



HAL
open science

L'arrivée d'un métro express à l'île Maurice : enjeux sociaux et urbains d'un grand projet d'infrastructure

Shekina Mootanah

► **To cite this version:**

Shekina Mootanah. L'arrivée d'un métro express à l'île Maurice : enjeux sociaux et urbains d'un grand projet d'infrastructure. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03479741

HAL Id: dumas-03479741

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03479741>

Submitted on 14 Dec 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.

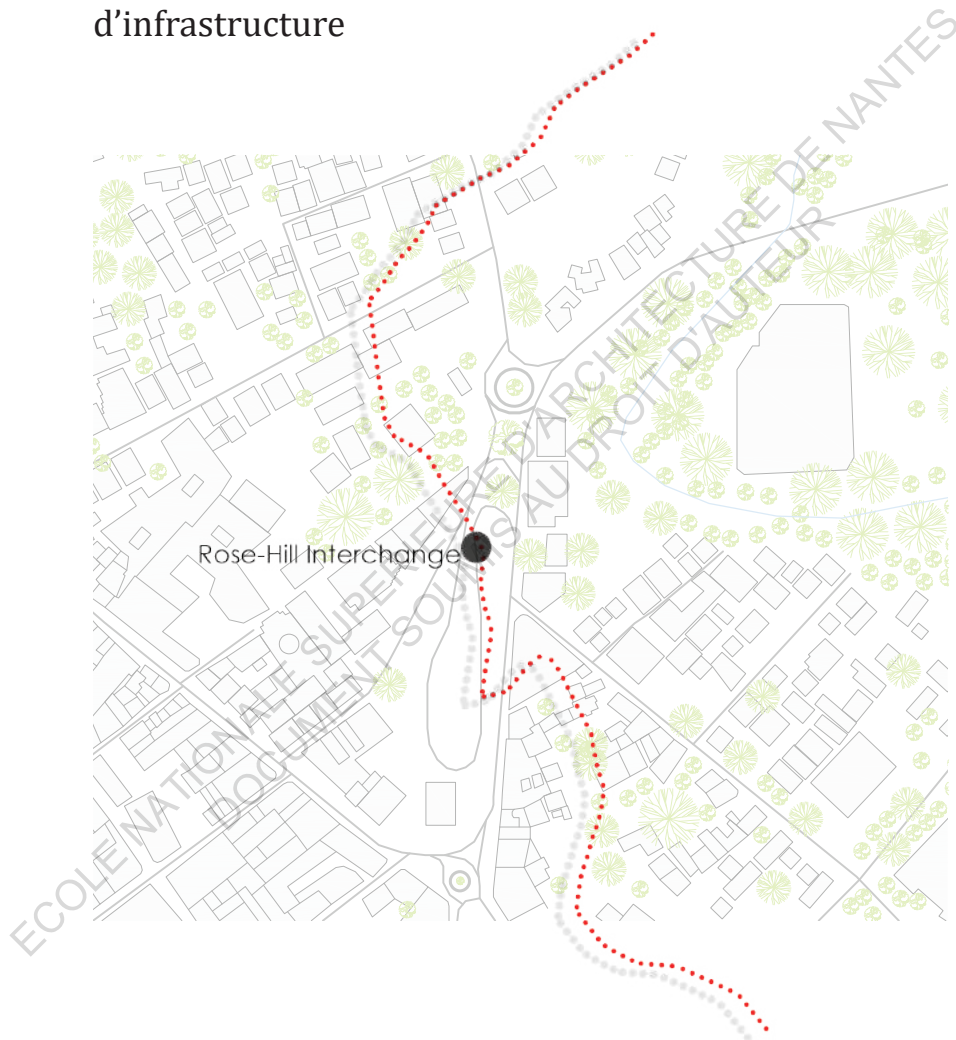
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

L'arrivée d'un métro express à l'île Maurice

Enjeux sociaux et urbains d'un grand projet d'infrastructure



Shekina Mootanah - Mémoire de fin d'études - ENSA Nantes 2021
Sous la direction d'Amélie Nicolas

Remerciements

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce à l'apport et le soutien de plusieurs personnes à qui je souhaiterais témoigner toute ma gratitude.

J'exprime toute ma reconnaissance à ma directrice de mémoire, Amélie Nicolas. Je la remercie de m'avoir encadrée, orientée, aidée et conseillée. J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs et intervenants du séminaire mémoire « espaces disputés » dont les apports ont grandement nourri mes réflexions et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques m'ont guidée.

Je remercie également toutes les personnes qui ont participé à mes entretiens, M et Mme Venpin, ainsi que tous les autres commerçants, M. Prakash et ses collègues chefs de gare, Adi Teelock, porte-parole de l'association 270 Lavwa et David Constantin qui a permis ma rencontre avec Adi possible.

Je remercie mes parents, Ramdas et Soojita, qui ont toujours été là pour moi et qui m'ont encouragée dans ma démarche. Enfin, je tiens à exprimer ma gratitude envers Benjamin, Patricia, Navneesh, Gianish, Shreetee, Shania et Mishta pour leurs encouragements et soutien continus.

Avant-Propos

Ce mémoire rentre dans le cadre de l'obtention du diplôme de Master en architecture et urbanisme à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes. Ce travail a duré un an et demi, dans des conditions multiples avec l'arrivée de la pandémie de Covid-19 qui a engendré plusieurs confinements, notamment en mars 2020 à Maurice pour une période de trois mois et mon voyage à Nantes, dans le cadre de mes études, qui m'a contraint de terminer ce mémoire à distance. J'ai choisi le sujet du métro express à Maurice car en tant que futur architecte de l'île, il est important de comprendre les enjeux urbains et sociaux d'un tel projet sur le territoire mauricien mais également d'avoir un regard prospectif sur le devenir du mode d'urbanisation du pays.

Sommaire

5 Introduction

11 A. Vivre le quotidien du projet (septembre 2017 – septembre 2019)

12 La gare de Rose-Hill : Des changements journaliers

24 Habiter les travaux : La période de construction de Rose-Hill à Port Louis

41 B. Les différentes interprétations de l'opinion publique : La volonté d'une concertation

42 Contestations actives mais inopérantes

62 Contestations invisibles et résignations habitantes

68 Une appréciation qui émerge d'une nostalgie du train et de la fonctionnalité du métro

78 Les enjeux de la concertation

89 C. Le Métro Express : Un modèle urbain décontextualisé

90 L'enjeu politique et les accords internationaux

101 Un développement économique plus qu'un développement urbain : du colonialisme au néolibéralisme

121 Conclusion

129 Références/Bibliographie/Médiagraphie

130 Références

139 Bibliographie/Médiagraphie



Introduction

Ce projet, qui était en discussion depuis plus de 10 ans, a débuté en 2017. Parce que nous avons assisté à un manque de transparence autour du tracé, plusieurs types de contestations ont émergé pendant toute la durée du projet. Une autre inconnue de ce projet est l'absence de débats autour des impacts environnementaux. A Maurice, pour tout projet d'une certaine envergure, une étude des impacts environnementaux est obligatoire.⁵ Or, en l'absence de la mise en œuvre de ce dispositif réglementaire, plusieurs mobilisations publiques ou privées ont émergé. Le projet de métro express a par ailleurs été partiellement financé par le gouvernement indien à hauteur de Rs 18,8 milliards (en roupies indiens), soit 9,9 milliards de roupies mauriciens ou environs 200 millions d'euros⁶. Le contrat avait été affecté à un entrepreneur partenaire indien, Larsen & Toubro et les consultants venaient de différentes compagnies singapouriennes.

C'est fin 2019 que la première partie du tracé est livrée ; de Rose-Hill à Port Louis. Habitant tout près de Rose-Hill, j'ai vécu les changements de cette ville. En amont du projet, les contestations concernant l'aspect environnementale et sociale ont été nombreux. Les habitants manifestaient leur inquiétude en créant des associations, en organisant des marches, en essayant de communiquer avec les autorités. Cette contestation avait pour but de convaincre aux autorités d'abandonner le projet du Metro Express. Néanmoins, une fois cette première partie livrée, les contestations ont diminué et se sont relocalisées vers Quatre Bornes, en lien avec la deuxième phase des travaux. En effet, le projet se construit en 3 phases ; la première : de Port Louis à Rose Hill, la deuxième : de Rose-Hill à Quatre Bornes et la troisième : de Quatre Bornes à Curepipe. La livraison de la dernière

5. A Maurice cette étude est plus connue sous le terme EIA (Environment Impact Assessment). Cette étude tombe sous l'effigie du ministère de l'environnement, de la gestion des déchets solides et du changement climatique. Les projets qui requièrent une EIA sont explicités sur le site officiel du ministère. Les projets varient de projets hospitaliers à des projets routiers ou hôteliers ou environnementaux. Une fois l'étude faite et approuvée, une licence est livrée suite à l'application et la construction du projet peut débuter.

6. Tout au long du mémoire la valeur de la roupie a été prise valant 0.020 €, soit Rs 1 = 0.020€ qui est le taux actuel.

partie est attendue pour fin 2021. La rédaction de ce mémoire, qui suit donc l'analyse des différentes contestations de ce projet et de ses effets, s'inscrit dans la temporalité du projet.

Pour ce travail, je me suis accrochée aux articles de presse des journaux locaux ; L'Express, Le Mauricien, le Mauritius Times et le Défi, des articles de journaux internationaux tels que l'International Railway Journal, Financial Times, TrafficInfraTech Magazine entre autre, les entretiens d'acteurs dont des entretiens de différents ministres et hauts cadres tenus par les journalistes, et des entretiens que j'ai faits avec des commerçants se trouvant sur le site, Adi Teelock, une figure forte dans la contestation contre le projet du métro express et les chefs de gare à Rose Hill. Le but de ces entretiens est de comprendre la situation de leurs points de vue et de connaître leurs réactions par rapport aux différents changements qu'ils ont dû faire face.

De plus, une telle infrastructure interroge les processus et modèles d'urbanisation contemporaine de l'île Maurice. Depuis 1864, le train avait fait, sous le mandat britannique, son apparition à Maurice. Le tracé du métro express reprend aujourd'hui, dans sa majeure partie, le tracé de cette voie ferrée, supprimée en 1964. Durant ces 100 ans, l'île a connu une densification urbaine et démographique autour de cette ligne ferroviaire, confirmée par la suite par l'avènement des autoroutes. Les lois d'urbanisation dans l'île sont assez réduites. Elles se résument à la loi des 20% datant du PPG 1 (*Planning Policy Guidelines*)⁷ de 2004 qui empêche la construction sur des pentes de plus de 20%. Suite à cela, en 2016, le PPG 9, *Developing on Sloping Sites and Landslide Hazard Areas*, a été créé. De fait, seules les montagnes de l'île empêchent la bétonisation de tout un territoire. Cette absence de loi a un impact sur l'urbanisation et affecte également les espaces publics.

7. Les PPG sont une série de documents régularisant les normes de construction par rapport aux échelles, aux formes et restrictions à Maurice. Il existe à ce jour 9 PPG selon le site du ministère du logement et de l'aménagement du territoire. Chaque PPG régle des espaces ou des sujets spécifiques

Ce mémoire s'organise donc en trois parties et interrogent trois questionnements majeurs associés à ce projet de tracé de ligne de métro dans le contexte de l'urbanisation contemporaine de l'île Maurice. La première partie traite le point de vue de l'habitant, de comment ces acteurs ont vécu les travaux durant la période de construction de la première partie du métro qui est la partie de Rose Hill à Port Louis. Suite à ces questionnements, je m'intéresse aux contestations qui émergent au fil du projet. Dans la dernière partie, je m'interroge sur la raison même du projet en prenant comme référence la vision économique de l'île devenant un pays à haut revenu et dont le développement urbain dans son ensemble en sert de témoin.

A. Vivre le quotidien du projet (septembre 2017 – septembre 2019)



La première partie du projet de métro express a été réalisé en 2 ans. Cette partie comprend le tracé de Rose Hill à Port Louis avec 7 stations. Cette partie du mémoire est un état des lieux de la mise en œuvre de ce projet. Je me situe à la gare de Rose Hill et je fais état de mon vécu et de mes rencontres.

La gare de Rose Hill : Des changements journaliers

Pour y être passée presque tous les jours pendant les travaux, je peux témoigner des changements continuels qui ont eu lieu à la gare de Rose Hill, et j'ai décidé de rédiger un journal de terrain pour les documenter. La nouvelle gare du métro se trouve aujourd'hui au même endroit que l'ancienne gare d'autobus. De fait, durant les travaux, il a fallu gérer travaux du métro express, flux des bus et espaces d'attentes pour les arrêts de bus. La gare de métro est surélevée à Rose-Hill pour redescendre au niveau de la route à Vandermeersch (voir images p14). Les travaux ont donc été très conséquents.

Avec cette nouvelle gare qui se voulait multimodale, l'espace de bus avait diminué de moitié en quelques mois dû aux constructions, alors que la même quantité de bus et le même nombre d'usagers se retrouvaient, désormais, dans un espace restreint. Les espaces de passages piétons, de passage de bus, d'attente pour les piétons et d'attente pour les bus n'étaient pas délimités. La limite était floue et en tant qu'usager, c'était un éternel recommencement chaque jour. Les bus ne venaient pas toujours de la même direction, les endroits où on attendait le bus changeaient tous les jours et il devenait difficile de se retrouver au milieu de dizaine de bus stationnés et une cinquantaine d'usagers.

Cette situation raconte le manque de communication locale autour du projet. Durant ces mois où les usagers se sentaient perdus, il n'y a pas eu de communiqué pour avertir le public des changements d'emplacements des espaces d'attentes pour divers trajets. Les chauffeurs et receveurs n'avaient pas d'idée précise de leurs emplacements possibles. Les bus arrivaient à la gare et s'arrêtaient dès qu'ils le pouvaient avant de reprendre leur route. Ceux qui devaient stationner le faisaient même au milieu de la gare quelques fois. Alors qu'auparavant, les zones de bus allant vers le sud et les bus allant vers le nord étaient très distinctes, elles étaient devenues invisibles durant la phase de construction. De plus, il n'y avait aucune

indication du projet final ; où serait la gare d'autobus post métro express ?



Construction d'une gare multimodale avec une plateforme surélevée pour le métro et espace d'attente restreint (Photos prises le 5 juillet 2019)



La Rue Vandermeersch : d'une ligne surélevée à des rails au niveau de la route (Photos prises le 23 novembre 2019)

Lorsque j'ai interrogé les chefs de gare de 3 compagnies de bus à la gare de Rose Hill, ils m'ont fait comprendre que la NTA (National Transport Authority) les informait des changements un ou deux jours avant de devoir les effectuer. La NTA, en accord avec le Métro Express Ltd (MEL), était en charge des changements ayant place à la gare de Rose Hill. Les 3 chefs de gare m'ont également fait part d'une information non officielle concernant la nouvelle gare de Rose Hill. Selon eux, celle-ci allait être déplacée à Ebène où une zone a été réservée pour les bus. Cet espace réservé pour le stationnement des autobus s'étend sur 4,4 arpents, se compose de 30 parkings pour les bus et a été inauguré en août 2019¹. Suite à la réticence des compagnies des bus à adhérer à cette nouvelle « gare » car celle-ci est trop loin du centre-ville et également difficilement accessible aux piétons, la localisation de la gare n'a pas changé.



Une nouvelle aire de stationnement à Ebène majoritairement utilisée par les compagnies de "bus individuels" - les petites compagnies de bus régionales (Photo prise le 17 mai 2021)

1. Lemauricien, 2019. *Ebène : un Bus Area inauguré et un Recreational Park à venir*

Néanmoins, pendant trois mois, de juillet à septembre 2019, la gare avait été déplacée devant la boutique Venpin sur la route Swami Sivananda à presque 300 m de la gare initiale (voir plan sur Pg 20-21). La situation était très troublante pour les usagers mais également les chauffeurs et receveurs. Il n'y avait plus d'endroits où se poser et les espaces d'attente étaient réduites à la devanture de la boutique sur moins de 1,5 mètre de largeur de trottoir. La veille de ce changement, un communiqué avait été diffusé par la chaîne nationale (Mauritius Broadcasting Corporation) pour annoncer que la gare serait déplacée à proximité du magasin Venpin. Le public, le magasin, et les bus n'ont pas eu leurs mots à dire. Ce manque de concertation a eu des impacts néfastes sur le confort des usagers et le chiffre d'affaires du magasin que je détaillerai dans une autre partie du mémoire. Les usagers étaient obligés d'attendre sur le trottoir, dans le soleil ou sous la pluie avec la fumée toxique qui émanait des bus stationnés devant la boutique. Les personnes âgées n'avaient pas de siège pour attendre le bus et cela devenait parfois problématique. En sachant qu'à Maurice, les personnes âgées de plus de 60 ans ne paient pas le trajet en bus, elles sont nombreuses à utiliser ce mode de transport pour voyager à travers l'île.

Cependant, une fois que la gare de bus avait repris son fonctionnement en octobre 2019, les changements étaient toujours continus. Alors que les travaux du quai surélevé du métro arrivaient à sa fin, il n'y avait toujours pas de stratégie pour le flux des bus à la gare d'autobus. Il y a eu une phase de test durant laquelle les arrêts de bus changeaient au sein de la gare elle-même afin de trouver la solution optimale. Durant mes entretiens avec les chefs de gare, l'un d'eux m'a dit qu'il suivait sa cabine. Il se positionnait où sa cabine se situait et s'adaptait aux changements. Cette situation a perduré même après le lancement du trajet en métro. Malgré les travaux du métro express terminés à Rose-Hill, la gare d'autobus restait un mystère. La NTA a choisi, selon eux, la meilleure option en ce qu'il s'agit des arrêts de bus sans concertation avec les compagnies de bus.



Boutique Venpin : Nouvel arrêt de bus
(Image prise le 15 septembre 2019)

Avec cette nouvelle configuration, certaines personnes doivent traverser devant le bus pour pouvoir entrer car l'espace d'attente ne se trouve pas du côté de la portière du bus (voir images à côté). Le chef de gare de Rose Hill Transport a exprimé son mécontentement par rapport au sort de la gare. La gare de Rose Hill, pré-métro, comprenait une zone réservée pour le stationnement des bus de cette compagnie. La gare post-métro laisse place à 2 bus stationnés seulement. Ils se sont faits réprimander à plusieurs reprises et ont même écopé de 3 amendes car ils avaient trop de bus stationnés à la gare. La solution proposée par la NTA était la zone de bus située à Ebène (voir plan sur Pg 20-21). Cependant dû à un manque de communication, ce début de planification n'a pas été efficace. Ce manque de concertation a laissé les compagnies de bus dans le flou et elles se sont adaptées au fur et à mesure des différentes phases de construction. Cet aspect du projet est d'ailleurs revenu à plusieurs reprises lors de mes rencontres avec les chefs de gare.

Une limite floue entre espace piéton et espace de bus
(Images prises le 10 décembre 2020)



Une traversée conflictuelle avec le mode de transport routier existant : Les espaces transformés



Grâce à ces expériences, nous constatons que le projet du métro express ne s'articule pas à une réflexion globale sur la ville. La gare du métro a été érigée sans réflexion pour la gare d'autobus alors que les deux se trouvent au même endroit. Jusqu'aujourd'hui, en 2021, il n'y a pas de projet de gare de train à Rose Hill. Cela se résume à un quai surélevé pour le métro. De même, en vue d'une nouvelle gare à Port Louis Victoria, un appel d'offres a été lancé en décembre 2016. En février 2017, Victoria Station Ltd a répondu aux critères de l'appel d'offres et les travaux ont commencé en 2019. Ce projet, financé par le Victoria Consortium, sera complété en deux ans. Les membres du Victoria Consortium sont des compagnies privées telles que Transinvest Construction Ltd, General Construction Co. Ltd, Innodis Ltd, RHT Bus Services Ltd, Promotion & Development Ltd, Lavastone Ltd et Bloomage Ltd. Ce projet de Rs 1,85 milliards comprend 2000 m² d'espaces bureaux, 7000 m² d'espaces commerciaux, 1200 étales pour les marchands ambulants, 1000 aires de stationnement, 10,000 m² de gare routière comprenant 22 quais de bus et 800 m² d'espaces verts. Cette gare multimodale sera reliée par une passerelle au quai du métro.² Alors que le projet de la gare Victoria à Port Louis est connu, rien n'a été publié sur la gare de Rose Hill. Il y a eu des projets



Image de synthèse du projet de la gare de Port Louis Victoria
Source : Defimedia, 2019

2. Lexpress, 2019. *Nouvelle gare: les travaux du Victoria Urban Terminal démarrent enfin.*

pour cette gare, mais ils n'ont jamais été mis public et encore moins approuvé ou en construction. Les habitants, ainsi que les compagnies d'autobus, restent en attente de ce projet.

En 2018 j'ai effectué un stage à VISIO, le cabinet de l'architecte, Gaëtan Siew, un architecte connu pour ses influences et ses rôles à la African Union of Architects (AUA) et en tant que président de l'Union Internationale des Architectes (UIA) regroupant 1,5 millions d'architectes internationaux (Gaetan Siew, 2021). Ce dernier est également l'architecte du projet de la nouvelle gare de l'immigration à Port Louis ; le dernier arrêt du métro. Ce projet connaît une controverse car la ligne de métro n'est pas autorisée à avoir pour terminus la place de l'immigration dû à un litige patrimonial. Les discussions auprès de l'UNESCO ont débuté en 2018³ et jusqu'en 2021, aucune autorisation n'a été donnée afin que le projet puisse démarrer⁴.

Lors de mon stage, le cabinet travaillait sur une proposition de la nouvelle gare de Rose-Hill. Il répondait à l'appel d'offre lancé en mars 2018. J'ai participé aux documents finaux que le cabinet avait envoyés pour participer au concours pour la conception de la nouvelle gare de Rose Hill. Ce projet qui comprend des parkings et un centre commercial n'a pas trouvé suite. Il propose également une étude des flux de bus à la gare et dans la ville. Cette étude couplait les passages de bus, de voitures, de vélos, de piétons, de commerçants, d'étudiants et autres usagers à différents moments de la journée. C'était un projet lancé sur appel d'offre et malgré cela, il n'y a pas de projet de gare de Rose Hill en cours à l'heure actuelle. Selon la presse, le premier appel d'offres avait été annulé car l'unique soumissionnaire n'avait pas respecté une condition inscrite. Un deuxième appel d'offres avait été lancé un an après, mais en vain. De fait, le Rose-Hill Urban Terminal est « au point mort »⁵.

3. Defimedia, 2019. *LIVE NEWS Port-Louis : Exit Gare Victoria, enter Victoria Urban Terminal.*
4. Lexpress, 2021. *Port-Louis: la protection du patrimoine tient quatre chantiers publics en suspens.*
5. Lemauricien, 2020. *L'aménagement du projet au Port-Louis Immigration se heurte aux recommandations de l'Unesco.*

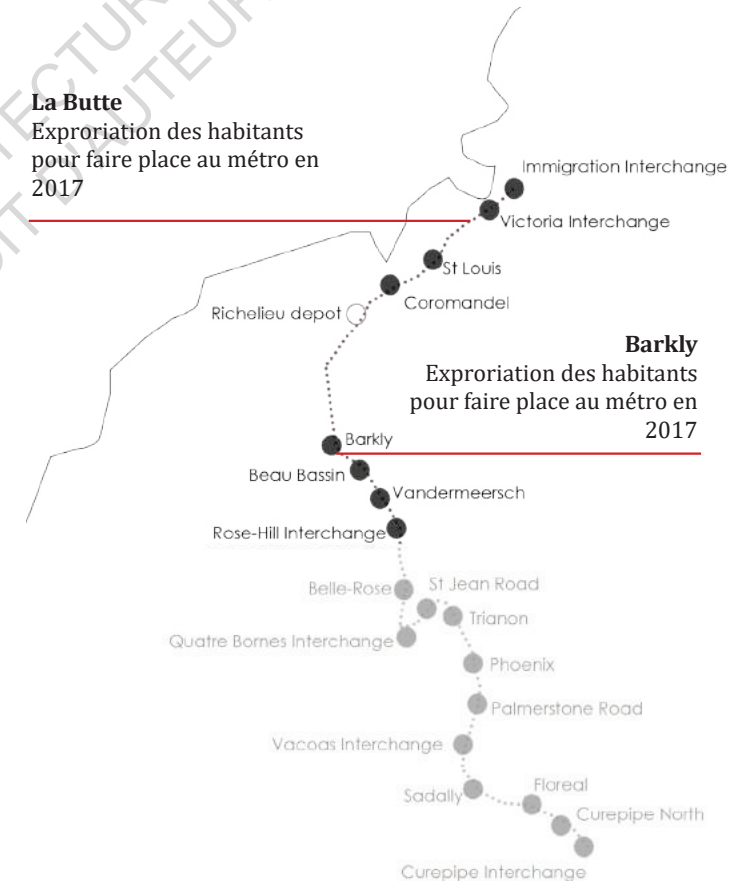
Habiter les travaux : La période de construction de Rose Hill à Port Louis

Le nouveau tracé du métro express se base partiellement sur l'ancien tracé ferroviaire. Néanmoins, avec le développement urbain, aujourd'hui, cette nouvelle ligne divise des villes et des quartiers, et détruit des espaces verts. Les travaux ont commencé en 2017, et tout ce qui se trouvait sur le tracé était détruit par phase. Parmi les destructions, il y a eu l'expropriation des habitants de Barkly et de la Butte. Barkly se trouve au nord de Rose-Hill et comprend près de 7,000 habitants (Mauritius Police Force, 2021). Une majeure partie de ces habitants font partie de la classe moyenne ou inférieure. La Butte, plus proche de Port Louis est aussi un quartier qui se trouve sur le tracé du métro.

