



HAL
open science

La Place de l'immigration : levier vers une reconsidération des territoires de Port-Louis

Divakar Moodhoo

► To cite this version:

Divakar Moodhoo. La Place de l'immigration : levier vers une reconsidération des territoires de Port-Louis. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03488206

HAL Id: dumas-03488206

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03488206v1>

Submitted on 17 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

52 PORT LOUIS

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

La place de l'immigration

levier vers une reconsidération des territoires de Port Louis.

Divakar Moodhoo sous la direction de Elsa-Xuân Lainé

Mémoire de Master - École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes - Mauritius.
Séminaire "Espaces Disputés". Session de septembre 2021-2022.

Merci

À **Elsa-Xuân Lainé** pour ta confiance, ta patience, tes conseils et ton accompagnement tout le long. Tu m'as vu grandir.

À

Gaëtan Siew de Visio et de la PLDI

Corinne Forest de L'Apravasi Ghat Trust Fund

Gavin Seeneevassen de Landscape

Geeaneeasswar Bundhoo du Ministère des Infrastructures Publiques

Astrid Dalais du Collectif Porlwi

Titoni Lam, Idris Peer Ahmud et **Saberah Abbas Mamode** pour vos belles paroles.

Caporal Dowlut de la station de Police de Trou Fanfaron

Sabeeroon Buckchady, Parwez Naseebun, Ismaël Jhurry, Yusuf Mohidinkhan, Sachil

Gourdeal et **Sandiren Vencatasamy**, j'ai été enchanté de vous rencontrer.

Aux 87 participants de l'atelier public qui s'est tenu durant la journée du mardi 22 septembre 2021. Vos différences m'ont inspirées.

À mes amis,

Ackbaree, Adam, Anais, David, Divyaa, Gauthier, Khushboo, Muntazir, Nellie, Nicolas,

Shanen, Shekina, Shrish vous m'avez soutenu.

À "**lagarlenor**", sans laquelle cet engagement n'aurait jamais eu lieu.

À la **maison**, Rue Jules Mallac **Port Louis, Ile Maurice.**

Papa, Maman et **Loveïna, Krishnen, Mamé Sada, Nounou, toute ma famille.**

Mo lamem pou zot.

Sommaire

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

Préambule	1
Introduction	3
1. Territoires capitalisés	13
a. L'infrastructure portuaire qui conditionne l'émergence de la ville commerçante	
b. Le centre névralgique du territoire de l'industrie sucrière	
c. Pôles éparpillés - logistique, tertiaire, industries, résidentiel	
d. Territoire des smart cities, capitale en transition	
2. Formes de faire la ville, la ville qui se forme. Le Port Louis du 21^e siècle	27
a. Incitations fiscales	
b. Nouvelles mobilités	
c. Les waterfront	
d. Patrimonialisation	
e. Initiatives citoyennes	
3. La place de l'immigration : Espace qui fédère des territoires	83
a. L'infrastructure fait milieu	
b. Un réseau local Portlouisien	
c. Un levier du territoire	
Conclusion	111
Ressources	117

Préambule

Introverti, et figé dans mes habitudes, mon aventure à L'ENSA Nantes m'a mis à l'épreuve face à des différences toujours nouvelles - traverser un morceau du pays au quotidien, parler une langue que je ne parlais jamais, m'exposer à de nouvelles cultures, de nouvelles personnes et maintenant me voilà en France! C'est dans ces changements, ces **différences**, que ce mémoire a lieu - produit de tous ces croisements.

Port Louis est la ville où j'ai toujours vécu et à laquelle je me suis toujours identifié. Tout comme je change elle change tout aussi. C'est ainsi dans ce changement que naît le désir d'apprendre à la comprendre. En 2018, je me dirige alors à la PLDI¹ pour un stage facultatif, car j'entends que c'est un organisme qui ambitionne de la "régénérer". C'est là que je découvre le projet faramineux de redéveloppement de la place de l'Immigration à Port Louis. J'ai été étonné et même écoeuré de voir la proposition d'un projet d'une telle envergure dans ma ville à moi, ville de ma vie! Je me suis décidé. Citoyen que je suis, j'ai voulu comprendre pourquoi ma ville allait connaître ce sort? Est-ce le projet d'architecture qui m'intéresse? Est-ce la gouvernance derrière? Des alternatives au projet? L'enjeu probable de reconnexion ville-port? Est-ce le vécu du lieu? Dans ma maladresse et ma timidité, j'ai tenté de mobiliser tout ce dont j'ai appris pour tenter de répondre à ces questions - entretien, itinéraire, atelier public.... D'ailleurs, je me suis même engagé dans un deuxième stage facultatif en 2020 au sein de l'AGTF², acteur majeur du patrimoine à Port Louis, pour essayer d'y voir plus clair. Au fur et mesure, j'ai compris. Il faut moins voir la place de l'Immigration sous une focale unique mais plutôt dans une posture plus englobante...

J'ai été constamment mis à l'épreuve et aujourd'hui je livre les résultats de cette aventure, avec un moi qui a peut être tout aussi changé et qui change toujours dans les différences vécues - de l'île Maurice et aujourd'hui vivant dans une métropole montante sur le continent européen.

1. Port Louis Development Initiative

2. Aapravasi Ghat Trust Fund

"De la banlieue de Port Louis"

Les fameux mots quand ma sœur et moi rigolons ensemble qu'on est de la banlieue portlouisienne.

"Celui qui habite à Port Louis"

Un sentiment d'être ailleurs.

"On bosse sur ta ville, tu dois être content!"

La fierté quand tout le monde en classe me disait qu'on travaillait sur Port Louis lors de mes études.

"38 degrés sur la capitale aujourd'hui"

Le petit sourire quand j'entendais tous les jours à la radio l'animatrice dire "la capitale".

Introduction

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

**Le redéveloppement de place de
l'immigration:** "patrimoine vs modernité"

L'île Maurice poursuit sa quête du moderne. Dans de nombreux pays du sud, cela est associé à un processus de rattrapage¹ ou de modernisation. La description de ces phénomènes tend bien souvent vers le péjoratif : standardisation, décontextualisation, non-lieux², générique, junkspace³... Ce sont certes des positionnements provocateurs, qui poussent à faire voir ces autres réalités moins superficielles et plus sous-jacentes, voire primaires. Vivre ces autres, c'est ainsi la mission derrière ce travail. Tout commence bien sûr par la modernisation de la plus grande gare routière de l'île Maurice, la **Place de L'immigration** aussi appelée **Gare Du Nord** (*lagarlenor* en créole mauricien), qui se trouve à Port Louis, la capitale.

Aujourd'hui Port Louis, est aussi à la recherche de sa modernité. Elle est en pleine actualisation, elle se régénère fait on comprendre. C'est dans cette transition que démarre ce travail de recherche, plus précisément sur le "redéveloppement" ou alors la transformation de la place de l'immigration en un *Urban Terminal*⁴.

La place de l'immigration

Sur les quais du Port Louis de la colonie anglaise, se trouvait le dépôt de l'immigration. C'était le lieu où les migrants et travailleurs engagés arrivaient avant leur établissement sur l'île, particulièrement en région rurale. Il y a trente ans de cela, ce site s'est vu tombé en ruine, voire même en partie détruit, laissant place à une autoroute et ainsi que la grande gare du nord de la place de l'immigration. Le site des vestiges restant bordant la mer, est depuis 2006 classé patrimoine mondiale de l'UNESCO et se fait appelé Aapravasi Ghat - remémorant la mémoire de la "grande expérience" de l'engagisme⁵ suite à l'abolition de l'esclavage dans les colonies britanniques.

En 2017, la décision est prise pour la construction d'un tramway à l'île Maurice. Les gares routières en ville seront ainsi re-mobilisées en phase avec cette nouvelle infrastructure. Les deux gares portlouisiennes se retrouvent alors en voie de transformation. La gare du nord, majoritairement incluse dans la zone tampon de l'Aapravasi Ghat, est quant à elle directement



1. Koop, K. (2004). L'île Maurice à l'ère de la mondialisation. Un modèle d'un développement de rattrapage ? Autrepart, 31, 109-132.

2. Augé M. 1992. « Non-Lieux ».

3. Koolhaas, R. 2011. « Junkspace ».

4. Nouvelle gare routière intermodale et commerciale proposée par le gouvernement.

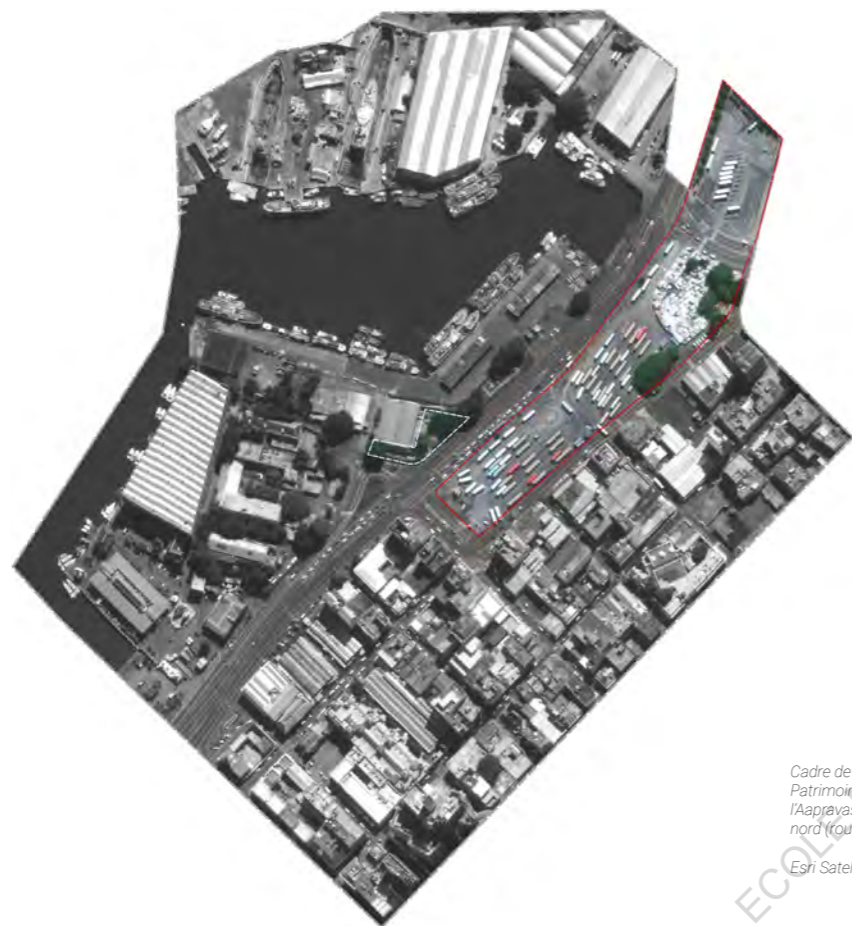
5. Système dans lequel les immigrés principalement de l'Inde venaient travailler dans les champs de canne des grands propriétaires terriens pour une main d'œuvre qualifiée de peu chère.

1. Port Louis
2. Grand Baie
3. Goodlands
4. Rivière du Rempart
5. Centre de Flacq
6. Mahébourg
7. Curepipe
8. Phoenix
9. Ebène
10. Rose-Hill
11. Coromandel
12. Bagatelle

La continuité urbaine de Port Louis à Curepipe est appelée la "conurbation", regroupant les seules villes reconnues par l'État.

Port Louis et L'île Maurice
De Google Earth Pro





Cadre de la Zone Tampon de L'Aapravasi Ghat, Patrimoine Mondiale UNESCO (gris), L'Aapravasi Ghat face à la mer (gris) et la gare du nord (rouge)

Esri Satellite

0 150 m



impliquée par les prescriptions de l'UNESCO.

L'Immigration Square Urban Terminal, ISUT

L'Immigration Square Urban Terminal sera inédite. Elle sera parmi les premiers projets de nature public-privé; elle sera une des premières urban terminal du pays (agglomérant des programmations existantes et nouvelles⁶ - gare, espaces commerciaux, hôtel d'affaires, station de police, caserne de pompiers); et elle sera surtout la première avec le besoin de se faire intégrer formellement.

Sa réalisation fait la une; il faut l'aval de l'UNESCO pour que le projet puisse aller de l'avant. Le rapport initial de l'UNESCO sur le projet en 2018 exprime clairement l'enjeu d'insertion architectural. Depuis le lancement de l'appel d'offres en 2017, la mise en œuvre se fait toujours attendre aujourd'hui en 2021.

La conception du Terminal devrait se baser sur les dispositions d'une vision intégrée et d'un plan directeur, qui devraient eux-mêmes être informés des dispositions du PPG 6⁷.

La conception urbaine et architecturale du terminal, tels qu'ils figurent dans le PPG 6, sont d'une importance cruciale pour toutes les évaluations et révisions d'impact indiquées par le PPG.

Le projet aura des impacts si importants (positifs ou négatifs, ou les deux) que l'État partie devrait faire appel au Centre du Patrimoine Mondial et à la Commission du Patrimoine Mondial. L'État partie doit engager le Centre du Patrimoine Mondial et les organisations consultatives de manière continue dans une révision technique sur le développement de la conception du Urban Terminal de la place de l'immigration⁸.

La tension entre l'ancien et le nouveau est dans ce genre de sujet toujours mise en exergue, exprimant les conflits idéologiques, les limitations, les approbations, les incertitudes...Par

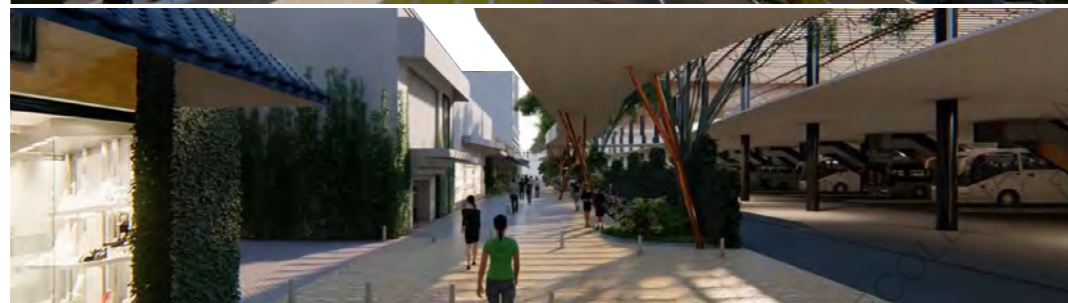
7. Planning Policy Guideline 6. Document légal d'urbanisme instauré par le gouvernement en vue de protéger l'intégrité et de restaurer la nature historique de la zone Tampon de L'Aapravasi Ghat.

6. Ministry of Transport and Public Infrastructure. (2018). Request for proposals for the Redevelopment, Modernisation and Operation of Immigration Square Urban Terminal Port Louis on State Land to be leased by Government of Mauritius

8. ICOMOS et UNESCO. (2018). Report on the joint UNESCO/ ICOMOS Advisory Mission to the Aapravasi Ghat (Republic of Mauritius) [c 1227], UNESCO.



8



9. visio.mu:

vue depuis la mer, voyant la gare au Rez-de-Chaussée, le parking sur 2/3 niveaux, l'esplanade sous le toit en forme de vague, l'hôtel d'affaire (tour de verre) et la station de tramway côté mer

passerelle aérienne reliant la station de tramway au Urban Terminal, survolant l'autoroute

Avenue piétonne coté ville (Rue Farquhar)

ce biais le projet est remis en question, ou plutôt mis en évaluation. L'architecture comprise par les principes de firmitas, utilitas et venustas, et ainsi que dans son sens étymologique de "commande aux ouvriers" deviennent alors source d'attention, voire de débat.

Ce mémoire se décollera du contexte élaboré pour explorer d'autres relations de la place de l'immigration. Évaluer avec justesse la place de l'immigration se fera par une compréhension de ces relations et de ses conditions - mais bien loin d'être une analyse exhaustive. Peut-être que le projet symbolise une quelconque standardisation, mais il est temps de révéler les singularités au sein duquel il s'inscrit afin d'arriver à cette insertion ou plutôt cette **intégration** juste souhaitée. La démarche est de comprendre, de mettre en relation, de révéler...

Centralité

La "centralité est la propriété de ce qui est au centre, ou de ce qui est un centre" (Brunet, Ferras, & Théry, 1993)¹⁰. La notion de centralité qualifie la capacité d'action d'un élément sur sa périphérie. Elle polarise quand il y a convergence des trajectoires vers un point donné et a contrario, diffuse quand les trajectoires se divergent vers ailleurs. La polarisation est ainsi vue comme un attrait urbain et la diffusion comme rurale¹¹.

Au fil de ce mémoire, particulièrement dans la partie 1 et 3, ces dynamiques entre polarisation et diffusion qui constituent les centralités seront explorées à l'échelle de l'île Maurice, de Port Louis et de la place de l'immigration. Une compréhension plus intégratrice est ainsi visée.

Intégration

L'intégration est un mot très utilisé dans le discours de l'aménagement. Elle est souvent associée à l'enjeu d'insertion dans un environnement et un paysage donné. En architecture, elle se fait par la prise en compte des alignements, des typologies, des échelles... En urbanisme, elle se fait en parlant de densité, d'usage, de connexion, de quartier, de région. Intégrer dans ce sens n'est pas nécessairement en respect à la morphologie déjà présente

10. Agence Nationale de la Cohésion des Territoires. (2020). Centralités : comment les identifier et quels rôles dans les dynamiques locales et intercommunales ? Etat de l'art sur les notions de centralité. Dijon.

11. Ritchot G et Desmarais G. (2000). La Géographie Structurale. L'Harmattan, Paris.

elle peut aussi être en rupture¹². La divergence d'idéologie autour de l'intégration d'un projet est alors souvent source de débat en aménagement. Elle est donc liée à des projets de transformation. D'ailleurs le projet de la place de l'immigration s'insère dans ce type "conflit" - avec le besoin de suivre les règles de typologie mais aussi de définir un plan directeur avec les projets à venir. Alors que la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage sont d'accord, l'Unesco indique sa réticence.

Ce n'est pas cet aspect "encadré" de l'intégration qui sera mis en avant dans ce mémoire. Dans l'engagement de ce mémoire, l'intégration est comprise dans sa définition étymologique.

Integrare¹³ du latin c'est rendre complet. C'est une recherche vers la complétude, voire l'affinage du regard que l'on porte quand il s'agit de la transformation de la gare du nord.

Integrare renvoie aussi au renouvellement, ce qui correspond bien au statut actuel de la place de l'immigration et tant au statut ambitieux de régénération de la ville de Port Louis. La ville qui émerge aujourd'hui se situe bien dans cette transition de renouvellement.

Integrare est aussi une introduction dans un ensemble, faire corps avec. La complétude recherchée est donc l'identification de ces ensembles qui fabriquent la place de l'immigration. C'est une quête des organisations au sein desquels la place de l'immigration existe, qu'ils soient passés ou prégnants. Car faire projet est toujours un enjeu d'intégration.

12. Woitrin M. Intégration en architecture et urbanisme. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°5, 1979. pp. 14-26

13. <https://www.cnrtl.fr/>

Ce mémoire qui explore l'intégration de la place de l'immigration se divise en trois parties:

1. Territoires capitalisés

Port Louis c'est la capitale, on ne peut pas la laisser comme-ça. Quel est ce "comme-ça"? La place de l'immigration est mobilisée en tant que tremplin d'un Port en Louis qui se régénère certes. Mais **pourquoi dit-on "régénération"?**

Cette séquence tente de comprendre les **conditions** de ce pourquoi. L'exploration de l'histoire et des territoires feront émerger les conditions derrière cette image de capitale en déclin héritée aujourd'hui.

2. Formes de faire la ville, la ville qui se forme.

La régénération signifie quoi? Quelles sont les ambitions et les projections de cette volonté? **Comment se manifeste-elle?** L'avenir de la place est indissociable de cette volonté.

La place de l'immigration se verra cohabiter, et certainement mise en réseau dans ce Port Louis en pleine incubation, accueillant divers projets. Connue de tout le monde, et toujours aussi centrale, cette partie explore les formes de faire la ville et ainsi que la ville de Port Louis qui se forme en ce 21^e siècle.

3. La place de l'immigration : espace qui fédère des territoires.

Redévelopper la gare implique une transformation quelconque d'un existant. Quels sont les pratiques qui qualifient ce lieu et qui construisent la réalité de cet espace? **Sur quoi vient-on faire ce nouveau projet de développement?**

La gare du nord est une centralité incontestable. Dans cette dernière partie, l'exploration sur le terrain révèle une place de l'immigration plurielle, générant des appropriations, et surtout des territoires singuliers et intrinsèques à elle. L'espace de la gare du nord sera vécu au-delà de ses limites proches.

1.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

Territoires capitalisés

Port Louis est la capitale réputée pour son pouvoir politique, son port, ses commerces, son cosmopolitisme et ce depuis ses tout débuts en tant que ville première du pays. Or, quand on entend dire que le projet de la gare est un levier de régénération de Port Louis, se fait alors entendre qu'elle est en déclin. C'est effectivement le paradoxe portlouisien, voire même de tous les centre-villes mauriciens. L'émergence et la **concurrence de nouvelles centralités**, la **déconnexion ville-port**¹, l'exode des habitants sont évoquées pour justifier **ce déclin**, et les réponses qui tentent d'y remédier proposent toujours de contrer ces effets - **reconnecter** le port, **rehabiter** dans Port Louis...

Il est alors nécessaire d'appréhender **pourquoi le Port Louis d'aujourd'hui hérite de cette situation** afin de comprendre dans quelle histoire se fabrique cette nouvelle place de l'immigration. En repassant par l'évolution dans l'histoire, de la ville et des territoires proches et lointains, une perspective plus englobante et territoriale sera ainsi proposée dans cette première lecture visant à comprendre l'intégration de la gare du nord de la place de l'Immigration.

1. Entretien avec Gaëtan Siew, Architecte et directeur de VISIO Architecture. Réalisé le 16 décembre 2019.

« Les difficultés sont accumulés au niveau historique. Il y a le développement de la voiture et puis l'accès à la voiture qui est devenu abordable. Ça améliore la mobilité certes mais aussi encourage la congestion à tel point que Port Louis est devenue pratiquement **difficile d'entrer**. Port Louis était toujours le **seul point focal** de l'activité économique, politique du pays...Du coup s'est développée **d'autres pôles** en dehors de Port Louis - Ébène pour tout ce qui est travail, Bagatelle pour tout ce qui commercial. Et la voiture permet cette mobilité entre différents endroits. Il y a alors une **dissociation entre là où habitent les gens et là où ils travaillent, là où il font du shopping, etc.** Et ce n'est pas bien pour la ville. Et cette **concurrence** a fait que Port Louis a décliné. Beaucoup et certaines activités économiques ont déménagé pour Ébène et les politiques aussi, certains ministères. Et du coup les gens ne viennent plus à Port Louis, et ils n'ont plus le raison. Et comme toute la population habite sur l'axe Port Louis-Curepipe aussi...donc la population une fois qu'elle est rentrée chez elle ne vient plus faire son shopping dans la ville donc la **ville décline**. Et un peu plus en amont, cette autoroute est venue **couper la ville** en deux. Port Louis est un port, ça **sépare la ville de la mer** - c'est vraiment comme une cicatrice qui coupe. »

Gaëtan Siew, architecte et figure de l'aménagement de Port Louis

L'infrastructure portuaire qui conditionne l'émergence de la ville commerçante

Occupée par la Compagnie des Indes, Port Louis est avant tout un bon port - pour ses eaux profondes et sa ceinture de montagne qui la protège. Au début de l'occupation française, le port est l'espace primaire de la colonie regroupant divers services de ravitaillement, étant alors qu'un point d'escale vers les Indes.

