes locaux devrait être guidée par les principes d'action suivant : le projet devrait s'attacher à mettre en oeuvre une politique urbaine qui respecte à la fois les priorités sociales, économiques et écologiques. Il s'agit de faire des choix de politiques urbaines qui limitent les atteintes au milieu naturel et à la santé, valorisent les potentialités environnementales locales, restaurent les milieux dégradés, économisent les ressources, mais sont aussi favorables au développement de l'activité économique, à l'emploi, à la formation, à la réinsertion ou à la cohésion sociale. Chacune des politiques communales (transports, déchets, habitat, développement économique, urbanisme, etc.) doit être conçue dans cette logique.

Dans cette optique un plan pour la ville a été conçu par le cabinet d'architectes *Lam Po Tang and Siew*.

« La région concernée est ceinturée par les rues la Chaussée, l'Intendance, Pope-Hennessy, Georges Guibert et le Ruisseau du Pouce. Elle s'étend du Kentucky Fried Chicken jusqu'à la Cour suprême. Les urbanistes ont pris grand soin de viabiliser le réaménagement. Ceux qui luttent pour la conservation du patrimoine devront donc mettre un peu d'eau dans leur vin. Le projet revalorise les vestiges du passé, mais il sera commercial. « Le parcours devra générer des revenus sinon il ne

[11] L'article sur la congestion routière dans Port-Louis est disponible à l'adresse suivante <http://www.lemauricien.com/wee-kend/030413/so.htm>

marchera pas. Pour le moment, la masse critique n'y est pas. Mais le Hawkers' Palace et autres commerces attireront les gens et ce manque sera comblé», explique Gaétan Siew.

Le jardin de la Compagnie retrouve ainsi son entièreté, les rues Mère-Barthélémy et Brown-Séguard ne la scindant plus en trois. Le jardin et le musée ne font qu'un. Le musée est ainsi sauvé de l'usage administratif auquel on le destinait. Il est transformé en un centre pour les performing arts, avec un théâtre à ciel ouvert qui donnera la réplique au vénérable théâtre municipal.

Galerie d'art grandeur nature :

Le Ruisseau du Pouce est bien plus qu'un drain. En dessous coule une nappe phréatique qui sera ramenée à la surface par un truchement technologique. Les plans d'eau sont incontournables dans un espace de détente.

En amont, une promenade remonte la berge du ruisseau jusqu'à la rue Labourdonnais. Les remparts protégeant l'école Bon-Secours du ruisseau sont transformés en galerie d'art grandeur nature. Quelque 600 marchands ambulants la longeront.

Plus près du musée, entre le ruisseau et la tour de Mauritius Telecom, on construira des appartements, gymnases et autres infrastructures d'habitation. Ces résidences seront proposées à ceux qui ne souhaitent pas perdre du temps à voyager. On pourrait même y aménager une aile du campus de Réduit. Avec le métro léger, l'université et la cybercité d'Ebène ne seront qu'à un arrêt de Port-Louis.

La rue du Vieux-Conseil est redessinée de sorte à former un axe direct entre le théâtre et la rue Poudrière. Il traversera le Hawkers' Palace construit à l'arrière du musée de la photographie, en face du bureau régional du Central Electricity Board.

Le Hawkers Palace est relié par une terrasse aux casernes des pompiers, à l'arrière de la mairie. Ces derniers devront donc déménager car les casernes deviendront un lieu commercial. Plus loin, la Cour suprême est redessinée à son tour. L'annexe hideuse construite à l'arrière du bâtiment colonial n'existera plus. Les anciennes prisons, qui se trouvent derrière, remplacent l'espace perdue. L'entrée principale sera dégagée de sorte à y donner un accès direct.

À terme, ce parcours culturel intégrera celui du front de mer. Pour cela, il faudra régler l'épineux problème de trafic routier. Les deux zones sont séparées par des doubles voies.

Créativité internationale

Mais quand on parle de congestion routière à Port-Louis, on dépasse le seul cadre de la cohérence urbanistique. Les urbanistes disent qu'il suffirait de régler ce problème et Port-Louis respirerait.

Les pouvoirs publics ont décidé de s'en remettre à la créativité internationale. Un concours d'architecture sera lancé sous peu sous le sceau de l'Union internationale des architectes (IUA). Les participants devront intervenir sur l'une des deux gares d'autobus pour régler les problèmes d'urbanisation de la capitale. Celles-ci sont considérées comme les nœuds de trafic urbain. L'idée a été suggérée par Gaétan Siew

qui est aussi vice-président de l'IUA, pour la région africaine. Les terms of reference sont prêts. On n'attend plus que le feu vert de Paul Bérenger »^[12].

Par ailleurs, les autres projets qui seront très probablement réalisés dans les 15 à 20 prochaines années, concernent l'introduction du métro léger, la construction d'un pont sur la rade, la deuxième phase du *Port-Louis Water Front*, la construction d'une nouvelle Cour suprême et du *Hawkers Palace*, et la deuxième phase de la gare Victoria, entre autres. Outre la mise en oeuvre de ces projets, les réflexions vont aussi se porter sur l'éventuel déplacement des casernes centrales et de l'hippodrome du Champ de Mars et l'utilisation adéquate de ces espaces.

CONCLUSION

L'accroissement des activités dans la ville, la concentration de l'activité économique, le renforcement de la motorisation et des besoins de mobilité sont source de nombreux problèmes. La congestion du trafic, les insuffisances des transports en commun ou encore les atteintes à l'environnement naturel ou urbain qui en résultent, sont de plus en plus mal vécues et elles obligent les autorités concernées à mettre en oeuvre de véritables politiques de développement.

Il s'agit de retrouver un équilibre entre les différents modes de déplacement dans l'espace limité qui est celui du centre-ville, en évitant des mesures trop radicales qui pourraient nuire à la vie en leur sein comme à l'activité commerciale. Pour ce faire, les débats ont montré qu'il n'existe pas de solution miracle, d'autant plus que les facteurs historiques et géographiques font de chaque ville un cas particulier. Ainsi, avec le plan de réaménagement de Port-Louis, la tendance majeure est aujourd'hui, d'une part à l'extension des infrastructures et d'autre part à une optimisation des espaces existants avec une valorisation du patrimoine culturel existant.

[12] Nous avons cité largement ce texte afin de bien décrire ce projet d'aménagement. *L'Express*, 3 novembre 2003, « Urbanisation : réveiller l'âme de Port-Louis, un plan pour le centre-ville ».