Certaines maisons qui empiétaient sur des terrains de l'Etat, ont été détruites afin de laisser place à la nouvelle infrastructure. Le 1er septembre 2017, Barkly et la Butte ont été pris de court par les travailleurs de Larsen & Toubro qui sont venus détruire partiellement ou totalement les maisons qui se trouvent sur le tracé du métro. Un grand nombre de journalistes, de membres de forces de police, de la SMF (Special Mobile Force) et de politiciens de l'opposition étaient présents. Ces derniers manifestaient leur mécontentement par rapport aux démolitions des maisons et à ce drame humain⁶. Lors de cette expropriation, les habitants ont fait part de leur tristesse et de leur colère en manifestant devant les maisons, en tentant d'empêcher la destruction des maisons, mais une fois que les bulldozers étaient arrivés, ils n'ont pas eu d'autres choix que celui d'assister à la destruction de leur maison ou d'un mur ou d'une salle de leur maison. A ce moment précis, nombreux étaient les mauriciens venant de toute l'île à qualifier cet acte d'inhumain. Suite à ces questions d'expropriation, le leader de l'opposition en

6. Lexpress, 2017. *Metro Express: drame humain à La Butte et à Barkly.*

2017, Xavier-Luc Duval, avait mentionné sa crainte d'une émeute lors d'une conférence de presse. Selon lui, le gouvernement a fait preuve d'un « manque d'humanisme en délogeant ces habitants de chez eux sans pour autant leur accorder des compensations adéquates. »⁷ Quelques images du journal Lexpress, relatant cet événement, démontrent la dureté et la difficulté de ce moment pour les habitants refusant d'abandonner leurs maisons.



Localisation des quartiers sur le tracé du métro

7. TOP TV Mauritius, 2017. *Metro Express : Xavier-Luc Duval qualifie d'inhumain le comportement des autorités.*

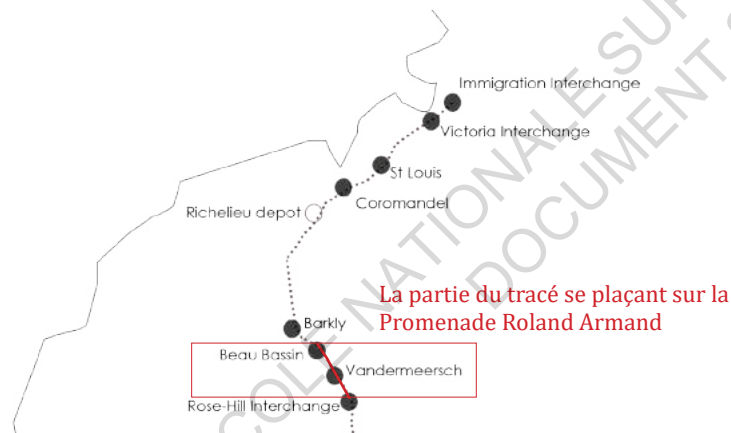


Les bulldozers et la force policière mobilisés à Barkly
Source: Lexpress, 2017

Des familles refusant d'abandonner leurs maisons à la Butte
Source: Lexpress, 2017

Quelques mois plus tard, soit en décembre 2017, les travaux s'organisaient autour de la Promenade Roland Armand et du Jardin Bijoux, à Beau Bassin. Ces deux endroits, parmi les rares espaces verts de la ville de Beau Bassin et avec des arbres de plus de 50 ans, étaient des espaces communs où les habitants allaient régulièrement courir ou faire des piqueniques. La promenade Roland Armand était également un des rares espaces dédiés au piéton au sein de la ville.

Pour y être allée plusieurs fois lorsque la promenade était encore boisée, je peux qualifier cet endroit d'une poche de respiration dans la ville dense de Beau Bassin. Je vais souvent à la gare de Rose Hill car c'est une gare centrale où l'on trouve des bus pour aller dans les 4 coins de l'île. Souvent lorsque j'étais en avance et que je devais attendre le bus, où que je rentrais chez moi, de la gare, je faisais un tour à la promenade Roland Armand, je regardais les arbres et j'appréciais la brise que l'on pouvait ressentir malgré des voitures qui faisaient des va-et-vient juste à côté. A Maurice, le piéton est souvent négligé, on le perçoit par le manque de trottoir et d'espaces piétons. Néanmoins, la promenade Roland Armand était un endroit dédié aux piétons. C'était un passage piéton arboré, ombragé et frais qui pouvait mener d'un point A à un point B et qui faisait également office de parc. Ce qui suit est une balade dans la Promenade que j'ai faite en février 2018.



Ancienne promenade transformée en ligne de métro

Un jour d'été à la Promenade



J'arrive à la Promenade de Beau Bassin en direction de Rose-Hill.. Ouf, que ça fait du bien de marcher dans l'ombre.



Je peux enfin me poser avec Snowy.. Je m'allonge et j'admire ce ciel bleu à travers ces fines branches et feuilles qui m'offrent un beau paysage.



Et dire que ces arbres ne seront bientôt plus là..



"Je t'ai offert de l'ombre lors de longues journées trop ensoleillée"

"Je t'ai donné de la paix."

Des phrases que je vois accrochées aux arbres; cet espace compte beaucoup pour ces gens et ils se battent pour pouvoir le préserver.



Je reprends la route pour aller vers Rose-Hill, en appréciant cette Promenade, sachant que c'est probablement ma dernière visite.

Ainsi, pour laisser place aux rails, en mars 2018, les arbres sont passés sous les lames des tronçonneuses⁸. 134 arbres auraient été abattus alors que 100 autres auraient été transplantés. De plus, un principe 3-1 avait été mis en place ; chaque arbre abattu est remplacé par trois autres, soit dans le nouveau parc mis en place pour remplacer la promenade ou ailleurs⁹. L'abattage de ces arbres avait suscité beaucoup de contestataires.

Un incident avait encore une fois fait des mécontents dans les villes de Rose-Hill et Beau Bassin en octobre 2018. Durant la période de construction, un des tuyaux de la « Waste Water Authority » (WMA) a été endommagé durant les fouilles sur le tracé à Beau Bassin et à Rose-Hill. Des matières fécales se sont déversées dans la cour des gens mais également dans des espaces publics tels que la gare de Rose-Hill. J'ai moi-même fait l'expérience de l'odeur immonde que l'on sentait à la gare de Rose-Hill. Cela s'est passé à deux reprises avec deux semaines d'intervalle et des commerçants ont dû fermer boutique car leurs produits avaient été affectés. Certains ont même subi des inondations dans leurs maisons. Les autorités concernées ont géré la situation sans pour autant donner d'explication. Encore une fois, de tels événements laissent des séquelles notamment au niveau de la santé. Ils ont été nombreux à souffrir des effets de cette odeur et à devoir déménager pour quelques jours jusqu'à ce que les odeurs se soient estompées.

Cet incident était plus spécifiquement situé sur la rue Sir Virgil Naz à Rose-Hill. Dans la nuit, durant les travaux de forage, le tuyau endommagé a provoqué une obstruction dans le réseau d'égout principal et un débordement d'eaux usées a infecté les commerces et maisons de cette rue. Suite à cet incident, Larsen & Toubro, les entrepreneurs du projet ont affirmé suivre le plan de canalisation existant de la CWA (Central Water Authority) et de la WMA¹⁰. Ils

8. L'express, 2018. *Metro Express: l'abattage des arbres de la Promenade Roland Armand a débuté.*

9. Défimedia, 2018. *Promenade Roland Armand : 100 arbres transplantés, 134 abattus sur le tracé du Metro Express.*

10. L'express, 2018. *Travaux : le métro avance, les Rosehilliens pataugent... dans les eaux usées.*

affirment ne pas avoir percuté un tuyau. Selon eux, le tuyau a été endommagé par les vibrations durant les travaux de forage. De plus, les différents types de terres, dont les roches, se seraient accumulés et auraient endommagé le regard d'égout.

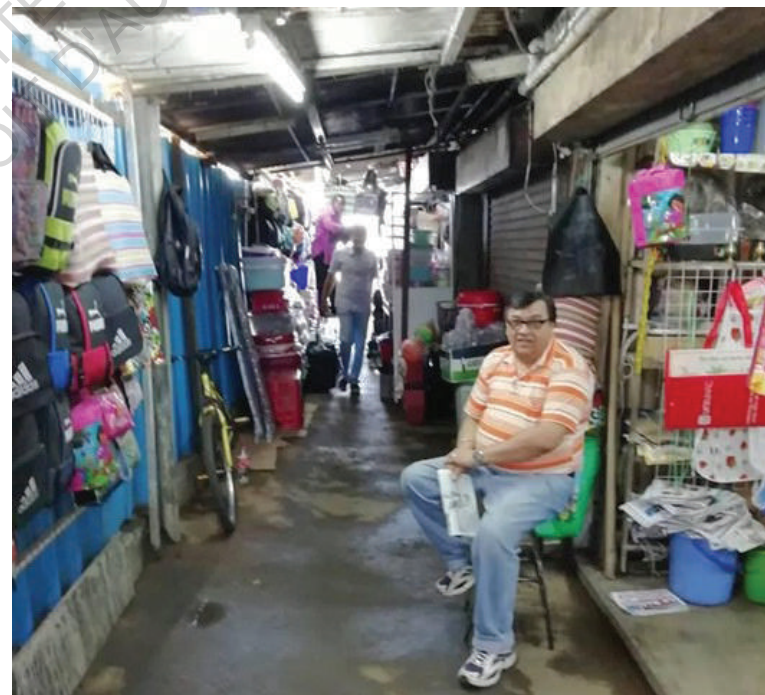
Le travail d'Yvonne Stephen, journaliste pour le journal 5plus, raconte également la période de construction du métro pour les habitants de Rose Hill et Beau Bassin¹¹. Cet article compile quelques témoignages datant fin 2018. Dont les personnes interrogées, les témoignages de Jérôme Pierrot, habitant de la rue Sir Virgil Naz, Annabelle Savriacouty, qui travaille dans la même rue, expriment leurs sentiments face à la situation du déversement des eaux usées. L'odeur y est décrite comme une odeur fétide qui revient toujours, « comme un mauvais souvenir ». Pour Jérôme, cet incident l'a fait concrétiser sa décision de déménager. Annabelle déplore également cette odeur qui « vient par vague ». Dans ce même article, la journaliste a fait la rencontre d'un habitant dont l'accès à sa maison devenait difficile dû aux travaux. Cet habitant de Vandermeersch ne pouvait plus rentrer sa voiture dans son garage, il devait donc demander aux travailleurs de bouger certains matériaux et blocs de béton pour qu'il puisse trouver une place de parking temporaire.

Cette phase de cohabitation avec les travaux a également créé un changement définitif pour les commerçants d'Arab Town. Arab Town est un marché qui se trouvait proche de la gare de Rose Hill où on y vend de tout. Ce marché, qui datait de 1986, était considéré comme patrimoine national par nombreuses entités¹². Dès avril 2017, le maire de la ville, Ken Fong, avait informé les commerçants de l'Arab Town qu'ils seraient relogés à l'arrière du stade Sir-Gaëtan Duval non loin de leur emplacement initial. Dès cette déclaration de la part du maire, les commerçants ont contesté cette décision en exprimant leur crainte de ne pouvoir attirer leurs clients et vendre leurs produits dans ce nouvel emplacement. C'était le 19 novembre 2017 que Larsen

11. 5Plus, 2018. *METRO EXPRESS : SUR LES RAILS DU MÉCONTENTEMENT.*

12. businessmega, 2017. *Arab Town : patrimoine en péril.*

& Toubro a pris possession de la foire traditionnelle Arab Town¹³. Le réaménagement de ce nouvel emplacement a coûté environ Rs 6,6 millions et couvre une superficie de 1050 mètres carrés. C'était le 8 décembre de la même année que le nouvel Arab Town a ouvert ses portes¹⁴. Malgré le nouvel Arab Town, certains des commerçants n'ont pas déménagé. Dan Luximon, commerçant dans l'ancien Arab Town exprimait sa volonté à ne pas quitter les lieux en 2018. Malgré le bruit et la poussière, ils étaient une dizaine à occuper ce terrain privé qui leur a été légué par leurs parents ou grands-parents. Ils sont restés dans ces lieux malgré une baisse de 80% de leur vente¹⁵.



Dan Luximon exposant ces articles dans l'ancien Arab Town
Source : Lemauricien, 2018

13. Défimedia, 2017. *Rose-Hill : Arab Town fait place au Metro Express.*

14. Défimedia, 2017. *New Arab Town ouvre ses portes.*

15. Lemauricien, 2018. *Rose-Hill : une partie de l'ancien Arab Town vit toujours.*

Avec un projet d'une telle envergure, les événements liés au chantier continuaient à augmenter. Une expropriation des habitants qualifiée de drame humain, la délocalisation de commerçants, des problèmes d'accès, un manque de considération pour les usagers des autobus et un manque de communication au sein des compagnies mais aussi vis-à-vis du public ont été des situations difficiles que différentes personnes ont subies. Tous ces événements ont laissé des traces ; physiques, par rapport à cette nouvelle ligne qui divise des quartiers pour en lier d'autres mais aussi mentales car le traumatisme de certains reste omniprésent malgré les événements déjà passés.

B. Les différentes interprétations de l'opinion publique : La volonté d'une concertation



Les réactions des habitants variaient. Les travaux avaient commencé et alors que certaines voix se faisaient entendre, d'autres étaient muettes. Durant mon enquête, j'ai rencontré 3 types de personnes face à ce projet de métro à Maurice. Les 3 catégories sont les suivantes ; ceux qui sont contre le projet pour des raisons que je détaille plus bas, ceux qui sont pour mais subissent des situations difficiles durant la construction et ceux qui sont totalement pour le projet car ils voient en ce métro une réminiscence du passé. Dans cette partie, nous observons ces différentes catégories et leurs manifestations dans leurs vies quotidiennes. Les enjeux de la concertation sont également mis en avant à travers différents exemples.

Contestations actives mais inopérantes

Avant les débuts du chantier, une plateforme Anti-Métro avait vu le jour. En 2017 la Plateforme Anti Métro (PAM) regroupait des fédérations syndicales, des ONG et des associations citoyennes militant contre le projet de métro¹. En juin 2017, elle réclamait un référendum sur le métro express. D'ailleurs, c'est en s'appuyant sur le programme du gouvernement 2015-2019 annoncé par la présidente de la République de l'époque en janvier 2015 que les membres de la PAM réclamaient ce référendum. Selon la section 257 de ce programme, il est stipulé que des référendums au niveau national auront lieu pour des projets de grande importance et relatant de l'intérêt public². Dans leur point de presse, le coordinateur de la PAM, Jayen Chellum, a exprimé l'importance de la voix de la population dans ce projet qui affectera la vie quotidienne des mauriciens. Des manifestations et rencontres ont également été vaines. Comparant le gouvernement à une dictature, le syndicaliste Narendranath Gopee, président de la *Federation of Civil Service and Other Unions*, et membre de la PAM, déplore le manque de transparence en faisant référence à une démocratie participative évoquée dans le programme gouvernemental. En août 2017 la plateforme a lancé une pétition nationale contre le projet du métro³. De plus, en septembre 2017, lorsque la plateforme a voulu organiser une marche de Barkly à Rose-Hill, il y a eu « un blocage administratif » que Chellum attribuait à une implication d'hommes politiques⁴.

Dans la même année, lors des questions d'expropriation à Barkly et à la Butte, Louis Eddy Josen, président de l'ONG « Debout Citoyen »

1. Lemauricien, 2017. *PLATEFORME ANTI-MÉTRO : Une pétition pour réclamer un référendum sur le métro express*.

2. Extrait de la Section 257 du Government Programme 2015-2019 nommé *Achieving Meaningful Change*, « Nationwide referendums will be held on matters of utmost importance and relating to public interest. » (Lemauricien, 2017).

3. Lexpress, 2017. *Une pétition nationale lancée pour dire non au Metro Express*.

4. Lexpress, 2017. *Metro Express: «Rs 12,9 milliards pour les cinq stations surélevées»*

avait fait part de son opinion par rapport au projet métro express⁵. Dans une interview avec Défimedia, il stipule que le projet du métro affectera la vie sociale des mauriciens. Il affirme que ce sera un désastre social et que le projet ne sera pas bénéfique pour les habitants. Cette ONG avait écrit une lettre en 2017 faisant appel au premier ministre, au ministère des infrastructures publiques, au ministère des terres et du logement, au ministère de l'environnement et à Metro Express Ltd pour arrêter le projet dû au risque de glissement de terrain à La Butte et à Camp Chapelon prédit par un rapport rédigé par Japan International Cooperation (JICA) datant de juin 2015 citant 37 régions de l'île comme étant des régions susceptibles aux glissements de terrain. Ce rapport, selon Défimedia, inclut les régions de La montée S de Grande Rivière Nord-Ouest, Mgr Leen Street à La Butte et l'Old Moka Road à Camp Chapelon⁵. Cette association avait également fait servir une mise en demeure contre le projet en attendant l'EIA. Néanmoins, en 2017, lors des fouilles pour le projet du métro, Dev Beekhary, le conseiller du ministre mentor de cette année, a déclaré que la construction ne présente aucun risque de glissement de terrain affirmant que le gouvernement ne serait pas allé de l'avant avec le projet si cela représentait un danger pour les habitants des régions concernées.

Cette plateforme n'est pas la seule à militer pour la transparence et une meilleure communication autour du projet. 270 Lavwa⁶ est un groupe de citoyens qui se sont mobilisés pour la promenade Roland Armand, le Jardin Bijoux et contre l'opacité autour du projet Metro Express. 270 lavwa a été créé pour symboliser les 270 arbres de la Promenade menacés d'être arrachés. En 2018, cette association avait organisé des événements sur la promenade afin de mobiliser les mauriciens et avait également écrit des lettres recueillant plusieurs signatures des habitants de Beau Bassin et de Rose-Hill. Lors de mon enquête et de ma rencontre avec la porte-parole de 270 Lavwa, Adi Teelock, j'ai pris connaissance de nombreux éléments concernant la phase de construction du métro express. Parmi ces éléments figurait

5. Défimedia, 2017. *Metro Express: should the route be reviewed?*

6. lavwa = voix, en créole mauricien

une alternative proposée afin d'épargner une partie de la Promenade Roland Armand et du Jardin Bijoux. Ce projet émanait d'un collectif qui s'était créé afin d'essayer de protéger ces deux espaces verts de la ville, Kolektif Sov Promenade Roland Armand ek Jardin Bijoux. Dans ce collectif se trouvait d'autres associations telles que Free Art et 270 Lavwa mais également des citoyens qui voulaient faire entendre leurs voix.

Ce collectif avait donc réfléchi à une alternative qui aurait peut-être permis de sauver une partie de la promenade ; une partie des arbres, où les gens auraient pu continuer à marcher. Les personnes du collectif s'étaient organisées afin d'avoir une présentation avec une simulation 3D et une vidéo afin d'enrichir leur présentation. Avant de présenter cette idée aux autorités, le collectif avait organisé une réunion au collège St Mary's avec des habitants de Beau Bassin et de Rose-Hill qu'il avait invités. Suite à cette réunion, quatre personnes du collectif ont entamé les démarches pour organiser une rencontre officielle.

Durant mon entretien avec Adi, elle me racontait que son équipe a eu beaucoup de mal à avoir une réunion avec les autorités concernées. Une fois la réunion organisée, les personnes du collectif se sont aperçues qu'il n'y avait aucun technicien du projet qui aurait pu regarder la proposition. Présents à cette réunion étaient des porte-parole du ministère et l'attachée de presse de Métro Express Ltd. Le collectif n'a pas pu faire la présentation ainsi, la voix de cette association et celle des citoyens concernés n'ont pas été écoutées. Il y a eu un manque de concertation au début du projet qui a perduré durant tout le projet, selon Adi. Malgré la volonté et l'acharnement des associations, aucune réunion n'a pu être organisée pour qu'il y ait une communication entre les deux parties.

En parallèle de ce projet alternatif, elle a organisé des pétitions, ainsi que des rassemblements sur la promenade. Les mêmes questions reviennent dans toutes les lettres envoyées : Quel est le tracé défini ? Quels seront les impacts sur les services ; l'eau, l'électricité et les

eaux usées ? Où passeront les piétons ? Quels seront les impacts de pollution sonore ? Quel sera l'alternative aux parcs qui seront détruits ? Quels seront les impacts ou études faites par rapport aux commerces avoisinants ? Pourquoi pas de EIA (Environment Impact Assessment) publiée ? Les destinataires des lettres étaient la municipalité de Beau Bassin et Rose Hill, le ministre des infrastructures publiques et du transport, le ministre de l'environnement et du développement durable et le vice premier ministre qui était également le ministre de l'énergie et des services publics.

Durant cette période, il est indéniable que nous avons été témoins d'une contestation bien présente. De par les pétitions, marches et événements organisés par l'association 270 Lavwa, cette contestation visible a pris différentes formes. Lors de mon entretien, en mars 2020, elle nous dit considérer que ce projet a été fait « dans le déni, avec une négation de l'existence du citoyen ». Quand je les ai interrogés, les habitants de Beau Bassin ont beaucoup souffert des travaux du métro. Le niveau sonore des constructions a duré pendant toute la nuit durant des mois et dépassait la limite par 20 décibels. Lorsque des plaintes ont été déposées, aucune disposition n'a été prise pour remédier à la situation. Adi Teelock considère que la stratégie derrière la phase de construction a été de décourager les rassemblements de personnes qui pourraient se liguer contre le projet. Malgré les efforts de 270 Lavwa, les groupes ou associations n'ont pas été conviés aux réunions organisées par la municipalité. L'une d'entre elles, organisée par Larsen & Toubro, l'entrepreneur du projet métro express, avait pourtant pris pour ordre du jour d'écouter la voix des habitants afin de remédier à leurs doléances. Il s'agissait d'un moment où les habitants auraient pu avoir réponses à des questions plus précises telles que la distance à laquelle passerait le métro de leur maison. Le refus d'accepter les groupes durant cette réunion est la preuve, selon cette association, de la volonté des autorités à effacer une contestation très, voire trop présente.

Néanmoins, en vue de la destruction des arbres se trouvant sur la Promenade Roland Armand, la compagnie Métro Express Ltd a été le

promoteur d'un projet de parc ; le Ebène Recreational Park. L'appel d'offres avait été lancé le 11 avril 2019 au coût de Rs 100 millions. La date d'ouverture était prévue pour septembre 2019, au même moment des premiers essais du métro. Avec l'aide des paysagistes Daniel Maestracci, associé du paysagiste international, Gilles Clément⁷ et Jean-Pierre Tin Tsin Fong, le joint-venture Land Concept Ltd et Urban Scope ont travaillé sur la conception du parc⁸. La pose de la première pierre a eu lieu le 25 août 2019. Ce projet a été complété le 5 décembre 2020. Il s'agit donc d'un parc de loisir de 2,000 m², d'un parcours de santé de 800 m, d'une esplanade, de terrains de pétanque, d'un jardin d'enfants et d'équipements sportifs. Durant l'inauguration, le premier ministre, Pravind Jugnauth a déclaré que 2400 arbres ont été plantés pour remplacer les 113 arbres abattus de la gare de Rose Hill à Beau Bassin⁹. Dans la vidéo présentée en août 2019, le parc se démarque par sa verdure et ses grands espaces.

Durant ma visite le 22 décembre 2020, j'ai pu constater l'état des arbres présents. Il y a une multitude de palmiers ainsi que des jeunes arbres pas plus hauts de 2 m. De fait, à l'heure actuelle, il s'agit d'un parc très ensoleillé où il n'y pas d'espace ombragé. Il n'y a pas de kiosque ni d'abri. Ce qui m'a frappé lors de ma visite, c'est que les chiens n'y ont pas accès et les vélos sont interdits à l'intérieur du parc. De plus, alors que la Promenade Roland Armand menait quelque part, ce parc est vraiment un circuit avec une entrée principale qui fait également office de sortie. L'accès aux piétons est relativement loin en comparaison avec la proximité de la Promenade et des habitations.

7. Lemauricien, 2018. *Parc Roland Armand, Rose-Hill : « un parc de référence » de Rs 100M bientôt aménagé.*

8. Lemauricien, 2019. *En remplacement de la promenade Roland Armand : l'Ebène Recreational Park prend vie.*

9. Lemauricien, 2020. *Inauguration de l'Ebène Recreational Park : 2400 arbres plantés pour remplacer les 113 arbres abattus de RH à BB*



Les acteurs du projets de l'Ebène Recreational Park
(Photo prise en février 2020)

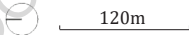
Début des travaux pour la nouvelle aire de stationnement d'Ebène

Stationnement temporaire durant une partie des travaux du métro à la gare de Rose-Hill

Gare de Rose Hill



Image satellite juillet 2019



Avant de se plonger dans le parc, il est intéressant de voir son évolution. Sur l'image satellite de 2019, on voit un parking pour des autobus qui a été aménagé temporairement car ce dernier fait vite place au projet du parc. En parallèle, la construction de l'aire de stationnement plus haut débute.

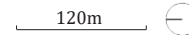


Le nouveau "Bus Holding Area" ¹⁰

Ebène Recreational Park

Gare de Rose Hill

Image satellite décembre 2020



10. Ce "Bus Holding Area" est la nouvelle aire de stationnement dont parlaient les chefs de gare dans la première partie du mémoire et se situe à presque 1 km de la gare de Rose-Hill.

La visite d'un nouveau parc



J'arrive à l'entrée et je passe par ce portail blanc pour accéder au parc.



Je vois devant moi un tableau de palmiste. Je vois des gens faisant de l'exercice. C'est sympa.