Sous la charge du gouvernement royal et, subséquemment, de l'empire, la ville devient un haut lieu de négoce grâce à son port franc. Port Louis s'est vu devenir *une des plus accueillantes escales de la route des Indes, si accueillantes en vérité, que bon nombre de ceux qui vont dans L'inde y mettent un terme à leur voyage, séduits par la vie facile qu'on y mène*². La grande négoce qui s'y tient est intimement liée à ce fameux port. Le succès du port, fait le succès de la ville, le succès de la ville, celui du port. Port Louis est alors "l'entrepôt premier de l'océan indien". C'est ainsi que l'île acquit le surnom d'étoile de la mer des Indes.

Cette **ville commerçante** s'est alors développée depuis le **noyau portuaire** et de même pour les centres d'affaires, qui reste aujourd'hui l'espace politico-économique premier de la ville et du pays. La ville résidentielle ségréguée en quartiers ethniques, ceinture quant à elle, le centre ville ou noirs, blancs et malabars(indiens) cohabitent³.

Avec plus de 6000 habitants sur une population de 40 000⁴, dans la transition entre le 18e et le 19e siècle, Port Louis demeure la plus grande agglomération de l'île. Équipée outre que par des infrastructures portuaires elle est dotée d'une municipalité, d'un collège, d'un marché... une réelle citadinité portlouisienne émerge. La ville s'ancre comme centralité absolue de la colonie alors que le reste du territoire est encore éparsement habité.



1730. 1. Infrastructure portuaire 2. gouvernement & boutiques
3. Route Royale

0 1.5 km



1773. Limite administrative actuelle et le déploiement de la ville depuis le port

0 2 km



1730. Port Louis seule agglomération majeure autour du port

— Routes Principales
■ Agglomérations

0 20 km

Le centre névralgique du territoire de l'industrie sucrière

À la colonisation anglaise au début du 19e, Port Louis devient par défaut, le lieu fédérateur de toute l'île, en phase avec le déploiement de la voirie et l'installation du chemin de fer (1864) sur l'ensemble de l'arrière pays pour la production sucrière. Ce paradigme industriel a modelé de façon totale le territoire local, plaçant Port Louis au centre de cette production à la chaîne. Ce qui amène aussi l'émergence ou plutôt la **distinction** entre l'urbanité et la ruralité dans le territoire - distinction qui perdure toujours aujourd'hui. La ruralité mauricienne se constitue alors autour de plus de 200 usines sur le territoire⁵. L'arrivée incrémentale des travailleurs engagés suite à l'abolition de l'esclavage (1835) amène à la constitution de nombreux camps de travailleurs et d'établissements "ruraux" autour des usines, des gares de train, et des petits commerces. Port Louis est alors capitale rayonnante de tout ce système.

La région portuaire se conforme à ce changement, devenant le lieu entre le local et l'international: les quais du trou Fanfaron sont aménagés pour l'admission d'un nombre croissant de travailleurs engagés dans les champs de cannes en campagne; l'entrepôtage prend de l'ampleur, et subséquemment, la ligne de train (venant scindée les quais portuaire de la ville) confirme cette nouvelle distinction. Par ailleurs, ces **intensifications** tant **portuaire** que **rurale**, viennent accentuer la nature commerçante de la ville notamment, par une nouvelle classe de commerçants asiatiques. Ce territoire total ancre le port comme un véritable centre logistique; et le quartier des affaires, en pôle de commerce et de ravitaillement, tous essentiels de la colonie sucrière.

L'arrivée du chemin de fer et les épidémies successives du 19e dans Port Louis amènent à la **dilution** de la suprématie du chef lieu et ainsi que son multiculturalisme⁶. Le climat sain des hautes plaines est privilégié par la bourgeoisie, fuyant Port Louis. La ville, du moins le centre ville, connaît depuis une nouvelle identité "d'occupants transitoires" journaliers.



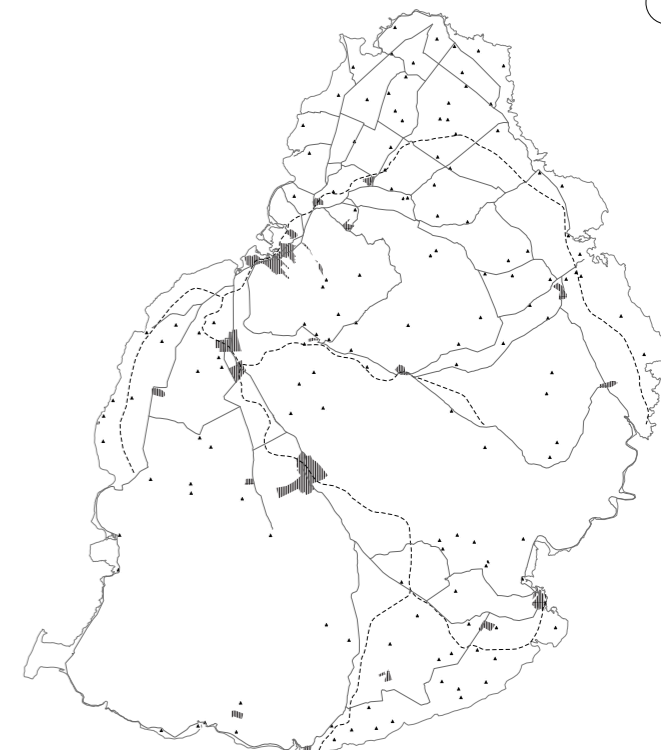
1880. Limite administrative actuelle. La terre du sucre en périphérie et l'arrivée des gares et de la ligne de train.

0 2 km



1935. 1. Ligne de Train 2. Gare de Train Victoria 3. Hangars 4. Extension Port 5. Marché Central 6. Place Immigration 7. Rue Desforges

0 1.5 km



1880. Emergence de nouvelles centralités agricoles rurales et urbains

— Routes Principales
 - - - - Train
 ▲ Usines
 ■ Agglomérations

0 20 km

5. Lombard, J., Mesclier, E., & Velut, S. (Eds.) 2006. La mondialisation côté Sud: Acteurs et territoires. IRD Éditions.

6. Cet exode est venu aussi compartimenter la population mauricienne en agglomérations socio-culturelles distinctes le long de l'axe Port Louis-Curepipe, entraînant l'émergence des agglomérations de la 'conurbation'.

Fin 19e. 60000 citadins y habitent sur les 370588 habitants sur l'île, indiquant un territoire insulaire qui croit tout aussi. Lutz W et al. (1994) Population Development Environment Understanding their Interactions in Mauritius. International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) 2361 Laxenburg / Austria

Cartographie: Decubes A. (1880) Map of the Island of Mauritius. Bibliothèque Nationale de France.

Toussaint, A. (2014). Port Louis : Deux Siècles d'histoire. Vizavi, Ile Maurice. p168.

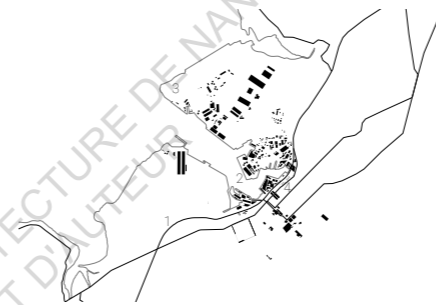
Pôles éparpillés - logistique, tertiaire, industries, résidentiel

Port Louis se retrouve radicalement métamorphosée au vingtième siècle par les nouvelles exigences portuaires, devant désormais accueillir des navires à vapeur. Par ailleurs, l'indépendance du pays (mars 1968), la diversification économique et la politique d'ouverture dirigent avec force la transformation du territoire.

Le tourisme balnéaire et les zones franches industrielles (en périphéries des villes et en plein centre des villages), amènent vers de **nouvelles pratiques sur toute l'île**. Le train étant démantelé, le bus est venu le remplacer comme transport en masse. L'infrastructure sucrière n'a plus le monopole. L'aéroport à Mahébourg, l'autoroute, le port indépendant de Port Louis, l'industrie du tourisme balnéaire, les usines textiles, ainsi que la production sucrière héritée (environ 20 usines) sont tous moteur de l'île Maurice post-indépendante. Les centres ruraux connaissent alors une impulsion, devenant des nouvelles zones d'emplois⁷.

Le port historique est de ce fait délaissé (laissant derrière que des entrepôts) pour de nouveaux quais remblayés près des eaux profondes⁸. C'est le nouveau port franc du bassin indo-océanique. Quant à la ville commerçante, elle connaît depuis une tertiarisation, attirant notamment le secteur financier, l'offshore et ainsi que la première zone franche industrielle. **La ville et le port prennent leur indépendance de l'un l'autre.**

En ville le secteur tertiaire occupe une place prépondérante. Au tout début de cette tertiarisation, Port Louis monopolise tout le secteur, elle fait ville-bureau⁹. Depuis une importante masse de travailleurs viennent de partout sur l'île, ce qui produit d'importantes congestions routières chaque jour - un sort qu'elle connaît toujours avec la voiture qui ne fait que croître en popularité.



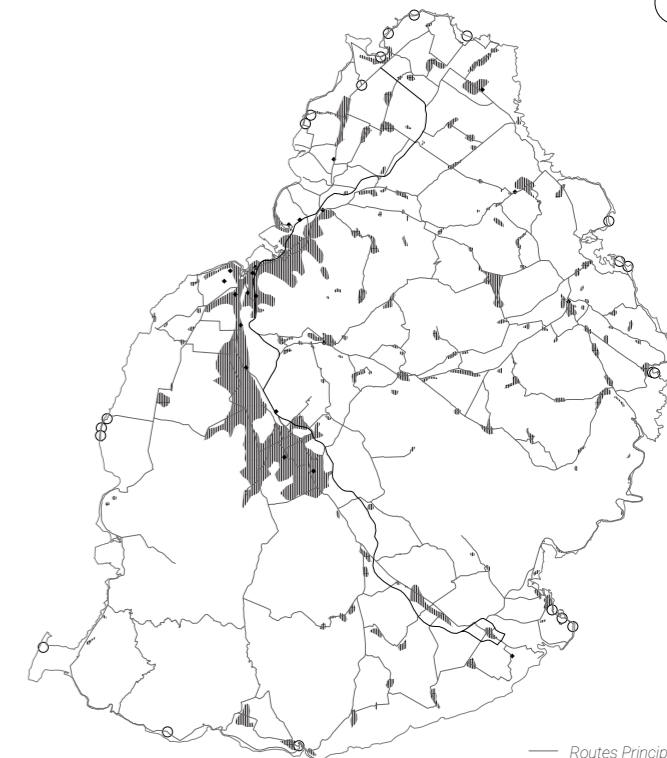
1980. 1.Autoroute 2.Hangars 3.Nouveau Port
4.Gare du Nord

0 1.5 km



2000. Limite administrative actuelle et le déploiement des zones franches industrielles et résidentielle en périphéries

0 2 km



1990. Emergence des zones franches principalement sur l'axe autoroutier, transition vers une économie diversifiée, tourisme balnéaire

— Routes Principales
— Autoroute
• Zone Franche
■ Agglomérations
○ Zone touristique

0 20 km

7. Buzenot L. (2007). Zone franche industrielle d'exportation et système urbain à Maurice. UMR 6012 ESPACE – Université Aix-Marseille

8. Jauze J.M. (2001). Port Louis de l'île Maurice : un port, une capitale. Mappemonde, Belin-Reclus, p38-41.

9. Bock-Digne, M. (2003). Paysages Urbains Et Lieux De Vie: Étude diachronique des villes maritimes insulaires du sud-ouest et de l'ouest de l'océan Indien. L'Harmattan, Paris.

Cartographie: Google Earth Cadastre 1985

Jahangeer-Chojoo A. Atlas de Maurice.

Territoire des smart cities, capitale en transition

En 2020, le pays accède au rang d'économie à revenu élevé. Profitant de la dynamique du *Global Business*, le gouvernement ambitionne de faire des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et de l'externalisation de services le cinquième pilier de l'économie, après le sucre, le textile, le tourisme et les services financiers.

Par des incitations qui vont de la simple fourniture d'électricité à tarif préférentiel à des avantages fiscaux sur les bénéficiaires et l'acquisition de matériel, en passant par la facilitation administrative de l'installation de l'entreprise, son objectif est d'attirer le maximum de sociétés étrangères afin de bénéficier de transferts de capitaux, de technologies et de savoir-faire¹⁰.

L'île Maurice qui émerge est celle qui se modernise et qui continue sa route vers la diversification. De nouvelles centralités naissent et sont incitées à émerger. C'est l'ère du "Smart City"¹¹. L'apparition d'Ébène¹² ou du centre commercial Bagatelle, font preuve du succès de ce modèle, car aujourd'hui ceux sont des **pôles majeurs du territoire**. C'est même une fierté de dire "je travaille à Ébène" et tendance de "descendre à Bagatelle".

Ce schéma continue avec d'autres centres commerciaux et surtout avec l'émergence d'autres smart cities sur l'île, notamment auprès des grands groupes sucriers du pays, qui ont le quasi monopole en zones "traditionnellement rurale". D'ailleurs les zones rurales sont aujourd'hui comparables à celles des villes tant en matière d'équipements, qu'en proportion démographique. Le territoire du Smart est alors un enjeu essentiellement dans la transition de cette ruralité. Le Port Louis d'aujourd'hui est alors dans cette même transition.

10. Jauze, J.M. (2012). Maurice, petit pays, grandes ambitions. *Cybergeog* : European Journal of Geography [Online]. Space, Society, Territory, document 628.

11. Le Smart City du Smart City Scheme est programme nationale de développement économique visant à consolider le *International Business and Financial Hub* mauricien en créant des "conditions idéales pour travailler, vivre et stimuler les investissements grâce au développement de villes intelligentes à travers l'île. Ces villes intelligentes tireront parti des dernières avancées en matière d'urbanisme et de technologies numérisées". <https://www.edbmauritius.org/>

12. Aujourd'hui regroupant plus de 30 000 travailleurs, villes aménagés dans l'optique de "désengorger" la capitale et d'accueillir de nouvelles activités économiques (TIC).

Cartographie:
Google Earth
Smart Mauritius



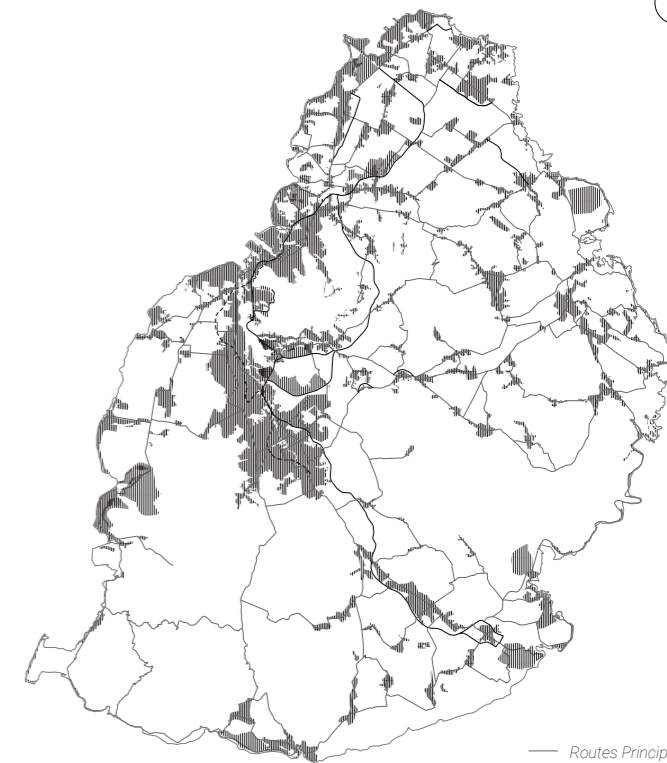
2021. Limite administrative actuelle

0 2 km



2021. 1. Ligne de Tramway (M.Express) 2. Requalification Front de Mer 3. Autopont 4. Gare de Nord

0 1.5 km



21e siècle. Émergence des smart cities, de Bagatelle/Ébène, tramway, nouveau bypass/autoroute

— Routes Principales
— Autoroute
- - - - Métroexpress
▨ Agglomérations
■ Villes nouvelles

0 20 km

La lecture entre Port Louis et le territoire nuance ainsi les constats du déclin. Alors que les arguments du déclin et de la régénération sont toujours les mêmes, il a été possible de mettre au clair que ces phénomènes s'inscrivent dans une entité plus vaste, qu'est le **territoire insulaire** en soi.

Port Louis est une centralité incontestable et a toujours concentré ses services et rayonné son autorité lui léguant le juste statut de capitale. Ce qui est clair dans l'exploration c'est que sa polarisation est due aux rapports dans lesquels elle se positionne. Le rôle **central** de Port Louis est donc pas qu'une question propre à elle, mais s'inscrit bien dans ses relations aux plus vastes territoires, outremer ou à l'échelle de l'île. Sur l'île il a été remarqué que Port Louis avance dans un territoire ou émerge de plus en plus de polarités: d'autres villes, d'autres villages, d'autres centres de commerce et de travail - la lecture de la centralité de Port Louis est loin d'être binaire et en opposition entre urbanité et ruralité ou entre Port Louis et Ébène. C'est un **territoire qui se diffuse**.

Le réseau déployé par l'exploitation du sucre produit un territoire diffusant, faisant émerger des centralités en territoire rurale entre usines, camps de travailleurs et station de train, mais ce qui a à la fois renforcé la centralité de Port Louis; l'émergence des villes de la conurbation a généré de la diffusion, ce qui a affaibli la polarité résidentiel de Port Louis; la séparation du port a diffusé la polarité de la ville. Désormais avec l'émergence des villes nouvelles et la montée en force des villages en pôles urbains, le territoire mauricien est certainement en grande diffusion. **Port Louis s'intègre alors dans ce jeu de relations, diffusant de nouvelles polarités**. Le Port Louis qui se "régénère" aujourd'hui est donc celle-ci.

Les espaces traditionnellement ruraux se font équipés davantage et leur montée en démographie correspond à une diffusion¹³. Alors que l'on pourrait croire qu'il y aurait une meilleure distribution des polarités, par leur émergence, il est relevé que Port Louis demeure toujours très polarisante, avec ses 66 000¹⁴ voyageurs qui y convergent - mobilisant toujours,

tant dans le commerce, le travail, les démarches... Alors que les régions telles que Flacq ou Rivière du Rempart amassent à peine les 10 000 voyageurs chacune, malgré leur forte démographie, qui continue d'ailleurs à croître¹³.

Faire projet tout simplement en convoquant la "régénération de la capitale" c'est ainsi déjà s'intégrer dans ce projet de territoire. Certes, la place de l'immigration dû au fait d'être une infrastructure, est par défaut territoriale. Mais l'enjeu est bien sûr son intégration dans un territoire mauricien diffusant et dans une ville qui cherche à être **toujours capitalisante**, comme le font ces successeurs sur l'ensemble de l'île.

13. Ensemble des villes de la conurbation (exclue P.Louis) captent 40 000 voyageurs par jours en 2011.

Équipements, commerces et résidences-partiels entre 1983 et 2011. La région de Flacq grimpe de 1686 à 3853; la région de Rivière du Rempart de 1335 à 3444; la région de Pamplémousses de 1401 à 4128.

1983 Démographie. Flacq - 107 670; Rivière du Rempart - 30 933; Pamplémousses - 90 466; Villes (P.Louis exclue) - 303 993; Port Louis - 133 702.

2011 Démographie. Flacq - 135 406; Rivière du Rempart - 106 267; Pamplémousses - 136 268; Villes (P.Louis exclue) - 362 292; Port Louis - 118 431.

14. Statistics Mauritius. (2011). Census Report 2011. et Statistics Mauritius. (1983); Census Report 1983.

2.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

**Formes de faire la ville,
la ville qui se forme :**
Le Port Louis du 21^e siècle

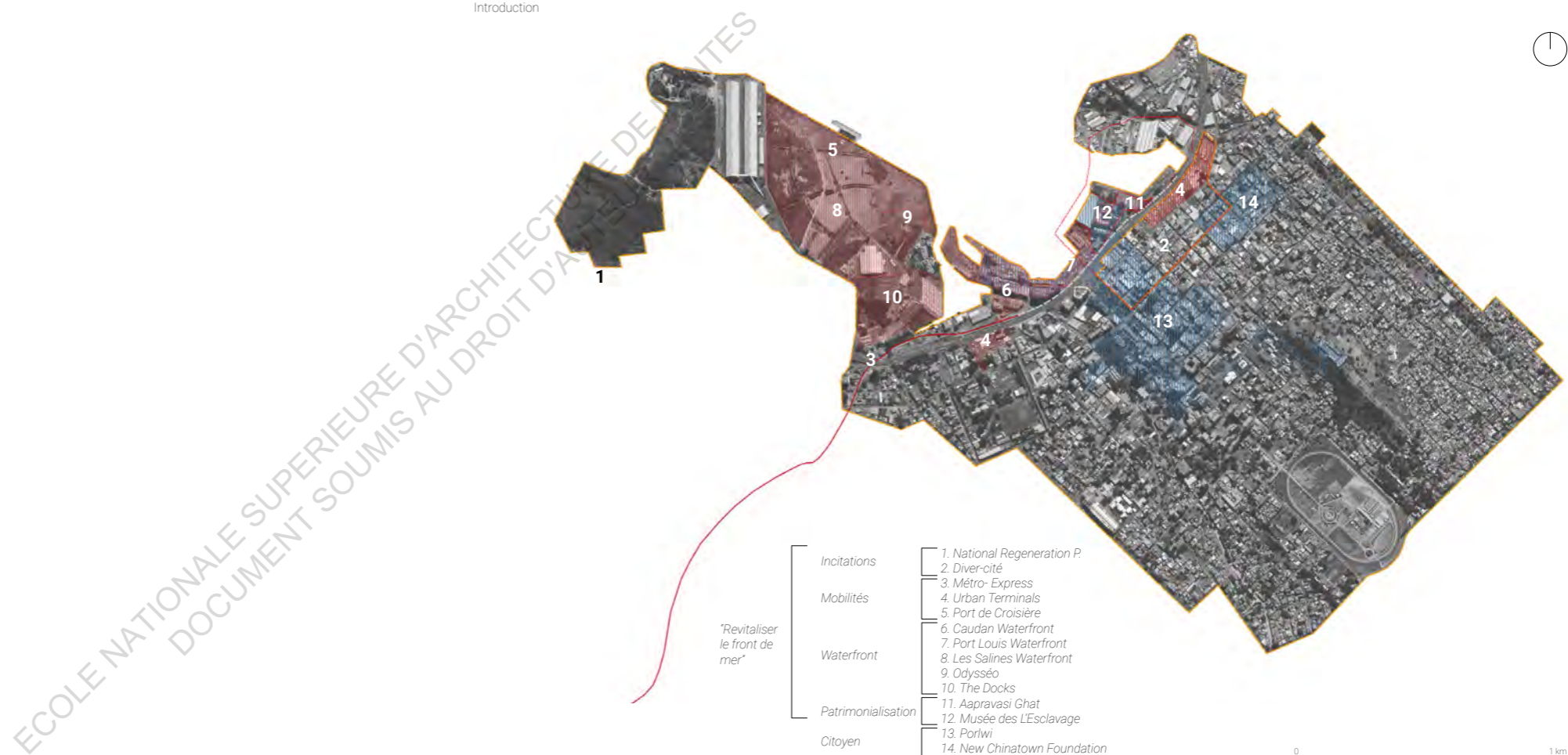
L'appartenance de Port Louis à un ensemble de territoires fait qu'elle occupe une place toujours aussi singulière sur l'île Maurice indépendante post-sucrière. Ville-portuaire, ville-citoyenne, ville-politique, ville-patrimoine, ville-pluriethnique, ville-judiciaire, ville-bureau... ce sont toutes des étiquettes qu'on lui attribue tant de fois. Être capitale des pluralités lui confère un charme indéniable. Aujourd'hui, sa régénération, ou plutôt sa re-mobilisation se manifeste nécessairement par une fabrication plurielle, interpellant des profils et des objectifs tout à fait variés, voire même, divergents. Dans ce mélange, il y a certes une rhétorique commune pour **"régénérer la capitale"**.

Port Louis témoigne d'une diversité d'acteurs allant de l'aménagement de la ville par le haut que les ménagements des citoyens par le bas. D'ailleurs, la région du front de mer (soit l'espace correspondant à l'ancien port) se transforme avec l'ambition d'être un espace de destination, à la jonction entre le mondial et le local. D'autre part, l'émergence citoyenne démontre d'autres possibilités de faire ville, dépassant ce cadre. Ce contraste apparent se manifeste dans l'espace - entre la tradition et la modernité, le local et le global, la capitale et le pays, le front de mer et la ville.

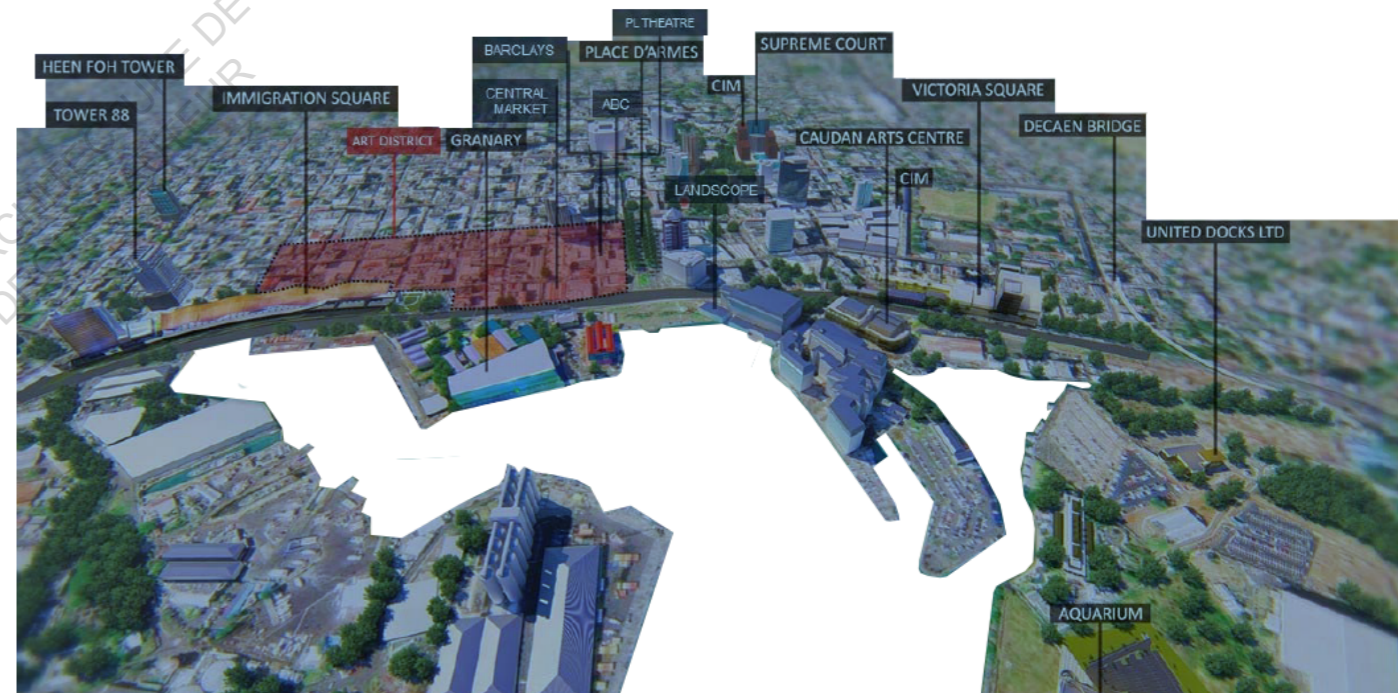
L'espace de la ville se retrouve ainsi convoqué pour faire projet. Port Louis se fait architecturer. Quelles sont alors les conditions derrière l'émergence de ces projets? Quels sont les attendus tant dans les pratiques que dans la forme? Comment s'inscrivent-ils dans l'espace-temps d'une ville, d'une île ou, voire même, au sein d'un environnement mondial?

Dans quelle Port Louis s'inscrit la gare du nord qui se re-développe?

Cet atlas des acteurs propose l'exploration des formes de faire la ville du - **projet institué** aux **mobilisations citoyennes** et ce, par la récolte des paroles issus des rencontres avec les **acteurs**.



a. Incitations fiscales



The Port Louis Development Initiative. (2019). Application for the National Regeneration Programme (NRP) for the city of Port Louis.

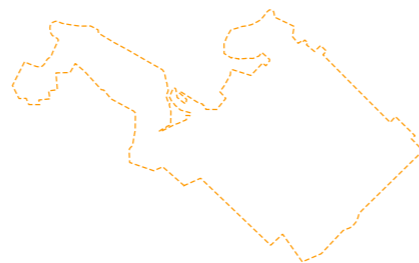
1. Le National Regeneration Programme à Port Louis

Qui	:	Proposition de la PLDI
Programme	:	Délimitation de la zone de régénération de Port Louis
Mécanisme	:	Projets développés dans la zone bénéficiant des incitations fiscales du NRP, soit les mêmes que le smart city Scheme
Réalisation	:	Annonce du NRP au parlement en 2018, délimitation proposée en 2019 par la PLDI

Port Louis est la première ville à bénéficier du Programme National de Régénération (NRP), qui ambitionne de requalifier les centres urbains du pays dans les mêmes objectifs d'attractivité d'investissements des Smart Cities. Le *Port Louis Development Initiative (PLDI)*, organisation à but **non lucratif**, est venu proposer un périmètre donné à Port Louis qui pourrait potentiellement y bénéficier. La PLDI se présente comme une plateforme d'interaction entre le **public**, le **privé** et la **société civile** dans l'objectif de "promouvoir une capitale durable et socialement inclusive". L'organisation est une structure composée d'un conseil de représentants issus de divers acteurs principalement **privés siégeant à Port Louis**, notamment de la CIM, des Moulins de la Concorde, de VIVO Energy, et même de l'UNDP¹.

Un total de 19 600 propriétaires fonciers du centre -ville pourront ainsi y bénéficier. Par la diversité de propriétaires, ayant des emprises et des fiscalités tout fait variées, la PLDI voit cette initiative comme une régénération "organique et naturelle du centre ville". C'est vu comme un programme "inclusif" et adapté aux rythmes de chacun. Par ses nouvelles intégrations le centre ville de Port Louis croit son potentiel de transformation².

La délimitation de ce programme ne concerne cependant que la partie "centrale/coloniale" alors que le Port Louis administratif englobe vallées et océans.



1. PLDI.city

2. The Port Louis Development Initiative. (2019). Application for the National Regeneration Programme (NRP) for the city of Port Louis.

3. Kalla, S. (2019). Urbanisation - Faire de Port Louis un Quartier Culturel et Créatif. Business Magazine.

4. Centre des Affaires

«

Le NRP comprend une série d'incitations et de mesures qui permettent au **secteur privé d'investir dans le domaine public**. En d'autres mots, si le propriétaire d'une maison ou d'une compagnie veut rénover une rue appartenant à l'État ou la municipalité, il peut désormais le faire sous le NRP. En retour, il reçoit des incitations sur l'impôt et sur le revenu. Port-Louis Development Initiative planche sur le **montage d'un fond d'investissement**. Les entreprises opérant dans la capitale sont invitées à puiser de ce fonds pour procéder à la rénovation des rues, des bâtiments, entre autres. Éventuellement, ce fonds sera coté à la Bourse de Maurice pour lever des capitaux³. »

Gaëtan Siew, architecte et président de la PLDI

«

Des bénéfices sont attendus vu le fort attrait de ces zones en **investissements directs étrangers** comme notamment avec le cas de l'Immigration Square Urban Terminal. Ces incitations permettront également d'instaurer des pratiques plus écologiques, conformes aux Objectifs de Développement Durables. De plus, la zone tampon de l'Apravasi Ghat, pourrait de ce fait tout aussi bénéficier de cette série d'incitations fiscales, car à savoir le National Regeneration Scheme, qui vise à régénérer les **"bâtiments existants"** et à attirer les investissements dans le "domaine public".

Ces mesures pourront éventuellement permettre aux **zones de l'UNESCO** et au **Central Business District**⁴ de croître davantage, ce qui serait positif tant pour l'économie locale que l'économie régionale³. »

Rapport du NRP de PLDI

«

*Le pays a besoin de développement. Et nous ne pouvons pas développer uniquement dans une ville ou une région. Nous pensons donc répliquer le même modèle (avec des avantages fiscaux à disposition des investisseurs) de développement que nous connaissons actuellement à Port Louis à d'autres endroits tels que Flacq et Mahébourg, **hors des villes actuelles**. On veut un standard de développement qui soit équitable. Il nous faut le même voire, même mieux développer dans tout le pays. Par exemple à Mahebourg, nous allons **intégrer** l'aspect historique et traditionnel propre au lieu⁵.*

»

Geeaneeasswar Bundhooa. Permanent Secretary au Ministère des Infrastructures.

⁵ Entretien avec Geeaneeasswar Bundhooa.
Permanent Secretary du Ministère des
Infrastructures Publiques. Réalisé le 10 juin 2020.

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

2. "Diver-Cité" - Le quartier Culturel et Créatif

Qui	:	Port Louis Development Initiative, PLDI, "Non-lucrative"
Programme	:	Régénération du quartier de la zone tampon par la reconversion des locaux en habitations et industries créatives
Mécanisme	:	Incitations Fiscales et soutenu par La Banque Africaine de Développement

Le quartier Culturel et Créatif proposé par la PLDI sera monté au sein de la **zone tampon** de l'UNESCO précisément côté ville depuis l'autoroute. Le projet s'inscrit dans la continuité de la vision du NRP proposé par l'organisation. Connue pour ses commerces et grossistes traditionnels, ses quincailleries, ses terrains de parkings, le chinatown, et ainsi que la très populaire mosquée Jummah, à présent l'objectif est de regrouper l'art, la cuisine de rue, la technologie et le design dans ce quartier³.

Par la **réhabilitation des étages supérieurs** des bâtiments en appartements, les rez-de-chaussées en **industries créatives**, la **piétonnisation** des voies traversant le quartier, ce projet de "régénération" tente la formule de **mixité** des pratiques -"live, invest, work et play"⁵ prônée, est méthodiquement appliquée. Diver-cité est alors une fabrication d'une identité de quartier, comparable au branding des marques, voire dans ce cas au "rebranding".



5. Slogan de Maurice dans la stratégie de Smart Cities. Economic Development Board. (2016). Smart Mauritius. Live. Invest. Work. Play. Board of Investment Port Louis.

6. Entretien avec Gaëtan Siew, Architecte et directeur de VISIO Architecture. Réalisé le 16 décembre 2019.

« En complément avec ISUT c'est que ce projet-là propose - une **vision d'ensemble** et non pas point par point, de Port Louis et du buffer zone. Cette vision d'ensemble voit le tout d'un coup et aussi voit les complémentarités sans vouloir être concurrente. On ne va pas proposer la même chose là et là. Et la vieille ville de Port Louis, c'est comme ça que je voudrais l'appeler a plus une **vocation culturelle**, d'industries créatives, qui pourraient être justement le cœur, l'attrait d'une ville pour tous les mauriciens, les jeunes surtout et beaucoup de touristes qui viendraient ici⁶. »

« Nous voulons que Port-Louis devienne **une ville animée après les heures de bureau**, comme c'est le cas dans les plus grandes villes européennes, dont Amsterdam.

Dans le cadre de ce projet, Port-Louis Development Initiative collabore avec le Ministère des Finances afin d'inclure dans le prochain Budget (du gouvernement) un ensemble d'incitations en vue d'encourager les jeunes professionnels à vivre à Maurice. Ainsi, il leur sera possible de transformer leur allocation de transport en une allocation de logement³. »

Gaëtan Siew, architecte et président de la PLDI

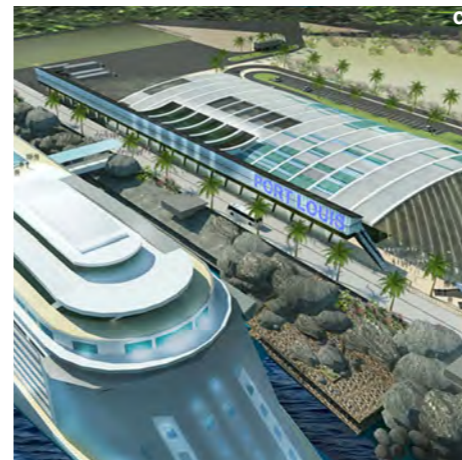
b. Les nouvelles mobilités

a. Metro- Express
(du Mauricien)

b. Victoria Urban Terminal
(de Architect Studio)

c. Christian Decotter Cruise Terminal
(de e-conseil-assist-office-management.com)

d. Immigration Square Urban Terminal
(de ION News)



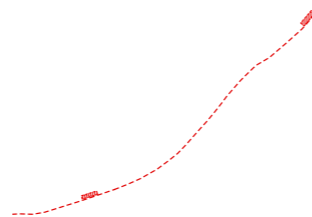
3. Metro Express

Qui	:	Gouvernement de Maurice
Programme	:	Ligne de tramway & 19 stations de tramway Programme du gouvernement de décongestion routière
Mecanisme	:	Financement du gouvernement Indien
Budget	:	Rs 19 Milliards dont 9,9 par L'Etat Indien (Axe Port Louis à Curepipe)
Realisation	:	2017 - 2022

Après le train et les autoroutes, le pays accueille une nouvelle infrastructure nationale, le métro-express (tramway/métro-léger). L'objectif est de décongestionner le plus efficacement le trafic, particulièrement dans les villes de la conurbation polarisant toujours le flux national¹. Le tracé proposé reliera ainsi dans un premier temps les pôles urbains dans l'axe Port Louis-Curepipe, reprenant principalement, l'ancien tracé de train de la colonisation britannique. Le métro-express s'intègre non pas sur un territoire sucrier, mais bien dans le besoin d'équiper le territoire pour l'efficacité des déplacements en masse - dans un environnement où les formes de **mobilités** sont **largement diversifiées** et avec un nombre croissant de voitures².

Le métro-express devient la nouvelle ligne directrice du gouvernement et introduit par ailleurs la régénération et la modernisation des centres névralgiques des villes au plus près des espaces quotidiens des citoyens. Les centres-villes deviennent de véritables **espace disputés**³ - y descendre sera plus le même.

L'Etat ambitionne aussi des villes équipées de "state of the art Urban Terminals" destinés à moderniser les pôles de transport du pays. Cinq points névralgiques ont été identifiés - Port Louis, étant dotée de **deux gares nationales majeures**, sera la seule ville à en accueillir deux.



1. Government Focal Point For The Habitat III.

2. (ratio voiture par capita 1.2).

3. Nombreux sont ceux interpellés par cette transformation radicale - de ceux ambitieux ou nostalgique du train, à ceux le remettant en cause le besoin ou alors ceux parlant du manque de transparence, de l'impact environnemental ou des expropriations...

4. Entretien avec Monsieur Geeaneeasswar Bundhooa, Permanent Secretary au Ministère des Infrastructures. Réalisé le 10 juin 2020.

«

Les principaux développements routiers autour de Port Louis, comme la liaison de Coromandel à la M1 (Autoroute) et l'autopont de Phoenix, font partie d'un **grand programme** de décongestion routière. Ce sont en effet des projets routiers avec l'ambition de moderniser le pays. Et justement, nous ne pouvions pas ne pas intégrer les urban terminals, qui a le savoir étaient des lieux qui opèrent depuis l'époque coloniale. Il fallait donc les moderniser en diapason avec l'avènement du métro. Dans cette modernisation des terminaux, le gouvernement s'appuie principalement sur les 5 terminaux entre Port Louis et Curepipe.

Tout ça veut aussi dire la création d'une nouvelle économie plus harmonieuse et résiliente, avec du nightlife, des activités et de la **connectivité** dans tout le pays. Et ça offre un **paysage attractif** pour les touristes et les investisseurs et ceux cherchant des opportunités. Tout ça avec l'objectif ultime c'est que les extrêmes de Maurice soit joignable en moins de 30 min⁴.

»

Geeaneeasswar Bundhooa, Permanent Secretary au Ministère des Infrastructures.

4. Urban Terminals

Qui	:	Proposition du Gouvernement de Maurice sur bail
Programme	:	Gares routières "modernes" adossées aux stations de tramway
Mécanisme	:	Public-Privé/ Incitations Financières du NRP
Budget	:	Victoria Rs 1,85 Milliards / Immigration Rs 3 Milliards
Réalisation	:	Victoria (2021/2022)/ Immigration ⁵ (En attente)

Les deux gares de Port Louis ont longtemps été connues comme des vastes aires de stationnement et d'attente pour bus et taxis, et leurs alentours appropriés par des commerçants de rues, appelés "marchands ambulants". Leur présence en ville a toujours fait controverses, surtout auprès des commerçants de boutiques, qui voyaient une concurrence déloyale. Sous la demande de la municipalité la requalification des gares en Urban Terminals relègeront ainsi chacunes 1000 marchands - devenant des leviers de formalisation du commerce de rue. "Les marchands ambulants deviendront des entrepreneurs⁶".

Ce sont aussi les premiers projets de type **public-privé** - les deux terrains de l'Etat sont légués à bail. À Victoria, c'est le **consortium** entre plusieurs acteurs **directement impliqués dans les mobilités** ou **l'avoisinant** qui financent, notamment la RHT compagnie de bus, la Branche Immobilière du groupe logistique et financier CIM, Promotion and Development gérant du Caudan Waterfront à coté, entre autres⁷. À la place de l'Immigration c'est l'entreprise **chinoise** Yihai qui finance. Outre la modernisation des gares, **l'immobilier** devient ainsi un élément structurant des espaces de ces nouveaux projets publics.

Les urban terminals sont bien annexes aux stations de metro-express, étant des projets fiscalement indépendants de l'un l'autre, mais pratiquement reliés. La réalisation des terminaux tentent alors d'intégrer les formes de mobilités tels de véritables **pôles multimodaux**.

5. Il est projeté que ISUT génère 15000 emplois
Kahhye, K. (2020). Terminal Urbain à
L'Immigration Square:création de 15000 emplois.
LeDéfirmédia.info.

6. Mopays.com. (2019). Victoria Urban Terminal
: « Les marchands ambulants deviendront des
entrepreneurs »

7. Investorsmag.net. (2019). Victoria Urban
Terminal : Les Travaux Officiellement Lancés.

9. Entretien avec Monsieur Geeaneasswar
Bundhooa. Permanent Secretary au Ministère
des Infrastructures. Réalisé le 10 juin 2020.

« On ne voyait pas les Urban Terminals comme une stratégie de décentralisation mais plutôt comme un **besoin de modernisation** et de **rebooster le développement en ville** tout en considérant le problème de la **congestion routière**. C'est pour cela qu'on avait suggéré un nombre de 1000 parkings pour ISUT. Un autre critère a été le **relogement des marchands ambulants** qui opèrent dans les alentours de la gare. On voulait leur donner un endroit plus sécurisé pour qu'ils puissent opérer.

On souhaite encourager le public à utiliser le métro. Et nous pensons le faire à travers les stations de métro, comme dans les **autres pays** - qui sera une expérience plus **complète** quand quelqu'un prendra le métro, il y aura des activités commerciales. Ce qui assurera aussi la rentabilité du projet. Cela explique la présence d'espaces de location - et notre démarche de suggérer en outre, des bureaux, l'hôtel et des boutiques. Un espace vert est aussi prévu avec l'ensemble de cafés, restaurants, afin de créer un environnement **attractif**.

On avait pris la décision pour que tout ça soit de façon **intégrée**, offrant les services d'un terminal, intégrée avec du commerce moderne, des activités récréationnelles et du business. Le gouvernement, n'ayant pas le capital nécessaire, on propose que le privé puisse investir. C'est-là le principe derrière tous les urban terminals. Le terme exact est Design, Finance. Build, Operate and Maintain. Et le gouvernement propose un **bail** de 60 ans, qui sera renouvelable selon les conditions, étant donné que tous ces développements auront lieu sur les terres de l'Etat⁹.

Geeaneasswar Bundhooa. Permanent Secretary au Ministère des Infrastructures. »

«

*La ville avait d'autres soucis comme dans beaucoup de villes africaines, les marchands ambulants contrôlent l'espace urbain au détriment des commerces installés. Les commerçants n'étaient pas contents, les politiciens trouvaient qu'il ny avait pas d'ordre, économiquement c'est du commerce informel - donc c'était l'occasion de les remettre dans des endroits, sans les éliminer - de **centraliser**. Les parkings de la ville aussi sont centralisés dans ces deux gares - ces deux gares à elles seules représentent 80% des parkings de PL...et en plus comme ils sont situés à l'entrée - c'est à dire, l'entrée nord et l'entrée sud, les voitures arrivent et se garent tout de suite et on peut développer une forme de mobilité pour le dernier kilomètre dans la ville.*

*Les derniers 5 minutes à pieds, éventuellement dans l'avenir à bicyclette, à trottinette électrique, comme on veut. Donc tout ça - des couloirs de bus dans la ville, une ligne circulaire, toutes ces choses-là sont possibles mais ils nous faut un **point de départ et une alternative**. C'est ce que ces deux projets donnent. Et puis les gares ayant un flux de passagers important - **100 000 de minimum par jours chacune**. C'est à dire c'est une opportunité commerciale et une opportunité de faire revivre la ville à travers le commerce et faire participer aux gens à la régénération de la ville¹⁰.*

Gaëtan Siew, architecte du projet ISUT

»

10. Entretien avec Gaëtan Siew, Architecte et directeur de VISIO Architecture. Réalisé le 16 décembre 2019.

5. Port de Croisière

Qui	:	Mauritius Ports Authority MPA (Etat), gestionnaire portuaire
Programme	:	Terminal de Croisière - 2 600 passagers en terminal et 4 000 croisiéristes en paquebot
Budget	:	Rs 770 millions, 14 millions d de dollars de conception
Realisation	:	2020

Le port domine toujours dans la région de l'indo-océanie et accentue désormais son rôle en tant que tremplin dans l'économie marine. C'est un pôle de diversité qui se renforce et ce, dans tous ces segments - croisière, transbordement, conteneurisation et pêche. En 2009, le port est équipé d'un port de croisière et voyant le nombre croissant de visiteurs depuis et a fait preuve d'être une source de revenus lucrative. En 2018, la Mauritius Ports Authority envisage d'améliorer ses capacités d'accueil.

Ancrer Port Louis en tant que destination d'escale régionale et internationale, tel est l'objectif sous le programme des *Îles Vanilles*, bloc de marketing touristique regroupant Madagascar, Les Comores, Les Seychelles, La Réunion, L'île Maurice, Mayotte. Les îles de l'océan indien se positionnent face aux îles Caraïbes¹¹ et se marquent en tant que destination touristique mondiale. C'est donc dans ce contexte précis que le débarcadère Christian Decotter accueillera un Terminal de Croisière.

Avec un investissement de la compagnie de construction PADCO et la compagnie **chinoise** China Road Bridge Corporation et une conception du bureau Bermello Ajamil de **New York**¹², ce morceau du front de mer se façonne définitivement par le monde et vers le monde. Le Port Louis de demain est **de destination** et le front de mer **son seuil**, insinuant le retour de la ville portuaire.