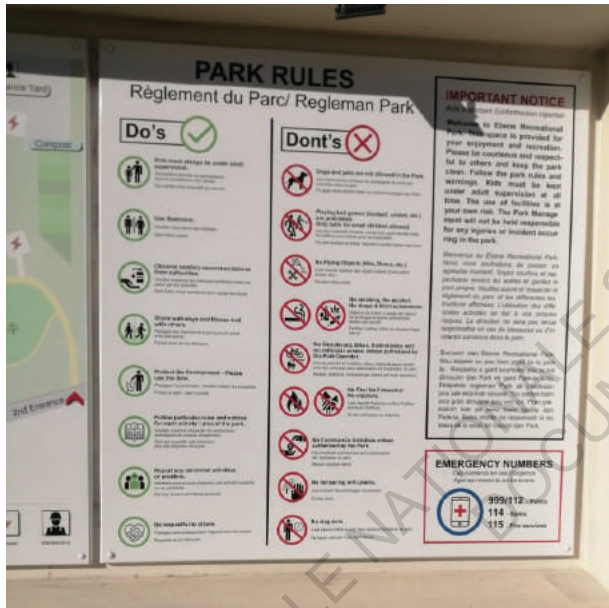
Il y a un espace où les enfants peuvent jouer. Se plaçant devant les pylones électriques, le parc a une ambiance spéciale.



J'entends le son de l'eau. C'est apaisant. Mais il est vrai que j'ai très chaud et je me retrouve contrainte à rester au soleil.



C'est un parcours pour les sportifs; rythmé de différents mobiliers extérieurs pour faire du sport.



D'ailleurs, un trajet de fitness est même proposé. C'est triste que Snowy ne puisse pas m'accompagner cela dit.

Néanmoins, cela attire un autre public. Malgré le fait que les usagers de l'ancienne Promenade ne soit pas les usagers principaux du parc, beaucoup d'habitants de la localité prennent leurs voitures, se gare, pour faire un tour dans le parc et jouer avec leurs enfants. Certains y vont pour faire de l'exercice. Nastasia Chong a même posé en faisant du tai chi lors d'une interview avec la Metro Express Ltd en disant profiter du parc 3-4 fois par semaine pour pratiquer et s'entraîner.



Image de Nastasia pratiquant du Tai Chi
Source : Page facebook Metro Express Mauritius (Janvier 2021)

Ainsi, ce parc est mis en valeur pour les activités physiques plutôt que pour le loisir. La promotion de ce dernier est d'ailleurs claire, montrant souvent des gens faisant de l'exercice dans le parc.

Les espaces ont certes, créé un mouvement citoyens forts auprès des habitants de la localité mais la Promenade Roland Armand n'a pas été la seule à faire parler d'elle par les contestataires du projet de métro. Avec l'arrivée de ce projet, la grande question était « Qu'arriverait-il aux modes de transport existants ; les bus ? » Dès le début des travaux, en 2017, les compagnies d'autobus ont montré leur inquiétude face à cette nouvelle infrastructure qui risquerait de leur faire perdre leur emploi. Le Front commun des travailleurs du transport avait organisé une grève de la faim en août 2017 car malgré plusieurs lettres envoyées au ministère des infrastructures publiques, ils n'ont eu aucune réponse. Leur objectif était d'organiser une rencontre avec le ministre¹¹. Cette situation démontre qu'il y a eu un réel manque de communication et de concertation au préalable du projet. Cela fait également écho à la demande d'Adi Teelock pour une rencontre avec les autorités quelques temps plus tard.

En parallèle, d'autres plaintes ont également été déposées. Trente-deux plaintes avaient été reçues dans le sillage des travaux du Metro Express dès 2018¹². Une dizaine de commerçants avaient décidé de porter plainte pour les dommages encourus depuis le début des travaux. Dans les trente-deux plaintes, il s'agit de plaintes d'habitants de Rose-Hill et de Barkly ainsi que de commerçants de Beau Bassin et Rose-Hill, longeant les travaux du métro express. Les témoignages des commerçants sont unanimes. Les chiffres d'affaires baissaient et continuaient à baisser. Ils réclamaient une compensation à la hauteur de leurs pertes respectives. Les commerçants du bazar de Rose-Hill avaient également demandé à plusieurs reprises une rencontre avec le maire de Beau Bassin/Rose-Hill qui, lui, refusait toute confrontation¹³. Néanmoins, un compromis avait été trouvé grâce à un parking temporaire dans un coin du stade de Rose-Hill non loin qui faciliterait les commerçants car ils n'avaient plus de

11. Lemauricien, 2017. *METRO EXPRESS— Front commun des travailleurs du transport : Début de la grève de la faim vendredi.*

12. Lexpress, 2018. *Metro Express: les commerçants montent au front*

13. Lexpress, 2018. *Réunion avec les marchands: «Je ne veux pas de confrontation», dit le maire Ken Fong*

place pour se garer. Cet arrangement fait suite à une manifestation de la part des commerçants en avril 2018. Cette négociation s'est faite entre la police et un consultant juridique¹⁴ sur place en absence du maire. Durant cette manifestation, certains des commerçants étaient réticents de la solution proposée car ils réclamaient la présence du maire et demandaient sa démission.

Parmi ces plaintes figurent celle d'Euretta Hazareesingh. Cette commerçante de Rose-Hill qui louait deux emplacements depuis 1994 n'a pas eu d'autres choix que de se tourner vers la voie légale. Dans sa lettre ouverte au Premier Ministre, elle détaille ses difficultés face à tous les événements créés par le projet du métro. Elle détaille sa situation financière difficile dû à l'incapacité d'opérer son business. Elle exprime également comment la situation a empiré depuis le début des fouilles. Les rats se manifestaient dans sa cuisine et cela rendait son travail impossible. De plus, depuis que les tuyaux des eaux usées aient été endommagés, elle a dû fermer boutique temporairement¹⁵.

Les plaintes ne se sont pas arrêtées là. Les impacts de la délocalisation des commerçants de l'Arab Town ont également été importants. En octobre 2019, soit presque un an après leur délocalisation, ces marchands ont dû quitter leurs étals. Le président de la *Distributive Trade Employers' Union* et porte-parole des marchands de l'Arab Town, Imtazally Jaumeer disait que malgré leurs nombreuses plaintes à la mairie de Beau Bassin/Rose-Hill, la situation ne faisait qu'empirer. Il arrivait que les marchands ne vendent rien pendant plus de deux jours. Comparant la foire d'Arab Town à un cimetière dès l'après-midi, M. Jaumeer expliquait que certains commerçants ont dû trouver un emploi à plein-temps et laisser leurs épouses travailler à la foire afin de pouvoir nourrir leur famille et payer la location de leurs étals. Le nouvel emplacement de la foire a connu plusieurs vols et des cas d'agression. De fait, les clients potentiels ont peur de s'y aventurer¹⁶.

14. Lexpress, 2018. *Rose-Hill: échauffourée entre des marchands.*

15. Lexpress, 2018. *Open letter: struggling for survival with the Metro Express.*

16. Lemauricien, 2019. *Rose-Hill : des marchands de l'Arab Town abandonnent leurs étals.*

Ainsi, ces contestations actives ont été nombreuses. Elles ont pris la forme de lettres ouvertes, de manifestations, de marches, d'événements de sensibilisation et même de grève. Cependant celles-ci ont été inefficaces. Le projet a suivi son cours ; il a suivi sa planification initiale. Ni le tracé, ni les moyens employés et façon de procéder pour entreprendre les chantiers étaient des éléments négociables du projet.

Contestations invisibles et résignations habitantes

La deuxième catégorie est la contestation invisible. Malgré leur rôle important en tant que premiers concernés par les travaux du métro express à Rose Hill, certains commerçants n'ont pas eu leurs mots à dire durant la phase de construction. Néanmoins, ces personnes n'ont pas cherché à le faire non plus. Beaucoup racontent comment ils finissaient par accepter les changements malgré eux.

Josh Chung, propriétaire du restaurant Apo à Vandermeersch, expliquait en 2018 que des feuilles de tôles barraient sa façade très colorée et de fait, il n'avait pas de client. Pour pouvoir continuer à opérer, il a effectué plusieurs changements ; il avait mis en place un système de take-away, avait aménagé un autre espace pour manger et avait créé une autre entrée pour éviter à ses clients de passer par Vandermeersch. Grâce à ces changements, il arrivait à préserver sa clientèle. Malgré cela, il a quand même eu des difficultés car des matériaux étaient souvent devant son entrée et cela empirait la situation¹⁷.

Lorsque j'ai interrogé un des propriétaires du magasin, Venpin à Rose-Hill, que nous avons vu plus haut dans le mémoire, il m'a fait part de son impuissance face à la situation. Pour rappel, durant la période de juillet à septembre 2019, l'avant de sa boutique était devenu la gare temporaire de Rose Hill. Les propriétaires avaient été informés que les bus seraient devant leurs portes deux semaines à l'avance suite à un accord verbal par un représentant de la compagnie du métro express. Avec des gens qui attendent le bus à l'entrée même de la boutique, la clientèle habituée ne venait plus. La fumée se retrouvait à l'intérieur et le nettoyage se faisait durant toute la journée. Cette pollution était également sonore, car il n'y avait jamais un moment tranquille à la boutique. De plus, la livraison des produits était devenue difficile, les

17. 5Plus, 2018. *METRO EXPRESS : SUR LES RAILS DU MÉCONTENTEMENT*.

livreurs n'ayant plus de place pour se garer et refusant de continuer la livraison à cet endroit. Aucun changement de circulation n'a été fait pour que la route puisse ménager un espace de stationnement pour les bus malgré un flux constant de voitures. Les policiers en charge du trafic routier n'étaient pas toujours présents. Les propriétaires du magasin ont assisté à deux accidents durant cette période de 3 mois. Malgré tous ces inconvénients, à la fois économiques mais également de l'ordre des facilités de la vie quotidienne, les propriétaires ne se sont pas plaints ouvertement et ont accepté leur sort. Lors d'une deuxième rencontre avec Venpin, un an après, soit en décembre 2020, le discours était différent. L'épisode des 3 mois de bus devant leur magasin était considéré comme un « mal pour un bien ». C'était un discours très positif que les propriétaires avaient en tant qu'utilisateur du métro et en tant que commerçant non loin de la gare. Grâce à cette nouvelle infrastructure, ils apprécient une nouvelle clientèle. Des personnes qui n'étaient pas venues depuis longtemps sont venues visiter le magasin ainsi que ces propriétaires par le biais du métro.

D'autres commerces, tels que Venpin, ont fait face à des moments très difficiles au moment de la construction mais aussi après. D'ailleurs, les entretiens que j'ai effectués après un an d'opération du métro, soit en décembre 2020, m'ont aidé à comprendre leurs situations. Nombreux ont été les magasins à fermer boutique. La façade n'est plus la même. J'ai fait la rencontre d'une nouvelle boutique, Grand Zone ainsi que d'un nouveau restaurant, Mandarin Box. Ceux qui ont pu surmonter la période de construction du métro et plus de deux mois de confinement dû à la Covid-19 ont témoigné la différence pré et post métro. Jinchu est un magasin d'uniforme se trouvant vis-à-vis de la gare de Rose Hill. Une des employés, Priscilla, m'a expliqué que pendant la période de construction à la gare de Rose Hill, il n'y avait presque pas de client car l'accès au magasin était difficile et la route était toujours bloquée. Cette dernière a également fait ressortir que depuis l'achèvement de la première phase du métro, Jinchu a développé une nouvelle clientèle. « Les clients viennent aussi du nord maintenant grâce au métro. » Cette usagère quotidienne du métro m'a aussi expliqué comment ce nouveau mode de transport l'aide

dans son trajet de Pointe aux Sables à Rose-Hill. Elle vient en voiture jusqu'à Coromandel, se gare dans le parking et prend le métro de Coromandel à Rose Hill. De fait, grâce au métro, « elle n'arrive plus en retard », me disent ses collègues. D'autres boutiques qui n'ont pas trop souffert et qui trouvent un impact positif dans le métro dont le snack Yuyu dont le propriétaire m'a expliqué que le pré, pendant et post métro n'a pas fait de grande différence pour lui et que selon lui, le métro est signe de développement du pays.

Un employé du magasin de vêtements Fashion Factory, m'a également expliqué que la poussière était difficile à gérer et qu'il y avait moins de clients dû à la difficulté d'accès. Se fiant principalement sur une clientèle de passage, le magasin a eu des difficultés durant la période de construction. Néanmoins, l'employé affirme qu'aujourd'hui, ils ont plus de clients ; ceux venant du nord en plus de ceux de Rose Hill. Ma dernière rencontre de ce jour a été à la librairie Le Bouquin ouverte depuis 15 ans. De toutes mes rencontres, leur commerce a été le plus affecté de cette région. Il déplore, comme les autres, une grande quantité de poussière pendant la période de construction. La différence est que la librairie, contrairement aux autres commerces, a dû jeter un bon nombre d'articles ; des livres, des petits objets décoratifs et autres. Les livres qui ont été abimés à cause de la poussière auront du mal à être vendus. Leur vente a beaucoup souffert et malheureusement, déplore le propriétaire, le travail n'a pas repris. Pour lui, la situation devient très difficile, le confinement a empiré les choses et il m'explique que rien n'est sûr par rapport à son business.



Gare de métro
Gare d'autobus
Parkings
Commerces en face



La devanture des commerces dont j'ai interrogé les employés ou propriétaires
(Date des entretiens : 10 décembre 2020)

La réaction des chefs de gare et des compagnies d'autobus sont similaires aux commerçants qui sont restés dans l'ombre. Lorsque le chef de gare de la compagnie CNT, la compagnie nationale de l'île, m'a dit qu'il suivait sa cabine jour après jour, il m'expliquait le manque d'informations qu'il avait. Il n'avait pas d'idée globale du sort de la gare de bus avec le quai du métro mais a accepté les changements journaliers sans rechigner. Ce dernier m'a également expliqué les doléances qu'il a reçues de la part des usagers du bus. Durant la construction du quai de métro, des abris et des bancs ont été détruits. Ces derniers n'ont pas été remplacés à la finition des travaux. De fait, les usagers du bus sont contraints d'attendre debout et au soleil durant les après-midis. Il m'a aussi fait part du problème de toilettes publiques qui ont été détruites pour être remplacées par des toilettes payantes. De plus, le bâtiment de la gare de métro abrite des toilettes réservées aux employés du métro. Un effort a été fait par la NTC (National Transport Cooperation) en distribuant une carte au chef de gare lui permettant d'utiliser les toilettes du bâtiment du métro. Cette carte, distribuée en octobre 2020, n'était toujours pas valide par la compagnie du métro express en décembre 2020.



« Je bouge avec ma cabine » M. Prakash, chef de gare pour la compagnie CNT
(Date des entretiens : 10 décembre 2020)

La compagnie RHT est en perte économique avec l'arrivée du métro. Le trajet des bus de RHT étant prioritairement de Rose Hill à Port Louis, la recette a diminué de 50% selon les employés de la compagnie. En sus de cela, ils sont obligés de faire partir des bus vides, cela empire leur situation financière. La frustration des employés s'est facilement fait ressentir durant nos entretiens. Les chauffeurs, receveurs et chefs de gare sont tous d'accord de la dangerosité de la situation piétonne actuelle de la gare d'autobus. Les employés se retrouvent obligés à se mettre au milieu du chemin pour permettre aux piétons d'entrer dans les bus en sécurité. Ils subissent les conséquences de cette nouvelle gare sans pour autant agir. Ils ont été unanimes à me dire à quel point cette situation ne fonctionnait pas mais lorsque je posais la question, « Qu'avez-vous fait ? » ou « Que pensez-vous faire pour remédier à la situation ? », ils baissaient tous la tête en contestant qu'ils n'avaient pas leur mot à dire et qu'ils suivent les ordres de la NTC.

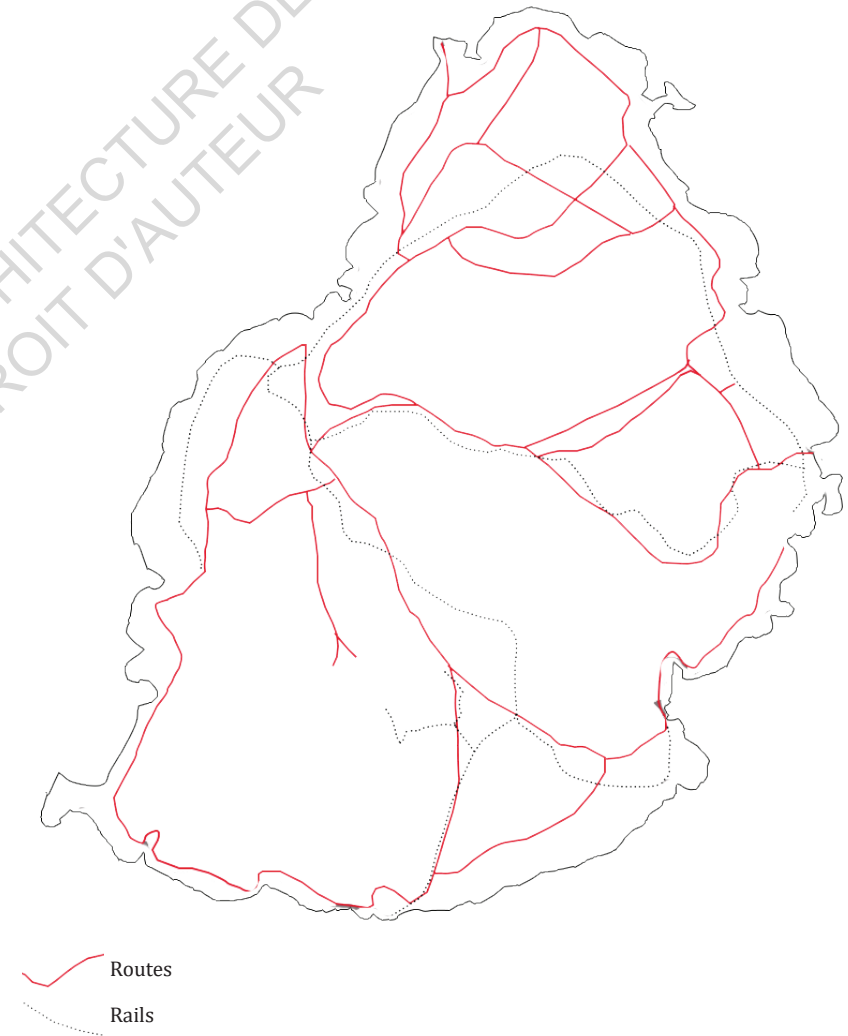
Ces contestations et résignations silencieuses sont majoritairement éphémères. L'exemple des commerces en face de la gare ou même celui de Venpin montre une appréciation du métro une fois le projet achevé. Il existe quand même certaines catégories, par exemple les chefs de gare et les compagnies d'autobus qui sont mécontents de la tournure des événements mais restent, cependant, réservés pour le moment.

Une appréciation qui émerge d'une nostalgie du train et de la fonctionnalité du métro

Le train des années 1860 a une grande importance dans l'approche de certains mauriciens quant au projet du métro. Ce train, qui a fait son apparition à Maurice en 1864 durant la colonisation anglaise débutant par la ligne du Nord (de Port Louis à Mapou) et la ligne du centre (de Port Louis à Mahebourg). La ligne ferroviaire à Maurice avait été implémentée dans le but de faciliter le transport de la canne à sucre des champs aux usines. Les charrettes à bœufs avaient donc été remplacées par le train. Le réseau ferroviaire était principalement divisé en deux parties. La ligne du Nord, inaugurée le 23 mai 1864, était de 50 kms de long et desservait les districts de Pamplemousses, de Rivière-du-Rempart et de Flacq avec la dernière station se trouvant à Grande-Rivière-Sud-Est. La deuxième ligne principale était la ligne de Midlands et date du 19 octobre 1865. Celle-ci était également longue d'une cinquantaine de kilomètres et connectait la capitale de Port Louis à Mahebourg passant par Beau Bassin, Rose Hill, Quatre Bornes, Phoenix, Vacoas, Curepipe et Rose Belle. Des lignes secondaires avaient également été créées¹⁸. Presque 42 kms de tracé desservait la ligne Moka-Flacq qui comprenait Plaines-Wilhems, Moka et Flacq à Rivière Sèche en 1876. La ligne de Savanne de presque 18 kms desservait le district de Savanne dans le sud de l'île allant jusqu'à Souillac en 1878. La ligne Ouest-Est reliant Rose Hill à Bel Air avait également été implémentée en 1880. La ligne de Bois-Chéri était opérationnelle en 1903. Les 6 kms de la ligne Montagne Longue suivi par 21 kms de la ligne Rivière Noire qui connectait Port Louis à Tamarin en 1904 ont été les dernières extensions du réseau ferroviaire à Maurice¹⁹.

18. Lemauricien, 2016. *L'histoire du train à l'île Maurice*.

19. Lexpress, 2019. *Au train de l'histoire*.



Ce réseau couvrait presque 250 kms de l'île. Sur une île d'une superficie de 1865 km², 45kms de large et 65 kms de long, avoir un tracé de 250 kms de long est un réel investissement. L'ampleur de cette infrastructure était donc très importante. La mise en opération de ce système ferroviaire a pris 40 ans, de la première ligne du Nord en 1864 à la dernière extension Terre Rouge – Montagne Longue en 1904. Ce réseau qui connectait des villages et des villes a permis le développement des villages en permettant les villageois de fréquenter des écoles se trouvant dans les villes. Néanmoins, avec l'avènement de modes de transports moins coûteux, le chemin de fer a connu un frein conséquent²⁰. De plus, une commission d'enquête de 1888 instituée pour étudier la situation dans la Mauritius Government Railways, l'institution responsable du service ferroviaire à Maurice, a fait ressortir qu'il y avait du personnel en surnombre²¹. Une autre commission d'enquête datant de 1923 avait soulevé la question des escrocs qui voyageaient en train sans payer. En 1931, une Commission Financière avait recommandé la suppression du transport des passagers sur toutes les lignes sauf celle de Port Louis à Curepipe. Malgré nombreuses commissions mises en place, ainsi que des ordonnances émises par le gouvernement pour sauver les trains, cela n'a pas été efficace car les lignes ont commencé à fermer dès 1950.

Le service passager des trains arrivait à sa fin en plusieurs phases. Il a été remplacé par le transport passager en bus ainsi que la construction de meilleures routes. De 1950 à 1956, les habitants de l'île ont été témoins de la fermeture des lignes. Le dernier train de passagers a traversé les villes de Port Louis à Curepipe le 31 mars 1956. Ce dernier trajet avait enclenché une mobilisation nationale et un grand intérêt. Selon plusieurs articles de presse, le dernier train était bondé de passagers dont de nombreux enfants menés par leurs parents pour leur premier et dernier voyage en train. Les stations de train étaient également remplies de gens venus des quatre coins de l'île pour voir le train pour une dernière fois. A la gare de Quatre

20. Lexpress, 2017. *Mauritius and the re-introduction of the Railway Transport System: A Hallmark of Modernisation and Progress*

21. Lemauricien, 2016. *L'histoire du train à l'île Maurice*.

Bornes, il y avait eu des discours et des pétarades pour marquer l'adieu du train. Après 1956, le train était exclusivement utilisé pour le transport du sucre du moulin au port ainsi que tout autre article réservé au transport par le train sous la Heavy Goods Ordinance. Etant une activité saisonnière, le coût du transport ferroviaire n'était plus rentable. La suppression du transport ferroviaire a eu lieu en 1964. Les trains en bois avaient été démolis pour être transformés en pupitres, chaises et armoires en bois pour les écoles et bureaux tandis qu'une partie de la voie ferrée avait été démolie pour être vendue à l'étranger, notamment en Inde et en Afrique du Sud.



L'émotion face au dernier train passager de Curepipe à Port Louis en 1956
Source : Page facebook Vintage Mauritius, juin 2013

Le train avait créé une révolution économique et sociale et a créé une riche histoire des chemins de fer à Maurice (Burrin, 2019). Lors de nombreuses conversations avec des personnes âgées de l'île qui avaient pris le train lorsqu'elles étaient jeunes, un sourire et une nostalgie se fait tout de suite apercevoir. Selon Fred Davis dans son ouvrage « *Yearning for Yesterday : A Sociology of Nostalgia* », l'auteur décrit la nostalgie comme un sentiment à la fois privée et intime mais également comme une émotion sociale. Malgré le fait que la nostalgie vienne du passé, elle reste un produit du présent. Dans le cas du métro à Maurice, la nostalgie du train a été renforcé par la venue de cette nouvelle infrastructure. Ainsi, cette émotion a créé un engouement pour le projet du métro express. Dans ce même livre, Davis met en avant la précision du terme nostalgie. La nostalgie est un sentiment que l'on ressent par rapport à un vécu personnel en comparaison au terme « *antiquarian feeling* », étant le désir d'une époque révolue que l'on expérience à travers les médias, des livres, des histoires, des musiques, des films entre autres. Ces deux expériences, certes, différentes partagent quelques similarités selon Tom Panelas dans sa critique littéraire du livre de Davis. Panelas met en avant que le passé puisse faire ressentir des émotions très personnelles à un individu même si ce dernier n'a pas réellement vécu ses expériences. De plus, il fait ressortir que des expériences vécues peuvent être reconstruites de façon sélective. Dans le contexte mauricien, avec un passé colonial puis indépendant, les expériences varient. Néanmoins, d'après mes rencontres, l'expérience du train à Maurice dans les années 50 est unanimement positive. De fait, la nostalgie et celle transmise aux autres générations ont marqué les mauriciens qui ont une attache sentimentale à ce mode de transport. Ainsi, ils voient une réminiscence de l'histoire en l'implémentation du métro express à Maurice.