11. L'Express.mu. (2016). Développement portuaire: l'Embarcadère Christian Decotter aura son terminal de 7 000 M2. Business.mega.mu

12. Moris, E. (2019). Port Louis s'offre un Island Terminal et un Harbour Cruise Terminal. Zinfo.moris.com

13. Moonien, V. (2017). À Port-Louis: 25 000 croisiéristes attendus entre octobre et mars. LeDéfimedia.info

14. Lepoigneur, F. (2016). MPA: Rs 6 milliards pour la modernisation du port d'ici 2020. L'express.mu.

«

Les bateaux de croisière sont de plus en plus nombreux à faire escale à Maurice. Mais lorsque les passagers débarquent à l'embarcadère Christian Decotter, ils sont accueillis sous une marquise et doivent emprunter un chemin de terre. Le projet de terminal devra **leur donner une meilleure image du port**.

Nous souhaitons faire de Maurice un hub pour les paquebots croisant dans la région avec l'entrée en service du nouveau Cruise Terminal. Avec de telles facilités, ils pourront **demeurer à Port-Louis** plusieurs jours durant¹³.

»

Anil Gayan, Ministre du Tourisme

«

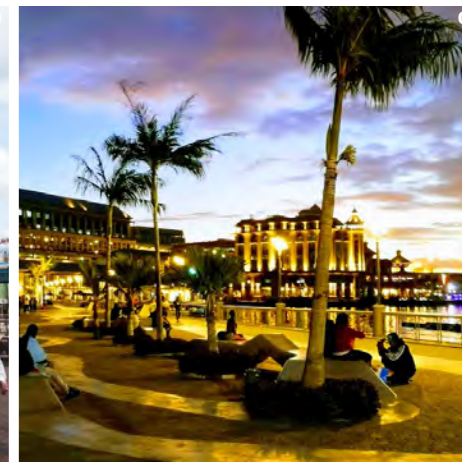
En 2015, 23 navires de croisière ont accosté Port-Louis, avec 34 711 passagers, incluant 16 235 touristes, 533 résidents mauriciens et 11 409 membres d'équipage. Ces chiffres représentent une hausse de 44 %, comparé à l'année précédente. Chaque visite d'un bateau de croisière rapporte environ Rs 80 millions au port et aux sociétés de logistique. Le nombre de croisiéristes qui transiteront par Maurice est estimé à 20 000 cette année. C'est bien loin des cinq millions que comptent les îles des Caraïbes. Le potentiel dans **l'océan Indien** est pourtant bien là¹⁴.

»

Xavier Luc Duval, Ministre du Tourisme

c. Les waterfronts

- a. Caudan Waterfront Années 2000
(de Wikimedia)
- b. Port Louis Waterfront Années 2000
(de laidbacktrip.com)
- c. Port Louis Waterfront 2020
- d. Les Salines Waterfront
(de Landscape)
- e. Odysseo
(de visio.com)
- f. The Docks
(de l'EIA Ministère de L'Environnement)



6. Le Caudan waterfront

Qui	:	Caudan Development Ltd (du groupe d'investissement et de développement immobilier, Promotion and Development Corporation de la première banque du pays, la MCB)
Programme	:	Centre commercial, de loisir et des arts et marina
Mécanisme	:	Investissement privé
Budget	:	1,4 milliard phase 1/ 1 milliard phase 3
Réalisation	:	1996 Phase 1/ 2006 phase 2/ 2018 phase 3

Préalablement à l'acquisition de ce morceau du front de mer par le Caudan Development Ltd, cet espace appartenait à la compagnie de logistique portuaire United Docks. C'était alors un vaste espace dédié à la location de hangars. Le Caudan Waterfront a tenté d'intégrer ces éléments du **patrimoine portuaire** - se distingue notamment l'observatoire nautique, maintenant un restaurant et l'ancien magasin de poudre à canon, qui abrite maintenant des bureaux administratifs, et le casino, autrefois un entrepôt. Le Musée du Blue Penny qui doit son nom à un précieux timbre postal mauricien, est installé dans ce qui était l'ancien bâtiment de l'administration portuaire avant sa démolition et sa reconstruction pour le projet s'est fait dans son style d'origine¹. D'ailleurs, le complexe a été nommé **en mémoire du saunier français** du XVIIIe siècle, Jean Dominique Michel de Caudan. Le projet reprend les caractéristiques de quartier, notamment par des voies piétonnes, des places, des galeries commerçantes, du mobilier, des ornements...

S'appuyant sur la visibilité et l'accessibilité de la ville capitale, Le Caudan a su séduire le public mauricien. Le projet visait à être le plus **polyvalent** possible, afin d'y amener tout public du pays tout en développant un standard et un environnement touristique attractif. Par ailleurs, ce projet a eu une telle notoriété que depuis, "descendre au Caudan" est synonyme à aller sur



1. Jayne, M. & Bell, D. (2005). Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. Routledge, London. p208.

2. Par un Atelier Public & des Recherches sur Instagram, l'espace du front de mer est unanimement apprécié et exprimé, 25 ans après

3. Wong Yuen Tien, C. (2000). Le nouveau front de mer de Port Louis : une zone en déshérence industrielle, devenue un haut lieu touristique et un espace de référence pour les mauriciens. Mémoire de maîtrise, Université de Montaigne Bordeaux III. 33607 PESSAC. p113.

4. Bissière M. (2018) René Leclézio: «Notre plateforme va générer de l'emploi dans les arts». L'Express.mu.

le front de mer. Jusqu'à ce jour, le Caudan, et ainsi que son voisin, Le *Port Louis Waterfront* sont des repères de la détente dans Port Louis et demeurent des espaces très appréciés². On disait que Le waterfront comblait une "**profonde carence dans l'île** en matière de structure de loisirs convenable³". À son apogée ce lieu était en effet, une centralité nationale incontournable au tournant du millénaire...

Dès sa première phase, le waterfront propose bureaux, casino, hôtels, espaces de restauration, activités de loisirs, commerces, parkings, avenues piétonnes et pseudo-espace public - attirant tant l'homme d'affaires que les familles mauriciennes et ce, de jour comme de nuit. Sa deuxième phase, qui était plus une extension de la première, est venue offrir davantage d'espaces de commerce et de bureaux, ainsi que des places de parkings.

Dans une Maurice où les centres commerciaux prennent de l'ampleur, la troisième phase du Caudan en 2018 est une **destination événementielle** comprenant un théâtre, des salles de conférences et ainsi que des parkings et des bureaux. Le Caudan Arts Centre, unique salle de spectacle et de conférence de ce standard technique à Maurice ancre ainsi le complexe vers un nouveau type de public et se redéfinit plus que dans le marché commercial, mais bien aussi dans celui de **la culture**, le repositionnant en tant que **centralité singulière**, aspirant être un réel tremplin artistique dans le pays⁴.

Par ailleurs, l'arrivée de la station du métro-express à proximité, vient ouvrir le Caudan à un nouveau type d'usagers - les passagers. L'échange de "services" entre l'acteur de mobilité et l'acteur immobilier est d'ailleurs souvent communiqué sur les publicités. Même les commerçants qui y travaillent qualifient ce nouvel afflux d'aubaine. Avec les récents changements du front de mer, on voit aujourd'hui un Caudan qui tente de **fabriquer des conditions d'intégration** avec d'autres projets voisins, notamment par le financement du nouveau du UrbanTerminal de Victoria en face.



*Le marché est petit, mais nous nous considérons davantage comme une destination à multiples facettes que comme un centre commercial. Bientôt, il y aura le métro léger, un aquarium de classe mondiale et bien **d'autres choses passionnantes dans et autour du Caudan.***

*Cela fait dix ans que nous avons eu plusieurs problèmes au Caudan, notamment un retard pour le rond-point. Un projet qui devait prendre six mois a finalement nécessité un an et demi. Puis, il y a eu la **catastrophe** du 30 mars 2013 avec des décès. Cela a amené un nuage sur la ville. Troisièmement, nous avons assisté à une **prolifération de centres commerciaux à Bagatelle, Cascavelle, La Croisette**, etc. On a refait ceux de Jumbo Phoenix, Riche-Terre et à Trianon. **Nous, qui étions quasiment seuls**, avons eu **une concurrence énorme sur un marché qui n'a pas forcément évolué**. À cela s'est rajoutée la crise économique. On commence à voir une reprise. On est plus qu'un centre commercial. On est sur l'eau. Les magasins ne constituent qu'une partie des activités. Dans cinq ans, Port-Louis ne sera plus la ville qu'on connaît aujourd'hui...*

*Il y a déjà une rénovation du Port-Louis Waterfront en cours. L'aquarium du groupe Eclasia est aussi en route. Tout comme le Metro Express et la gare Victoria. J'espère que cela va inciter les Portlouisiens qui ont quitté leur ville à **y revenir**. C'est **LA capitale** et le point où il y a le **plus de brassage culturel**⁴. Cela vient **combler un vide** qu'il y avait dans le «live» à Port-Louis.*

*C'est la **première fois** qu'il y aura une salle avec une sonorisation conçue*

*professionnellement par une équipe en Angleterre et dotée d'équipements très sophistiqués. Par exemple, il y aura plus de 100 haut-parleurs, plus de 100 lumières intelligentes. On entendra les gens sur scène parler sans micro. C'est du **jamais-vu à Maurice.***

*Sur Rs 1 milliard, ce bâtiment-là compte d'autres sources de revenus dont plus de 400 parkings, 2 000 m² de bureaux, cinq salles polyvalentes dont certaines peuvent être utilisées pour des répétitions et des conférences. De ce coût, environ 40 % sont liés au théâtre pur, équivalant à Rs 350 à Rs 400 millions. Est-ce rentable? Voyons cela dans l'ensemble du Caudan où il faut avoir dans le temps du résidentiel. **Avec tous les travaux en cours à Port-Louis, il y aura une telle demande d'ici quelques années**⁴.* »

René Leclézio, Directeur de Promotion and Development Ltd.

7. Port Louis Waterfront

Qui	:	Landscape (Mauritius) Ltd, développeur foncier de l'Etat
Programme	:	Esplanade & complexes commerciaux/loisirs + 2 tunnels sous l'autoroute reliant le front au centre ville
Mecanisme	:	Investissement public
Budget	:	Investissement initial de Rs 325 millions
Realisation	:	1998/ 2018 Renovation/ 2021 construction d'une plateforme de Metro Express sur le Waterfront de Landscape

Le Port Louis Waterfront* avait au moment de sa réalisation une vocation d'**espace public interculturel**; le commerce n'assurait alors que son autogestion. Composé d'une esplanade et et ainsi que de deux galeries marchandes à ses extrémités, les attentes n'étaient alors pas les mêmes que le waterfront voisin en 1998.

D'ailleurs la réalisation du Port Louis waterfront a aussi été un moment de prolonger le symbolisme de la Place D'Armes, lieu historique de l'assise du pouvoir politique du pays, vers le front d'eau. La statue de Sir Seewoosagur Ramgoolam⁵, a été montée sur la nouvelle esplanade du waterfront. La posture adoptée par les pouvoirs publics démontre bien la volonté de **rendre hommage à la mémoire des fondateurs de l'île Maurice souveraine post coloniale** et ainsi, d'enraciner le lieu d'origine de l'État-nation mauricien⁶. Alors que les statues de Mahé de Labourdonnais et celle la Reine Victoria font face à l'océan, le regard de SSR est quant à lui dirigé vers le pays et le parlement.

Vingt ans après, Landscape Ltd cherche à rehausser le standard de leur waterfront et offrir davantage d'enseignes et d'échoppes touristiques renforçant sa **vocation commerciale** et tentant de **contourner les conséquences d'une réputation défavorable**⁷.



5. Considéré comme père de la nation (connu pour avoir mené l'accession à l'indépendance du pays en 1968)

6. Hurnath, C. (2019). Appropriation et territorialisation du patrimoine : quels enjeux pour quelles ambitions? Cas d'étude de l'île Maurice. Thèse de Doctorat en Géographie. Université de la Réunion. p216.

7. Les marins étrangers qui venaient selon Landscape donnaient pas confiance au public mauricien. De plus depuis le 30 mars 2013, les inondations des passerelles menant au front de mer, qui ont causé la mer à 10 personnes a aussi impacté le regard que les public avait sur l'ensemble du front de mer. Entretien avec Gavin Seeneevassen. Project Developer à Landscape. Réalisé le 11 septembre.

«

À un certain moment où l'infrastructure est dégradée, les gens qui y venaient ...ça s'est dégradé on va dire...il y a avait des marins qui venaient, il y avait beaucoup de mauvaises fréquentations. Les mauriciens reviennent maintenant en famille et eux même lorsqu'ils voient comment c'est, bien éclairé, propre, la sécurité...ils ne viennent plus. Les commerces sont maintenant **plus diversifiées**, du petits commerçants de kiosk des Woman Entrepreneurs Councils par exemple, aux restaurateurs fast food comme artisan café et bientôt des restaurants plutôt haut de gamme. Surtout avec la reconstruction du food court, les fontaines, le gazon tout ça les gens viennent passer quelques moments sur l'esplanade et ça a rehaussé la fréquentation.

Les gens peuvent se connecter avec le centre ville avec les underpass. On est en train de **discuter avec Metro Express pour une plateforme juste devant le Port Louis Waterfront** et les gens pourront prendre le underpass pour aller en centre ville. Parceque la station (de l'immigration) c'est trop loin et en plus pour celle-là ils attendent toujours l'aval de L'UNESCO.

Valeur du jour, on ne peut dire que la station (Victoria) affecte la fréquentation vraiment. Faudra vraiment attendre le terminal pour être sûr. Mais lorsqu'on aura la plateforme ici (sur l'esplaande) à ce moment-là ça va changer beaucoup de choses, parceque les gens qui s'arrêtent pour aller en centre ville verront que c'est facile maintenant. Le métro va être un **catalyseur** en fait pour cette partie de Port Louis⁷.

»

Gavin Seeneevassen , project manager de Landscape

8. Les Salines Waterfront

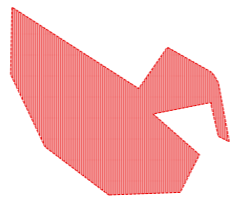
Qui	:	Sous la gestion et l'aménagement/lotissement de Landscape
Programme	:	Esplanade & complexes commerciaux/loisirs
Mécanisme	:	Étendu remblayé appartenant à la Mauritius Ports Authority. Partenariat Landscape en tant que promoteur, MPA propriétaire foncier, et le privé/international pour les projets par lot
Budget	:	Investissement montage 4450 millions/ investissement total privé 50 Milliards

Les Salines Waterfront s'adossera au port de croisière de la MPA et est d'ailleurs vue comme une extension de la ville de Port Louis. Landscape propose le développement d'une nouvelle **smart city**. Toujours dans la même mouvance de reconnecter ville et mer, l'ambition de ce projet s'appuie sur la volonté particulière de **venir habiter** à Port Louis.

Ce partenariat se base sur un **partage des revenus** entre le promoteur immobilier et l'opérateur portuaire, tous deux, des acteurs dans le domaine public. Alors que Landscape gère l'infrastructure du lotissement initial, la mise en œuvre de chaque bâtiment, sera sous la charge (au lot) des investisseurs retenus sous appels d'offres. Ce projet se labelle dans un **"développement durable"** - incitant les promoteurs vers la certification écologique. C'est en effet, une stratégie qui émerge parmi les grands promoteurs notamment de smart city. Le discours continue avec la création d'une **ville à échelle humaine** et propice à la **mobilité douce** - qui veut dire retraits latéraux des bâtiments, promenades, et espaces publics entre autres.

Les images projetées démontrent, cependant, toujours quartier d'un étendu comparable à celui du centre-ville existant.

7. Entretien avec Gavin Seeneevassen, Project Developer à Landscape. Réalisé le 11 septembre.



«

Ce qu'on essaye de faire en ce moment c'est d'essayer les reconnecter ville et mer et d'avoir un espace où les gens pourront venir. C'est pourquoi dans le projet il y a un gros composant résidentiel. Parce que pour que les gens puissent revenir vers Port Louis pas seulement pour passer un bon moment mais aussi **pour y habiter**. Il y a un manque de **logement de qualité**. C'est une des raisons pour lesquelles on veut capitaliser sur la partie résidentielle.

À Port Louis, c'est le seul terrain qui reste pour faire un tel développement. Tous les autres terrains ce sont des petits terrains où il y a déjà des développements dessus. Donc des rénovations à faire, très coûteuses, très compliquées. Ici c'est un terrain qui a été remblayé, qui est là, qui est vierge. Et quand tu regardes la grandeur et l'accessibilité, on voit pas de problèmes à attirer que ce soit les investisseurs étrangers ou mauriciens...ils vont venir. Autre chose, c'est qu'avant, la MPA avait l'idée de faire une zone industrielle. Mais ça colle pas avec l'idée d'avoir un **Cruise Terminal** ici. Le **Cruise Terminal** va de paire avec un **développement foncier, beaucoup plus de mixed-use** - commerces, bureaux, résidentiel aussi.

On pense que pendant la période de croisière avec les paquebots, il y aura facilement 40 000 arrivants pendant la période octobre-mars. Et puis il y aura **l'effet multiplicateur**, il y aura beaucoup d'activités qui tournent autour de ces gens-là. Que ce soit les transports, que ce soit les magasins. Il y aura facilement à terme, lorsque tout le développement sera là, facilement 250 000 qui vont tourner⁷.

»

Gavin Seeneevassen, project manager de Landscape

9. Océanarium Odysséo

Qui	:	<i>Eclosia, groupe hôtelier et d'alimentation et Coral Reef, Partenaire Technique</i>
Programme	:	<i>Aquarium</i>
Mécanisme	:	<i>Levée de Fonds côté en bourse</i>
Budget	:	<i>Rs 500 million</i>
Réalisation	:	<i>prévu 2021</i>

Le front de mer accueillera **le plus grand océanarium de l'océan indien**⁸. Eclosia, un des plus importants conglomérats du pays et de la région, occupe aussi une place prépondérante dans l'alimentation, la restauration et l'hôtellerie du pays. Aujourd'hui avec l'océanarium, c'est le **potentiel marin** de la République de Maurice qui est formalisé, possédant un des plus vastes territoires marins dans le bassin de l'indo-oceanie. Eclosia est alors en quête des mers, se ramifiant davantage sur un secteur encore en incubation. Le projet se positionne comme levier ouvrant les connaissances et le potentiel des eaux de Maurice vers le public, tant local qu'international.

Outre qu'un levé de fonds côté en bourse et venant de tout public, le projet se réalise par la collaboration permanente avec des techniciens qualifiés dans le domaine. Le Port Louis qui émerge est ainsi espéré à générer de nouvelles opportunités dans ce secteur, et s'ancrer en tant que capitale marine.

8. Zinfos974.com. (2018). Le plus grand aquarium de l'océan Indien va ouvrir à Maurice.

9. Le Mauricien. (2018). Projet Odysséo : Le Premier Océanarium Mauricien Ouvrira Ses Portes En 2020. www.e-conseil-assist-office-management.com.

«

Maurice dispose d'une zone économique exclusive de 2,3 millions de km carrés. Combien de Mauriciens connaissent la richesse de la flore et de la faune que contient cet océan ? Combien de Mauriciens ont eu l'occasion de prendre des lunettes marines pour regarder ce qui se passe dans les fonds marins ? Grâce à l'océanarium, on pourra découvrir toute la beauté et toute la richesse de cet océan et les Mauriciens pourront ainsi **prendre conscience** de la nécessité de tout faire pour mieux la préserver⁹.

»

Cédric de Spéville, Directeur du groupe Eclosia

«

Cela **améliorera l'image de l'île Maurice** en tant que pays accordant une grande attention à la conservation et à d'autres problèmes environnementaux très actuels. Il sensibilisera sur la biodiversité et l'importance de la vie marine dans la région et introduira un nouveau savoir-faire dans un domaine qui nécessite des connaissances scientifiques approfondies et des compétences techniques pointues. Il offrira en outre un espace nouveau, amical et novateur pour des rencontres éducatives, sociales et récréatives impliquant tant les habitants que les étrangers⁹.

»

Clear Reef associée technique

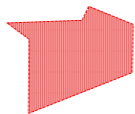
10. The Docks

Qui	:	United Docks
Programme	:	Quartier Fintech
Mecanisme	:	Levée de fonds des actionnaires et émission d'obligation
Budget	:	Rs 2 milliards
Realisation	:	2023

La société United Docks Ltd vient de la fusion des compagnies Albion Docks Co. Ltd et de New Mauritius Docks Ltd. - toutes deux spécialisées sur la manutention sucrière sur l'espace portuaire au pic de l'île maurice sucrière du 19e et 20e siècles. Aujourd'hui United Docks détient des propriétés et des hangars à plusieurs endroits dans la région du front de mer et s'impose comme un des principaux promoteurs immobiliers de la région.

Les anciens docklands de l'entreprises changent ainsi de vocation vers l'activité tertiaire. *The Docks*, un des plus ambitieux projets de l'entreprise se situant juste à côté du Caudan. Le nouveau complexe proposée est visionné à être le quartier de référence dans le domaine des **Finances et de Technologie internationale**, rajoutant encore un nouveau pôle et un **nouvel attrait à Port Louis** et le pays - continuant ainsi la tendance de requalification commencé depuis le Caudan et en continuité du modèle promu de smart city. D'ailleurs United Docks ambitionne même d'ériger la plus haute tour de Port Louis. La tour verticale devient alors une nouvelle figure sur le front de mer.

10. Bhukory, K. (2020). Infrastructures: United Docks dévoile ses quatre tours au Caudan. LeDéfimedia.info



«

À moins de cinq minutes de marché du futur Victoria Urban Terminal, station du Metro Express et du Caudan Waterfront, les quatre tours se tiendront sur une superficie totale de 10 000 m² à l'entrée du Caudan, une zone stratégique. Chacune des tours aura une surface locative de 5 000 m². Chaque bâtiment abritera quelque 75 aires de stationnement. Des espaces verts agrémenteront le paysage. *The Docks* est la première phase d'un plan directeur qui s'étendra sur une superficie de 38 000 m². Les projets englobent un **aménagement à usage mixte de même qu'une marina**.

Ce nouvel écosystème à l'entrée du front mer sera le lieu de travail de 2 000 professionnels. C'est un projet qui cible les secteurs de la technologie et de la finance. De nombreuses personnes y travailleront de longues heures. Ce faisant, ils contribueront à **l'animation nocturne dans la capitale**.

Le coût total du projet est estimé à Rs 2 milliards. Sa source de financement sera mixte, avec des **levées de fonds auprès des actionnaires, des banques et par le biais d'émission d'obligation**. La United Docks a déjà sécurisé Rs 750 millions avec des obligations auprès des investisseurs privés. Il y a eu un réel intérêt pour ces instruments, car United Docks s'est retrouvé avec des placements éventuels dépassant le milliard de roupies. Le taux d'intérêt varie de 4,1 % à 4,75 %¹⁰.

»

Nitin Pande, Chief Executive Officer de United Docks pour Mopays.com

d. Patrimonialisation

En fonds d'image à gauche l'Hôpital Militaire et à droite L'Apravasi Ghat devant une confluence à la gare du nord de L'immigration.