D'ailleurs, il est difficile de rester insensible à l'importance qu'ont eue les personnes âgées lors du lancement du trajet Rose Hill – Port Louis le 3 octobre 2019. Malgré le fait que les personnes âgées de plus de 60 ans soient exemptées des frais du transport public, elles ont été très médiatisées durant les premiers trajets du métro. Lors

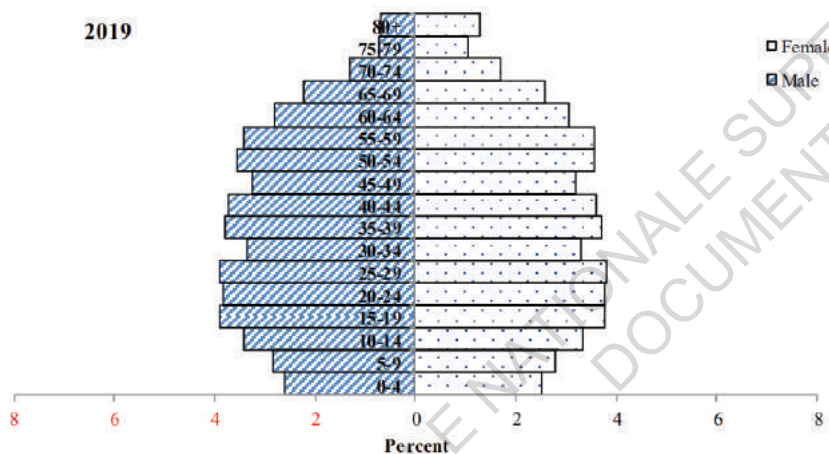
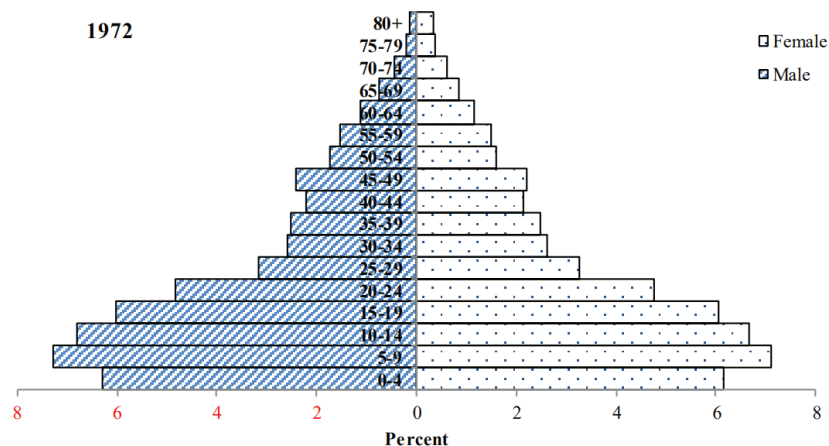
du premier trajet passager du dépôt de Riche Lieu jusqu'à Port Louis, le métro avait transporté des élèves, des sportifs ainsi que les personnes âgées. Durant ce trajet, Parvathi Ramparsad, habitante de Bon-Accueil, avait été invitée à prendre le métro pour y exprimer son appréciation. Elle était ravie de bénéficier de sa carte senior qui lui permettrait de voyager gratuitement à bord du métro²². Le 23 février 2020, Maniah Teelockchand, un centenaire, a célébré ses 103 ans en s'offrant un trajet dans le métro. Il a effectué le trajet Port Louis - Rose Hill – Port Louis accompagné de l'ancien président du village de Grand Gaube. Cet habitant de Grand Gaube a exprimé son plaisir de pouvoir prendre le métro. Vêtu d'un costume chic et de son chapeau fétiche, il n'est pas passé inaperçu de la presse et de la télé nationale. De même, la compagnie Metro Express Ltd a bénéficié de l'aventure de M. Teelockchand. Dans leur entretien, ce dernier exprime sa joie en comparant le train d'antan au métro²³. Son témoignage prouve cette nostalgie évoquée plus haut. Suite à ce centenaire, plusieurs autres personnes âgées ont été médiatisées suite à leur aventure dans le métro.

De plus, selon l'article de l'IFS (Institute for Family Studies), « *Nostalgia Reveals the Importance of Family and Close Relationships* », Clay Routledge explique que la nostalgie agrandit le sens d'appartenance. Suite à ses expériences, Routledge observe que des personnes ayant été exposées à une réflexion nostalgique se sentent, par la suite, plus incluses socialement, plus aimées, confiantes et valorisées. Cette nostalgie, qui grandit avec l'âge et la solitude, pousse les personnes âgées à se réfugier dans leurs souvenirs. Ainsi, le train faisant partie de leur jeunesse symbolise une partie de leur vie qu'elles ne retrouveront plus. Elles voient en le métro leur passé glorieux. On voit qu'à Maurice, la population âgée de plus de 60 ans constituait 17,4% de la population de l'île en 2019 contre 5,9% en 1972 selon les chiffres de Statistics Mauritius. De fait, presque

22. L'express, 2019. Parvati Ramparsad: «*Mo trouve metro la zoli*».

23. L'express, 2020. Maniah Teelockchand: «*J'ai pu voyager dans le métro pour mes 103 ans*».

17,4% de la population mauricienne a fait l'expérience du train et en garde de vagues souvenirs pour certains contre de vifs souvenirs pour d'autres. Ces souvenirs ont mené au désir du projet de métro à Maurice.



Une population de plus en plus âgée
Source : Statistics Mauritius, 2019

Cet enthousiasme de la part des aînés influence les plus jeunes. A Maurice, contrairement aux pays européens ou même aux Etats-Unis, nous vivons proche de nos seniors. Selon Siva Subramanien, un ancien haut fonctionnaire des ministères de l'énergie, de la santé et de l'éducation et détenteur d'un doctorat se focalisant sur le bien être des personnes âgées, et aujourd'hui conseiller du vice-président, des recherches à Maurice démontrent que les parents voient leurs relations avec leurs enfants comme un échange. Les parents s'occupent de leurs enfants et en retour, les enfants s'occupent de leurs parents lorsqu'ils atteignent un certain âge. Il expliquait, en 2014, le sort des personnes âgées une fois que les enfants ont grandi. Ainsi, beaucoup de familles à Maurice vivent ensemble incluant différentes générations²⁴. Le site Culture Atlas²⁵ affirme également que la tendance familiale des mauriciens est omniprésente. De fait, l'inspiration que les grands-parents trouvent dans l'avènement du métro est transmise aux petits enfants et à leurs camarades. C'est ainsi que la mémoire du train, même non vécue, prend facilement vie dans le subconscient des plus jeunes et crée une frénésie auprès des enfants.

De plus, le métro est considéré bien plus que la réminiscence du passé mais symbolise la modernité et le futur en parallèle. Alors que la nostalgie, décrite par les auteurs de « The politics of nostalgia in urban redevelopment projects: the case of Antwerp-Dam », soutient une politique rétrograde et ethnocentrique et mène à être piégé dans le passé, à Maurice, le cas du métro a un tout autre sens. Ce développement urbain a trouvé une balance entre nostalgie et innovation. Lors de mes rencontres avec beaucoup d'usagers du métro, ils ont fait ressortir que le métro est un signe de développement du pays, que cette infrastructure rappelle le train mais ajoute de la modernité dans nos infrastructures et que voyager dans le métro donne le sentiment d'être à l'étranger. Il est intéressant de noter que les mêmes personnes nostalgiques de l'époque du train à Maurice apprécient le métro dans sa, dite, modernité.

24. Lexpress, 2014. *Older people and family environment in Mauritius*.

25. Culture Atlas, 2021. *Mauritian Culture*.

D'ailleurs dans un des témoignages, Boyjoo Toolsy, un habitant de Vandermeersch qui a fait l'expérience du train du 20e siècle, a vu le départ du train, l'arrivée des arbres et les travaux du métro. « Il se rappelle de ces journées d'été à courir les rails abandonnés. » Il voit en le métro, un système « moderne et performant ». Il exprime également son dédain envers ceux qui sont contre le projet du métro express. « On ne peut pas faire une omelette sans casser des œufs. » a-t-il dit. Il explique également sa gratitude envers le professionnalisme et la rapidité des travailleurs dédiés au projet et envers la qualité des matériaux utilisés et les techniques modernes employées²⁶. L'exemple de M. Boyjoo Toolsy n'est pas isolé. Il fait partie des personnes nostalgiques qui apprécient la « modernité » du métro à Maurice.

Cette appréciation vient également de la fonctionnalité de ce nouveau mode de transport. Il est indéniable qu'un métro au même prix que le bus, c'est-à-dire Rs 30, soit environ 60 centimes d'euros, porte bien des avantages. Les heures fiables, le confort ainsi que la fréquence des trains sont les raisons majeures de l'appréciation de ce nouveau mode de transport. De plus, les étudiants bénéficient d'un tarif réduit et les personnes âgées de plus de 60 ans peuvent prendre le métro gratuitement. C'est donc un apport très avantageux en ce qu'il s'agit du transport des usagers de Rose-Hill à Port Louis. D'ailleurs, durant mes entretiens avec des usagers à bords du métro, ils ont été nombreux à m'expliquer que leur choix de prendre le métro plutôt que le bus se base sur la rapidité du transport. Le bus est souvent coincé dans les embouteillages et peut prendre jusqu'à une heure avant d'arriver à Port Louis. Le métro, quant à lui, prend environ 20 minutes pour faire ce trajet. D'ailleurs, lors d'un entretien avec une usagère du métro, habitante de Vacoas travaillant à Port Louis, elle m'expliquait que malgré le fait qu'elle puisse avoir un bus de Vacoas à Port Louis en un seul trajet, elle préférerait faire du covoiturage avec son fils jusqu'à Rose-Hill pour ensuite prendre le métro pour aller travailler tous les jours. Son choix était grandement basé sur le confort qu'offre le métro. Il y a moins de bruit, le trajet est souple,

26. 5Plus, 2018. *METRO EXPRESS : SUR LES RAILS DU MÉCONTENTEMENT*.

non brusque, il n'y fait pas chaud car il y a l'air conditionné, tout cela mène à rendre le trajet en métro plus agréable que le trajet en bus.

C'est ainsi que cette troisième opinion vis-à-vis du métro express se crée et se propage petit à petit. Celle-ci est toujours en évolution car le projet n'est pas encore achevé. Les contestations se déplacent également ainsi que les espaces disputés.

Les enjeux de la concertation

L'objectif du projet métro express est celui de régler un problème de congestion sur le plan national. Néanmoins, ce projet s'est fait sans concertation avec les moyens de transports publics existants, les bus, comme nous l'avons vu plus tôt. Cela pose des questions sur l'objectif premier de ce projet. Il existe différentes alternatives, moins coûteuses et beaucoup plus douces quant à la réduction du trafic routier utilisées dans d'autres pays.

Certaines grandes villes telles que Stockholm ont introduit le péage urbain afin de réduire le nombre de voitures sur les routes. Cela a réduit le trafic par 20% et a également diminué la pollution de l'air par 12%. Aux Etats-Unis, la réduction de la vitesse de 90 km/h à 80 km/h a diminué le trafic par 36% selon les chiffres de la compagnie INRIX à Washington. Par ailleurs, les Pays-Bas ont introduit un système de récompense pour ceux qui ne conduisent pas pendant les heures de pointe. Cette stratégie, mise en place depuis 2010, a diminué la congestion de 5 à 10% à Rotterdam. Ces 3 exemples cités par la compagnie Urban Mobility dans l'article « How to reduce traffic jams in our cities » ont prouvé leur efficacité au fil du temps.

Les quelques solutions utilisées à l'internationale mentionnées sont des solutions qui s'adaptent à l'existant. Ce sont des solutions graduelles qui peuvent se faire en phase dépendant de l'efficacité dans son contexte local. Par exemple, malgré l'efficacité du péage urbain à Stockholm, lorsque le sujet a été soulevé à Maurice par l'économiste, Eric Ng, ainsi que l'expert-comptable, Deva Armoogum, que l'on retrouve dans des articles de presses datant de 2004 et 2018, les autorités ont du mal à l'implémenter²⁷.

Néanmoins, ici, la solution a toujours été l'implantation d'une

27. L'express, 2018. *Budget 2018-2019: quelques idées pour en finir avec la congestion routière.*

nouvelle route pour le train. Ce schéma se reproduit à travers l'île. On peut le voir également à Phoenix. Nous assistons à un développement routier de par la multiplication de viaducs autoroutiers urbains (« flyover »). Il semble que les autorités optent toujours pour des projets d'infrastructures lourdes au lieu de solutions plus locales. D'ailleurs, le New Road Decongestion Programme de 2015 avec des projets estimés à un coût de Rs 15,5 milliards (310 millions d'euros) comprends 5 projets routiers importants. Les projets sont les suivant : un échangeur autoroutier au niveau du rondpoint de Jumbo/Phoenix/Dowlut, un échangeur au niveau du rondpoint de Mer Rouge sur l'autoroute M1 pour relocaliser l'entrée de Port Louis du nord en enlevant le système de feux de signalisation actuel, une nouvelle route, un pont et un échangeur à Sorèze pour relier la route Coromandel A1 à l'autoroute M1, une nouvelle route qui reliera Gros Cailloux à Coromandel et une Ring Road à Port Louis qui inclue un tunnel et une liaison routière au centre-ville de Port Louis. L'implémentation du péage urbain sur certaine routes stratégiques faisait également partie de ce programme²⁸.

Malgré les avis divergents, la notion de concertation a beaucoup été évoquée lors de mon enquête. Il existe de plus en plus de concertation publique lorsqu'il s'agit de projet public de grande envergure à travers le monde, notamment en Europe. Alors qu'à Maurice, les associations telles que 270 Lavwa, revendiquent leur droit à la transparence et des demandes de concertations émergent, cet aspect du projet reste inexploité jusqu'à présent. Durant les récentes manifestations citoyennes qui ont débuté en août 2020, la majeure préoccupation des participants est la transparence. Cette manifestation qui a pris la forme d'une marche pacifique dans les rues de Port Louis a rassemblé des dizaines de milliers de mauriciens. Suite à cette manifestation, d'autres ont suivi mais il n'y a pas encore eu de changement quant aux requêtes faites par les citoyens. Ils réclament de la transparence, la fin de la corruption et dans le dernier cas, la démission du

28. Republic of Mauritius, 2015. *New Road Decongestion Programme: Projects worth Rs15.5 billion earmarked.*

gouvernement au pouvoir du parti MSM²⁹. De fait, nous pouvons voir que l'enthousiasme des mauriciens à prendre des actions est présent mais il existe une forte opposition de la part des autorités.



Participation à la manifestation en septembre 2020
Nou lé transparence = Nous voulons de la transparence

Pendant longtemps, il existait une vraie barrière entre les concepteurs et les usagers. Il n'y avait que très peu de communication entre un spécialiste et un non sachant car il y avait une grande différence en termes de goût et de connaissance comme le dit Alice Paul dans son mémoire *Les représentations de l'architecture par les non-spécialistes*. Est-ce que le manque de concertation est dû au fossé qui ne fait que s'agrandir entre les spécialistes, c'est-à-dire les concepteurs et les autorités, et les non-spécialistes, c'est-à-dire les usagers ? Dans son mémoire, elle se base sur des entretiens avec des habitants des Sables d'Olonne et elle présente cette rupture. Alice Paul interroge cette différence d'opinions qui existe et qui nous mène au fait que l'opinion commune veut que la concertation publique soit mal vue des architectes et des dirigeants.

29. Le MSM (Mouvement Socialiste Militant) a été fondé en 1983 par Sir Anerood Jugnauth, qui a été trois fois Premier Ministre de l'île sur une totalité de 16 ans (1982-1995, 2000-2003, 2014-2017). C'est en 2017, qu'il a laissé sa place de Premier Ministre à son fils, Pravind Jugnauth qui a été réélu en 2019.

Il est indéniable qu'à Maurice, avec le manque de transparence, le fossé entre les deux ne cesse de croître. Par exemple, lorsqu'il y a un nouveau projet, celui-ci passe par le cabinet et est ensuite voté au parlement. Avec une majorité du côté du gouvernement, les parties de l'opposition ne peuvent avoir le mot final. Ainsi, une fois le projet et son financement votés, les contrats sont attribués aux entrepreneurs et les projets débutent. Le public n'est pas inclus dans ce processus et prend connaissance du projet à la phase de construction.

Dans son mémoire, Transmettre l'Architecture en Pays de la Loire, Léo Badiali explique l'impact qu'a eu la concertation publique dans l'investissement des habitants. Des discussions sur le devenir de leur quartier dans la ville de Nantes desquelles émergent de réels enjeux ont lieu. Les habitants ont même été reconnus « comme étant en capacité de porter des projets ». Cette nouvelle perspective du Bottom-Up devient peu à peu un phénomène mondial.

Un exemple de l'importance de la voix des habitants est le conflit de Notre-Dame-Des-Landes avec 50 ans de bataille. C'est grâce à la communication, aux manifestations, aux différents ateliers organisés que les habitants ont pu mettre fin à ce projet d'aéroport. Afin de combattre cette situation conflictuelle, plusieurs associations se sont créées. Il y a eu l'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa), Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDpa), 2 agriculteurs ont même eu recours à une grève de la faim devant la préfecture de Nantes et il y a eu des manifestations de plusieurs dizaines de milliers de personnes. Malgré la période de conflit, les occupations se multipliaient ; les agriculteurs étaient loin de lâcher prise. Leurs actions ont permis de changer le sort de ce territoire et de leur quotidien. Grâce à ces contestations, parfois même violentes, les habitants ont gagné leur bataille. De plus, cette approche vise à des modes d'interactions et d'agir horizontaux plutôt que hiérarchiques (Dechezelles et al., 2017).

Comme le dit Ségolène Charles dans sa thèse *L'élu, le citoyen et le*

praticien : Chroniques urbaines : l'expérience du projet participatif dans les petites villes, « En France, jusqu'au milieu des années 1970, l'implication des habitants dans les projets urbains s'exprime principalement par le terme « participation » tandis que celui de « concertation » possède une connotation plus institutionnelle et trouve sa déclinaison à travers des procédures comme la ZAC qui n'impliquent a priori pas la population. La notion de « concertation » renvoie à des négociations entre des acteurs institutionnels et économiques locaux autour d'un programme de valorisation foncière par une opération d'aménagement (Zetlaoui-Léger, 2013). » A partir du milieu des années 70, le terme « concertation » devient courant dans le vocabulaire des acteurs politiques et professionnels. Ainsi, les habitants sont impliqués dans les projets urbains et même prises de décisions (Charles, 2020).

Dans le cas du métro express, mais également dans d'autres projets de développement urbain de l'île, les contrats sont alloués à des entrepreneurs étrangers et les accords sont faits entre les gouvernements. Par exemple, dans le cas du métro express, les consultants singapouriens ont été employés suite à un accord entre le gouvernement mauricien et celui du Singapour. De fait, la concertation publique a des difficultés à trouver sa place à Maurice. Les différentes interactions dans la controverse selon Gilles Sénécal, étant entre le planificateur/décideur/partenaire, l'utilisateur et le résident, cela soulève davantage le besoin de concertation entre les trois parties afin de minimiser les tensions et d'arriver à des compromis (Sénécal, 2002).

A partir de la fin des années 90, des mesures juridiques sont prises en France afin d'assurer la concertation entre public et professionnels. Suite à ces nouvelles lois, des associations citoyennes ont également vu le jour. Ce changement n'avait pas été évident pour les élus car cela demande un « changement de paradigme vis-à-vis de la culture politique et professionnelle » (Charles, 2020). Cette évolution n'a pas encore eu lieu à Maurice. Malgré toutes les manifestations et malgré le nombre d'associations créées, aucune mesure n'a été prise afin d'inclure le citoyen dans les projets urbains.

En vue de la difficulté de l'implémentation de la concertation publique à Maurice, j'ai décidé de m'intéresser à un exemple d'une toute autre échelle afin d'analyser si un début pourrait s'y trouver. C'est l'exemple de l'impact des habitants dans un projet urbain dans la compétition « Ugliest Schoolyard Contest » au Grand Sudbury au Canada. Il s'agit d'une compétition annuelle qui a fait ses débuts à Ottawa. Cette initiative vise à aider les écoles à prendre conscience des jardins des écoles. Le gagnant de la compétition a l'opportunité de revoir le jardin de l'école avec des paysagistes et reçoit le financement nécessaire afin de réaliser le projet, financé par des compagnies privées³⁰.

Ce projet, issu de l'Institut Canadien de la Biodiversité, a influencé bon nombre de villes. A Détroit, aux Etats-Unis, suite à différentes remarques faites par les habitants et parents concernant les jardins des écoles durant les réunions du voisinage, cette compétition a été proposée comme une solution. Ces réunions sont organisées par l'East Michigan Environmental Action (EMEAC). Les personnes de cette organisation à but non lucratif ont proposé la solution du Ugliest Schoolyard Contest. Les recherches de M'Lis Bartlett, qui a collaboré avec EMEAC pour créer le projet pilote à Détroit, ont suivi le processus du CPBR (Community Based Participatory Research).

Le CPBR permet un partenariat actif entre les chercheurs et membres de la communauté dans lequel les décisions se prennent en commun. Dans le cas de Détroit, les élèves étaient au centre de la réflexion et donc également de la création des espaces extérieurs. Le PLD (Participatory Landscape Design) avait été utilisé afin de mobiliser les jeunes et leurs familles dans la construction de skate parc et d'aires de jeux. Bartlett et EMEAC avaient monté un programme en classant les différentes phases de projets en lien avec les différentes classes des écoles concernées.

Ce projet a débuté autour d'une discussion entre voisins et a débouché sur un réel changement dans la vie des enfants et des étudiants des

30. Bartlett L. (2014). *Participatory Landscape Design Detroit: A Tool for Environmental Education and Action*.

écoles concernées. Les compétitions sont financées par le privé, ainsi le gouvernement n'a pas de main mise sur la conception de ces projets et le résultat est le fruit de plusieurs échanges entre différents acteurs. Les habitants n'attendent pas de changement auprès de l'état et prennent en charge les modifications qu'ils souhaitent effectuer.

Dans l'article *Participatory Design Must Evolve*, l'auteur, Jared Green, décrit la conception participative comme un processus dans lequel le concepteur inclut tous les acteurs du projet dans la conception. D'après le livre *Design as Democracy : Techniques for Collective Creativity*, ce processus de la conception participative a commencé à faillir car les concepteurs n'étaient plus aussi sérieux dans leur travail. De fait, les projets n'étaient pas satisfaisants pour les habitants. Les auteurs de ce livre mettent donc en avant un système qui est démocratique afin d'avoir de meilleurs résultats.

Les auteurs de ce livre mettent l'emphase sur l'importance du rôle du concepteur dans son approche sur le terrain. Ainsi, la distinction entre l'empathie et la sympathie est mise en avant laissant place aux endroits les plus en besoin qui auraient pu être ignorés autrement. L'emphase est également mise sur la connaissance de soi en tant que concepteur avant de débiter le projet. Une fois le concepteur conscient de son rôle dans un projet participatif, il arrive à se dissocier pour permettre aux membres de la communauté de participer.

Pour ce faire, il est nécessaire de démanteler le processus de conception en des étapes simples pour la compréhension de tous. Lorsque les habitants commencent à concevoir ensemble, il arrive l'étape de la « négociation et des compromis créatifs » comme l'indique le livre. Cette étape permet aux habitants de prendre connaissance des différents aspects de la conception comme la négociation. C'est une étape importante car une fois les habitants inclus dans la conception, ils deviennent eux-mêmes concepteurs, comprennent les difficultés et voient différentes priorités.

A Maurice, il y a longtemps eu un désintérêt quant à la conception

participative. Dans l'article de recherche *Making urban design a public participatory goal. Explorations toward evidence-based urbanism*, les auteurs des universités Trinity College Dublin et l'école supérieure de Sant'Anna, Pisa, démontrent que cette situation dérive de déception venant d'anciens essais de collectivité. « Cette indifférence est partiellement liée au manque d'inclusion, de diversité et aux impacts sur la distribution des bienfaits et des coûts, de cohésion sociale ou de justice. (Martinez, Rosende, 2011) » Des études de cas démontrent également que sans le soutien des autorités locales, les groupes trouvent cela difficile d'aboutir à un projet et abandonnent les projets (Dyer et al., 2017).

De fait, pour qu'il y ait un engouement continu auprès des participants, une sécurité du partenariat intersectoriel et la reconnaissance des autorités locales sont importants. Ces deux aspects maintiennent l'intérêt des habitants et créent un précédent encourageant pour les prochains projets participatifs. Les principes du Universal Design mettent également l'emphase sur le besoin de la création des opportunités pour enregistrer, promouvoir et rendre public les travaux des participants.

Comme le dit Jared Green, le livre *Design as Democracy : Techniques for Collective Creativity* explique également l'importance de promotion des travaux des habitants dans le projet participatif. Un exemple cité dans l'article est la technique indigène du Community Camera : Piga Picha. Il s'agit d'un projet photographique qui permet aux habitants de présenter leur village aux concepteurs des projets. Cette approche a été utilisée au Kenya, dans un bidonville de Nairobi, à Kibera. 30 caméras avaient été distribuées aux habitants et le résultat a permis d'avoir différents regards sur les sites.

Une autre technique est le journal vidéo. Des téléphones portables sont distribués aux habitants afin qu'ils puissent documenter leur environnement. Pour un nouveau parc à Chavis Park, en Caroline du Nord, aux Etats-Unis, des vidéos d'habitants avaient été utilisées sur une carte interactive. Ces vidéos sont géo-localisées et aident à

la compréhension de la carte interactive. Ce geste a l'air anodin mais c'est grâce à ces initiatives que les habitants se sentent concernés par les développements urbains de leur environnement. Des initiatives similaires ont aussi prouvé leur efficacité dans des villes telles que Vienne et Melbourne. La ville de Portland a également une association à but non lucratif nommée City Repair Project. Cette association permet aux habitants/volontaires de mettre la main sur les régions à problèmes et ainsi, de créer des solutions collectivement. La conception participative devient un phénomène mondial.