Cultural Heritage District

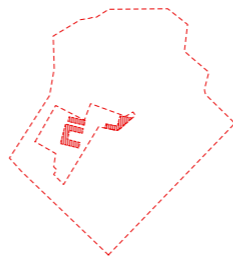
Le front de mer voit aussi l'émergence d'un district patrimonial. **Aapravasi Ghat, patrimoine mondial - musée de l'esclavage intercontinental, musée de la poste et galerie d'art nationale** mené par le ministère de la culture - ceux-là indiquent bien la remontée de la **reconnaissance du vieux port face aux décideurs**. Il sera vu que cette nouvelle convocation relève d'actions beaucoup moins institutionnelles. Les antécédents venaient en effet de **l'initiative individuelle** et ce depuis que le port s'étendait vers le large.

11. Naissance de l'Aapravasi Ghat

Le plan de requalification du port de Port Louis dès les 1970 prévoit l'aménagement du bassin du trou fanfaron en véritable pôle de pêche. La reconfiguration de cette zone a déclenché une nouvelle forme de **contestation citoyenne** qui était alors inédite à un moment où le concept du patrimoine et de sa conservation n'existait pas au sens où on le comprend aujourd'hui. Plus important encore, *les multiples demandes (...) pour la préservation de ce site (Immigration Depot) se sont faites en réaction et au détriment du projet de réhabilitation du port de Trou Fanfaron en un port de pêche*¹. Ces actions peuvent être interprétées comme allant non seulement à l'encontre de la vision du gouvernement de l'époque mais aussi, contre les intérêts du pays.

Les divers projets de transformation signifiaient la disparition imminente du site de l'immigration depot, lieu de débarcation des travailleurs engagés d'une île maurice sucrière post-esclavagiste. C'est dans ce contexte que ce morceau du port a été le théâtre des débats par un groupe de citoyens mené par le journaliste Beekrumsing Ramlallah, revendiquant la **protection de la valeur mémorielle** de ce site².

À travers ses nombreux articles de presse, il a su interpeller l'attention du public comme



1. Hurnath, C. (2019). Appropriation et territorialisation du patrimoine : quels enjeux pour quelles ambitions? Cas d'étude de l'île Maurice. Thèse de Doctorat en Géographie. Université de la Réunion. p145.

2. Forest, C. (2017). Patrimoines, mises en valeur et retombées touristiques. Troisièmes Entretiens du patrimoine de l'Océan indien. La Réunion.

des décideurs politiques sur la signification historique et sentimentale du lieu. Malgré cette reconnaissance émergente, plus d'un tiers du site est rasé pour la construction de la nouvelle autoroute traversant la ville dans les années 80¹². Ce développement en accord avec la diversification économique sur tout le territoire national illustre clairement la posture "de besoin de développement" des décideurs. Cette transformation radicale déclenche une contestation flagrante du côté de Ramlallah. C'est ainsi dans ce conflit que le site obtient la **reconnaissance de l'État en tant que monument** - ce qui signifie qu'il ne peut être nullement détruit ni modifié sans l'aval du National Monuments Board institué sous le National Monuments Act 1985. Le site change également d'appellation (Hurnath) pour "Aapravasi Ghat", laissant derrière le terme péjoratif de Coolie Ghat.

Le plan directeur du port en 1996 introduit alors un nouveau concept - le waterfront, qui réconcilie ville et port. Cette ambition interpelle le militant, craignant que cela vienne détruire de l'intégrité du lieu et de son caractère « sacré ». Cette levée a pu épargner d'autres modifications. D'ailleurs depuis son inscription en tant que **Monument en 1987**, le site s'est statutairement séparé du port¹.

Ce n'est qu'en 2001 que le gouvernement prend la décision d'inscrire le site en tant que patrimoine mondial unesco et c'est en **2006** que **L'Aapravasi Ghat est déclaré patrimoine mondial** pour avoir témoigné les premières expériences de l'engagement dans le monde, ce qui confère ainsi à Port Louis un statut particulier. L'établissement de la **zone tampon autour du site unesco et éventuellement l'instauration des règlements d'urbanisme, le PPG6** pose depuis divers défis et conflits tant pour les habitants et les propriétaires que pour les décideurs. Une portion du front de mer et de la ville se retrouve ainsi dans un cadre légal mis en place pour la préservation de la valeur universelle du site labellisé. L'Aapravasi Ghat Trust Fund, corps para-étatique du ministère de la culture est ainsi montée pour assurer la gestion, la promotion et la protection du site et sa zone tampon - au sein duquel se trouve la place de l'immigration.

12. Musée de l'esclavage

Dans cette mouvance vers la reconnaissance des origines du peuplement mauricien, le port historique se retrouve désormais, être un outil de patrimonialisation par l'État. Sous la recommandation de la commission justice et vérité³ en 2012, le gouvernement instaure finalement en 2020, le tant attendu musée intercontinental de l'esclavage. La prise de conscience et le "**combat contre la discrimination et l'exclusion**"⁴ sont les mots prononcés lors du lancement. D'ailleurs le musée a l'ambition de s'inscrire dans un **réseau de musées intercontinentaux**, manifestant les vastes circuits de trafic d'esclaves dans le monde et au sein desquels l'île Maurice esclavagiste était partie prenante.

La récente instauration du musée au sein du complexe de l'ancien hôpital militaire, le premier bâtiment public érigé du pays, se situant à côté de L'Aapravasi Ghat, repositionne le vieux port et front de mer comme étant le lieu de **commémoration de la pluralité du peuplement mauricien**. L'enjeu est tel que certains se demandent, ce que représente le poids de ce projet dans un milieu politico-électoral⁵.

Le port témoigne alors d'une transformation de valeur commençant de l'action individuelle. La patrimonialisation et l'institutionnalisation issue du pouvoir est aujourd'hui une nouvelle étape dans la requalification du front de mer. La culture devient ainsi un outil certain du nouveau Port Louis du 21e siècle. La présence d'acteurs pluriels circonscrits par ce cadre Unesco, génère aujourd'hui des tensions autour de ce qu'est "le développement".

3. Commission monté en 2009 sous parlement pour évaluer les conséquences de l'esclavage et de l'engagement pendant la période de la période coloniale à nos jours

4. Moris, E. (2020). Musée De L'esclavage - Lancement De La Première Phase À L'ancien Hôpital Militaire Au Coût De Rs 25 Millions. Zinfo-moris.com.

5. Poché, J. (2019). Le Musée de l'esclavage : lumière au bout du tunnel. Le Mauricien.



6. Évaluations environnementale/visuelle/ patrimoniale ICOMOS et UNESCO. (2018). Report on the joint UNESCO/ ICOMOS Advisory Mission to the Aapravasi Ghat (Republic of Mauritius) [c. 1227]. UNESCO.

7. Entretien avec Corinne Forest, Anthropologue et Head Technical de L'Aapravasi Ghat Trust Fund. Réalisé le 19 décembre 2019.

8. Entretien avec Gaëtan Siew, Architecte et directeur de VISIO Architecture. Réalisé le 16 décembre 2019.

9. Groëme-harmon, A. (2019). Gaëtan Siew: «L'optique de pays riches de l'Unesco bloque les projets à Port-Louis»

10. Entretien avec Mahfooz Moussa Cadarsaib Maire de Port Louis. Réalisé le 16 novembre 2020.

ISUT vs Unesco

Les grandes ambitions du front de mer se retrouvent désormais à l'épreuve d'une **nouvelle forme de contestation**. Quatre projets commissionnés par le pouvoir se retrouvent de ce fait, directement mêlés dans les aspirations de l'Unesco pour la sauvegarde la valeur universelle exceptionnelle que représente L'Aapravasi Ghat. L'arrivée du métro-express, le redéveloppement de la place de l'immigration, le musée intercontinental de l'esclavage et le district culturel sont tous implantés dans le périmètre de la zone tampon.

Alors que ces deux derniers s'appuient sur la réhabilitation des bâtiments existants, les deux projets de mobilité à la place de l'Immigration viennent quant à eux à **transformer l'espace** et sont dans un rapport initial de l'ICOMOS/Unesco, étiquetés comme étant à fort impact négatif.

Dans cette optique un **plan directeur a été préconisé** pour l'élaboration d'une vision d'ensemble et plus élargie qui intégrera ces développements à venir. *Cette vision intégrée et ce plan directeur doivent être soumis aux processus EIA/VIA/HIA et CHIS⁶ décrits dans le PPG 6 et le plan de gestion 2013-2018 du bien. Une fois ce processus terminé, la vision intégrée et le plan directeur doivent être soumis au Comité du Patrimoine Mondial pour examen technique par les organisations consultatives⁶*. Un tel montage n'a jamais été fait, ce qui introduit alors **encore une nouvelle façon de faire la ville** à Maurice, se retrouvant à "intégrer" plusieurs projets ensemble.

Au moment de la rédaction de ce mémoire le plan directeur a déjà été monté et envoyé pour avis à L'UNESCO. L'aval est toujours attendu. Si la vision proposée est vu comme menaçante au caractère de L'Aapravasi Ghat, L'île Maurice risque de se retrouver sur la liste rouge, que le gouvernement veut tout à fait éviter, vue la stratégie d'ouverture prônée.

«

Au **Ministère des Infrastructures Publiques (MPI)** quand ils ont préparé leur appel d'offre, ils n'ont absolument pas compris le **Planning Policy Guidance**. Donc qu'est ce qu'ils ont fait? Ils nous ont demandé les extraits du Planning Policy Guidance, on leur a envoyé. Mais quand il on fait l'appel d'offre, ils ont dit oui, il faudra respecter le Planning Policy Guidance, mais ils ont **mal interpréter certains aspects**, du coup on s'est retrouvé avec des urban terminals très conséquents, parceque le gouvernement voulait mettre 2000 hawkers, 600 place de parkings, mettre la station de pompier, mettre les policiers, mettre tous les bus, etc. Donc au départ si le MPI, avait compris ce document-là, ils auraient jamais pensé que ce projet allait être de cette manière-là. Ils auront eu une approche beaucoup plus constructive, vis-à-vis de la ville .. de ne **pas concentrer tous ces services-là en un seul endroit**.

Au départ le MPI lance son appel d'offre, **il y a pas de consultations auprès des institutions du gouvernement**. Il y a des consultations, oui: il nous demandent des retraits des guidelines du PPG. Donc il y a une interprétation déjà à leur niveau qui n'est pas forcément juste... **Et encore une fois, ces concepts-là sont totalement nouveaux à Maurice. Il n'y a pas d'endroit où ça se passe à Maurice. Il y a alors un problème de compréhension**. Donc on nous demande d'envoyer des extraits, on nous demande si ça va marcher, pas⁷.

Corinne Forest, Anthropologue et Head Technical de L'Aapravasi Ghat Trust Fund

»

«

Le buffer zone de l'Aapravasi Ghat représente beaucoup beaucoup de surface du centre ville de Port Louis. Ça représente pratiquement 40%. Et aujourd'hui un constat simple, là ou nous sommes au Caudan, c'est des développements qui ont lieu en dehors et qui ne pourraient pas avoir lieu dans le buffer zone. Donc le buffer zone est un peu **condamné** à être, si on ne change pas d'attitude, à être le parent pauvre de la ville. Mais 40% d'une ville c'est énorme, d'un centre ville c'est le poumon économique du pays. Tout ça est trop contrôlé et c'est très difficile⁸.

»

«

Les divers règlements et plans de gestion de l'Unesco sont conçus, «dans une optique de pays riches du Nord». Ce qui n'est **pas applicable à Maurice**. «L'Unesco a une méconnaissance des réalités locales. Les experts sont dans leur bulle à Paris ou à Rotterdam. Ils ne font qu'appliquer les mêmes règlements que dans le Nord. It does not work⁹»

»

Gaëtan Siew, architecte du projet ISUT et président de la PLDI

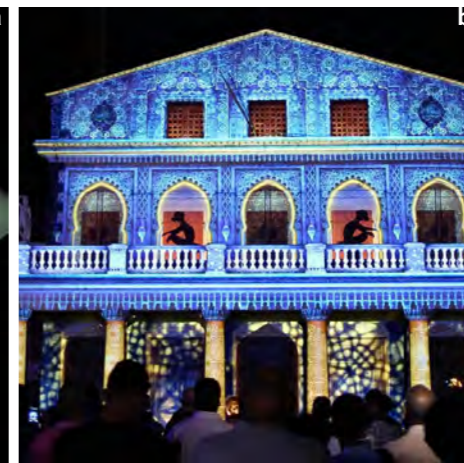
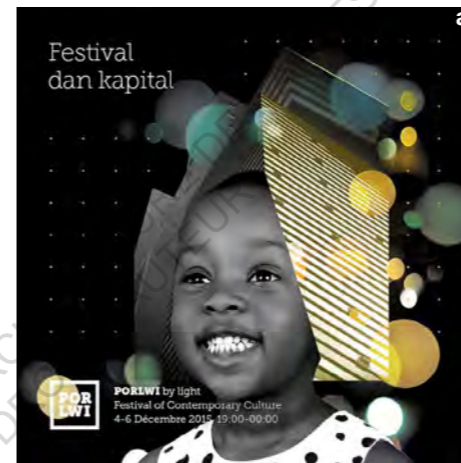
«

Port Louis n'est pas en déclin, au contraire aux heures de travail quand ça opère, c'est très mouvementé... Nous à la Mairie on ne fait que valider les permits. C'est au gouvernement de décider. Nous de toute façon, on ne fait que approuver. Nous avons déjà le soutien du gouvernement central. **Ils administrent, nous on exécute¹⁰**.

»

Mahfooz Moussa Cadessaib, Maire de Port Louis

e. Initiatives citoyennes



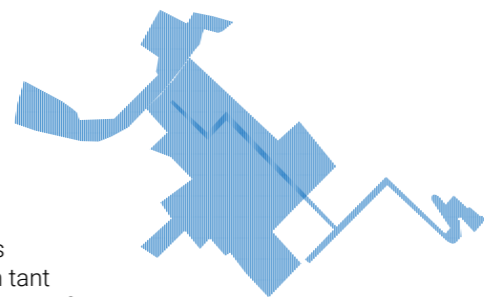
a-c. Porlwi
(de Instagram #Porlwi)
d-f. New Chinatown Foundation
(de Facebook New Chinatown Foundation)

11. Porlwi

Qui	:	Collectif Porlwi
Programme	:	Festival Annuel
Mécanisme	:	Partenariat avec acteurs publics/privés/citoyens
Budget	:	Rs 30 - 40 millions ¹
Réalisation	:	2015/2016/2017

Porlwi (Port Louis en créole mauricien) s'est tenu chaque année de 2015 et 2017, à trois reprises. Lors de ce **festival d'été nocturne**, le **centre ville portlouisien** a été ressaisi en tant que patrimoine partagé et capitale du peuple. Cet événement culturel et artistique du **collectif artistique Porlwi** sous le pilotage de l'agence événementielle Move For Art, a fait preuve d'un **engouement transversal inédit**, interpellant une collaboration entre citoyens, artistes, associations, entreprises (grandes et petites) et ainsi que les instances publiques, notamment la municipalité de Port Louis et le ministère du tourisme. L'ambition était de ramener une émotion commune par le partage de la création.

Porlwi a en effet été la manifestation concrète que peut avoir une **vision commune dans la diversité d'acteurs**, et a surtout révélé le **sens d'appartenance** que les Mauriciens portent envers leur capitale. À l'occasion de ces trois weekends estivales en plein décembre, Port Louis a connu une autre image, loin de la ville de chaleur, de congestion, de foule inconfortable, ou de travail. La nuit, qui est connue pour ramener sa mort, à au moment de ce festival été sa nouvelle naissance - la preuve **du renversement** du stéréotype Portlouisien. La détente, les sorties en famille, la musique, le street food ; pour une fois on descendait à Port Louis pour se détendre. La mobilisation a accueilli plus de 600 000 citoyens et visiteurs. Aujourd'hui, Porlwi demeure un souvenir, voire un phénomène qui s' **inscrit dans la mémoire** collective, marquant le potentiel de la ville en tant que capitale de la culture et ville de la nuit.



1. Ion. (2016). Satisfaits de 600 000 visiteurs, les organisateurs de Porlwi by Light tirent aussi les leçons de l'édition 2016. ionnews.mu.

2. Entretien avec Astrid Dalais. Directrice de Move for Art/Porlwi. Réalisé le 10 novembre 2020.

Chaque année, le festival proposait une nouvelle thématique - lors de la première édition, c'était Porlwi by light, festival de lumière, la deuxième, c'était Porlwi by people, festival des citoyens, la troisième, c'était Porlwi by nature, festival de la nature. À chaque fois de **nouvelles centralités ont été révélées**, pourtant au sein d'un centre ville que tout le monde connaît. Cette impulsion a aussi permis à de nombreux citoyens d'apprécier le patrimoine architectural, naturel, artistique, les lieux de mémoire de la ville... L'ancienne prison d'habitude inaccessible au public, a été ouverte pour une exposition d'art, le théâtre de Port Louis, fermé, a connu une "projection mapping", la colline de la citadelle a été mobilisée pour une déambulation artistique culminant sur la ville; les musées de L'Apravasi Ghat et de l'histoire naturel ont connu des chiffres records, jamais atteint, les restaurateurs ont su inventer sur leurs étales au food market... Aujourd'hui malgré que le festival ne se tient plus, il laisse **aujourd'hui ses traces**, par les divers fresques peintes sur les murs de la ville, l'installation de galeries d'art... "dépassant ses frontières".

Après trois années, le festival s'est éteint. La troisième édition s'est tenue **sans le respect de l'engagement** initialement convenu du ministère des transports, ce qui a représenté un manque de financement de 15% en 2017. Cette situation a amené le collectif à faire face à une situation financière difficile. Depuis, le collectif s'est donné comme principe de toujours avoir l'engagement des acteurs partenaires pour le montage de tels projets - ce qui a été le cas à la Réunion. Après l'impact de Porlwi, le collectif a été appelé à la Réunion interpellée par ce qui a été fait, pour le montage d'un festival d'une ampleur similaire. La réalisation du projet s'est vue être plus souple, étant donnée **l'engagement, l'engouement et la présence des insitutions culturelles** adéquates sur la scène réunionnaise. La partenariat entre acterurs s'est alors fait sans grosses difficultés.



*Divakar : Le festival a aussi été l'introduction de la culture dans l'espace urbain. Et cela sous différentes formes. Quelles ont été vos considérations au moment des choix de ces **centralités** et pourquoi ces formes et méthodes particulières ?*

Astrid : Je crois que c'était liée à la rue donc on parlait vraiment de l'expérience de la rue et des espaces et ce dire qu'est-ce qu'on aurait aimé vivre, et qu'est-ce qu'il y a dans cette rue? Quel sera le rythme de la visite de Port Louis le soir... des moments qui sont plus rythmés, il y a des moments qui nous amènent à ralentir. Surtout en première année où on avait la capacité de **combiner Street Food, avec Street Artist et Street Music**, chose que la municipalité ne nous a pas laissé faire en deuxième et troisième année. Cela permettait si tu veux de créer des cellules de vie.

Et après on a eu des regards de designer, des regards d'architectes, des regards de directeurs artistiques, Guillaume (membre de move for art) il était un ex-danseur et voit l'espace d'une autre manière qu'un architecte voit l'espace. Donc on a regardé dans les hauteurs pas qu'à vue d'homme et du coup en hauteur qu'est-ce qui a besoin d'être valorisé qu'est ce qui a besoin de vivre. Après souvent, la nouvelle société nous pousse à voir les choses de loin et à ne pas **vivre à proximité alors qu'on a envie de vivre en proximité**. Les concerts, les artistes ont n'a pas forcément envies d'être idolâtrés, les voir sur une scène, on a envie de les voir dans un coin de rue en fait. La proximité est un élément important, le lien humain.

Divakar : Le festival a quand même évolué entre Porlwi by light et Porlwi by nature

parce que ça a amené le public à se réapproprier les lieux du centre-ville, qui reste jusqu'aujourd'hui l'espace central de toute l'île Maurice - Tout le monde va à la rue de la corderie pour le tissu, au bâtiment Emmanuel Anquetil pour les paperasses, chinatown pour ses quincailleries et vous vous venez mettre d'autres formes de centralités. Quelles sont ces formes de centralités ? Parce que vous ne vous appuyez pas sur ces centralités déjà existantes et connues?

Astrid : Mais on peut s'appuyer sur les **centralités du passé**. Par exemple sur le port quand il y avait l'arrivée des marchandises, les habitants attendaient et le commerce se faisait directement-là sur le front de mer. Donc avoir de la vie sur le front de mer pour nous c'était assez essentiel et après casser un peu cette **route-là qui vient déconnecter la ville de la mer**. On voulait **la reconnecter**, ce n'était pas évident, il y a l'autoroute au milieu. Après oui des nouveaux lieux de centralité autour de l'espace commun qu'on n'explore pas - la Place d'armes aujourd'hui elle est pas forcément mise en valeur, on ne s'y arrête pas, elle appartient beaucoup aux voitures. La rue Bourbon qui pour nous, mériterait d'être **une rue piétonne**, alors je sais qu'au niveau des architectes et des urbanistes, vous faites une rue piétonne où il y a déjà un flux naturel de gens. Entre la gare du sud et la gare du nord il y a quand même un flux naturel qui est déjà présent. La **rue Bourbon** connecte aussi quand même du Champs de Mars jusqu'au **front de mer** où on trouve intéressant qu'il y ait une rue piétonne comme cela. Après il y avait tellement d'espace commun qui mériteraient d'être vivants et utilisés que voilà on a plutôt **pensé à la place de l'habitant**. »

Extrait de la conversation avec Astrid Dalais

12. New Chinatown Foundation

Qui : New Chinatown Foundation, ONG
 Programme : Animation et préservation du quartier chinois historique
 Réalisation : ONG montée en 2018

Le quartier chinois de Port Louis connaît un **exode** de ses habitants au fil des années; les héritiers ne reprennent **plus la relève** des commerces familiaux; le partage de **l'héritage familial complique la transmission** et l'acquisition des biens entre héritiers; les lots se transforment en parking ou alors il est **difficile de rentabiliser** avec les règlements de la zone tampon de l'Unesco malgré le fait d'être en plein centre ville. Ce sont des raisons bien souvent évoquées quand on parle du Chinatown de Port Louis. Aujourd'hui, la NC Foundation trouve sa place dans la vie quotidienne du quartier, générant des **mobilisations et tout à fait nouvelles**.

À Chinatown, leur présence se marque par diverses transformations dans les rues du quartier. La Rue Venpin, rue étroite donnant sur l'arrière des propriétés, est **transformée en "manga street"**, et accueille chaque semaine des **activités musicales**. La mise à disposition d'une **salle d'art** dans le quartier, la **plantation de fleurs le long des trottoirs**, des fresques qui se rajoutent de mois en mois, des **toitures qui se font réapproprier** pour être reconverties en jardin...Pendant la période des vacances, de nombreux jeunes se dirigent vers la NCF afin de participer aux activités de l'ONG. La popularité continue à croître, notamment avec la forte présence médiatique à travers les réseaux sociaux, mais aussi par les nombreux événements caritatifs et de communication organisés et ceux-là pas qu'aux limites du quartier de Chinatown, mais bien au-delà³.

La New Chinatown Foundation se distingue aujourd'hui comme un acteur important de l'urbanité du Port Louis qui émerge.



3. L'équipe est souvent en conférence, dans des centres commerciaux, organise des campagnes de dons de sang ailleurs sur l'île. D'ailleurs, l'éclectisme de la NCF se poursuit au niveau mondial, s'intégrant dans le réseau des "chinatown" du monde, espérant donner une visibilité internationale au quartier, et ainsi à Port Louis.

4. Menée par Jean Paul Lam, un grand dans la pharmacie traditionnelle familiale, l'ambitionne de faire rayonner le quartier et la culture chinoise. Defimedia.info. (2018). Chinatown Town: Un nouveau souffle.