Un exemple où la voix du public a pris de l'ampleur et a été décisive pour le projet est celui d'une ligne à haute tension (lht) et d'un poste source en Normandie. Dans *L'« espace » d'une controverse* d'Elizabeth Rémy et Valérie November de 2004, les auteurs analysent la manière dont cette lht a été mise en débat public par les non-spécialistes. Cet article met en avant les démarches entreprises par les habitants afin de devenir eux-mêmes des experts du projet et du territoire. Cette controverse, qui a eu lieu entre 1989 et 1994, a réussi à créer une communication entre le promoteur du projet, EDF, les maires des communes concernées et les habitants. Les habitants avaient accumulé 600 signatures, ils avaient créé une plateforme d'échange et avaient envoyé des lettres aux candidats de département afin de cocher toutes les cases pour légitimer leur contestation dont le public et l'intérêt général. Ils ont ensuite fait des calculs grâce à leur recherche afin d'acquérir les connaissances techniques pour pouvoir dialoguer autour d'une alternative avec EDF. Les habitants n'ont pas été les seuls à jouer avec cette expertise, le maire de la commune d'à côté, voulant que le poste source soit dans sa commune pour des raisons de rentrées financières avec l'application de la taxe professionnelle sur le poste source. En effet, grâce à l'implication de non-spécialistes, le projet a été modifié et a connu un sort tout autre que celui initialement prévu par le promoteur.

L'apport de non-spécialistes a également été évoqué plus haut dans le cadre de la réunion de 270 Lavwa avec les autorités lors d'un projet alternatif préservant la Promenade Roland Armand. D'ailleurs un

compromis a été trouvé grâce au Ebène Recreational Park mentionné plus tôt. Néanmoins, ce projet s'est également fait sans participation du public. L'inauguration de ce dernier, qui a eu lieu le 5 décembre 2020, était également privatif. Durant son discours, le Premier Ministre a fait allusion aux contestataires qui voulaient sauver les arbres de la Promenade en leur disant qu'ils ont maintenant l'embarras du choix des arbres auxquels ils pourront s'agripper comme ils l'avaient fait pour les arbres de la Promenade³¹. Cette phrase n'a pas été bien reçue auprès des associations militantes et a davantage creusé le fossé de la communication entre les partis.

A Maurice, les équipes en charge des projets d'équipements ou d'infrastructures publiques sont majoritairement nommées par les autorités. Lorsqu'il y a des appels d'offres, comme cela a été le cas pour les gares de métro de Rose-Hill et de Port Louis, les échanges restent entre élus et sachants soit, les ministères concernés, le promoteur, et le concepteur. La concertation du public au niveau de la conception est inexistante dans les projets à Maurice. Lorsqu'une réunion a lieu, celle-ci est souvent faite au préalable du chantier uniquement afin d'informer les habitants de la localité des changements et du projet en lui-même. Cependant, ce n'est pas obligatoire, il n'y a pas de réglementation à ce sujet. De ce fait, les réunions publiques ont souvent lieu uniquement lorsque les habitants l'exigent et que les promoteurs ou entrepreneurs du projet acceptent. Ce projet, en particulier, a de grands enjeux politiques et cela a grandement participé au manque de communication tout au long de sa mise en œuvre.

31. Zinfos Moris, 2020. *PRAVIND JUGNAUTH : « UN PETIT GROUPE DE PERSONNES S'ÉTAIT AGRIPPÉ AUX ARBRES DE LA PROMENADE ROLAND ARMAND »*.

C. Le Métro Express : Un modèle urbain décontextualisé



La vitesse à laquelle la première phase de ce projet a été complétée, soit en 2 ans, est interpellant. Quelles sont les raisons derrière une implémentation aussi rapide d'une telle infrastructure. La relation indo-mauricienne joue un rôle important dans ce projet ainsi que l'apport des compagnies singapouriennes. Dans cette partie du mémoire, j'analyse ces différents liens et je prends également l'avis d'experts mauriciens afin de mettre en perspective les décisions prises par les autorités. Les développements urbains forment partie intégrante du développement globale de l'île. De fait, le développement économique de l'île prend une grande place dans les prises de décisions dans l'urbanisation du pays qui se transforme en un territoire néolibérale.

L'enjeu politique et les accords internationaux

Avant d'arriver au début du chantier du métro express à Maurice, ce dernier a connu tout un cheminement. Les discussions autour du projet de tramway à Maurice ont débuté en 1989¹. En 1994, un rapport privé avait été rédigé par l'ingénieur mécanique Pooranen Sungeelee², qui fait aujourd'hui partie de la plateforme Anti Métro, mentionnée plus tôt. En 1996, une autre étude avait été réalisée révélant un système de métro léger se rapprochant du tram comme une alternative au système existant des autobus. Selon le Transportation Research Board des Académies Nationales des Sciences, de l'ingénierie et de la médecine de Washington, une compagnie britannique aurait réalisé une étude de faisabilité pour un système de métro léger dans la ville de Port Louis et de ses alentours. Cette étude suggérait 23 trams pouvant transporter 30 passagers chacun. Ce serait des trams électriques équipés de batteries autoalimentées (Mauritius Ultra Light Rail Study, 1998³). Selon une intervention d'un expert britannique, Jonathan Richmond, en 2004 lors d'un forum sur les stratégies du transport urbain à l'université de Maurice, le péage urbain ainsi qu'un « open bus-way » aurait été les solutions. Il précise aussi que c'est un choix politiquement difficile. Néanmoins, en donnant l'exemple des hommes politiques d'Amérique du Sud qui ont pris de telles décisions et qui sont devenus très populaires par la suite, il encourage le gouvernement mauricien à considérer ces options⁴.

1. Lexpress, 2017. [Vidéo] *Un ingénieur trouve que le Metro Express pourrait coûter Rs 100 milliards.*

2. Pooranen Sungeelee a été longuement actif dans les services publics notamment dans le Central Mechanical Workshop dans le ministère des travaux publics, dans le National Transport Corporation, il a également été le directeur de l'Industrial Trade Training Centre du ministère de l'éducation et fait aujourd'hui partie de l'association des consommateurs (ACIM – Association of Consumers) avec son expertise scientifique et technique.

3. The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 1998. *MAURITIUS ULTRA LIGHT RAIL STUDY*. Transportation Research Board.

4. Lexpress, 2006. *Le péage à Rs 100 recommandé à P.-Louis.*

En 2010, soit 21 ans après les premières discussions, émerge à nouveau le projet de tramway sous le nom de métro léger. En sachant que le problème de congestion routière n'est pas un problème récent et qu'il ne cesse de croître, il est important de noter que durant le régime du parti Travailleste⁵ de 2005 à 2010, l'ajout d'une voie réservée pour les autobus était considéré pour alléger le trafic⁶. Après les élections générales de 2010, durant lesquelles le parti Travailleste avait été réélu avec le même premier ministre, Dr Navin Ramgoolam, le projet du métro léger avait primé sur le projet d'une éventuelle voie pour bus.

Dans la recherche de Sudhir Fowdur et de Soonil Rughooputh, de l'université de Maurice publiée en 2012, *Evaluation of Congestion Relief Proposals in a Capital City*, les auteurs étudient les effets en termes de réduction du nombre de voitures sur les routes en suggérant 20%, 40%, 60%, 80% et 100% des usagers utilisant soit le métro léger (LRT) soit le système du bus amélioré (BRT). Cette étude compare trois types d'alternatives pour remédier au problème de congestion routière ; la Ring Road⁷, une voie pour les autobus et le métro léger. La recherche montre que le nombre de véhicules sur les routes seraient inférieur avec le système de bus amélioré. Ainsi, les auteurs démontrent qu'une voie pour les bus réduirait la congestion routière davantage que le métro léger (voir tableau sur Pg 92).

5. Avec seulement 53 ans d'indépendance, l'île Maurice a connu 13 élections générales. Lors des élections de 1967, le Parti Travailleste (PTr) avec Sir Seewoosagur Ramgoolam (SSR) à la tête avait gagné. Ce dernier est resté Premier Ministre jusqu'en 1982 lorsqu'il a été remplacé par Sir Anerood Jugnauth (SAJ) du Parti Mouvement Socialiste Mauricien (MSM) qui a été élu. SAJ est resté au pouvoir jusqu'en 1995. Son successeur, le fils de SSR, Dr Navin Ramgoolam, du Parti Travailleste, a été Premier Ministre jusqu'en 2000 avant de laisser place à SAJ à nouveau. Trois ans plus tard, Paul Bérenger, chef du parti Mouvement Militant Mauricien (MMM), a succédé à SAJ suite à leur arrangement durant les précédentes élections jusqu'en 2005. De 2005 à 2014, le PTr a été au pouvoir avec comme leader, Dr Navin Ramgoolam. Les élections de 2014 ont ensuite fait élire le parti MSM avec SAJ au pouvoir qui a passé le flambeau à son fils, Pravind Jugnauth en 2017 qui a gagné les élections générales en 2019 et qui est toujours à la tête du pays, aujourd'hui, en 2021.

6. Lemaucien, 2011. *TRIBUNE: Metro Leger/LRT, solution of or contributor to traffic problems ?*.

7. Construction d'une route qui contourne Port Louis afin de décongestionner la ville

Table 2: Total number of vehicles leaving each street.

Simulation	Quay D	Port Louis Centre	Exit at Ring road entry point			Total
			Cars	Buses	HGV	
Actual	1224	1194	1934	242	242	2418
Ring road	491	1826	1925	240	240	2388
LRT20	1316	1050	1886	240	240	2372
LRT40	1472	896	1942	240	240	2426
LRT60	1640	724	1884	240	240	2372
LRT80	1836	554	1910	240	240	2372
LRT100	1996	394	1890	240	240	2380
BRT20	1032	1032	1548	276	240	2066
BRT40	902	902	1160	404	240	1798
BRT60	716	722	776	588	240	1600
BRT80	656	656	388	684	240	1308
BRT100	514	514	0	788	240	1024

Tableau extrait de la recherche de l'université de Maurice (Fowdur et al., 2012) démontrant le nombre de véhicules selon les différentes simulation. La LRT signifie Light Rail Transit et le BRT signifie le Bus Rapid Transit.

Malgré les divergences et les rapports publiés concernant des méthodes alternatives, le projet du métro léger commence en 2012 quand le contrat de la conception du plan du trajet est alloué à la compagnie Aurecon de Singapour. Avec l'apport de 2 autres entreprises singapouriennes, Singapore Cooperation Enterprise et SMRT International, Aurecon avait pour but de contribuer à l'étude de faisabilité, de rentabilité, la planification de la mise en œuvre, la gestion des valeurs et une étude des impacts environnementaux entre autres. En 2013, la Singapore Cooperation Enterprise soumet un rapport dans lequel il décrit le projet comme « économiquement, financièrement et techniquement viable »⁸. Durant cette même période, lors de différents entretiens, Sungeelee décrivait le projet du métro comme un projet anti-démocratique car aucun débat, aucune analyse, discussion ou présentation n'avaient été faits⁹. Il fait aussi ressortir que le coût du trajet de Curepipe à Port Louis passerait de Rs 32 à Rs 160¹⁰ alors que tous les rapports assurent que le prix du ticket du métro serait le même que celui des bus.

8. ION News, 2014. *Métro léger : le projet est en bonne voie selon Bachoo.*

9. Mauritius Times, 2013. *"Leaving matters as they are will definitely lead to further 'accidents'... : Interview: Pooranen Sungeelee – Mechanical Engineer.*

10. Lexpress, 2014. *Métro léger: le coût du billet cinq fois plus cher?*

Alors que les études avançaient, en 2014, la ministre indienne des affaires étrangères avait indiqué lors de sa visite à Maurice que la Grande Péninsule avait l'intention de contribuer dans le projet du métro léger selon Navin Ramgoolam, le chef du parti Travailliste et premier ministre de l'époque¹¹. Le premier ministre actuel, Pravind Jugnauth, chef du parti MSM, avait écrit au gouvernement indien pour que le projet du métro léger ne fasse pas l'objet de discussion durant les élections¹². Néanmoins, cette lettre n'a pas été efficace car durant la même année, l'Inde accorde Rs 19,5 milliards, soit près de 393 millions d'euros, en ligne de crédit pour l'introduction du métro léger¹³. C'est néanmoins, sous le régime du MSM, avec Sir Anerood Jugnauth à la tête que le projet est allé de l'avant sous le nom du métro express avec le financement de l'Inde ayant déjà été lancé dès 2014. En 2016 que le gouvernement indien octroie une somme de Rs 9,9 milliards (environ 200 millions d'euros) pour le projet du métro express. Cette somme fait partie d'un lot de Rs 12,7 milliards (environ 256 millions d'euros) pour financer 5 projets majeurs du pays incluant le métro express¹⁴. C'est finalement en 2017 que le contracteur indien, Larsen & Toubro gagne le contrat du projet et débute les travaux. De 1989 à 2016, ce projet faisait partie de débats au sein des hommes politiques, de chercheurs et d'associations. Néanmoins, le gouvernement au pouvoir a prouvé avoir le monopole avec des accords signés avec des compagnies étrangères, notamment en Inde et au Singapour en permettant au projet de se construire petit à petit. Les recherches menées par la compagnie Britannique ou même les chercheurs mauriciens privilégiant une voie pour les bus plutôt que le métro n'ont pas eu de poids quant à la prise de décision dans ce projet.

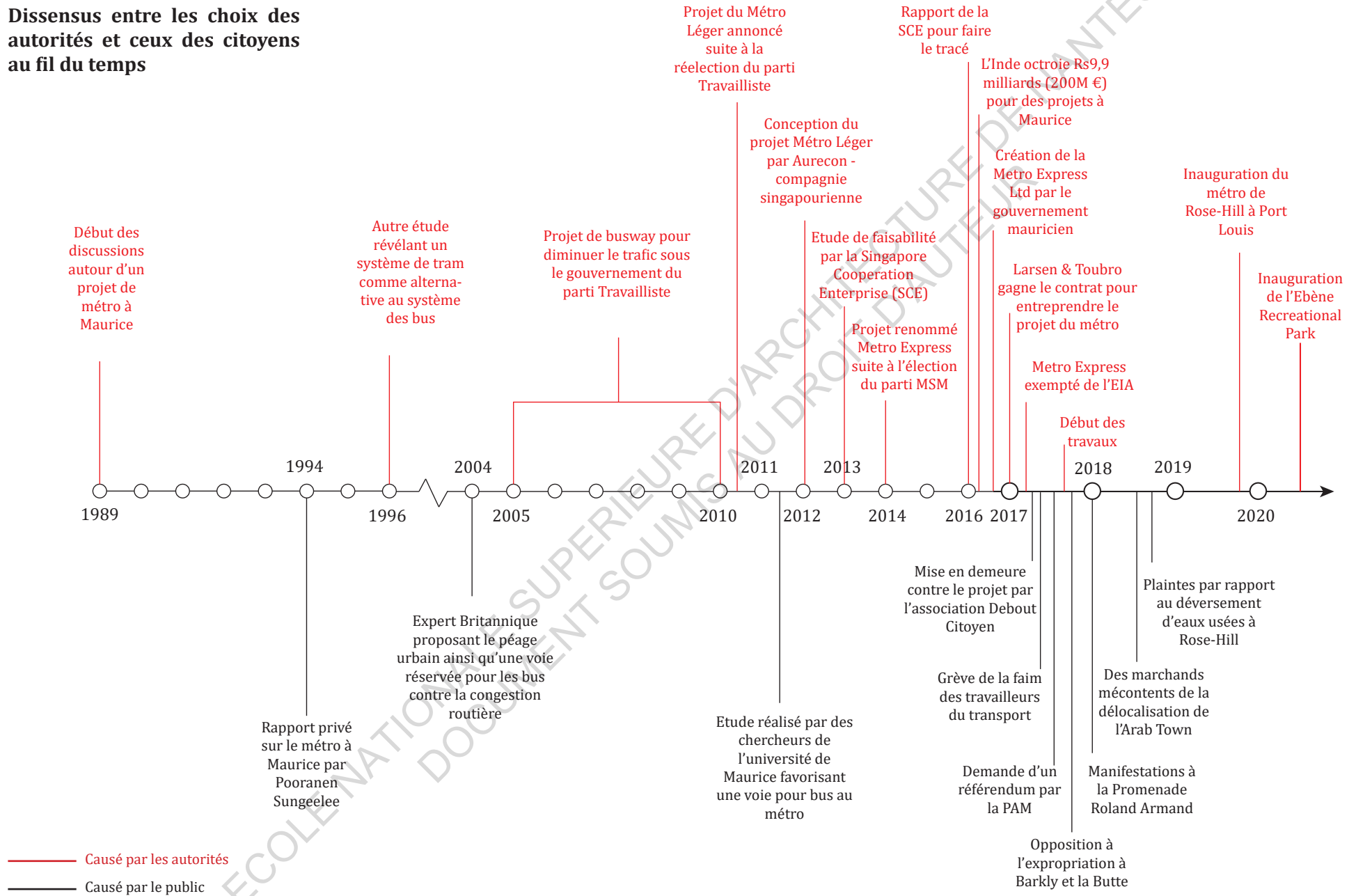
11. Lexpress, 2014. *Financement du métro léger: l'Inde accorde Rs 19,5 milliards à Maurice.*

12. Business Mega, 2014. *Métro Léger : Pravind Jugnauth Ecrit au Premier Ministre Indien Narendra Modi.*

13. Sunday Times Mauritius, 2019. *De metro-léger à Metro Express : La locomotive des deux dernières campagnes électorales des Jugnauth.*

14. Les Rs 12,7 milliards sont pour financer les projets suivants : Rs 9,9 milliards pour le métro express, Rs 1,1 milliards pour la nouvelle cour suprême, Rs 500 millions pour des tablettes numériques à offrir aux étudiants des écoles primaires, Rs 700 millions pour la construction de quelques 1000 logements sociaux et Rs 500 millions pour le nouvel hôpital de l'ENT (Ear, Nose & Throat).

Dissensus entre les choix des autorités et ceux des citoyens au fil du temps



Une fois que le trajet de Curepipe à Port Louis ait été tracé, les travaux ont commencé et les villes et villages sont devenus des chantiers. L'échéance pour la première phase du projet, soit de Rose-Hill à Port Louis, était de 2 ans. Les deux ans octroyés pour l'achèvement de la première partie étaient grandement pour des raisons politiques. Avec des élections prévues en 2019, le parti au pouvoir, le Mouvement Socialiste Militant avec Pravind Jugnauth à la tête, a sécurisé sa réélection avec le lancement du métro express fin 2019. Initialement prévu pour le 11 septembre, puis le 30 septembre pour finalement être inauguré le 3 octobre 2019, les ingénieurs n'ont pas cessé de montrer la difficulté de garder l'échéance initiale. Lors des délais repoussés, il y a eu un changement de terme concernant l'inauguration du métro. Au lieu du « Soft Launch », « Operationally Ready » était le nouveau terme. La différence des deux termes est la suivante ; le métro ne transportera pas de passagers et n'opérera que pour des essais avec le personnel technique de Metro Express Ltd et des consultants. De plus, afin de répondre à cet empressement, Larsen & Toubro a mis presque la totalité de ses quelques 2600 ouvriers sur la phase 1 du projet¹⁵.

De fait, nous pouvons lier cette échéance à la situation politique. D'ailleurs, on retrouve, à travers le monde, des projets influencés par la politique. Par exemple, en Angleterre, le projet de train reliant Londres à Birmingham, Midlands au nord de l'Angleterre était un projet controversé. D'après l'ancien secrétaire permanent du Trésor, Nick Macpherson, ce projet est allé de l'avant pour des raisons uniquement politiques. Ce projet présente peu de valeur économique en comparaison d'autres projets de transport. Les coûts engendrés ont soulevé de sérieuses préoccupations quant à la planification et les décisions prises pour l'implémentation de ce projet¹⁶. Ainsi, les pouvoirs publics sont largement soumis aux acteurs du marché, notamment aux entreprises à fort capital international et cela engendre la création de villes néolibérales qui sera développé dans la dernière partie.

15. Défimedia, 2019. *Soft launch du metro express : les dessous d'un renvoi forcé*.

16. Public Financial Management (PFM) Blog. (2019). *Political Interference and Infrastructure Governance*.

Afin d'analyser les difficultés dans l'implémentation des infrastructures gouvernementales, il existe le Public Investment Management Assessment (PIMA). Depuis son introduction en 2015, cet outil est utilisé par grand nombre de pays membres du FMI pour améliorer la gouvernance de l'infrastructure. Cette stratégie mise en place par le FMI apporte une meilleure évaluation globale dans le cadre du processus de prise de décisions et d'investissement public à 3 niveaux : la planification, l'allocation et l'implémentation. Dans le cadre de l'implémentation, le FMI met l'emphase sur l'importance de la transparence durant les appels d'offres et durant la construction du projet (IMF, 2019).

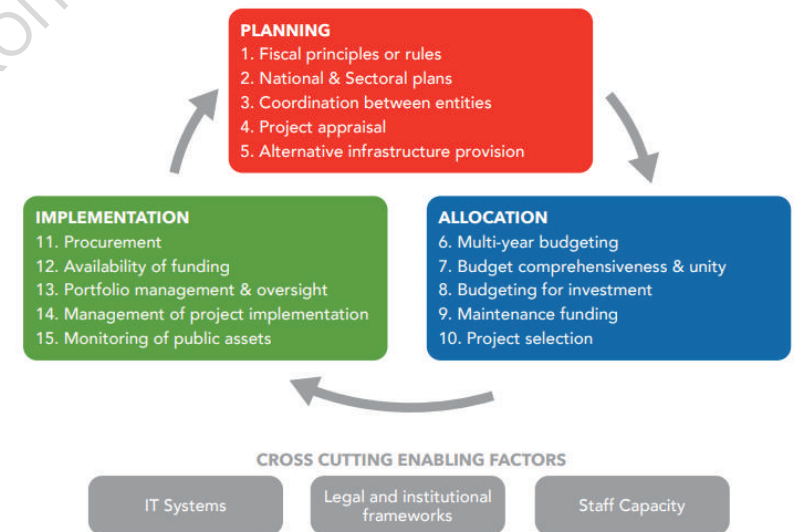


Schéma démontrant les trois domaines ; la planification, l'allocation et l'implémentation des projets d'investissement public sur lesquels se base la stratégie PIMA

Source : International Monetary Fund, 2019

Alors que le FMI exprime le besoin d'une transparence au niveau budgétaire, la transparence au niveau des études faites par rapport au projet est également nécessaire. A Maurice, pour un projet avec de si grandes implications, une EIA (Environment Impact Assessment) est obligatoire. Cette étude environnementale évalue les effets sur l'environnement naturel, la santé humaine et le site d'un éventuel projet précédemment mentionné au début de ce mémoire. Pour tous projets d'infrastructure publique ou d'équipement, une EIA est obligatoire. Durant le processus de l'approbation de cette licence, plusieurs institutions décident de la faisabilité du projet. En charge de la prise de décision sont le ministère de l'environnement, la Road Development Authority (RDA), le ministère des terres et du logement, le conseil de district ou la mairie, la LDA (Land Drainage Authority), le département des Bois et Forêts et le RSNRA (Radiation Safety & Nuclear Security Authority) ; dépendant des projets, différentes institutions sont appelées à approuver le dossier. Dans le cas du métro express, aucune EIA n'a été publiée. De fait, c'est bien cette lacune qui a tiré la sonnette d'alarme pour bon nombres d'activistes et d'usagers.

D'après le EPA 2002 (Environment Protection Act 2002)¹⁷, dans la partie B de la Fifth Schedule dans laquelle les projets exigeant une certification EIA sont spécifiés, une clause exemptant le projet du métro express a été ajouté en 2017. Cette liste, comprenant 46 types de projets, a pour numéro 18, « Highway and mass transit system, except for the light rail transit system known as the Metro Express Project and undertaken by the Metro Express Ltd, a company with registration no. C16142606 (Amended by GN. 40 of 2017) ». En ajoutant cette section de la loi, un message fort a été lancé au public mauricien qui dès lors, a compris que la transparence serait absente.

Lorsqu'une EIA est effectuée, le rapport est mis public dans le Government Gazette et dans deux journaux quotidiens. Une copie

17. Ministry of Environment, Solid Waste Management and Climate Change, 2002. ENVIRONMENT PROTECTION ACT 2002. Act 19 of 2002 – 5 September 2002 (incluant les amendements)

de ce rapport est également soumise aux autorités concernées afin qu'elles puissent donner leurs commentaires, suite à cela, une réunion interministérielle est organisée sur le site avec les acteurs du projet incluant, architectes, ingénieurs, promoteurs. C'est le moment durant lequel les représentants des différentes autorités ont l'occasion de poser leurs questions et de demander des documents supplémentaires. Un comité est ensuite mis en place pour voir le dossier et donner son aval final au ministre qui donne la réponse finale. De fait, avec cette structure en pyramide, c'est le ministre qui a le dernier mot. Néanmoins, malgré la structure en pyramide, la démocratie se fait entendre grâce aux 30 jours qui suivent la décision du ministre après une licence EIA. Un individu peut faire appel auprès du Environment Appeal Tribunal puis à la cours Suprême sur une question de droit. De plus, la publication du rapport de l'EIA est importante car elle permet aux intéressés d'avoir les informations essentielles quant aux nouvelles constructions dans l'île.

Interrogé au parlement au sujet de l'EIA, l'ancien ministre du transport et des infrastructures publiques avait répondu que l'étude a été faite mais qu'elle ne pouvait être rendue publique pour cause d'informations sensibles¹⁸. Cette étude étant également une étude socio-économique, il est important de mettre de la lumière sur les enjeux socio-économiques afin de pouvoir trouver des options efficaces pour gérer les problèmes. Il est vrai que dans certains cas, le gouvernement peut exempter certains projets du permis de l'EIA. Néanmoins, dans aucun document de loi est-il stipulé qu'un projet peut être exempté de l'étude EIA. Sans aucune publication du document, et avec la section de la loi amendée en 2017, l'EIA semble ne pas avoir été faite. La demande du public à avoir accès à cette étude a perduré. D'ailleurs, en 2018, le CEO du projet du métro a expliqué que le contractuel avait effectué un Environmental Monitoring Plan, qui ressemblerait à un EIA¹⁹.