5. Donzelot, P. (2020). Loisir : Chinatown S'anime Grâce à La Réalité Augmentée. LeDefimedia.info.

«
 Quand on marche dans la capitale arrivée 15h/16h on dirait qu'on est dans une capitale, c'est pratiquement vide. Ensemble avec mes camarades, on va tenter de ramener du monde, de ramener un nouveau dynamisme, un nouvel esprit dans Chinatown certes, mais aussi notre capitale.

On repeint partout, et après on fait des campagnes de nettoyage, visant à sensibiliser le public. C'est un quartier touristique que les touristes doivent se mettre quelque part et se prendre en photo. C'est pour ça qu'on fait beaucoup de fresques. Quand les touristes viennent à Maurice, il y a bien sûr tout le temps une sculpture, ou quelque chose à prendre en photo. Notre musée arrive et on a aussi monté un info-point, leur donnant une carte du quartier ⁴.

Jean Paul Lam Président de la New Chinatown Foundation

«
 Au comité Next Gen, nous avons eu l'idée de **digitaliser le quartier de Chinatown**, qui est de plus en plus délaissé par les consommateurs, notamment les jeunes. Nous voulons les **encourager à venir dans le quartier plutôt que d'aller dans les centres commerciaux**. Les mangas intéressent les jeunes, mais aussi les moins jeunes. Nous voulons permettre aux jeunes de continuer à rêver. Nous voulons apporter le changement à Maurice et inviter les jeunes à continuer la construction de Chinatown⁵.

Emilie How Hee Fong, présidente du comité Next Gen de la New Chinatown Foundation



Les témoignages des divers acteurs sur comment ils se mobilisent mettent bien en évidence que Port Louis demeure toujours aussi attractive et qu'elle **génère toujours de la valeur** dans ce territoire en diffusion. Cette valeur est en effet bien **reconnue** tant du côté des projets institués que du côté des projets à initiative citoyenne. Il y a certes des modèles connus tels que le waterfront, le port de croisière, la patrimonialisation ou l'événementiel qui démontrent bien les formes de faire ville à l'échelle de chaque intervention; mais ce qui évalue le Port Louis qui émerge est cette **réclamation commune** d'une seule et même capitale. On parle même de "mauricianisme" pour faire référence à cette force mobilisatrice transversale.

La réussite des projets sont associée à leur singularité au moment où ils ont été réalisés. La ville continue ainsi à se démarquer par ses connectivités tant à l'échelle mondiale que locale; par le capital pharamineux investi et par les citoyens conscients de son patrimoine. Port Louis **capitalise toujours**.

Cependant, le Port Louis qui émerge est loin de se construire dans une ambition collective - le front de mer se fait s'ériger en quasi autonomie de la ville et avec chaque acteur ayant leurs propres ambitions; le centre ville se divise en zone tampon de l'UNESCO et le centre des affaires et de commerce; la périphérie principalement résidentielle de la ville est totalement mise de côté...La transversalité ou plutôt **l'intégration des relations n'y est pas**. Les projets leviers de régénération, sont ainsi omis d'un potentiel plus large.

Il y a alors nécessité de comprendre les relations de la ville, et cela peut-être plus qu'avant, car la ville se diversifie davantage. Le NRP est certes une initiative qui va dans ce sens, mais qu'en est-il de la ville en soi? Port Louis n'est pas que centre-ville et port, c'est toute une région bordée par montagne, canne et océan, et surtout, elle **s'intègre dans des relations territoriales** comme démontré dans le chapitre précédent. La municipalité de Port Louis, se retrouve incapable de reconsidérer ce Port Louis, manquant tout d'abord de connaissance sur le territoire "administré" et de force de proposition - alors qu'elle aurait dû être un acteur prenant de la compréhension et de l'aménagement de la ville.

D'ailleurs les municipalités des villes ont aussi peu d'autorité dépendant largement du

gouvernement central tant dans le financement que dans les prises de décision majeurs d'urbanisme. Le **rapport** citoyen - ville - opérateurs qui est sensé se manifester par la municipalité se retrouve ainsi handicapé. D'ailleurs les cadres nationaux tels le Smart City Scheme et le NRP (instauré directement par le gouvernement central) viennent tout aussi eclipser les collectivités locales dans la prise de décision. La place de l'immigration est d'ailleurs l'exemple flagrant de cet anomalie. Le projet a été directement commandité par le gouvernement central et ce, sans qu'il y ait concertation réelle et surtout sans une **évaluation de ce lieu phare** de la ville et de ce qu'elle génère.

Il a été vu qu'il existe un éventail de possibilités de faire. Le **vide à combler** est plutôt dans cette **compréhension et cette organisation d'une structure transversale pour les territoires pluriels de Port Louis**. S'il a été possible d'arriver à des mobilisations transversales et partagées quant aux grandes ambitions du festival Porlwi, pourquoi serait-il alors pas possible d'être toujours dans une démarche intégratrice plus pérenne quand il s'agit de la gouvernance de la ville?

Géographiquement et politiquement, la place de l'immigration est la à croisée de toutes ces formes de faire ville explorées et fera partie intégrante de tout ce foisonnement du Port Louis de demain. Mais maintenant il faudrait comprendre ce que peuvent révéler la place de l'immigration en soi. Il sera temps de s'exposer à des formes de faire ville, dans l'ordre du quotidien, dans l'ordre de l'ordinaire allant au plus près des réalités citoyennes aux dynamiques territoriales.

Le Outline Planning Policy, document d'urbanisme projetant les stratégies et zones de la villes, est par exemple monté par le ministère des terres et de l'aménagement du territoire.

La municipalité ne fait que proposer des projets de quartier, exécuter selon les objectifs établis.

Le problème c'est que les données, en soi ne sont pas intégrées. Demandant les lignes de bus qui descendent vers Port Louis, la réponse est de rediriger vers d'autres autorités compétentes, évident plus nationale.

3.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

La place de l'immigration :
Espace qui fédère des territoires

La gare du nord dans sa forme actuelle est véritablement fédératrice, à la fois objet de diffusion et de polarisation. Cette exploration s'est faite par plusieurs méthodes afin d'appréhender le caractère foisonnant de cet espace :

- Par le montage d'un **atelier** demandant au public de la gare où ils passent et les lieux qu'ils fréquentent en ville
- Par des **trajets** en bus et en taxis vers différentes destinations;
- Par des **conversations** avec des acteurs qui font le quotidien allant du commerçant, au chef de gare.
- Par une **recherche des lignes** desservies depuis la gare du nord
- Par des journées d'**observation** et de marche dans Port Louis et les alentours de la gare du nord

Cette partie du mémoire réalisée révèle que la place de l'immigration structure des organisations spatiales distinctes, soit alors, des territoires dans la **proximité** comme dans l'**éloignement**.

1. Autoroute
2. Autopont Daecan
3. Gare Victoria
4. Caudan Waterfront
5. Port Louis Waterfront
6. Place D'Armes
7. Hôtel du gouvernement
8. Foire Ruisseau du Pouce
9. Nouvelle Cour Suprême
10. Bazar(Marché Central)
11. Aapravasi Ghat
12. Gare du Nord (sous-gare sud/PLouis)
13. Gare du Nord (sous-gare nord-est)
14. Gare du Nord (Foire)
15. Gare du Nord (sous-gare express)
16. Chinatown

Image des alentours de la place de l'immigration et du centre ville de Port Louis.

Google Earth



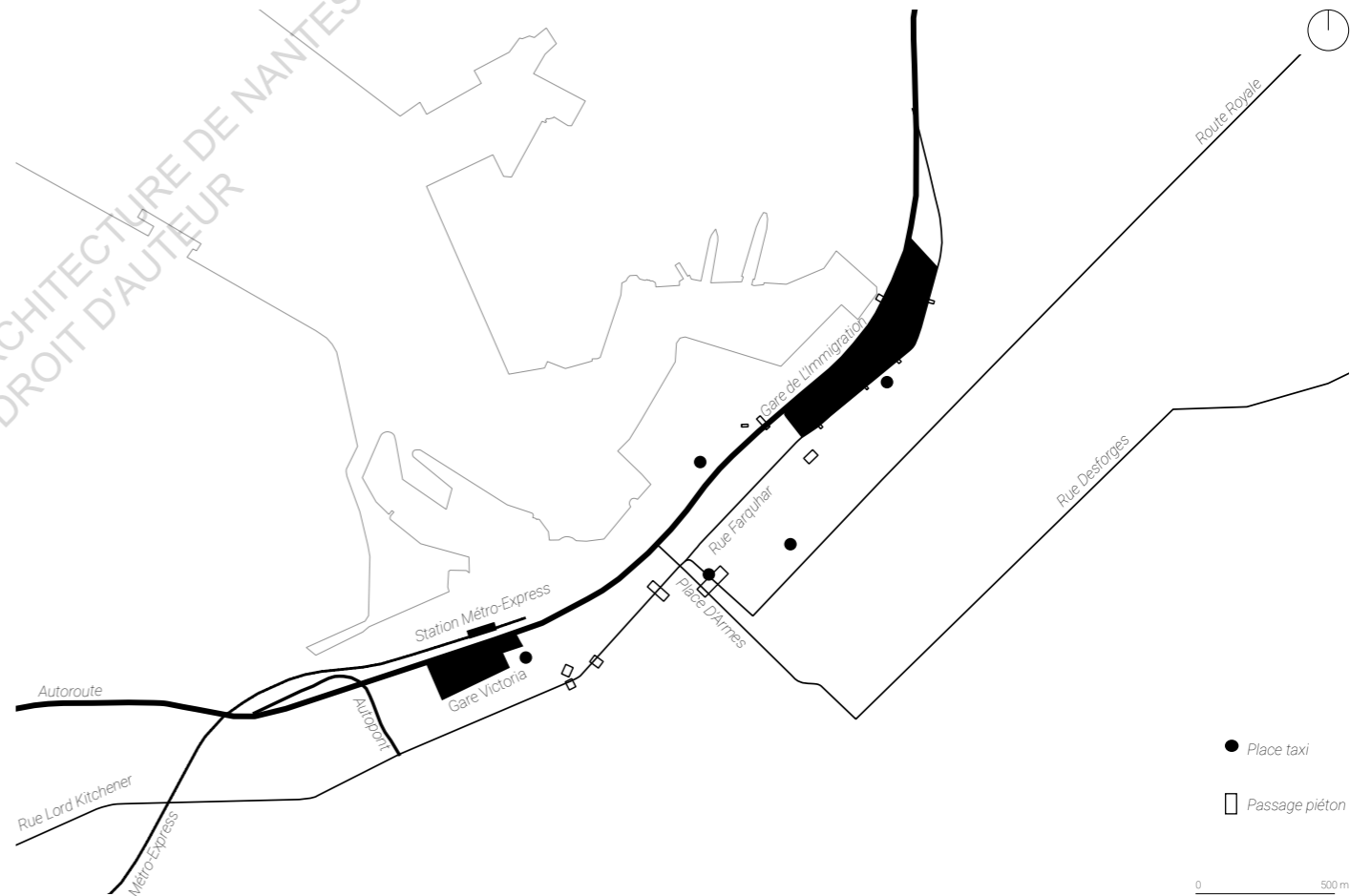
L'infrastructure fait milieu

Ville de travail, ville de commerce, ville de démarche...en bus, en voiture, à pied et maintenant en tramway, on y vient de tous bords. Port Louis demeure la ville centrale de L'île Maurice. Dans l'espace voyagé, cette convergence se traduit par une **concentration de différentes infrastructures en un lieu**. Autoroute, gares routières, artères, autoponts, ligne de tramway, passages piétons composent tous ensemble un environnement de mobilité - se superposant au front portuaire originel, c'est l'**espace charnière** entre Port Louis et le reste du territoire. L'infrastructure détermine ainsi l'entrée de ville et symbolise la diffusion du territoire mauricien mais tout aussi la polarisation de Port Louis. Alors que l'entrée de ville est généralement associée à un espace-seuil précis à la limite périphérique des villes¹, elle correspond dans le cas de Port Louis à un ensemble d'aménagements en plein centre ville.

Afin de mieux discerner le statut qu'occupe la gare du nord dans ce système, il a été nécessaire d'observer les mobilités présentes et pratiquées en ces lieux. Certes, il est difficile de mesurer l'emprise réelle de la place de l'immigration. Cependant en tentant d'identifier qui fréquentent les lieux, pourquoi et comment, émerge un dessin du **métabolisme** de l'entrée de ville. L'acte élémentaire de se déplacer devient sujet à appréhender en soi.

Piétons, chauffeurs, passagers, entrepreneurs essayent tous de faire leur chemin singulier dans cet ensemble d'infrastructures. Les tracés des parcours des passants de la gare du nord lors de l'atelier public décomposent effectivement Port Louis, et plus précisément son centre-ville. Alors que des lieux et des rues ont été ponctuellement considérés comme étant des espaces fréquentés et appréciés, l'entrée de ville se dessine comme un espace **nécessaire** pour accéder à Port Louis. Le passage par une ou plusieurs des infrastructures sont véritablement nécessaire - c'est ce qui **distingue d'ailleurs cet ensemble d'infrastructures du reste du centre ville**, mettant ainsi à proximité des profils variés en un lieu. Cette urbanité mobile se manifeste par des pratiques tout à fait familières...

1. Frobert S. (1999) Entrées de ville, Dossier bibliographique, Rapport d'Etude, Lyon, Collections du Certu
2. Atelier Public. Monté le 22 septembre 2020.



L'axe John Kennedy - Rue Farquhar

À la rue John Kennedy, on voit tout une grouille, des voitures se dirigeant vers la sortie de l'autoroute, ou la rue Royale; des bus qui s'arrêtent pour descendre quasiment les derniers passagers; des piétons qui sillonnent les trottoirs de part et d'autre; tandis que certains attendent pour traverser aux passages piétons. Alors que le matin, la présence des "gens de travail" se fait ressentir, au fur de la journée on discerne facilement d'autres profils. Les déplacements de groupes d'étudiants en uniformes sortant de l'école demeurent le plus flagrant et par la suite vers les 16h, la ruée des travailleurs sortant du travail.

À proximité des quartiers commerçants historiques, du bazar et rythmée par une force piétonne qui s'étale sur sa longueur, la rue Farquhar est une des rues les plus reconnaissables de Port Louis. D'ailleurs les marchands ambulants contribuent intrinsèquement à son essor. Alors que la pratique de ces derniers a été interdite depuis 2018 ils continuent à s'approprier l'espace de cette rue (et ponctuellement la rue John Kennedy) aux heures de pointe des passants. Cela prolonge l'animation de l'artère au-delà de 17h, après la fermeture des magasins. La rue Farquhar demeure ainsi indissociable des marchands ambulants et de sa foule piétonne.

La Place D'Armes

La Place D'Armes est également un des espaces les plus remarquables de l'entrée de ville, ou l'on voit telle une scène qui se rythme tout le temps entre piétons et véhicules y passant pour entrer ou sortir de Port Louis. Afin de fluidifier le trafic, un des deux passages piétons initiaux de la Place D'Armes a été supprimé et des barrages mis pour empêcher les piétons de traverser - notamment à l'endroit de l'ancien passage reliant les rues Farquhar et Kennedy.

Maintenant équipée d'un seul passage, on ne peut que voir l'animation accentuée par les feux de signalisation cédant à tour de rôles le passage entre piétons et automobiles.

a. Rue John Kennedy - bus descendant les travailleurs

b. Place D'Armes défilé entre piétons et automobiles

c. De la Place D'Armes vers la Rue Royale

d. La Rue Farquhar en direction de la gare du nord

e. Etudiantes sortants dell'écoles se dirigeant vers la gare

f. Marchands ambulants s'installant temporairement sur les trottoirs de Gare du Nord, Rue Farquhar

3. Marchands Aujourd'hui, avec leur statut d'irrégularité de pratiquer leur travail dans l'état initial, ils sont logés dans une seule grande foire en attendant la construction des urban terminals, qui marquera la formalisation finale de leur travail. Le commerce de rue est désormais une pratique irrégulière. (en raison de la concurrence face aux commerces de magasins)





« Il y a de moins en moins de personnes qui passent. De l'autre côté, entre les deux bazars, tu les vois là-bas maintenant, ils circulent moins là...après beaucoup de barrages ont été mis et depuis (de la Rue John Kennedy/ Place d'Armes) le **travail est tombé** encore plus. Ils ont tout barricadé, il y avait même un **passage piéton** avant, et les gens faisaient le va et vient. Depuis qu'ils ont enlevé le passage piéton, qu'ils ont mis ces **barrages**, la clientèle a beaucoup diminué.

À l'époque, le port fonctionnait bien. Il y avait un arrêt de bus juste devant chez nous. Puis, il y avait des débardeurs - beaucoup d'entre eux en fait. Les navires embarquaient dans le port et des sacs de riz et de sucre étaient déchargés. Les gens mangeaient chez nous - la plupart d'entre eux venaient manger chez nous. Il y avait aussi des banques. Les affaires allaient bien à cette époque.

En fait, tous les bureaux de Port Louis ont été **relocalisés** à Ébène. Si cela continue, Port Louis connaîtra sa fin.

Yusuf Mohidinkhan - Commerçant de la rue du Quai depuis ses 18 ans et maintenant il a 66 ans. Habitant de Plaine Verte.

»



« Le travail se passait bien, mais maintenant avec ces **supermarchés et hypermarchés**, le travail a **ralenti depuis**. Et aussi certaines rues ont été fermées et les gens ne **passent plus ici** - au lieu de cela, ils passent par la rue Reine. La municipalité a **bloqué le passage piéton** pour rien. Maintenant il faut faire tout un **détour** pour aller à la gare du nord et rentrer chez soi. Et les voitures venaient ici. aussi, les gens se garaient pour faire leurs courses. Ici il y a tout ce dont ils avaient besoin, que ce soit des légumes, de la viande, du poulet ou du poisson. Tout était disponible ici et facilement.

Parfois le travail peut être mouvementé, d'autres fois il peut être moins. Les **gens viennent de différentes régions** - du sud, du nord, de partout en fait.

Regardez là-bas - ce panneau "**Les marchands ambulants ne sont pas autorisés**" - et maintenant regardez autour de vous. Ces marchands ambulants sont partout. De même, les voitures sont garées le long des trottoirs et sur les lignes jaunes. Où marchent les gens ?

Ismaël Jhurry - Commerçant-grossiste à la Rue Farquhar, habitant la Rue Volcy Pougnet, Port Louis.

»

Les taxis

Les taxis opèrent et influent tout aussi sur l'entrée de ville. Cette pratique se distingue en deux catégories: celle que l'on appelle taxi traditionnel et l'autre communément appelée dans le jargon, taxi train. Les premiers ont le statut officiel de chauffeur et le deuxième se constitue par une communauté de chauffeurs à la fois de taxi individuel et de taxi marron(chauffeurs de taxi informels). Alors que les taxis traditionnels offrent des services de trajets de toutes distances (et à un prix élevé), les taxis train opèrent quant à eux dans un périmètre restreint, desservant divers quartiers de Port Louis et ainsi que la région de Grand Baie (à des prix similaires aux ticket de bus en Rs 20-50, soit entre 50c et 1euro). Depuis 2018, sous la pression des chauffeurs de taxis, le taxi marron a été interdit, mais demeure tout de même tout aussi populaire et exercée. Dans l'espace de la ville, les taxis traditionnels se retrouvent avec des aires dédiés sur des "places taxi", alors que les taxi-train se distinguent par leur simple signalétique aux débouchés de rues à proximité des gares, surtout celle du nord.

Les foires

Occupant autrefois les rues de Port Louis, les marchands ambulants sont aujourd'hui logés dans trois foires temporaires en attendant la construction des nouveaux urban terminals soit au ruisseau du pouce, près de l'autopont et à la place l'immigration. Avant leur centralisation dans ces foires, ces commerçants s'étaient sur et autour de l'entrée de ville, exploitant la visibilité pour exercer leur métier. Les marchands ambulants faisant même figures de repères ("le marchand de sac et de ceinture au pied du bâtiment de Air Mauritius"). Désormais leur métier est mis à l'épreuve face à une nouvelle pratique de commerce moins exposée et où tous les marchands sont centralisés en un lieu. Alors qu'autre fois ils se distinguaient par leur habileté à s'approprier le bon endroit, ils se retrouvent aujourd'hui dans une situation les mettant tous à vendre quasiment les mêmes types de produits au même endroit.

a. Place Taxi, Place D'Armes en pleine face de l'hôtel du gouvernement

b. Place Taxi Place de L'immigration

c. Taxi-Train s'arrêtant au déboucher de la gare pour dénicher le client

d. Communauté de Taxi-Train desservant que la région de Cassis à la gare du Nord, côté Autoroute

e. La foire des marchands ambulants : l'axe le plus traversé de la foire, reliant la sous-gare de bus express (au nord) de la place de l'immigration aux sous-gares situées au milieu et au sud de la place.

f. Installation des articles des marchands dans la foire, côté Rue Farquhar





« Ça fait 9 ans que je fais ce travail. Je travaillais auparavant comme marchand de fruits près de la poste de **Victoria**. Après cette période, j'ai travaillé pendant 5 ans comme gardien à la piscine de la Plaine Verte et par la suite j'ai recommencé à travailler comme marchand ambulante à la rue **La Chaussée** et à la rue **John Kennedy**, comme les revenus de Rs 5 000 à Rs 10 000 étaient insuffisants pour une vie décente. Ça fait six ans que je suis venu travailler ici à l'Immigration en tant que marchand ambulante et maintenant je vends des vêtements. J'ai un stand pour travailler depuis 2015.

Comme vous le voyez, nous travaillons sur 5 à 6 stands à la fois. La plupart des étals sont vides car il n'y a pas de marchands. Il y a 1000 stands pour 1000 marchands mais on est qu'une centaine. Si je n'expose des **variétés d'articles**, je ne suis pas sûr de pouvoir gagner ma vie.

On disait avant que le marchand ambulante était un métier où l'on **gagnait bien sa vie** avant, mais plus maintenant. Le marchand ambulante arrive à sa fin.

Parwez Naseebun - Marchand Ambulant de la foire Immigration, habitant Plaine Verte

»



« Parfois, il y a beaucoup d'activités et d'autres fois, c'est moins parce que là où on travaille c'est là où les bus express sont garés. De l'autre côté (deux sous-gares, il y a deux types régions desservies. **C'est là-bas que la plupart des gens vont.**

Je travaille le week-end, même le dimanche. Même s'il y a peu de gens et qu'il y ait moins de ventes. Il y a des Bangladais (qui travaillent dans les principalement dans usines de l'île) qui viennent acheter leurs affaires et ainsi que les gens qui vont à l'hôpital. Aussi ceux qui ne peuvent pas venir durant la semaine, viennent le week-end.

Bien sûr, il y aura une nouvelle station, mais il y a **trop de marchands**. Trop de magasins! Parfois, il n'y a pas de travail. Beaucoup de gens sont pauvres maintenant, alors comment peuvent-ils se permettre d'acheter? Il y aura sûrement une nouvelle station mais ce n'est que lorsqu'il y aura du travail là-bas qu'on saura les conséquences.

Sabeeroon Buckchady - Marchande Ambulant opérant à la foire de L'Immigration, habitante de Pailles.

»

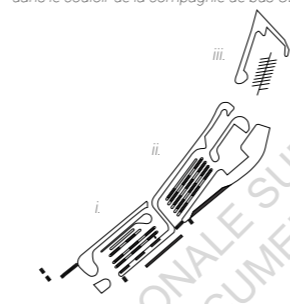
Les quais de la gare du Nord

À l'image des autres grandes aires de stationnement de bus aménagées, la gare est séquencée en bandes associant plateformes piétonnes (équipées d'abribus), et couloirs de circulation dédiés aux bus. À la gare du nord, chacune de ces bandes est attribuée à des opérateurs desservant des régions distinctes. Dans la plupart des cas, c'est à l'extrême sud au débouché (où les bus sortent pour la route) de ces bandes que la majorité des passagers embarquent ou attendent leur bus⁴. L'attente du bus crée donc du rassemblement.

Des gares à notoriété

À la jonction entre villes et villages, banlieue et centre-ville, la gare du nord est souvent considérée comme une gare dégradée, vagabonde et "campagnarde" comparée à sa voisine du sud "la gare victoria", qui est quant à elle vue comme plus urbaine et "posh". Dans ce paysage en pleine mutation, avec la construction de la nouvelle gare Victoria et la régularisation des diverses pratiques "informelles" dans Port Louis, l'atmosphère de la gare du Nord se distingue aujourd'hui par son atmosphère plus laxiste. Les nouveaux aménagements proposés évoquent une possible mutation des pratiques qui composent cette entrée de ville, de l'ordre d'une régularisation. Les deux gares routières soit celles de la place de l'immigration et de Victoria sont par leur nature névralgique des polarités distinctes de l'artère et leur redéveloppement aura alors de véritables conséquences au niveau de l'entrée de ville .

Être mobile prend ainsi différentes formes la polarité de l'infrastructure, par les appropriations qui se passent, par les relations qui se tissent... et s'incarnent sous différents profils, tous distincts. La gare du nord s'est ainsi vue être plus organisée que le chaos que l'on pourrait percevoir à sa surface....La gare du nord est en effet bien intégrée. C'est un espace logistique certes, mais aussi un milieu de vie entrelacé.



4. D'ailleurs la place de l'immigration, se divise en 3 sous-gares, soit celle du sud (i), desservant la région port louisienne et de Rivière Noire; celle du centre (ii), tous les "villages" du nord et de l'est; celle à l'extrême nord (iii), la gare des lignes express et parking de bus.

a. Les quais de la gare du Nord; chaque couloir un opérateur desservant une région - là où les passagers embarquent

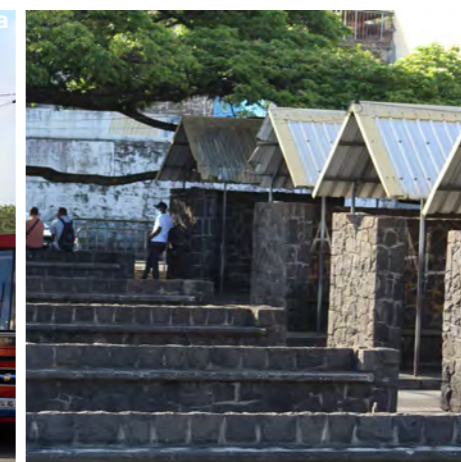
b. Les couloirs bordés par quais et les arrêts de bus

c. L'autoroute délimitant le côté mer de la place de l'immigration

d. La traversée de l'autoroute en face de L'Aapravasi Ghat, rejoignant la gare du nord

e. Trottoir très fréquenté de la gare du nord barricadé - côté Rue Farquhar

f. Passagers attendant l'arrivée du bus de Curepipe dans le couloir de la compagnie de bus UBS



Un réseau local Portlouisien

La dynamique centre-périphérie et ainsi que la convergence et divergence des lignes de bus génèrent des mobilités propres à Port Louis. La gare du nord constitue par son déploiement de services un ensemble de points de repères importants. Alors que l'on reconnaît la gare routière comme élément de référence⁵, le simple arrêt de bus devient tout aussi structurant mais de façon plus ponctuelle et diffus. La place de l'immigration dans son interaction s'établit ainsi comme un marqueur d'autres centralités au delà du centre-ville.

L'arrêt comme point de relais

Les voyages successifs en bus mettent en exergue la présence d'un certain nombre d'arrêts de bus qui se distinguent du reste. L'évidence se fait notamment par le grand nombre de passagers qui y attendent. Se situant aux plusieurs débouchés de Port Louis - ces arrêts se trouvent être des lieux de transit importants. Les bus stops de Grande rivière, de Vénus et de la Place Kadhafi manifestent bien cette distinction. Cette configuration suggère ainsi qu'il y a aussi une constitution de plusieurs autres entrées que celle élaborée en amont - nuançant par conséquent la fonction de la gare routière du nord dans ses délimitations immédiates. L'immigration requiert donc une réflexion plus large.

Au carrefour des périphéries

La place de l'immigration fonctionne certes comme un noeud urbain mais elle s'étend de façon tentaculaire sur le territoire portlouisien, allant de Vénus, Plaine Verte, Cassis, Grande Rivière, Tranquebar, Vallée des Prêtres, Pailles, Petite Rivière. La gare du nord est en effet le carrefour du Port Louis résidentiel (autre que le territoire "rurale" desservi). Alors que le centre ville est associé à cette population d'ailleurs, on voit ici une identité plus "local". D'ailleurs quand on dit que la ville et la montagne est déconnectée de la mer, on voit ici que ce n'est qu'illusoire, car même dans ses pratiques de mobilités les paysages s'entremêlent.



Un service pour le quartier

Errant à l'immigration, on entend souvent les voix des chauffeurs de taxis-train crier " Baie du Tombeau ou Cité la Cure". Cette pratique se différencie du chauffeur de taxi traditionnel, car elle est en effet, un service organisé par les citoyens-chauffeurs habitant en périphérie. D'ailleurs, chaque quartier a sa propre communauté de chauffeurs. Ces services de relais entre le voisinage et le centre-ville (à la place de l'immigration) se coordonnent à tour de rôle au moment où le véhicule fait le plein. Le taxi-train est un service voire une alternative rapide pour descendre en ville quand il n'y pas de bus qui passe. Et ses taxi-trains se garent à proximité des arrêts de bus, en attendant de "faire le plein de passagers".

Centralités de quartier

Au sein des quartiers, se distingue alors une animation le long des routes où passe le bus et ainsi qu'aux arrêts de bus : taxi-trains, passagers, petites boutiques, écoles, centres communautaires, fonctionnent tous ensemble et composent des centralités de quartier. Tôt le matin et après les heures de travail, ces morceaux de quartier se transforment en de véritables lieux d'échanges et de rencontres.

a. Pailles

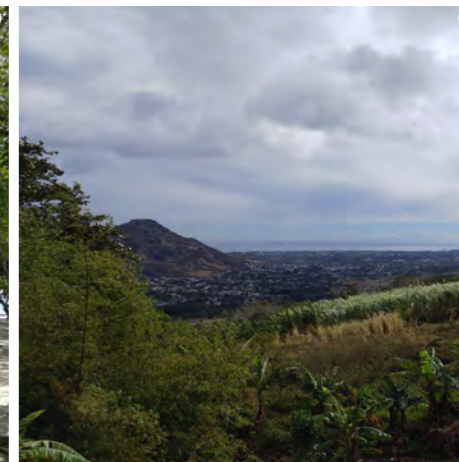
b. Pointe Aux Sables

c. Vallée des Prêtres

d. Cité La Cure

e. Tranquebar

f. Cassis





« Le matin je fais ce travail (taxi train à Tranquebar de 7h à 10h). Le matin, il y a beaucoup de gens qui sont pressés et c'est pourquoi ils viennent. C'est à leur avantage parce qu'on **collabore ensemble**. Les gens prennent ce moyen de transport pour bien rentrer à l'heure sur leur lieu de travail. Il le prennent pour aller dans le nord et d'autres dans le sud pour aller au travail. S'il n'y avait pas ce moyen de transport c'est sûr qu'il seraient toujours en retard.

Ça a **beaucoup changé**. Le travail diminue de plus en plus. Il y a beaucoup de facilité aujourd'hui pour acheter une moto ou une voiture et avec le métro qui vient, bah c'est le début de la fin la pour l'opérateur de taxi, on perd beaucoup de nos courses. Des gens vont trouver plus avantageux de voyager en métro qu'en taxi. Et en plus c'est moins cher.

Nous n'avons pas de mauvaises relations avec les opérateurs d'autobus. Les autobus font leur travail et nous nous faisons notre. Simplement ce sont les **taxis clandestins** qui viennent gâcher notre travail.

Sachil Gourdeal - Chauffeur de Taxi habitant Tranquebar et opérant à la gare du nord



« Nous n'avons aucun problème ici. Le seul problème c'est l'embouteillage. Les voies de bus sont toutes occupées et coincées dans la circulation. **Tous les bus empruntent cette voie** - la rue Royale - pour se déplacer. C'est le principal problème. Supposons qu'un véhicule tombe en panne ou qu'il y ait trop de circulation, les bus ne bougeront pas pendant les 10 à 15 prochaines minutes. Pour éviter un tel contretemps, 3 bus démarrent simultanément. Cette route a généralement des **embouteillages**. Et s'il y a un problème là-bas, il y a du trafic et donc les bus n'arrivent pas à l'heure. Les passagers sont alors en retard au travail. C'est toujours le cas ici. Et s'il pleut, les bus roulent lentement par mesure de précaution. Ce qui, à leur tour, retardent les autres bus derrière.

Nous ne faisons pas de compétition ici, puisque chaque compagnie a ses **propres voies de bus**. C'est les bus individuels qui se rivalisent entre eux. Nous avons une certaine concurrence avec eux car les bus **passent parfois aux mêmes endroits**. Malgré tout, nous avons toujours nos passagers. Grâce à leur fidélité.

Vencatasamy Sandiren - Chef de Gare de Mauritius Bus Transport habitant Montagne Longue

Un levier du territoire

Le déploiement des lignes de la gare du nord expose certes, la polarisation de Port Louis avec près de 70 lignes desservies. Or elles révèlent aussi la présence d'autres centralités qui constituent un plus vaste territoire et qui conditionnent tout aussi le comportement d'un réseau plus élargi.

Les gares des villages de Goodlands (15 lignes), Rivière du Rempart (19 lignes), et surtout celle de Centre de Flacq (35 lignes), sont des points d'arrêts, de relais et de repèrages notables. Aussi, les gares des équipements hospitaliers de SSRN et de Poudre d'Or polarisent tout autant que les gares d'agglomérations, avec 21 et 12 lignes qui y passent respectivement.

Chacune de ces gares sont en soi des infrastructures autonomes, avec leurs propres lignes de bus desservant des bourgs voisins. La gare de Flacq, se distingue de ce réseau car elle est à la fois une infrastructure territoriale et régionale, desservant autres que des bourgs l'entourant, des polarités majeurs du pays, soit les gares de Port Louis, de Curepipe et de Rose Hill. Elle miroite ainsi les mêmes caractéristiques que les gares de "ville". C'est un attribut qui supporte encore une fois la discussion menée pour la reconnaissance de certaines agglomérations telles de Flacq, dans une volonté de rééquilibrage territorial entre la ruralité et l'urbanité⁸.

Le voyage de pôle à pôle en bus, notamment de Port Louis à Flacq, se fait nécessairement par le passage à travers une série de petits bourgs le long du chemin. Il existe certes des lignes "express" reliant la gare du nord aux autres gares rurales, qui raccourcissent les trajets en courcircuit certains bourgs; cependant les lignes sont bien souvent mises à disposition à des horaires précises (une fréquence plus régulière aux heures de pointe et à chaque heure dans la journée⁹). Il existe aussi des réseaux internes propres à ces autres gares qui distribuent d'ailleurs ces mêmes bourgs. La gare de l'immigration est ainsi à la fois connectrice de polarités, que sont les gares, mais aussi de tous les bourgs ruraux. La redondance des lignes



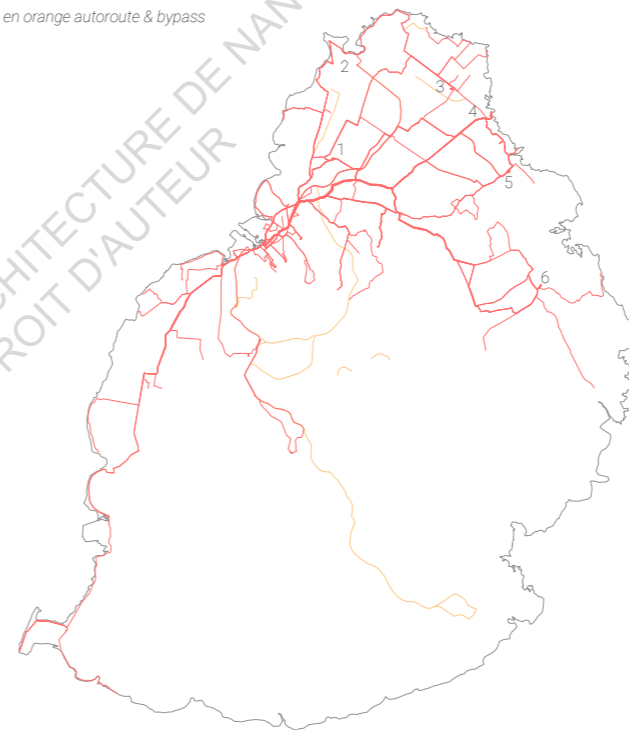
7. Les déplacements de Maurice - accentuation des déplacements autour des pôles urbains, mais aussi le dessin des déplacements "régionaux" en région rurale. Government Focal Point For The Habitat III

8. Jauze, J.M. (2003). Aspects de l'organisation de l'île Maurice. Travaux & documents, Université de La Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, pp.51-68.

9. Entretien avec Muntazir Beegun. Étudiant. Réalisé le 22 Septembre 2020. Habitant Barlow en périphérie de Rivière du Rempart.

Un levier du territoire

en orange autoroute & bypass



1. Hôpital SSRN 2. Gare de Triolet 3. Gare de Goodlands 4. Poudre D'Or 5. Gare de Rivière du Rempart 6. Gare de Flacq + dessin des artères convergentes en plus épaies;



Des dessertes locales propres à chaque gare. Redondance avec les lignes de la gare du nord.

desservies demande ainsi à être mieux comprise

Vue la centralité de Port Louis sur l'île et le réseau viaire, le voyage de ou vers Port Louis aux heures de pointe demeure problématique car les artères majeures dans les alentours de Port Louis sont empruntées par une confluence de véhicules contraints à devoir y passer pour arriver à leur destination. Du côté nord-est de la gare du nord, les axes de Terre Rouge, de Pamplemousses sont réputés pour être chronophages et congestionnés, car toute la région nord-est y converge. Au sud de Port Louis, c'est la partie de Pailles et de Grande Riviere qui connaissent le même sort (certes avec une arborescence viaire moins déployée que celle du nord-est).

L'État a aussi investi sur des by-pass, telles des autoroutes miniatures (outre que le nouveau tronçon de l'autoroute M3 de Terre Rouge à Ébène) court-circuitant plusieurs bourgs et villages à plusieurs endroits sur l'île (Triolet, Goodlands...). Cette infrastructure qui devient de plus en plus récurrente dans l'aménagement du territoire, pourrait tout aussi être un levier vers une meilleure efficacité dans le domaine du transport public.



La Place de L'immigration côté sud. Rue Farquhar.

L'exploration sur le terrain, révèle certainement qu'une partie de l'organisation au sein duquel s'ancre la gare du nord. Les différents changements de focales démontrent qu'il peut y avoir une multiplicité d'identités distinctes liées à cette gare. C'est un véritable levier, car en un lieu se noue un foisonnement de territoires. Ce potentiel semble cependant être omis dans les volontés derrière le projet de redéveloppement, s'appuyant trop sur un programme déterminé et centré sur la place en soi. Avec ces réseaux, il est possible d'actionner pas un mais bien plusieurs leviers et donc d'arriver à une forme d'intégration plus juste. Évaluer la place de l'immigration est alors un travail de réseaux.

La centralisation des bus

Si la place de l'immigration est alors un enchevêtrement de divers réseaux qui inclut plus d'une soixantaine de lignes de bus, pourquoi fallait-il maintenir cette forme de gare en ce 21^e siècle, dans une Île Maurice qui se diffuse? Il faudrait certes, reconnaître que ces réseaux naissent de cet aménagement dans les années 80 afin de desservir les régions principalement dites "rurales" reliant la capitale dans toute sa force au reste du territoire fraîchement indépendant. Il y avait alors une nécessité d'aménager sur un territoire mauricien monopolisé par Port Louis, où le train n'existait plus, ou l'industrie sucrière (à dominante rurale) connaissait un déclin. Port Louis était le lieu à venir.

La ruralité et l'urbanité

Mais aujourd'hui, l'île Maurice connaît une diffusion. Des centralités sont présentes hors de Port Louis. Malgré le fait que les "villes" de la conurbation demeurent toujours attractives, la ruralité est en transition. Elle cumule une démographie croissante, de nouvelles infrastructures (certes moins polarisantes et massives), de nouveaux équipements et deviennent de polarités régionales certaines. Par ailleurs, Flacq, Goodlands ou Rivière du Rempart, villages de desserte majeurs du réseau de la gare du nord se retrouvent ainsi être des "centre-ville", ou alors des point de relais incontournables dans une région archipélique de villages - soit en autonomie de Port Louis. C'est notamment une configuration comparable

8. Jauze, J.M. (2003), Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice. Travaux & documents, Université de La Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, pp.51-68.

aux relations "locales" de la gare du nord aux périphéries portlouisiennes. Faire ville et faire village devient ainsi de moins en moins évident, malgré le fait que l'État ne les distingue guère. Alors que l'on entend que l'éventuel émergence *des agglomérations secondaires qui pourraient devenir les noyaux polarisants capables de structurer les campagnes, serait de mettre franchement l'accent sur leur développement et de freiner véritablement la croissance des villes*⁸, on voit toujours la véritable distinction "urbaine" auprès des décideurs dans l'aménagement et l'équipement du territoire.

Un métabolisme

Les corps de la place de l'immigration sont certes divers, mais il faudrait aussi considérer l'entrelacement de ces métabolismes qui la caractérise. Son rayonnement territorial et régional, amènent à la mobilisation quotidienne de plusieurs milliers de personnes, de ceux qui y passent tout simplement, à ceux qui exploitent le potentiel de ce flux; elle relie des paysages vus comme dissociables (la mer/montagne, ville/campagne); elle hiérarchise tant le paysage lointain que le paysage proche...Elle est vraisemblablement fédératrice et structurante. Il semble alors contre-intuitif que la transformation à venir continue à tout centraliser en un lieu, voire sur-centralisé par le rajout de nouvelles programmations - hôtel, parking, caserne de pompiers, magasins...quand semble plutôt évident qu'il est désormais possible de l'éclater davantage afin d'exploiter la forme réticulaire de la place de l'immigration et ce, de près comme de loin.

Conclusion

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

Vers une intelligence du territoire

Vivre les autres, c'était la mission donnée. L'exploration menée montre bien que les relations primaires, pourrait-on même dire fondamentales de la place de l'immigration dépassent largement et certainement le cadre initialement posé. Effectivement, la gare du nord est un produit de la modernisation et de la mondialisation, mais le territoire de l'île Maurice mute tout aussi - une économie qui continue à s'ouvrir et à se diversifier, des projets d'aménagements à plusieurs niveaux, de nouvelles pratiques citoyennes et de sociabilité qui émergent⁹..... Or admettre que c'est une standardisation, ou une décontextualisation c'est nier que cela amène tout aussi à une complexité de ce qu'est habiter les territoires aujourd'hui. Le cadre tant élaboré par les médias sur la stagnation du projet dû aux conséquences de l'Apravasi Ghat dirige ainsi l'attention sur cette perspective donnée - ce qui voile tout l'enjeu plus complexe de transformation de la gare du nord.

Le mémoire a tenté de révéler d'autres perspectives - des réalités plus intimes et locales aux aspects plus globaux. Les rapports et les relations qu'entretient la gare du nord sont alors multiples. Elle est centrale sous une diversité de perspectives et l'exploration menée démontre bien qu'elle est en soi déjà intégrée dans des phénomènes fondés, mais aussi est projetée à s'intégrer dans un nouvel environnement.

Il est désormais possible de dépasser les labellisations tels que le générique et le junkspace pour une évaluation et une projection plus "terrestre", qui se fonde sur les phénomènes dans lesquels le projet s'établit. Il y a donc des cartes à jouer, des possibilités de prises de position. "L'intégration" de la nouvelle gare de l'immigration est finalement sujet.

La gare du nord est un projet de transformation, mais les implications ne sont pas que architecturales, mais bien multiples. C'est la transformation potentielle (car le projet est toujours en attente de validation) des rapports construits avec et autour de la gare du nord actuelle qui est exigée. La régularisation et le relogement des marchands ambulants de l'entrée de ville; l'avenir des taxis marrons dans leur placement actuel; les nouvelles

Vue depuis la sous-gare des lignes express vers la gare: Bus, Foire, Arrêts de Bus...

9. Fournet-Guérin, C. (2015). Nouveaux lieux de sociabilité cosmopolites à Antananarivo. Revue de géographie et aménagement, Territoire en mouvement.



programmations en redondance avec les activités de la ville; les déplacements spontanés, les nouveaux modes de mobilités; le rôles des autres pôles de son réseau et encore tant d'autres.. démontrent effectivement qu' il y aura certes une mutation anthropologique. Ce qui pourrait possiblement avoir des conséquences sur les relations établies et ce à toutes les échelles. Tout ceci est bien sûr spéculation. Mais L'enjeu est certainement autour de la superposition du nouveau projet aux conditions urbaines déjà prégantes sur un site ayant tant vécu et qui vit toujours.

Smart-Mauritius, une intelligence du territoire

Dans l'ère de la smart-isation de l'île Maurice et la croissance des villes nouvelles, des smart cities, le pays témoigne encore une fois d'un label, incitant à l'émergence de pôles d'activités sur toute l'île. La gare du nord suit tout aussi ce même schéma du smart-city. Cependant l'aventure de ce mémoire a été celle d'une découverte d'une autre smart - l'intelligence des territoires. Dans cette transition vers une île intelligente, il serait alors souhaitable de reconsidérer le "smart" - cette intelligence dans les projets qui feront le territoire mauricien de demain.

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

Ressources

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

Bibliographie

Sources Primaires

The Port Louis Development Initiative. (2019). Application for the National Regeneration Programme (NRP) for the city of Port Louis.

Ministry of Transport and Public Infrastructure. (2018). Request for proposals for the Redevelopment, Modernisation and Operation of Immigration Square Urban Terminal Port Louis on State Land to be leased by Government of Mauritius

Ministry of Housing and LandUse Planning. (2019). Action Area Plan for Urban Heritage Are : Buffer Zone of the Aapravasi Ghat Word Heritage Property.

Landscape (Mauritius) Ltd. (2020). Request For Proposals. Ebène Cyber City, Ebene, Republic of Mauritius.

UNHabitat. (2011). Mauritius Port Louis Urban Profile. Nairobi, Kenya

Mauritius Ports Authority. (2017). Port Master Plan. Port Louis, Mauritius.

Statistics Mauritius. (1983). Census Report 1983.

Statistics Mauritius. (2011). Census Report 2011.

Entretien avec Corinne Forest, Anthropologue et Head Technical de L'Aapravasi Ghat Trust Fund. Réalisé le 19 décembre 2019.

Entretien avec Gaëtan Siew, Architecte et directeur de VISIO Architecture. Réalisé le 16 décembre 2019.

Entretien avec Monsieur Geeaneeasswar Bundhooa, Deputy Permanent Secretary du Ministère du Transport et des Infrastructures. Réalisé le 2 juin 2020.

Entretien avec Gavin Seeneevassen. Project Developer à Landscape. Réalisé le 11 septembre.

Entretien avec Marchand Ambulant. Place de L'immgration. Réalisé en septembre 2020.

Entretien avec Marchande Ambulant. Place de L'immgration. Réalisé en septembre 2020.