18. Lexpress, 2019. Metro Express: «L'EIA Study est un document interne très sensible» dit Nando Bodha.

19. Défimedia, 2018. Metro Express : l'EIA jalousement conservé.

La transparence au niveau du déroulement du projet a été inexistante. Qu'en est-il de son financement ? En plus de la somme de Rs 9,9 milliards (environ 200 millions d'euros) offerte par le gouvernement indien, une ligne de crédit a également été ouverte à la State Bank of Mauritius (SBM). De fait, à travers la subvention et la ligne de crédit, le gouvernement indien assume la totalité des coûts du projet métro express. Grâce à cet investissement, l'image de l'Inde se construit comme une source de technologies spécialisées. Cela rajoute de la valeur sur les produits et services qu'offre ce pays. D'après le journaliste indien, Rahul Kamat, du magazine, TrafficInfraTech en 2020, ce projet marque une nouvelle étape dans les relations indo-mauriciennes. Il voit également de grands avantages économiques pour son pays à travers la valeur ajoutée mentionnée plus haut. De fait, l'investissement de l'Inde, ainsi que la coopération des compagnies singapouriennes ont façonné le projet du métro express et ont été moteurs de son développement. Ce développement se place dans une nouvelle ère dans la fabrique de l'urbain de l'île.

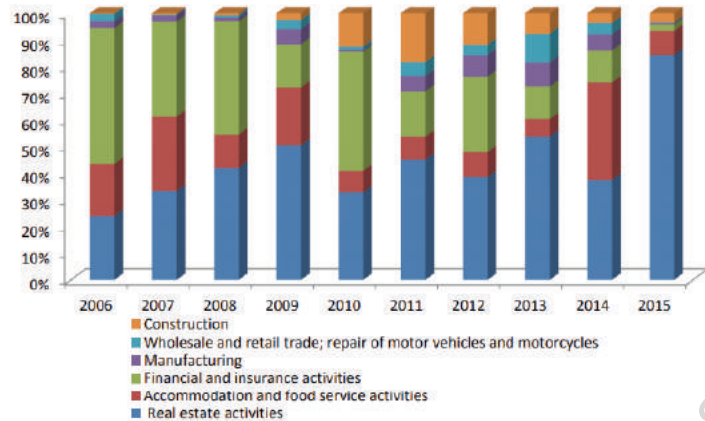
Un développement économique plus qu'un développement urbain : du colonialisme au néolibéralisme

L'objectif du gouvernement mauricien est prioritairement de rajouter de la valeur économique au pays afin de faire de Maurice un pays à haut revenu. Depuis 2017, l'ambition de faire de Maurice un pays à revenu élevé d'ici 2020 posait question auprès des économistes locaux²⁰, Kugan Parapen, faisait notamment ressortir l'inégalité de la distribution du revenu national. Les chiffres que considère la Banque Mondiale afin d'attribuer le titre de pays à haut revenu n'est pas révélateur de la situation économique locale car les écarts ne cessent de grandir. Les modèles sociaux étant différents selon les pays, l'inégalité à Maurice serait deux fois plus importante en comparaison des pays européens tels que la France ou la Norvège.

Les mesures budgétaires avaient pour but d'attirer les investissements à tout prix. Selon Kugan, en 2017, une manière inclusive d'améliorer la situation économique de l'île serait d'ajouter de la valeur à la création, à l'innovation et à l'éducation. Il critiquait le manque de considération de la part des autorités concernant ces sujets et expliquait que les mesures formeraient une élite mauricienne et contribueraient au processus de gentrification selon lequel la population de classe inférieure ou moyenne laissera place à la couche sociale plus aisée. Le secteur des infrastructures, considéré comme un des secteurs ayant un grand potentiel économique pour le pays, plusieurs mesures prises visent à le faire grandir. L'amélioration des compétences de la population active, la qualité de l'infrastructure et la vitesse à laquelle les nouvelles technologies sont adoptées sont des critères qui aident un pays à atteindre un revenu élevé (Svirydzenka et al., 2017).

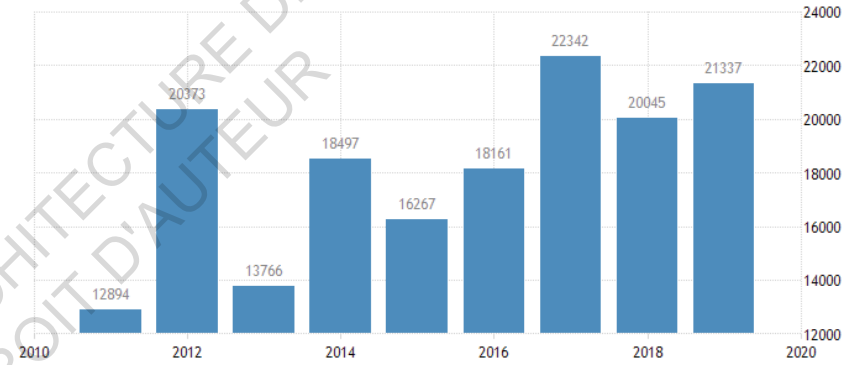
20. Défimedia, 2017. *High-Income economy: Are we on the right track?*.

L'investissement direct étranger (FDI – Foreign Direct Investment) est considéré comme une des façons les plus connues pour qu'un pays puisse acquérir des compétences et de nouvelles technologies et ainsi, ajouter de la valeur économique au pays (Blin et al., 2009). Alors que les différents secteurs tels que la construction, le commerce de gros et de détail, le secteur financier et autres ont connu des variations en termes d'investissement étranger, les activités immobilières ont connu une expansion continue de 2006 à 2015.



IDE à Maurice par secteur de 2006 à 2015 : Les activités immobilières (*Real estate activities*) en hausse
 Source : Tandranyen-Ragoobur et al., 2018. - Board of Investment and Bank of Mauritius, 2016

De plus, pour avoir une idée du montant de ces investissements, en 2019, l'investissement direct étranger s'élevait à Rs 21,337 millions, soit environ 427,000 €.



Les montants de l'IDE de 2007 à 2019, vers une expansion
 Source : Trading Economics, 2019 - Bank of Mauritius

Des dispositifs récents facilitant les investissements étrangers dans l'immobilier

Cette expansion a vu le jour grâce aux IRS (Integrated Resort Scheme) et RES (Real Estate Scheme) développés en 2001 et 2007 respectivement²¹. Le concept des IRS a été utilisé afin de permettre aux étrangers d'investir et d'acheter des biens immobiliers à Maurice. Il vise la fourchette haute des marchés internationaux offrant la possibilité d'obtenir un permis de résidence au détenteur d'un IRS. C'est également le cas pour tout étranger ayant investi plus de

21. Horizon Properties, 2020. *IRS, RES, PDS, SCS, Ground+2: Property Schemes in Mauritius open to Foreigners.*

500,000 USD dans l'immobilier à Maurice. Le RES est une différente version du IRS. Alors que la superficie d'un projet IRS doit être au-delà de 10 hectares, un projet de RES doit être entre 4,000m² et 10 hectares. Il permet ainsi l'investissement d'une autre catégorie d'étrangers mais également la participation d'autres acteurs ; cela permet aux propriétaires de terrains avec de plus petites superficies de participer à ce développement immobilier qui a été davantage attribué à de grandes compagnies sucrières grâce aux IRS. De plus, Les RES sont plus abordables pour les investisseurs et élargissent donc le champ de la clientèle L'EDB a délivré des certificats pour 11 IRS²² et près de 85 RES²³ pour différents projets à travers l'île. Ils prennent la forme de villas, d'appartements et de morcellements²⁴.

En 2015, le PDS (Property Development Scheme) a vu le jour. Le PDS est une combinaison du IRS et du RES sans les limitations sur les superficies et sans prix minimum. De ce fait, aujourd'hui, un étranger peut facilement acheter un bien immobilier à Maurice. Cela ne lui garantit, cependant, pas un permis de résidence. Ce dernier dépendra du montant de l'investissement comme précédemment mentionné. Dans la même lignée, le Smart City Scheme a été développé en 2015. Le terrain à développer doit être plus de 50 arpents, soit 21.105 hectares. Ce développement comprend résidences, commerces, centres commerciaux, bureaux, écoles, hôpitaux, parcs, hôtels, restaurants et autres. Les avantages fiscaux encouragent davantage les investissements (voir tableau sur la prochaine page). A ce jour, 11 projets sont détenteurs du certificat Smart City émis par l'EDB (Economic Development Board).

22. Economic Development Board, 2021. *List of Approved IRS Projects*.

23. Economic Development Board, 2021. *List of Approved RES Projects*.

24. Mauritius Property, 2021. *Real Estate Scheme (RES) Mauritius*.

Taxes	General Rate Applicable/Value	Exemption for Smart City Companies & Developers
Income Tax	15%	Tax holiday for the first eight years of operation*, starting from the date of issuance of the SCS certificate by the Board of Investment.
Land Transfer Tax	5%	No land transfer tax provided that the transferor holds shares equivalent to the value of immovable property transferred.
Land Conversion Tax	Euro 40, 000/ha	Tax payable only for land area earmarked for residential development.
Registration Duty	5%	No registration duty provided that the transferor holds shares equivalent to the value of immovable property transferred.
Morcellement Tax	Euro 2, 500/ha	No Morcellement tax
Customs Duty	Maximum 30%	No customs duty on import or purchase of any dutiable goods, other than material to be used in infrastructure work and construction of building.

* Provided that income is derived from an activity other than the supply of goods and services. This exemption is also application to the activities of the Smart City Management Company.

17

Mesures incitatives pour l'investissement dans le développement de projets de « Smart City »

Source : Economic Development Board, 2016. *Smart Mauritius*.

Les deux derniers régimes économiques mis en place sont le R+2 programme et la résidence des seniors de luxe. Un étranger peut acheter un appartement en copropriété d'au moins 3 étages, incluant le rez-de-chaussée (R+2), après l'approbation de l'EDB. Cet achat doit coûter plus de Rs 6 millions (120,000 €). L'investissement étranger se fait également à travers des maisons de retraite de luxe. Cela encourage les personnes âgées fortunées à apprécier leur retraite à l'île Maurice en achetant une maison secondaire au sein des nouvelles « Smart Cities ». Un exemple est le Freedom Hill Residence, se trouvant au centre de Cap Tamarin, un projet de smart city en cours à Tamarin²⁵. Il s'agit d'un projet à Tamarin, au sud-ouest de l'île à 5 minutes à pied de la mer, du parc, de la clinique et du centre du village selon la promotion. 63 appartements, de 160,000 € à monter, sont prévus incluant un jardin et une piscine commune. Grâce à cette

25. Maurice Invest, 2021. *FREEDOM HILL Residence*.

initiative, un permis retraité²⁶ peut être envisagé (Visa Maurice).

Dans cette même lignée, les terrains en bord de mer ou sur les montagnes sont des terrains prisés par les investisseurs. Dans le cadre de développement de villas de luxe ou de projets hôteliers ou de Smart City à Maurice, ce sont ces terrains qui sont au premier rang. Ces terrains, appartenant soit à l'Etat soit au secteur privé, ont pendant longtemps été occupés par des habitants qui réclament un droit de propriété. En absence de ces droits, ils se retrouvent expulsés et laissent place à des projets à haut revenu. Les habitants, mais également l'environnement, se retrouvent pris dans ce développement. La grande partie des terrains privés étant des terrains agricoles, ce sont ces terrains qui sont mobilisés pour le développement urbain, notamment les Smart Cities. Ce développement tend à une croissance urbaine indifférente à ses conséquences sociales et environnementales. Les différents programmes mis en place pour encourager l'IDE à Maurice met en avant l'importance et l'impact du secteur privé sur l'urbanisation de l'île. Il est vrai que grâce à cet apport, Maurice atteint de mieux en mieux ses objectifs d'un point de vue économique.

A l'heure actuel, en 2021, l'île Maurice est la 4e destination la plus connue pour les investissements étrangers direct parmi les petites îles en situation de développement (SIDS – Small Island Developing States) après la Jamaïque, les Bahamas et les Maldives. L'île Maurice se place au même niveau que les Fidji. Selon le rapport 2020 de l'UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)²⁷ concernant l'investissement mondial, le flux de l'investissement direct étranger est passé de 372 millions d'USD pour l'année 2018 à 472 millions d'USD en 2019. Le stock total était de 5,8 milliards

26. Le permis retraité (Retired Permit) permis est réservé aux ressortissants étrangers âgés d'au moins 50 ans, disposant d'un compte bancaire mauricien avec un montant initial de 1,500 d'USD. Ensuite, un transfert annuel de 18,000 d'USD doit être justifié.

27. United Nations, 2020. *WORLD INVESTMENT REPORT 2020*. UNCTAD. New York. United Nations Publications.

d'USD en 2019. Les principaux pays investisseurs sont les Etats-Unis, l'Inde, l'Angleterre, les Iles Cayman et Hong Kong. Selon le classement de 2020 Doing Business publié par la Banque Mondiale, Maurice est le 13e pays favori en termes d'environnement de business entre 190 pays. De plus, la transparence des transactions est relativement haute comme on le voit sur la table suivante publié par Doing Business et partagé par Santander Trade Markets.

Country Comparison For the Protection of Investors

	Mauritius	Sub-Saharan Africa	United States	Germany
Index of Transaction Transparency*	7.0	5.0	7.4	5.0
Index of Manager's Responsibility**	8.0	4.0	8.6	5.0
Index of Shareholders' Power***	9.0	5.0	9.0	5.0

Source: Doing Business - Latest available data.

Note: *The Greater the Index, the More Transparent the Conditions of Transactions. **The Greater the Index, the More the Manager is Personally Responsible. *** The Greater the Index, the Easier it Will Be For Shareholders to Take Legal Action. **** The Greater the Index, the Higher the Level of Investor Protection.

La protection des investisseurs dans différents pays
Source : Santander Trade Markets, 2020. MAURITIUS : FOREIGN INVESTMENT – FDI in figures.

Pour les 3 mêmes pays, une comparaison de l'imposition des sociétés est également publiée. Il devient évident que Maurice attire bon nombre d'investissement étranger pour ses facilités et ses avantages fiscaux. D'ailleurs, afin de promouvoir les différents programmes mis en place, les comparaisons sont utilisées. Par exemple sur le site de « maurice invest », on y voit le slogan qui suit : « Pourquoi laisser votre argent dormir à la banque ?? Pourquoi investir en France où l'état peut prendre jusqu'à 60% de votre flux financier ?? A Maurice, une fois que vous avez payé vos 15%, l'autre 85% vous appartient, pas d'impôt foncier ni de taxe d'habitation. »²⁸

28. Maurice Invest, 2021. *Program PDS-IRS-RES*.

Des héritages législatifs des périodes coloniales de l'île Maurice

Les nouveaux dispositifs explicités dans la partie précédente ont vu le jour suite à un cheminement et une progression des lois dans le pays. Afin de comprendre le parcours et l'évolution de la culture mauricienne et des choix gouvernementaux, il est intéressant de se plonger vers l'histoire des lois de l'urbanisation de l'île²⁹. C'est en 1769 qu'une législation globale mise en œuvre par Pierre Poivre, alors intendant de l'île, concernant la déforestation des forêts appelé le Règlement Économique a vu le jour. Cette loi vise à diminuer l'utilisation du bois en empêchant la construction de maisons en bois à Port Louis, en interdisant les feux, en instaurant le control du bois de chauffage, en préservant une partie des forêts, en mettant de côté les terres pas appropriées pour la culture tels que les montagnes et falaises, en protégeant et replantant des arbres au bord des rivières, en plantant des arbres au bord des routes, en protégeant et replantant auprès des plages et l'ajout de clôtures contre le bétail en liberté. Certaines de ces lois peuvent se retrouver dans les lois actuelles ; la loi préservant les montagnes et les falaises est aujourd'hui la réserve sur laquelle on ne peut pas construire, la loi auprès des rivières est celle des réserves hydrographiques concernant les rivières, auprès des routes, c'est les réserves routières d'aujourd'hui et pour les plages, ce sont les Pas Géométriques toujours en vigueur. Il n'y a pas de strict suivi une fois ces lois mises en œuvre. De fait, son efficacité a été quasi nul. Les maisons en bois étaient toujours construites dans les villes malgré la législation et la déforestation n'a pas pu être arrêtée (Mauremootoo et al., 2003).

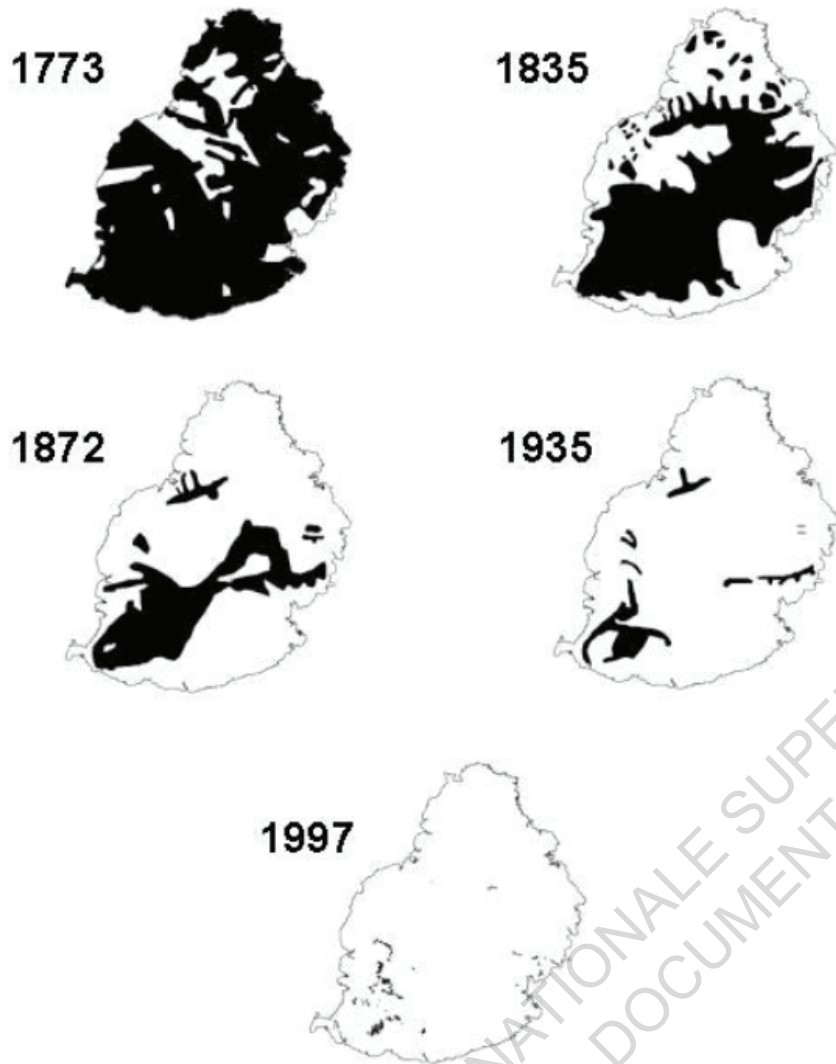
29. Le peuplement de l'île a commencé en 1721 par les Français à Grand Port, au sud-est et ensuite à Port Louis. Durant cette période, des arpents de terre ont été déboisés afin de laisser place à la plantation mais cela n'a pas été productif dû aux cyclones fréquents. De fait, durant la période des Français sur l'île, le sud, Souillac, le sud-est, Vieux Grand Port, Grand Port et Mahebourg, le nord-ouest, Port Louis, ainsi que certaines régions au centre de l'île permettant le trajet du sud-est au nord-ouest possible, par exemple, Curepipe, ont connu un début d'urbanisation.

C'est également durant la colonie française que les jardins botaniques ont vu le jour. En 1736, Labourdonnais a acquis le terrain de Mon Plaisir où a été créé le jardin botanique de Pamplemousses. Selon Heywood, un biologiste Britannique ayant étudié les plantes et les jardins botaniques et la taxonomie, ce serait le plus vieux jardin botanique tropical du monde. Durant cette période, les français ont construit des routes, l'hôpital militaire, le parlement, le jardin de Pamplemousses, le Château de Mon Plaisir, des poudrières, des entrepôts, des hangars, des magasins, le port, des drains et une ligne de fortification pour défendre la capitale. Ainsi ce développement est laissé aux Anglais lors de leur victoire de l'île en 1810. Un acte de capitulation est signé en permettant aux Français présents sur l'île de conserver leurs religions, lois et coutumes. De plus, selon le Traité de Capitulation, les propriétés privées ont préservé leur statut et sont restées propriétés des Français.

Durant la période des Anglais, ils ont largement développé la canne à sucre, résultant en l'accélération de la déforestation. C'est également durant cette période que le secteur des infrastructures publiques a été rapidement développé. De 1830 à 1860³⁰, la population de travailleurs et d'esclaves libérés a triplé de 100,000 à 300,000 et a contribué à l'urbanisation des villages dans le centre de l'île et sur les côtes (Mauremootoo et al., 2003). Avec ce nouveau développement, de nouvelles constructions ont vu le jour ; le train et même les bus plus tard, de nouvelles routes, des usines sucrières et de textiles, des boutiques et des magasins. C'est ainsi que le pays a commencé son urbanisation et a perdu une majeure partie des forêts indigènes de l'île (voir image sur la prochaine page).

En 1880, R. Thompson, un agent forestier basé en Inde, a rédigé un rapport technique, sous les ordres du gouvernement Anglais, sur la foresterie à Maurice. Cette initiative suivait les lacunes quant à la mise en œuvre de la loi 1875 pour la conservation des bois

30. Avec l'abolition de l'esclavage en 1833, l'arrivée des travailleurs engagés Indiens avait exponentiellement augmenté.



Cartes montrant la déforestation de l'île de 1773 à 1997
 Source : Mauremootoo J., Cheke A., Watt I. (2003). *Mauritius & Rodrigues Historical Context*.

et forêts. Ce rapport, ainsi que la peur de la malaria, ont ralenti la déforestation du pays. Dès lors, la population a adhéré à ces nouvelles lois malgré la réticence de certains propriétaires de terrains privés en estimant qu'ils perdaient une partie de leur terrain dû aux nouvelles réserves obligatoires. Malgré la compréhension générale concernant l'importance du reboisement, le syndrome NIMBY (Not In My Backyard) faisait surface. « Croyant que leur terrain avait souffert du déboisement des planteurs sur les basses-terres dans le but de reboiser l'intérieur de l'île et les planteurs de l'intérieur, pensant que leurs terrains avaient gagné de ce reboisement étaient contre le reboisement chez eux, soit l'intérieur de l'île. » (Meldrum 1881 cité par Brouard 1963). En 1944, le décret des Anciens Monuments et Réserves Nationales a été la première zone protégée par la législation à Maurice. Cette ordonnance comprenait l'implémentation d'une série de réserves naturelles créées pour préserver la formation des plantes indigènes. Les zones ont été choisies par rapport à un relevé fait par Vaughan et Wiehe en 1937. Les ordonnances faites durant l'ère anglaise étaient des variations du Règlement Économique de Pierre Poivre en 1769. Ces lois sont toujours au goût du jour avec de minimes changements et se retrouvent dans la législation d'aujourd'hui. D'ailleurs, la location des Pas Géométriques dans les années 1960 a été une source de revenu importante pour le pays pendant une période économique difficile après que le pays ait été frappé par deux cyclones violents, Alix et Carol. Les zones côtières sont ainsi devenues des endroits privatisés pour le nombre croissant de la nouvelle classe moyenne et affluente.

Durant la période des Anglais, de nouvelles lois ainsi qu'une nouvelle constitution ont été introduites. En 1886 a eu lieu les premières élections parlementaires. Ce n'est qu'en 1958 que des changements ont eu lieu concernant la participation politique qui était jusque là très élitiste. Le pays avait été divisé en 40 circonscriptions et un système connu comme le « best loser system » (BLS) avait été mis en place. Ce concept politique mis en place sous le control de Sir Malcolm Trustman-Eve, précisait que chaque circonscription serait représentée par un candidat uniquement et implémentait le BLS afin

d'assurer que les membres de chaque communauté présente sur l'île soit représentée³¹ (Mahadew, 2013). Ainsi, en 1966, le système électoral est revu pour diviser le pays en plus que 20 circonscriptions contre 40 auparavant. A ce jour, Maurice est toujours divisé en ces 20 circonscriptions et il y a 3 élus pour chaque circonscription, le BLS fait toujours partie du système actuel.

Une gouvernance au service d'un développement économique exogène

L'île Maurice gagne son indépendance en 1968 et devient république du Commonwealth en 1992. Dès lors, plusieurs ministères ont été créés au sein du gouvernement afin d'assurer la bonne gouvernance du secteur de la construction dans le pays. Au travers des années, le nombre de ministères dans le cabinet ministériel faisant partie du conseil a varié. Aujourd'hui, avec l'arrivée du nouveau mode de transport, un nouveau ministère a été créé. Il existe 3 des 25 ministères actuels regroupant les enjeux de l'urbanisation à Maurice. Il s'agit du ministère de l'infrastructure³¹ nationale et du développement communautaire, du ministère du transport routier et du métro léger et du ministère du logement et de l'aménagement du territoire. Un candidat peut être à la tête de différents ministères à la fois. En 2020, le ministre du tourisme était également le ministre du logement et de l'aménagement du territoire. De ce fait, il y a 23 ministres pour les 25 ministères de la constitution (Cabinet Office, 2020). Il est évident que lorsqu'il s'agit de projet urbain, différents ministères sont appelés à travailler ensemble. Par exemple, pour un projet qui requiert un EIA, le ministère de l'environnement et celui des énergies sont amenés à participer. Néanmoins, les 3 mentionnés plus haut sont les principaux

31. Pour ce faire, la population mauricienne a été divisée en Indo-Mauriciens, Population Générale (Créoles) et Indo-Mauricien-Musulmans. A cette époque les Sino-Mauriciens n'étaient pas encore inclus dans ce système politique.

32. A Maurice, la profession d'architecte ne tombe pas sous le ministère des Arts et de la Culture mais sous le ministère des infrastructures.

ministères concernés par la construction et les lois de construction sur l'île.

Afin d'accompagner ces lois, différentes institutions sont également mises en place. La Construction Industry Development Board (CIDB) est un organisme indépendant créé par la loi en 2008 suivant le CIDB acte. La CIDB promeut le développement et l'amélioration de l'industrie de la construction à Maurice et comprend les différents métiers de la construction tels que les architectes, ingénieurs, dessinateurs, techniciens en construction, contracteurs, métreurs et autres. Sous l'égide du ministère de l'infrastructure nationale et du développement communautaire, elle est responsable de l'enregistrement des consultants et des contracteurs (CIDB, 2021). Le PAC (Professional Architect Council) est en accord avec le PAC acte de 1988 pour mieux règlementer le métier d'architectes. Il est le représentant de l'ordre des architectes à Maurice (CCIFM, 2020). La Mauritius Association of Architects (MAA) est l'organisme représentant les architectes à Maurice. Elle a été fondée pour servir et protéger les intérêts de la profession d'architecte. En partenariat avec l'AUA (African Union of Architects), l'AIA (American Institute of Architects) et l'IUA (International Union of Architects), cette association crée un réseautage international. Ces trois instances collaborent dans le but d'harmoniser et de développer le secteur de la construction à Maurice (Apollo, 2021).

D'après le National Development Strategy Act de 2004, les plans de développement se préparent par le ministère. Les intentions et programmations se font en accord avec le gouvernement. De fait, le pouvoir public avait un grand rôle à jouer dans l'urbanisation de l'île. Néanmoins, le développement économique, étant un des objectifs primaires des différents gouvernements au pouvoir comme nous l'avons vu dans la section précédente, l'urbanisation de l'île se voit suivre une transformation néolibérale. Par définition, le concept de la « ville néolibérale » (Hackworth, 2007) désigne une ville entrepreneuriale, tournée vers l'attraction des ressources, des emplois, du capital, des innovations. Orientée vers l'offre, elle

tend à remplacer la ville keynésienne orientée vers la demande (Géoconfluences, 2016). Ce concept encourage l'investissement des entreprises et des classes sociales privilégiées. Ainsi, les acteurs privés ont l'opportunité de croître. Cela suit les prédictions de l'économiste Kugan citées plus haut en creusant davantage l'écart entre les riches et les pauvres du pays. Le privé prend davantage d'importance dans l'urbanisation de l'île.

Maurice à l'ère néolibérale

Alors que le pays entre dans cette nouvelle ère, ce cas de figure n'est pas singulier à Maurice. Le Mexique a connu une situation similaire. Depuis sa conversion au néolibéralisme, quatorze milliardaires apparaissent dans le pays alors que durant la même période, le revenu des pauvres stagnait ou alors diminuait (Harvey, 2011). Le processus urbain est également considéré comme essentiel à la survie du capitalisme. C'est donc un point de focalisation crucial de la lutte politique et de la lutte des classes (Lefebvre, 1970). La restructuration urbaine implique également une certaine « destruction créative »³³ qui présente une dimension de classe. Ce déséquilibre social devient apparent durant l'expropriation au nom du bien public.

A Maurice, l'expropriation des terres à Barkly a touché des personnes de classe sociale inférieure. Ainsi, pour un projet de bien public, le métro express, des terres ont été réquisitionnées. C'est un phénomène récurrent lorsque le capitalisme est le moteur du développement urbain. Par exemple, lorsque Mumbai avait pour objectif de se transformer en centre financier, la valeur des terrains des bidonvilles avait grimpé. Malgré l'occupation de ces terres par plusieurs générations, les habitants ont quitté les lieux soit pour une petite somme d'argent soit sans aucune certitude

33. Selon Harvey, les phases de transformation urbaine sont souvent brutales et passent par la destruction créative qui affectent habituellement les classes les plus pauvres et les défavorisés (Harvey, 2011).

de compensation. L'illégalité de l'occupation de ces terrains par les habitants rend également difficile la compensation malgré les exigences constitutionnelles car beaucoup ne peuvent pas prouver qu'ils résidaient depuis longtemps sur le même terrain.

Ces ambitions capitalistes ont également eu des causes sur l'image du pays. C'est en mai 2020 que l'île Maurice se retrouve dans la liste noire de la commission européenne basée sur le rapport de février 2020 du GAFI (Groupe d'Action Financière = FATF - Financial Action Task Force) dans lequel Maurice figurait dans la liste grise. Alors que le pays se remettait tout juste de la première vague de la pandémie du coronavirus il se retrouve face à la possibilité d'être intégré sur la liste noire des centres financiers. Un document provisoire indiquait que la Commission Européenne pourrait inclure Maurice, le Panama, les Bahamas, la Barbade, le Botswana, le Cambodge, le Ghana, la Jamaïque, la Mongolie, le Myanmar, le Nicaragua et le Zimbabwe autres pays dans sa liste d'États qui présentent un risque financier en raison des lacunes dans sa lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme. Ainsi, le 1er octobre, l'inscription de Maurice et des 11 autres pays sur la liste noire de l'UE prend officiellement effet.

En termes de risque réputationnel, c'est la confiance globale dans la juridiction mauricienne qui prend un coup. « Cela risque d'entraver la vision de Maurice en tant que centre financier international, ainsi que la confiance des investisseurs internationaux. », explique Yogesh Gokool, responsable du global business à la banque Afrasia³⁴ lors d'un entretien pour le Business Magazine en septembre 2020³⁵. Une des conséquences directes est la méfiance des paiements provenant de Maurice. De plus, les banques internationales pourraient être contraintes à quitter la juridiction et cela impacterait sur l'investissement des ressortissants européens. En sachant qu'en 2019, les ventes immobilières aux Européens s'élevaient à environ

34. L'Afrasia est une banque agréée et régulée par la Banque de Maurice et a été fondée en 2007. Elle se spécialise en liant l'Afrique et l'Asie au monde.

35. Veerasamy R. (2020). *BANQUES CORRESPONDANTES : VIGILANCE ACCRUE SUR LES TRANSACTIONS EN PROVENANCE DE MAURICE*. Business Magazine, pp. 26.

Rs 10 milliards (200 millions d'euros), les délais d'évaluation et le risque de rejet de paiements bancaires ne feront que décourager les investisseurs. Cette perte de devise étrangère mène à la dépréciation de la roupie. De février 2019 à juin 2020, l'euro est passé de Rs 40 à Rs 45. En avril 2021, 1€ variait entre Rs46 – Rs47.

Au même moment, en juillet 2020, Maurice est classé comme un pays à haut revenu par la Banque Mondiale, rejoignant les Seychelles comme le second pays à haut revenu de l'Afrique³⁶. Cette classification s'est faite sans prendre en compte les impacts de la Covid-19 car les données prises en compte sont celles de 2019. Selon les chiffres de la Banque Mondiale, le revenu national brut (GNI – Gross National Income) par habitant était de 12,740 d'USD en 2019, soit une augmentation de 3.5% par rapport à l'année précédente. Selon l'UNDP, une amélioration de l'APD (Aide Publique au Développement = ODA - Official Development Assistance) a été enregistrée en 2018 et c'est cela qui a aidé le pays à avoir le nouveau statut. Néanmoins, comme le disait l'économiste, Kugan en 2017, l'inégalité de la distribution du revenu national reste une réalité malgré le titre de pays à haut revenu. Le « gross domestic savings » est en baisse et est passé de 25% de PIB en 2000 à 9,5% de PIB en 2019 (UNDP, 2020).



Une baisse du PIB alarmant dû principalement à la diminution des prêts concessionnels selon l'UNDP
Source : UNDP, 2020

36. L'express, 2020. *La Banque mondiale classe Maurice comme un pays à revenus élevés.*

Durant le deuxième confinement national du pays qui a débuté en mars 2021, un nouveau projet de loi, le Construction Industry Development Board (Amendment) Bill³⁷, concernant l'ouverture totale des frontières aux architectes étrangers sur le territoire mauricien, a fait surface. Cette loi permettra aux architectes étrangers de faire des projets sur l'île sans être obligé à s'associer à un architecte enregistré à Maurice (Mauritius National Assembly, 2021). C'est en avril 2021 que le ministre des infrastructures actuel, Bobby Hurreeram, a fait la première lecture de ce projet de loi au parlement. Il s'agit d'amendements à la loi régissant l'industrie de la construction. Selon le ministère des infrastructures publiques, il s'agit d'apporter une « certaine harmonisation entre les différents acteurs issus du secteur de la construction et d'accorder plus de pouvoirs au Construction Industry Development Board. »³⁸. Ce projet de loi exprime le besoin imminent d'investissement étranger dans le pays au dépend des locaux comme le démontre les contestations qui ont surgi sans tarder.

Dans la journée du 6 avril, avant même la première lecture au Parlement, le PAC, la MAA, l'UIA (Union Internationale des Architectes), l'AUA (African Union of Architects) ainsi que les métresseurs ont réagi en écrivant des lettres au ministre des Infrastructures publiques ainsi qu'au Premier Ministre. Pour rappel, tout architecte ou consultant étranger souhaitant travailler sur un projet local doit obligatoirement être en joint-venture avec un partenaire basé à Maurice³⁹. L'urgence derrière ce projet de loi semble choquer selon le président du PAC. Il affirme que cette situation dure depuis des années. Il précise, également, que la raison donnée par les autorités pour cette libéralisation, est pour attirer l'IDE.

37. Mauritius National Assembly, 2021. *THE CONSTRUCTION INDUSTRY DEVELOPMENT BOARD (AMENDMENT) BILL. No. V of 2021.*

38. L'express, 2021. *Les architectes s'opposent à l'ouverture totale des frontières à leurs confrères étrangers.*

39. National Assembly, 2008. *CONSTRUCTION INDUSTRY DEVELOPMENT BOARD ACT 2008.*

Dans la lettre envoyée par le PAC et la MAA conjointement, ils expriment leur désarroi face à cette loi « antipatriotique » car elle ne soutient, en aucun cas, l'expertise locale et les jeunes professionnels⁴⁰. Ils considèrent cette loi contraire à l'intérêt public et mettent également en évidence l'accord signé avec l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en 2004 dans lequel il exige qu'il y ait « une collaboration obligatoire entre tout architecte étranger souhaitant réaliser un projet d'architecture dans un pays hôte ». Dans cette même lignée, le président de l'AUA, Victor Leonel, a écrit une lettre stricte en condamnant cette loi ; en espérant que le « bon sens » et les principes internationalement acceptés prévaudront. D'ailleurs, le président de l'UIA, Thomas Vonier, a rédigé une lettre adressée au président de la MAA rappelant certaines clauses de cet accord signé et met l'emphase sur l'intérêt qu'aurait le gouvernement mauricien à reconsidérer cet amendement car il va contre les principes culturels, légaux et éthiques de la profession d'architecte.

Cette nouvelle loi arrive en ligne avec l'objectif économique de l'île. Face à la gestion difficile de la pandémie et au défi économique que cela génère, les autorités usent de cette situation pour ériger de nouvelles lois. Sachant que l'investissement dans le secteur de l'immobilier est conséquent, il est indéniable que cette approche n'est profitable qu'aux étrangers. De plus, brusquement ; la MAA et le PAC ayant entendu parler de ces nouveaux amendements avaient écrit au gouvernement depuis plusieurs mois mais n'avaient reçu aucune réponse jusqu'à ce qu'ils reçoivent un appel pour en discuter mais selon Jay Sooredoo, chairperson du PAC et Divesh Guttee, président de la MAA, cela n'était pas une discussion car la décision de présenter cette version du projet de loi au parlement avait déjà été prise.

Ces décisions dérivées d'une approche néolibérale de la ville soulèvent de nombreuses questions et contestations auprès de la population mauricienne comme nous l'avons vu jusqu'à présent.

40. Lemauricien, 2021. *Construction Industry Development Board (Amendment) Bill : Mécontentement et désaccord total des architectes locaux.*

Le néolibéralisme urbain offre de nouvelles possibilités aux répertoires d'action politique locale. Néanmoins, son caractère anti-démocratique prend la forme d'opacité de projets de la régénération urbaine (Pinson, 2020). L'impact économique a pris une telle ampleur qu'il tend à remplacer les projets démocratiques en remplaçant les débats, les dissensus et la participation en refermant le pouvoir parmi les hommes politiques, les experts et les investisseurs (Pinson et al, 2016). De surcroît, l'objectif économique peut être atteint sans pour autant refléter la vraie situation comme nous l'avons vu avec le titre de pays à haut revenu que détient Maurice. Nous voyons des concentrations de richesses se créer dans certaines régions de l'île, notamment avec les projets immobiliers mentionnés croissants, néanmoins, ces poches peuvent également se retrouver au beau milieu ou proche de zones d'habitations insalubres se rapprochant de bidonvilles ; ce qui est un phénomène mondial (Davis, 2007).

Le métro express à Maurice s'installe dans cette tournure néolibérale que prend l'urbanisation de l'île. Tout au long de ce projet, le droit d'avoir une voix en tant que citoyen s'apparentait à la revendication du droit à la ville. En somme, avec le tracé du métro qui parcourt différents quartiers, la contestation se voyait mobile. Ce phénomène mondial recouvre un vaste ensemble : le droit à la ville, le droit au logement, à un environnement écologiquement durable, à la sécurité, à l'éducation, au bien-être, à participer aux politiques urbaines etc (Costes, 2014). Cependant, le néolibéralisme n'est pas statique mais plutôt très flexible se transformant à chaque crise et contradictions (Peck, 2013). Dans cette lutte contre les logistiques économiques, « une mobilisation d'en bas » (Costes, 2014) est présente dans la contestation du projet du métro à Maurice. Cette orientation militante prend de plus en plus d'ampleur à travers l'île d'autant plus que le projet du métro express n'est pas encore achevé.



Conclusion

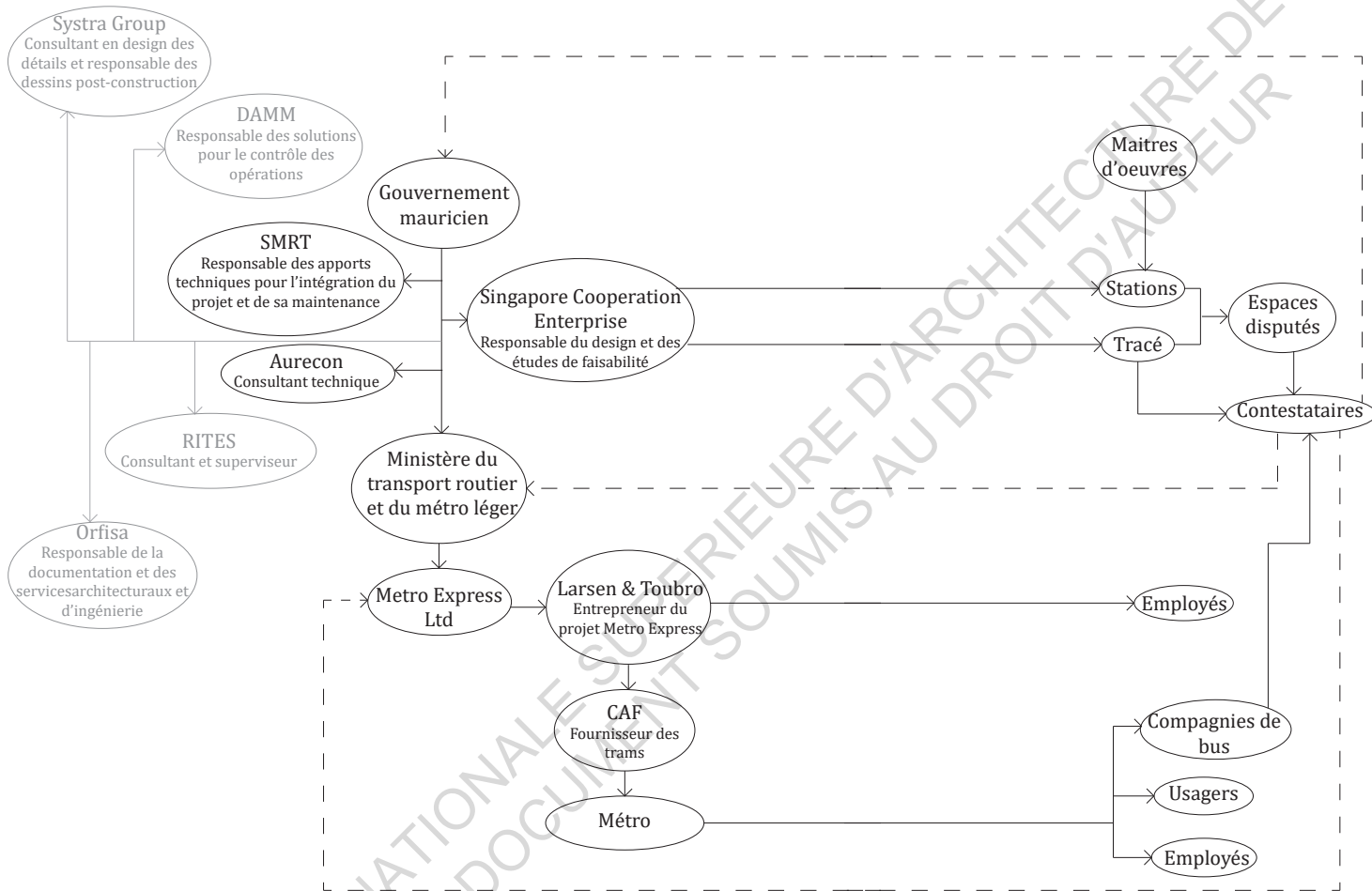
A la fin de ce mémoire, nous comprenons l'ampleur des impacts du projet metro express à Maurice. Analysé à différentes échelles, des dégâts ont été causés à des niveaux individuels mais des dommages ont également été engendrés au niveau national. Ainsi, différentes réactions de la part des habitants sont survenues. Ces différentes réactions, qui ont pris différentes formes, nous permettent d'avoir un aperçu de cet élan que les mauriciens ont commencé à prendre pour exprimer leur ressentis et réclamer leurs droits.

Pour faire entendre leurs voix, les habitants se sont manifestés, ont organisé des marches, ont signé des pétitions, ont réclamé des réunions publiques, ont proposé des alternatives, ont exprimé leurs doléances sur différentes plateformes, mais en vain. Le manque de communication a perduré durant toute la première phase du projet.

Les enjeux de la concertation, pour un tel projet, sont nombreux et très sérieux comme nous l'avons vu. L'urbanisme participatif (Zetlaoui-Leger, 2013) est inexistant à Maurice et cela résulte en une approche top-down. Il devient de plus en plus difficile de renverser cette approche car il y a de moins en moins de communication quant au sort de l'urbanisation de l'île. Les discussions sont fermées et en conséquent, le public ne se sent pas directement concerné par ce développement à moins que celui-ci ne se passe devant sa porte (NIMBY).

De plus, le projet du métro à Maurice a de si gros enjeux politiques que les gens se sentent davantage exclu et craignent même d'en parler négativement de peur de représailles. Durant beaucoup de mes entretiens, notamment avec les commerçants non loin de la gare de Rose-Hill, le discours était souvent orienté vers le point de vue du métro en tant que symbole de développement pour le pays. Ce n'était qu'après plusieurs questions que les émotions se faisaient apparaître et que le discours changeait. Les commerçants, souvent négligés lors des travaux de construction les concernant, ont du mal à se sentir légitimes de prendre des actions lorsqu'ils sont mis à l'écart. De plus, n'étant pas convaincu de mon objectif purement académique et non politique, ils avaient du mal à m'expliquer les faits d'emblée. C'est un sujet délicat sur lequel tous ne souhaitent pas forcément s'aventurer.

La lutte contre ce projet a davantage été difficile car le nombre d'acteurs et d'actants est complexe. L'implication de tellement de compagnies étrangères, le financement étranger, et le manque de transparence a créé un schéma très large dont il devient difficile de défaire ou de modifier alors que la deuxième partie du métro sera bientôt achevée. D'ailleurs ce schéma et cette notion du top-down s'inscrit dans cette ère néolibérale.



De multiples acteurs concernés mais une communication efficace dans une unique direction

- Ⓐ → Ⓑ A mène à B
- Ⓐ -> Ⓑ A tente de communiquer avec B
- Ⓐ Moins médiatisé

Le projet du metro express est un projet si complexe que tous les éléments n'ont pu être inclus dans ce travail. L'apport de l'expertise étrangère est essentiel tout au long de ce projet mais la main d'œuvre l'est encore plus. Plus d'un millier de travailleurs indiens dont la plupart des Bangladais sont employés par la compagnie Larsen & Toubro et il est inévitable que cela ait créé de réels changements dans la vie des locaux¹. Cela soulève des questions d'ordre sociale. Il y a non seulement eu des moments conflictuels entre mauriciens et travailleurs étrangers mais les conflits se retrouvent aussi au sein de la compagnie L&T de par leur traitement. En mars 2020, presque 500 travailleurs étrangers déploraient leurs mauvaises conditions de travail et avaient organisé une manifestation². De fait, ce schéma peut encore être étoffé en rajoutant les contestataires internes, les employés de la compagnie.

Il est important de souligner que ce mémoire s'inscrit dans une temporalité et une région pour lesquelles seule une partie du projet a pu être analysée et critiquée. Les travaux ont commencé à Curepipe et à Quatre Bornes dès 2019³. D'ailleurs les espaces disputés continuent d'émerger au fil des travaux.⁴ La deuxième phase du projet, soit de Quatre Bornes à Rose-Hill sera bientôt opérationnel et de nouvelles observations pourront se faire. La partie de Curepipe à Quatre Bornes est prévue pour 2022.

De plus, une extension est prévue de Rose-Hill à Ebène pour 2023⁵. Ainsi, Larsen & Toubro a décroché le contrat pour une extension du réseau de 3,4 km. Nous voyons donc un même système se répéter. Une nouvelle ligne a été ajoutée au tracé. Néanmoins, les espaces

1. L'express, 2017. *Metro Express: le recrutement de 2 000 Mauriciens débute.*

2. Sunday Times Mauritius, 2020. *Protestations contre leurs conditions de travail : Deux ouvriers étrangers arrêtés.*

3. L'express, 2019. *Phase II: Metro Express, début des travaux à Curepipe.*

4. Lemauricien, 2019. *Phase 2 du Metro Express : Une centaine de propriétés empiètent sur le tracé.*

5. L'express, 2021. *Extension de Rose-Hill à Ebène: le nouveau projet de Metro Express Ltd soulève des interrogations*

qu'elle traverseront n'ont pas encore été publiés. De fait, cela créera un changement dans le tissu urbain. De prochaines lignes sont également en vue et ont été sujettes à différentes discussions. Il s'agit donc là, d'un sujet qui est loin d'être clos. Cette tournure néolibérale que prend l'urbanisation de l'île se concrétise au détriment de l'urbanisme participatif souhaité des associations militantes. Ainsi le top-down perdure à différents niveaux. Le fossé se creuse entre les élus et les citoyens, et cela a un impact direct sur la société mauricienne qui revendique de plus en plus ses droits ; les changements suite à de tels projets sont aussi bien urbains que sociaux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Références / Bibliographie / Médiagraphie

Références

Entretiens avec les propriétaires du magasin Venpin - 15 septembre 2019 et 2 décembre 2020

Entretien avec Adi Teelock - 19 mars 2020

Entretiens avec les chefs de gare de Rose-Hill - 10 décembre 2020

Entretiens avec les commerçants en face de la gare - 10 décembre 2020

Le site du metro express : <https://mauritiumetroexpress.mu/my-journey/?lang=en#trajet>

The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 1998. *MAURITIUS ULTRA LIGHT RAIL STUDY*. Transportation Research Board. <https://trid.trb.org/view/487775>

Ministry of Environment, Solid Waste Management and Climate Change, 2002. *ENVIRONMENT PROTECTION ACT 2002. Act 19 of 2002 – 5 September 2002 (incluant les amendements)*.

Lexpress, 2006. *Le péage à Rs 100 recommandé à P-Louis*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/le-p%25C3%25A9age-%25C3%25A0-rs-100-recommand%25C3%25A9-%25C3%25A0-p-louis> [8 décembre 2020].

National Assembly, 2008. *CONSTRUCTION INDUSTRY DEVELOPMENT BOARD ACT 2008*.

Lemauricien, 2011. *TRIBUNE: Metro Leger/LRT, solution of or contributor to traffic problems ?*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/week-end/tribune-metro-legerlrt-solution-or-contributor-traffic-problems-0/132581/> [12 novembre 2020].

Vintage Mauritius, 13 juin 2013. *Mauritius Government Railways*. <https://www.facebook.com/media/set?vanity=vintagemauritius&set=a.466252360126861> [13 juin 2020].

Mauritius Times, 2013. *“Leaving matters as they are will definitely lead to further ‘accidents’... : Interview: Pooranen Sungeelee – Mechanical Engineer*. [en ligne] <http://www.mauritiustimes.com/mt/interview-pooranen-sungeelee/> [5 janvier 2021].

ION News, 2014. *Métro léger : le projet est en bonne voie selon Bachoo*. [en ligne] <https://ionnews.mu/metro-leger-le-projet-est-en-bonne-voie-selon-bachoo-2207/> [8 décembre 2020].

Lexpress, 2014. *Financement du métro léger: l'Inde accorde Rs 19,5 milliards à Maurice*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/254601/financement-metro-leger-linde-accorde-rs-195-milliards-maurice> [9 novembre 2020].

Lexpress, 2014. *Older people and family environment in Mauritius*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/idee/253132/older-people-and-family-environment-mauritius> [29 mars 2020].

Lexpress, 2014. *Métro léger: le coût du billet cinq fois plus cher?*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/250141/metro-leger-cout-billet-cinq-fois-plus-cher> [12 novembre 2020].

Business Mega, 2014. *Métro Léger : Pravind Jugnauth Ecrit au Premier Ministre Indien Narendra Modi*. [en ligne] <https://business.mega.mu/2014/10/29/metro-leger-pravind-jugnauth-ecrit-au-premier-ministre-indien-narendra-modi/> [8 novembre 2020].

Republic of Mauritius, 2015. *New Road Decongestion Programme: Projects worth Rs15.5 billion earmarked*. [en ligne] <https://www.govmu.org/English/News/Pages/New-Road-Decongestion-Programme-Projects-worth-Rs15.5-billion-earmarked.aspx> [20 octobre 2020].

Economic Development Board, 2016. *Smart Mauritius*. Board of Investment. Port Louis. Mauritius.

Lemauricien, 2016. *L'histoire du train à l'île Maurice*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/magazine/l-histoire-du-train-l-ile-maurice/144917/> [15 juin 2020].

businessmega, 2017. *Arab Town : patrimoine en péril*. [en ligne] <https://business.mega.mu/2017/03/19/arab-town-patrimoine-en-peril/> [29 mai 2021].

TOP TV Mauritius, 2017. *Metro Express : Xavier-Luc Duval qualifie d'inhumain le comportement des autorités*. [vidéo] <https://www.youtube.com/watch?v=ZT40TmaokTU> [29 mai 2021].

Défimedia, 2017. *Metro Express: should the route be reviewed?*. [en ligne] <https://defimedia.info/metro-express-should-route-be-reviewed> [20 décembre 2020].

Défimedia, 2017. *L'association Citoyen Debout fait servir une mise en demeure contre*

le Metro Express. [en ligne] <https://defimedia.info/lassociation-citoyen-debout-fait-servir-une-mise-en-demeure-contre-le-metro-express> [25 janvier 2021].

Défimedia, 2017. *High-Income economy: Are we on the right track?*. [en ligne] <https://defimedia.info/high-income-economy-are-we-right-track> [7 avril 2021].

Défimedia, 2017. *Rose-Hill : Arab Town fait place au Metro Express*. [en ligne] <https://defimedia.info/rose-hill-arab-town-fait-place-au-metro-express> [29 mai 2021].

Défimedia, 2017. *New Arab Town ouvre ses portes*. [en ligne] <https://defimedia.info/new-arab-town-ouvre-ses-portes> [20 juin 2020].

Lexpress, 2017. [Vidéo] *Un ingénieur trouve que le Metro Express pourrait coûter Rs 100 milliards*. [en ligne] https://www.lexpress.mu/article/302523/video-un-ingenieur-trouve-que-metro-express-pourrait-couter-rs-100-milliards?fbclid=IwAR1_yLtZ25ZUzfK1IJDj9wX1W4Jvcy5wTjGq7KBoDosVQp-rAmpnFji-qu8 [12 novembre 2020].

Lexpress, 2017. *Metro Express: drame humain à La Butte et à Barkly*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/315277/metro-express-drame-humain-butte-et-barkly> [22 juillet 2020].

Lexpress, 2017. *Une pétition nationale lancée pour dire non au Metro Express*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/313629/une-petition-nationale-lancee-pour-dire-non-au-metro-express> [5 janvier 2021].

Lexpress, 2017. *Metro Express: «Rs 12,9 milliards pour les cinq stations surélevées»*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/316813/metro-express-rs-129-milliards-pour-cinq-stations-surelevees> [5 janvier 2021].

Lexpress, 2017. *Metro Express: le recrutement de 2 000 Mauriciens débute*. [en ligne] https://www.lexpress.mu/article/321841/metro-express-recrutement-2-000-mauriciens-debute?fbclid=IwAR10X4oI_NbFiFDgVuzSGQNLpZvJg0d7gqJm0eQHzcZaqX8r59vFLFL_qU [12 juin 2021].

Lexpress, 2017. *Mauritius and the re-introduction of the Railway Transport System: A Hallmark of Modernisation and Progress*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/idee/316297/mauritius-and-re-introduction-railway-transport-system-hallmark-modernisation-and> [15 juin 2020].

Lemauricien, 2017. *PLATEFORME ANTI-MÉTRO : Une pétition pour réclamer un référendum sur le métro express*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/societe/plateforme-anti-metro-petition-reclamer-referendum-sur>

[metro-express/154482/](https://www.lemauricien.com/actualites/societe/metro-express/154482/) [5 janvier 2021].

Lemauricien, 2017. *METRO EXPRESS— Front commun des travailleurs du transport : Début de la grève de la faim vendredi*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/societe/metro-express-front-commun-des-travailleurs-du-transport-debut-la-greve-la-faim-vendredi/150636/> [20 novembre 2020]

5Plus, 2018. *METRO EXPRESS : SUR LES RAILS DU MÉCONTENTEMENT*. [en ligne] <https://www.5plus.mu/actualite/metro-express-sur-les-rails-du-mecontentement> [29 mai 2021].

Défimedia, 2018. *Metro Express : l'EIA jalousement conservé*. [en ligne] <https://defimedia.info/metro-express-leia-jalousement-conserve> [8 mars 2020].

Lemauricien, 2018. *Parc Roland Armand, Rose-Hill : « un parc de référence » de Rs 100M bientôt aménagé*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/parc-roland-armand-rose-hill-parc-de-reference-de-rs-100m-bientot-amenage/183533/> [23 novembre 2020].

Lemauricien, 2018. *Rose-Hill : une partie de l'ancien Arab Town vit toujours*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/rose-hill-une-partie-de-lancien-arab-town-vit-toujours/245761/> [20 juin 2020].

Lexpress, 2018. *Budget 2018-2019: quelques idées pour en finir avec la congestion routière*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/node/332956/> [15 mars 2020].

Lexpress, 2018. *Travaux : le métro avance, les Rosehilliens pataugent... dans les eaux usées*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/342148/travaux-metro-avance-rosehilliens-pataugent-dans-eaux-usees> [29 mai 2021].

Lexpress, 2018. *Rose-Hill: échauffourée entre des marchands*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/330199/rose-hill-echauffouree-entre-marchands> [19 novembre 2020].

Lexpress, 2018. *Metro Express: les commerçants montent au front*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/343650/metro-express-commerçants-montent-au-front> [20 novembre 2020].

Lexpress, 2018. *Metro Express: l'abattage des arbres de la Promenade Roland Armand a débuté*. [vidéo] <https://www.youtube.com/watch?v=iSW4BK5myGQ> [29 mai 2021].

Lexpress, 2018. *Open letter: struggling for survival with the Metro Express*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/node/343622> [19 novembre 2020].

Lexpress, 2018. *Réunion avec les marchands: «Je ne veux pas de confrontation», dit le maire Ken Fong.* [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/330206/reunion-marchands-je-ne-veux-pas-confrontation-dit-maire-ken-fong> [19 novembre 2020].

Défimedia, 2018. *Promenade Roland Armand : 100 arbres transplantés, 134 abattus sur le tracé du Metro Express.* [en ligne] <https://defimedia.info/promenade-roland-armand-100-arbres-transplantes-134-abattus-sur-le-trace-du-metro-express> [29 mai 2021].

Railway Technology, 2019. *Mauritius Metro Express.* [en ligne] <https://www.railway-technology.com/projects/metro-express-project/> [21 décembre 2020].

International Railway Journal, 2019. *Light rail arrives in Mauritius.* [en ligne] https://www.railjournal.com/in_depth/light-rail-mauritius [6 juin 2020].

Lexpress, 2019. *Phase II: Metro Express, début des travaux à Curepipe.* [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/366459/phase-ii-metro-express-debut-travaux-curepipe> [5 juin 2021].

Lexpress, 2019. *Metro Express: «L'EIA Study est un document interne très sensible» dit Nando Bodha.* [en ligne] <https://www.lexpress.mu/node/350770> [3 mars 2020].

Lexpress, 2019. *Parvati Ramparsad: «Mo trouve metro la zoli».* [vidéo] <https://www.facebook.com/100761789539/videos/439278233600688> [12 juin 2020].

Lexpress, 2019. *Au train de l'histoire.* [en ligne] <https://www.lexpress.mu/blog/356185/au-train-de-lhistoire> [15 juin 2020].

Lexpress, 2019. *Nouvelle gare: les travaux du Victoria Urban Terminal démarrent enfin.* [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/366069/nouvelle-gare-travaux-victoria-urban-terminal-demarrent-enfin> [10 février 2020].

Lemauricien, 2019. *Phase 2 du Metro Express : Une centaine de propriétés empiètent sur le tracé.* [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/phase-2-du-metro-express-une-centaine-de-proprietes-empietent-sur-le-trace/312936/> [16 juin 2021].

Lemauricien, 2019. *En remplacement de la promenade Roland Armand : l'Ebène Recreational Park prend vie.* [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/societe/en-remplacement-de-la-promenade-roland-armand-lebene-recreational-park-prend-vie/314940/> [23 novembre 2020].

Lemauricien, 2019. *Rose-Hill : des marchands de l'Arab Town abandonnent leurs étals.* [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/rose-hill-des-marchands-de-larab-town-abandonnent-leurs-etals/306511/> [20 novembre 2020].

Lemauricien, 2019. *Ebène : un Bus Area inauguré et un Recreational Park à venir.* [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/ebene-un-bus-area-inaugure-et-un-recreational-park-a-venir/297712/> [20 novembre 2020].

Défimedia, 2019. *Soft launch du metro express : les dessous d'un renvoi forcé.* [en ligne] <https://defimedia.info/soft-launch-du-metro-express-les-dessous-dun-renvoi-force> [25 septembre 2020].

Defimedia, 2019. *LIVE NEWS Port-Louis : Exit Gare Victoria, enter Victoria Urban Terminal.* [en ligne] <https://defimedia.info/port-louis-exit-gare-victoria-enter-victoria-urban-terminal> [10 février 2020].

Defimedia, 2019. *Metro Express devant l'Aaprasvi Ghat : l'aval de l'UNESCO attendu.* [en ligne] <https://defimedia.info/metro-express-devant-laaprasvi-ghat-laval-de-lunesco-attendu> [24 mai 2021].

Sunday Times Mauritius, 2019. *De metro-léger à Metro Express : La locomotive des deux dernières campagnes électorales des Jugnauth.* [en ligne] <https://sundaytimesmauritius.com/de-metro-leger-a-metro-express-la-locomotive-des-deux-dernieres-campagnes-electorales-des-jugnauth/#:~:text=Dans%20une%20lettre%20adress%C3%A9e%20%C3%A0,discussions%20durant%20la%20campagne%20%C3%A9lectorale.> [8 novembre 2020].

Metro Express Mauritius (2019). *Metro Express: Ebene Recreational Park.* [vidéo] <https://www.youtube.com/watch?v=RkjZ3qnXkfg> [20 novembre 2020].

Statistics Mauritius (2019). *POPULATION AND VITAL STATISTICS : REPUBLIC OF MAURITIUS, YEAR 2019.*

TRADING ECONOMICS, 2019. *Mauritius Foreign Direct Investment 2007-2019 Data.* [en ligne] <https://tradingeconomics.com/mauritius/foreign-direct-investment> [12 avril 2021].

Zinfos Moris, 2020. *PRAVIND JUGNAUTH : « UN PETIT GROUPE DE PERSONNES S'ÉTAIT AGRIPPÉ AUX ARBRES DE LA PROMENADE ROLAND ARMAND ».* [en ligne] https://www.zinfos-moris.com/Pravind-Jugnauth-un-petit-groupe-de-personnes-s-etait-agrippe-aux-arbres-de-la-promenade-Roland-Armand_a19170. [20 décembre 2020].

Santander Trade Markets, 2020. *MAURITIUS : FOREIGN INVESTMENT – FDI in*

figures. [en ligne] <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/mauritius/investing-3> [13 avril 2021].

Sunday Times Mauritius, 2020. *Protestations contre leurs conditions de travail : Deux ouvriers étrangers arrêtés*. [en ligne] <https://sundaytimesmauritius.com/protestations-contre-leurs-conditions-de-travail-deux-ouvriers-etrangers-arretes/> [10 juin 2020].

Lexpress, 2020. *La Banque mondiale classe Maurice comme un pays à revenus élevés*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/379532/banque-mondiale-classe-maurice-comme-un-pays-revenus-eleves> [6 avril 2021].

Lexpress, 2020. *Maniah Teelockchand: «J'ai pu voyager dans le métro pour mes 103 ans»*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/371367/maniah-teelockchand-jai-pu-voyager-dans-metro-pour-mes-103-ans> [30 mars 2020].

Lemauricien, 2020. *Inauguration de l'Ébène Recreational Park : 2400 arbres plantés pour remplacer les 113 arbres abattus de RH à BB*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/inauguration-de-lebene-recreational-park-ce-samedi-2400-arbres-plantés-pour-remplacer-113-arbres-abattus-de-rh-a-bb/391242/> [23 novembre 2020].

Lemauricien, 2020. *L'aménagement du projet au Port-Louis Immigration se heurte aux recommandations de l'Unesco*. [en ligne] <https://www.lemauricien.com/actualites/lamenagement-du-projet-au-port-louis-immigration-se-heurte-aux-recommandations-de-lunesco/376622/> [12 mai 2021].

Défimedia, 2020. *Terminal urbain à l'Immigration Square : création de 15 000 emplois*. [en ligne] <https://defimedia.info/terminal-urbain-limmigration-square-creation-de-15-000-emplois> [5 juin 2020].

Horizon Properties, 2020. *IRS, RES, PDS, SCS, Ground+2: Property Schemes in Mauritius open to Foreigners*. [en ligne] <https://www.horizonproperties.mu/post/irs-res-pds-scs-ground-2-property-schemes-in-mauritius-open-to-foreigners> [13 avril 2021].

UNDP, 2020. *Mauritius: Consolidating gains and resilience in Africa's newest high income country*. [en ligne] https://www.mu.undp.org/content/mauritius_and_seychelles/en/home/blog/2020/mauritius--consolidating-gains-and-resilience-in-africas-newest.html [6 avril 2021].

CCIFM, 2020. *Ordre des Architectes | Rôle & Missions du PAC (Professional Architect Council) Mauritius*. [en ligne] <https://www.ccifm.mu/actualites/n/news/ordre-des-architectes-role-missions-du-pac-professional-architect-council-mauritius.html> [5

février 2021].

United Nations, 2020. *WORLD INVESTMENT REPORT2020*. UNCTAD. New York. United Nations Publications.

Cabinet Office, 2020. *LIST OF MINISTERS – 25 JUNE 2020*. Port Louis.

Lexpress, 2021. *Extension de Rose-Hill à Ébène: le nouveau projet de Metro Express Ltd soulève des interrogations*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/394483/extension-rose-hill-ebene-nouveau-projet-metro-express-ltd-souleve-interrogations?fbclid=IwAR2l1000UmGZZKcv5l965hHJRBfsawyXfBZ4n4Y1Q29HEf085njRZsPFmOQ> [12 juin 2021].

Economic Development Board, 2021. *List of Approved IRS Projects*.

Economic Development Board, 2021. *List of Approved RES Projects*.

Lemauricien, 2021. *Construction Industry Development Board (Amendment) Bill : Mécontentement et désaccord total des architectes locaux*. (mardi 6 avril 2021, pp. 3).

CIDB, 2021. *About CIDB*. [en ligne] <https://www.cidb.mu/about-us/about-cidb> [5 février 2021].

Mauritius National Assembly, 2021. *THE CONSTRUCTION INDUSTRY DEVELOPMENT BOARD (AMENDMENT) BILL. No. V of 2021*.

Vonier T. (2021). *Courriel à Divesh Guttee, Président de la MAA*. 6 avril 2021.

Leonel V. (2021). *Courrier à Divesh Guttee, Président de la MAA*. 6 avril 2021.

Lexpress, 2021. *Les architectes s'opposent à l'ouverture totale des frontières à leurs confrères étrangers*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/391446/architectes-sopposent-louverture-totale-frontieres-leurs-confreres-etrangers> [18 avril 2021].

Lexpress, 2021. *Port-Louis: la protection du patrimoine tient quatre chantiers publics en suspens*. [en ligne] <https://www.lexpress.mu/article/392266/port-louis-protection-patrimoine-tient-quatre-chantiers-publics-en-suspens> [24 mai 2021].

Visa Maurice, 2021. *Permis retraité*. [en ligne] <https://www.visa-maurice.fr/permis-retraite-ile-maurice/> [6 mai 2021].

APOLLO, 2021. *Mauritius Association of Architects (MAA)*. [en ligne] <https://>

www.apollo.io/companies/Mauritius-Association-of-Architects--MAA-5f460bc801ca470001236209 [5 février 2021].

Maurice Invest, 2021. *Program PDS-IRS-RES*. [en ligne] <https://mauriceinvest.com/investing-in-mauritius/what-is-a-pds-irs-res/?lang=en> [12 avril 2021].

Maurice Invest, 2021. *FREEDOM HILL Residence*. [en ligne] <https://mauriceinvest.com/new-programs-2/cap-tamarin-smart-city/freedom-hill-cape-tamarin/?lang=en> [12 avril 2021].

Mauritius Property, 2021. *Real Estate Scheme (RES) Mauritius*. [en ligne] <https://www.mauritiusproperty.org/resmauritius.html> [12 avril 2021].

Culture Atlas, 2021. *Mauritian Culture*. [en ligne] <https://culturalatlas.sbs.com.au/mauritian-culture/mauritian-culture-family> [15 mars 2020].

Metro Express Mauritius (2021) 20 janvier 2021. <https://www.facebook.com/mauritiusmetroexpress/posts/721881568469316> [31 mai 2021].

MSM Party (Mouvement Socialiste Militant) (2021). <https://www.facebook.com/msmparty/> [31 mai 2021].

Gaetan Siew. 2021. *GAETAN SIEW*. [en ligne] <https://gsiew.gcli.foundation/> [13 mai 2021].

Mauritius Police Force, 2021. *Western Division – Mauritius Police Force*. [en ligne] <https://police.govmu.org>. https://police.govmu.org/police/?page_id=4929#:~:text=Barkly%2D%20is%20a%20'C,Verger%20Bissambar%2C%20mont%2DRoches. [24 mai 2021].

Bibliographie / Médiagraphie

Lefebvre H. (1970). *La Révolution Urbaine*. Paris. Gallimard.

Davis F. (1979). *Yearning For Yesterday : A sociology of Nostalgia*. New York : The Free Press.

Panelas, T. (1982). *American Journal of Sociology*, vol. 87, no. 6, pp. 1425-1427.

Metz H.C. (1994). *Mauritius: A Country Study*. Washington: GPO for the Library of Congress.

Sénécal G. (2002). *Controverses en environnement et développement durable urbain : la formation d'un nouvel espace public*. Vertigo, vol. 3, no. 2.

Mauremootoo J., Cheke A., Watt I. (2003). *Mauritius & Rodrigues Historical Context*. Unpublished Book Chapter produced for Conservation International's State of the Hotspots publication: Madagascar & Indian Ocean Islands.

Legg S. (2004). *Memory and Nostalgia*. Cultural Geographies. SAGE Publications.

Rémy E., November V. (2004). *L' « espace » d'une controverse*. Espacetemps.net. <https://www.espacetemps.net/en/articles/espace-controverse/> [10 mai 2021].

Harvey D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. United States. New York. Oxford University Press Inc.

Peck J. (2007). *The Neoliberal City: Governance, Ideology, and Development in American Urbanism*. Book Review. Department of Geography. University of Wisconsin-Madison.

HACKWORTH J. (2007). *The Neoliberal City: Governance, Ideology, and Development in American Urbanism*. Cornell University Press, Ithaca.

Davis M. (2007). *Le Pire des mondes possibles. De l'exploitation urbaine au bidonville global*. Coll. « Poche / Sciences humaines et sociales ». Paris. La découverte.

Blin M., Ouattara B. (2009). *FOREIGN DIRECT INVESTMENT AND ECONOMIC GROWTH IN MAURITIUS: EVIDENCE FROM BOUNDS TEST COINTEGRATION*. La Documentation française | « Économie internationale ». Vol. 1, No. 117, pp. 47-61.

Harvey D. (2011). *Le capitalisme contre le droit à la ville : Néolibéralisme, urbanisation, résistances*. Paris. Editions Amsterdam.

Fowdur S. C., Rughooputh S. D. D. V. (2012). *Evaluation of Congestion Relief Proposals in a Capital City*. Department of Physics. Port Louis. University of Mauritius.

Zetlaoui-Léger J. (2013). *Urbanisme participatif. Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*.

Peck J. (2013). *Explaining (with) Neoliberalism, Territory, Politics, Governance*. Vol. 1, No. 2, pp. 132-157.

Mahadew A. R. (2013). *The 'Best Loser System': An ingenious electoral system that helped Mauritius in maintaining peace in its multi-racial society or a system that institutionalizes racial division?*. South Africa. Dullah Omar Institute.

Bartlett L. (2014). *Participatory Landscape Design Detroit: A Tool for Environmental Education and Action*. School of Natural Resources & Environment. University of Michigan, vol. 2, pp. 95-101.

Costes L. (2014). *Néolibéralisation et évolution du « Droit à la ville »*. justice spatiale | spatial justice, n° 6.

Zetlaoui-Léger J., Fenker M., Gardesse C. (2015). *Concertation et mobilisations citoyennes dans les projets d'écoquartiers français*. Panorama d'ensemble et essai de typologie. Édition De Boeck, pp. 209-231.

Tillous M. (2016). *LE MÉTRO COMME TERRITOIRE : À L'ARTICULATION ENTRE L'ESPACE PUBLIC ET L'ESPACE FAMILIER*. Université Paris-Est Marne la Vallée | « Flux ». No. 103-104, pp. 32-43.

Géoconfluences. (2016). *Ville néolibérale*. [en ligne] <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ville-neoliberal> [26 avril 2021].

Pinson G., Morel C. (2016). *The Neoliberal City – Theory, Evidence, Debates, Territory, Politics, Governance*. Vol. 4, No. 2, pp. 137-153.

Paul A. (2016). *Les représentations de l'architecture par les non-spécialistes*. Mémoire de Master. ENSA Nantes.

Badiali L. (2017). *Transmettre l'Architecture en Pays de la Loire : Des Nantais s'adressant à des Nantais ?*. Mémoire de Master. ENSA Nantes.

Dyer M., Certomà C., Corsini F. (2017). *Making urban design a public participatory goal. Explorations toward evidence-based urbanism*. Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Urban Design and Planning.

Sviryzdenka K., Petri M. (2017). *Mauritius: The Drivers of Growth – Can the Past Be Extended?*. Journal of Banking and Financial Economics, vol. 2, issue 8. Pp. 54-83.

Dechezelles S., Olive M. (2017). *LES MOUVEMENTS D'OCCUPATION : AGIR, PROTESTER, CRITIQUER*. Politix, vol. 30, no. 117, pp. 9-34.

Green J. (2018). *Participatory Design Must Evolve*. THE DIRT. [en ligne] <https://dirt.asla.org/2018/02/07/participatory-design-must-evolve/> [18 novembre 2020].

Brion L., Gautier P., Guibe G., Maokhampio H., Ouakam S. (2018). *Creation of a regional and urban railway network system in Mauritius*. École des Ponts. ParisTech. pp.77-92.

Tandrayen-Ragoobur V., Kasseeah H. (2018). *Mauritius' Economic Success Uncovered*. Department of Economics and Statistics. Réduit. University of Mauritius.

Burrin B. (2019). *LE TRAIN renaît de ses cendres au pays du dodo : L'histoire du train à Maurice (1864-2019)*. Rose-Hill. Editions de l'Océan Indien.

Routledge C. (2019). *Nostalgia Reveals the Importance of Family and Close Relationships*. Institute for Family Studies. [en ligne] <https://ifstudies.org/blog/nostalgia-reveals-the-importance-of-family-and-close-relationships> [15 juin 2020].

Public Financial Management (PFM) Blog. (2019). *Political Interference and Infrastructure Governance*. [en ligne] <https://blog-pfm.imf.org/pfmblog/2019/04/political-interference-and-infrastructure-governance.html> [20 novembre 2020].

International Monetary Fund. (2019). *PUBLIC INVESTMENT MANAGEMENT ASSESSMENT (PIMA) : Strengthening Infrastructure Governance*. IMF Fiscal Affairs. Washington. USA.

Charles S. (2020). *L'élu, le citoyen et le praticien : chroniques urbaines : l'expérience du projet urbain participatif dans les petites villes*. Architecture, aménagement de l'espace. France. HESAM Université.

Becuwe A., Bellini S. (2020). *Contributions de l'espace de concertation à la régulation conjointe*. Le cas de Vialeter. @GRH, De Boeck Supérieur 2020, n°35 (2), pp. 47-72.

Kamat R. (2020). *Track to Train: Bringing Economic Advantage to Mauritius*. TrafficInfraTech Magazine. [en ligne] <https://www.trafficinfatech.com/track-to-train-bringing-economic-advantage-to-mauritius/> [30 novembre 2020].

Veerasamy R. (2020). *BANQUES CORRESPONDANTES : VIGILANCE ACCRUE SUR LES TRANSACTIONS EN PROVENANCE DE MAURICE*. Business Magazine, pp. 26.

Pinson G. (2020). *La ville néolibérale*. coll. « La ville en débat ». Paris. PUF.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