Entretien avec Astrid Dalais. Directrice de Move for Art/Portwi. Réalisé le 10 novembre 2020.

Entretien avec Mahfooz Moussa Cadarsaib Maire de Port Louis. Réalisé le 16 novembre 2020.

Entretien avec Titoni Lam. Habitant de Port Louis à Chinatown. Réalisé le 14 septembre.

Entretien avec Sachil Gourdeal. Chauffeur de Taxi à la Place de L'immigration. Réalisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Parwez Naseebun. Marchand Ambulant de la foire de la gare du nord. Réalisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Sandiren Vencatasamy. Chef de Gare à la gare du nord. Réalisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Yusuf Mohidinkhan. Commerçant à la Rue du Quai. Réalisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Ismaël Jhurry. Commerçant Grossiste à la Rue Farquhar. Réalisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Muntazir Beegun. Étudiant. Réalisé le 22 Septembre 2020.

Visite au Ministère des Terres, du Logement et de l'aménagement du territoire à Èbène. Réalisé le 10 novembre 2020.

Cartes et Photographies de l'auteur, sauf mention contraire.

Sources Secondaires

Awtar B. (2013). Mega Urban Projects in Small Economies: The Case of Mauritius. Tsinghua University School of Architecture, Tsinghua University, Beijing

Bell, D. et Jayne M. (2006). Small Cities: Urban experience beyond the metropolis. Routledge, Oxon.

Bhukory, K. (2020). Infrastructures : United Docks dévoile ses quatre tours au Caudan. LeDéfimedia.info.

Bissière M. (2018) René Leclézió: «Notre plateforme va générer de l'emploi dans les arts». L'Express.mu

Bock-Digne, M. (2003). Paysages Urbains Et Lieux De Vie: Étude diachronique des villes maritimes insulaires du sud-ouest et de l'ouest de l'océan Indien. L'Harmattan, Paris.

Boudet C. et Peghini J. (2008). Les enjeux politiques de la mémoire du passé colonial à l'île

De Cauna, A. (2006). Le multiculturalisme à l'île Maurice. Géographie et cultures, OpenEdition.

De Cauna, A. et Roy, C. (2004). Rencontres urbaines : les leçons de Dar Es-Salaam, Port Louis et Saint-Denis. Les Cahiers d'Outre-Mer

Defimedia.info. (2018). Chinatown Town: Un nouveau souffle.

Donzelot, P. (2020). Loisir : Chinatown S'anime Grâce À La Réalité Augmentée. LeDefi.info.

Ducruet C. (2004). Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation. Thèse de Doctorat en Géographie. Université du Havre, France.

Ducruet C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. Cybergeog : European Journal of Geography [Online], Space, Society,Territory, document 417.

Ducruet C. et al (2011). Activité portuaire et villes. Données Urbaines 6, Economica,Villes. Paris. pp.251-259.

Enoch M. P. (2003). Transport practice and policy in Mauritius. Journal of Transport Geography 11 (2003) 297–306

Fournet-Guérin, C. (2015). Nouveaux lieux de sociabilité cosmopolites à Antananarivo. Revue de géographie et aménagement,Territoire en mouvement.

Frobert S., (1999) Entrées de ville, Dossier bibliographique, Rapport d'Etude, Lyon, Collections du Certu Geography [Online], Space, Society, Territory, document 628.

Government Focal Point For The Habitat III

Groëme-harmon, A. (2019). Gaëtan Siew: «L'optique de pays riches de l'Unesco bloque les projets à Port-Louis»

Généralités

Groëme-harmon, A. (2019). Porlwi By Light Renaît... À La Réunion. L'express.Mu.

Hoyle B. (1989). The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples. Geoforum. Southampton, U.K. Vol 20, No 4, pp 429-435.

Hurnath, C. (2019). Appropriation et territorialisation du patrimoine : quels enjeux pour quelles ambitions? Cas d'étude de l'île Maurice. Thèse de Doctorat en Géographie. Université de la Réunion.

Ion. (2016). Satisfaits de 600 000 visiteurs, les organisateurs de Porlwi by Light tirent aussi les leçons de l'édition 2016. ionnews.mu

Jauze J.M. (2001). Port Louis de l'île Maurice : un port, une capitale. Mappemonde, Belin-Reclus, p38-41.

Jauze, J.M. (2003). Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice. Travaux & documents, Université de La Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, pp.51–68.

Jauze, J.M. (2004). La pluriethnicité dans les villes mauriciennes. Les Cahiers d'Outre-Mer 225 p7-32.

Jauze, J.M. (2012). Maurice, petit pays, grandes ambitions. Cybergeog : European Journal of

Jayne, M. & Bell, D. (2005). Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. Routledge, London.

Jugie J. (2017). Les relations ville-port: Croiser les littératures pour croiser les perspectives. Centre Interuniversitaire de Recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, CIRRELT et l'Université de Montréal. Canada.

Kahhye, K. (2020). Terminal Urbain à L'immigration Square:création de 15000 emplois. LeDéfimedia.info.

Kalla, S. (2019). Urbanisation - Faire de Port Louis un Quartier Culturel et Créatif. Buziness Magazine.

Koolhaas, R. (1995). Bigness (or the problem of Large), Small, Medium, Large, Extra-Large. Monacelli Press, New York.

L'Express.mu. (2016). Développement portuaire: l'Embarcadère Christian Decotter aura son terminal de 7 000 M2. Business.mega.mu

Laidbacktrip.com (2020). Port Louis: Travel Guide & Things to Do

Le Mauricien (2019). E-Launch du Metro-Express ce jeudi. Le Mauricien.com

Le Mauricien. (2018). Projet Odysséo : Le Premier Oceanarium Mauricien Ouvrira Ses Portes En 2020. www.e-conseil-assist-office-management.com.

Lepoigneux, F. (2016). MPA: Rs 6 milliards pour la modernisation du port d'ici 2020. L'express.mu.

Lutz W et al. (1994) Population Development Environment Understanding their Interactions in Mauritius. International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) 2361 Laxenburg / Austria

Massot, M. & Orfeuill, J. (2005). La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. Cahiers internationaux de sociologie, 118(1), 81-100. <https://doi.org/10.1017/S0022278X05000081>

Maurice. Transcontinentales, OpenEdition.

Moonien, V. (2017). À Port-Louis : 25 000 croisiéristes attendus entre octobre et mars. LeDéfimedia.info.

Moris, E. (2019). Port Louis s'offre un Island Terminal et un Harbour Cruise Terminal. Zinfo-moris.com

Moris, E. (2020). Musée De L'esclavage : Lancement De La Première Phase À L'ancien Hôpital Militaire Au Coût De Rs 25 Millions. Zinfo-moris.com.

Richmond J. (2006) Mauritius Transport Consensus Forums – Briefing To The Hon. Members Of The Cabinet Government Of Mauritius. Mauritius.

Schnepel, B. et Alpers E. (2018). Connectivity in Motion : Island Hubs in the Indian Ocean World. Springer Nature, Suisse.

Servan-Schreiber C. (2011) . 24. Sources littéraires pour l'histoire des villes et de la sociabilité urbaine mauriciennes. Hommes et Cultures, Editions Karthala, p507-526.

Statistics Mauritius (2017). Census Of Economic Activities Phase II – Large Establishments. Republic Of Mauritius.

Statistics Mauritius (2017). Poverty Map: Proportion of Poor Persons by Municipal Ward and Village Council Area. Mauritius.

Toussaint, A. (2014). Port Louis : Deux Siècles d'Histoire. Vizavi, Ile Maurice.

Woitrin M.(1979) Intégration en architecture et urbanisme. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°5, pp. 14-26;

Wong Yuen Tien, C. (2000). Le nouveau front de mer de Port Louis : une zone en déshérence industrielle, devenue un haut lieu touristique et un espace de référence pour les mauriciens. Mémoire de maîtrise, Université de Montaigne Bordeaux III. 33607 PESSAC.

De Cauna, A. (2006). Le multiculturalisme à l'île Maurice. Géographie et cultures, OpenEdition.

Jauze, J.M. (2004). La pluriethnicité dans les villes mauriciennes. Les Cahiers d'Outre-Mer 225 p7-32.

Jauze, J.M. (2003). Aspects de l'urbanisation de l'île Maurice. Travaux & documents, Université de La Réunion, Faculté des lettres et des sciences humaines, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, pp.51–68.

Jayne, M. & Bell, D. (2005). Small Cities: Urban Experience Beyond the Metropolis. Routledge, London.

Koolhaas, R. (1995). Bigness (or the problem of Large), Small, Medium, Large, Extra-Large. Monacelli Press, New York.

Fournet-Guérin, C. (2015). Nouveaux lieux de sociabilité cosmopolites à Antananarivo. Revue de géographie et aménagement, Territoire en mouvement.

Bell, D. et Jayne M. (2006). Small Cities: Urban experience beyond the metropolis. Routledge, Oxon.

Schnepel, B. et Alpers E. (2018). Connectivity in Motion : Island Hubs in the Indian Ocean World. Springer Nature, Suisse.

Servan-Schreiber C. (2011) . 24. Sources littéraires pour l'histoire des villes et de la sociabilité urbaine mauriciennes. Hommes et Cultures, Editions Karthala, p507-526.

Bock-Digne, M. (2003). Paysages Urbains Et Lieux De Vie: Étude diachronique des villes maritimes insulaires du sud-ouest et de l'ouest de l'océan Indien. L'Harmattan, Paris.

Massot, M. & Orfeuill, J. (2005). La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. Cahiers internationaux de sociologie, 118(1), 81-100. <https://doi.org/10.1017/S0022278X05000081>

Kalla, S. (2019). Urbanisation - Faire de Port Louis un Quartier Culturel et Créatif. Buziness Magazine.

Le Mauricien (2019). E-Launch du Metro-Express ce jeudi. Le Mauricien.com

Kahhye, K. (2020). Terminal Urbain à L'Immigration Square: création de 15000 emplois. LeDéfimedia.info.

Moonien, V. (2017). À Port-Louis : 25 000 croisiéristes attendus entre octobre et mars. LeDéfimedia.info.

Moris, E. (2019). Port Louis s'offre un Island Terminal et un Harbour Cruise Terminal. Zinfo-moris.com

Lepoigneur, F. (2016). MPA: Rs 6 milliards pour la modernisation du port d'ici 2020. L'express.mu.

L'Express.mu. (2016). Développement portuaire: l'Embarcadère Christian Decotter aura son terminal de 7 000 M2. Business.mega.mu

Bissière M. (2018) René Leclézio: «Notre plateforme va générer de l'emploi dans les arts». L'Express.mu

Laidbacktrip.com (2020). Port Louis: Travel Guide & Things to Do

Le Mauricien. (2018). Projet Odysséo : Le Premier Oceanarium Mauricien Ouvrira Ses Portes En 2020. www.e-conseil-assist-office-management.com.

Bhukory, K. (2020). Infrastructures : United Docks dévoile ses quatre tours au Caudan. LeDéfimedia.info.

Moris, E. (2020). Musée De L'esclavage : Lancement De La Première Phase À L'ancien Hôpital Militaire Au Coût De Rs 25 Millions. Zinfo-moris.com.
Ion. (2016). Satisfaits de 600 000 visiteurs, les organisateurs de Porlwi by Light tirent aussi les leçons de l'édition 2016. ionnews.mu

Groëme-harmon, A. (2019). Porlwi By Light Renaît... À La Réunion. Lexpress.Mu.

Defimedia.info. (2018). Chinatown Town: Un nouveau souffle.

Donzelot, P. (2020). Loisir : Chinatown S'anime Grâce À La Réalité Augmentée. LeDefi.info.

Groëme-harmon, A. (2019). Gaëtan Slew: «L'optique de pays riches de l'Unesco bloque les projets à Port-Louis»

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

Entretiens

Entretien avec Sachil Gourdeal.

Chauffeur de Taxi à la Place de l'immigration.
Réalisé le 1 Décembre 2020.

Où habitez-vous ?

À Tranquebar Port Louis

Je ne vous ai jamais vu, de quel côté habitez- vous habitez ?

Près de l'école. Le matin je fais ce travail (taxi train à Tranquebar de 7h à 10h). Le matin, il y a beaucoup de gens qui sont pressés et c'est pourquoi ils viennent. C'est à leur avantage parce qu'on collabore ensemble. Les gens prennent ce moyen de transport pour bien rentrer à l'heure sur leur lieu de travail. Il le prennent pour aller dans le nord et d'autres dans le sud pour aller au travail. S'il n'y avait pas ce moyen de transport c'est sûr qu'il seraient toujours en retard.

Taxi collectif c'est quoi?

Taxi train! Ça veut dire, il y en a parmi nous qui sont enregistrés comme opérateur de taxi et d'autre qui ne le sont pas. Taxi clandestin et opérateurs de taxi, tous opèrent ensemble.

Est-ce que vous vous partagez le gain entre vous ?

Oui , les autorités ne réagissent pas, on est obligé.

Vous rendez la vie facile aux gens. Quelle heure vous commencer a travaillé ?

Sept heures.

Ça veut dire le matin vous travaillez comme taxi train et après quelle heure vous venez à la gare du Nord ?

Dix heures.

Comment ça se passe ?

Je viens à la gare du Nord pendant la journée. Il y a des jours où il n'y a pas de travail, ça dépend. Tous les jours ce n'est pas la même chose. Faut l'accepter.

Qui sont ces gens qui viennent prendre vos services de taxi train ? comment ça a évolué avec le temps ?

Ben, quel genre de personnes qu'on va avoir ? La plupart sont des gens du quartier de la ville ou du centre-ville.

C'est parce que vos clients ne savent pas comment faire pour aller à un endroit qu'ils prennent le taxi?

Non ce n'est pas tout à fait. Il y a des gens qui partent au bureau de passeport, il y en a d'autres qui partent au Champ des Mars

Des petits trajets ?

Ouais On appelle ça course locale.

J'ai pensé que vous faisiez que des longs trajets ? Vous faisiez seulement les courses locales ?

Pas seulement les courses locales, mais il y a des gens qui prennent le taxi pour aller à l'hôpital Candos (centre de L'île). Mais ce n'est pas au quotidien. Il y a d'autres qui travaillent au port, là où il n'a pas de moyen de transport - donc on nous demande ce moyen ce service aussi

Comme si vous être une alternative au transport commun ?

Ouais.

Depuis quand vous faite ce travaille de taxi ?

Trente ans de cela.

Comment le travail a évolué ?

Ça a beaucoup changé. Le travail diminue de plus en plus. Il y a beaucoup de facilité aujourd'hui pour acheter une moto ou une voiture et avec le métro qui vient, ben c'est un début de fin la pour l'opérateur de taxi, on perd beaucoup de nos courses. Des gens vont trouver plus avantageux de voyager en métro qu'en taxi. Et en plus c'est moins cher.

Week-end comment ça se passe ?

Le weekend end dans l'après-midi la ville devient morte. A partir de midi ou treize heure c'est fini, pas de mouvement, pas d'activité là où nous somme dans la ville. Trois quart d'activité sont ferme, dimanche c'est moche.

Est que vous travaillé dans les weekend ends, samedi et dimanche ?

Pas nécessairement, comme je vous ai dit, Dimanche il n'y a rien. Pas de travail le dimanche.

Comment pensez-vous à s'adapter avec les futurs développements à la gare du Nord, Métro, Caudan tout ça ?

Ben ça reste une surprise pour nous. On ne sait pas comment ça va être avec la nouvelle construction de la gare du Nord parce qu'on voit déjà comment les policiers ont du mal à maintenir l'ordre. Les opérateurs de taxi clandestin sont en train de se garer dans les lieux réservés aux opérateurs de taxi et s'emparent même de nos clients. On ne peut rien y faire, si les autorités ne peuvent rien faire contre ses taxis clandestins. Au contraire, on ne peut pas se bagarrer avec eux. Comment ça va être avec la construction de la gare, quel système va être mis en place, de quelle façon ça va être avantageux ou désavantageux pour nous, on ne le sait pas.

Ne pensez-vous pas que ce développement dans cette partie de Port Louis va attirer plus des mouvement vers le Caudan Waterfront ?

Pas nécessairement. Tous les gens ne s'intéressent pas au shopping dans les magasins. Il y a des gens qui transitent à travers Port Louis pour aller vers les Sud du pays. Une autre chose encore. Prenons par exemple un bateau des croisières avec des passagers qui aiment faire du shopping à meilleur marché et les croisières qui passent par la Chine, la Thaïlande, ici ils vont choisir nos plages au lieu d'aller faire du shopping et ils vont prendre les taxis pour des excursions c'est tout. Si on a ce genre de clientèle ben...on a aussi nos client voyageurs locaux qui vont transiter entre le Nord et le Sud ou l'Est.

Est-ce que le transport en commun vous affecte ? Comment sont, vos relations avec les passager autobus ?

Nous n'avons pas de mauvaises relations avec les opérateurs d'autobus. Les autobus font leur travail et nous nous faisons notre. Simplement ce sont les taxis clandestins qui viennent gâcher notre travail.

Il ont de vieilles voitures pour transporter des voyageurs, des voitures qui même ont des certificats de fitness douteux. C'est ça qui nous fait du tort. Avec les embouteillages tout ça, ce sont les autorités qui doivent trouver des solutions pour tous ces problèmes.

Je ne suis qu'à Roche Bois, Vallée des Prêtres. Cité la Cure, Baie du Tombeau, Pailles, Cassis il y a des opérateurs de taxi, mais il y a aussi des clandestins. Il y a aussi a BNPI Pailles et aussi dans les environs du Port.

Entretien avec Sandiren Vencatasamy.

Chef de Gare à la gare du nord.

Realisé le 1 Décembre 2020.

Vous habitez où?

Montagne Longue.

Vous venez travailler en bus ?

Oui.

Depuis quand travaillez-vous ici ?

Depuis 2009.

Comment se passe la journée à la gare du nord ?

Moi, je travaille 8h par shift. Parfois du matin jusqu'à midi et d'autre fois, de midi au soir.

Comment fonctionnent vos shifts de travail ?

Les gens vont et reviennent du travail. Certaines personnes voyagent de Montagne Longue à Port Louis et d'autres de Port Louis à Montagne Longue. En d'autres termes, nous devons démarrer les bus au bon moment. Nous travaillons selon l'horaire.

Quel est le délai entre les bus ?

Chaque 10min. Pendant les heures de pointe, c'est chaque 5 minutes et pendant les heures creuses, chaque 10min/ 15min.

Que remarquez-vous d'autre en tant que tel lorsque vous travaillez le matin ou bien même l'après-midi?

Rien en tant que tel. Tout se passe comme d'habitude.

Depuis 2009, comment a changé le mode de vie ici ? Les choses ont-elles beaucoup changé ou sont-elles toujours les mêmes ?

Certaines choses ont changé. Par exemple, la foire et la gare ont été agrandies. Sinon, le travail reste le même.

Pas de si gros changements alors ?

Non. Des gens viennent à la foire et repartent. Ensuite ceux qui reviennent du boulot, font le même chemin, c'est-à-dire, passer par la fois pour venir ici. Regarde ici même, les bus se remplissent vite et ils vont bientôt démarrer.

Que pouvez-vous dire d'autre sur la gare du nord?

Nous n'avons aucun problème ici. Le seul problème est l'embouteillage. Les voies de bus sont toutes occupées et coincées dans la circulation. Tous les bus empruntent cette voie - la rue Royale - pour se déplacer. C'est le principal problème. Supposons qu'un véhicule tombe en panne ou qu'il y ait trop de circulation, les bus ne bougeront pas pendant les 10 à 15 prochaines minutes. Pour éviter un tel contretemps, 3 bus démarrent simultanément. Cette route a généralement des embouteillages. Et s'il y a un problème là-bas, il y a du trafic et donc les bus n'arrivent pas à l'heure. Les passagers sont alors en retard au travail. C'est toujours le cas ici. Et s'il pleut, les bus roulent lentement par mesure de précaution. Ce qui, à leur tour, retardent les autres bus derrière.

Vous servez du GPS aussi ?

Oui, on utilise le GPS aussi.

Je crois que vous êtes la 2e entreprise à le faire, n'est-ce pas ?

Je le crois, oui.

Après le RHT, votre entreprise seule maintient les bus propres et bien aérés.

Oui, nous nettoions les bus tous les jours. Les jours de pluie comme aujourd'hui, les bus restent sales même après le nettoyage. Ils seront nettoyés plus tard dans l'après-midi. C'est propre à l'intérieur cependant. En effet. On lave les bus sous pression ici. Mais comme la pression de l'eau est parfois faible, on balaie tous les jours.

Cela n'attire aucune compétition?

Nous ne faisons pas de compétition ici, puisque chaque compagnie a ses propres voies de bus. Les bus individuels qui se rivalisent entre eux. Nous avons une certaine concurrence avec eux car les bus passent parfois aux mêmes endroits. Malgré tout, nous avons toujours nos passagers. Grâce à leur fidélité.

Les voies que font les bus sont-elles profitables d'habitude?

Oui. Mais en ce moment, les profits ont diminué à cause de la pandémie. Sinon d'habitude, elles sont profitables.

Vous savez ce que font les gens dès qu'ils arrivent ici?

Ceux qui sortent du boulot, ils ne perdent pas une seconde de plus pour attraper le bus afin de rentrer chez eux. Contrairement aux étudiants qui prennent tout leur temps. Ils ne sont pas pressés pour rentrer chez eux. Alors que d'autres étudiants prennent le bus pour assister à des courses privées. D'autres s'assoient là-bas et bavardent.

Ce sont que les étudiants qui s'assoient ici?

Oui. Tout comme vous êtes fatigué du travail, ils passent. Mais nous, on attend nos bus respectifs, et après on file. Nous n'avons pas le temps de nous occuper de ces étudiants.

Est-ce que les choses sont très mouvementées l'après-midi?

Evidemment! (De plus, il y a des embouteillages). Oui, c'est ça le problème. Trop d'embouteillages ici. Parfois il y a un policier qui gère la situation. Mais les jours où il n'y a personne, c'est un cauchemar.

C'est la deuxième gare qui est la plus importante non ?

Oui. (La première gare concernée inclut Port Louis seulement). Tous les bus provenant de la gare du nord passent par ici. Regarde cet homme là par exemple, il n'est pas entré dans le bus à temps, et là il pousse la porte. Certes le bus ne va pas s'arrêter. Si jamais il tombe là-bas, ce n'est pas le bus qui couvre les frais car celui-ci n'est pas sur l'arrêt d'autobus. Tu vois cette ligne blanche là, une fois le bus la dépasse, l'assurance n'a rien à faire avec l'incident. C'est comment marchent les choses. Allons dire que le bus ne s'arrête pas auprès de l'arrêt d'autobus et que quelque chose arrive, aucun frais est couvert.

Que faites-vous habituellement lorsque vous travaillez à la gare du Nord?

Nous trions nos bus, leurs horaires, leur destination et tout.

Combien de passagers recevez-vous habituellement ?

Ceci est géré par les conducteurs de bus.

Comment fonctionnent-ils le week-end ?

Il y a relativement plus de personnes qui voyagent en bus le week-end à la fin du mois. Sinon, c'est comme d'habitude puisque les gens travaillent le samedi, même le dimanche maintenant. Le samedi, nous recevons généralement beaucoup de passagers par rapport au dimanche. (Plus qu'en semaine ?) Juste le samedi. Mais depuis la pandémie, il y a moins de gens qui voyagent. Les gens ne voyagent désormais que lorsque c'est vraiment nécessaire. Sinon, fini les voyages pour se promener. Ce sont majoritairement les vieux qui prennent le bus.

Pendant l'année entière, quand avez-vous le plus de monde ?

Les jours fériés. Les gens célèbrent beaucoup ces jours-là, par exemple le jour de l'indépendance et tout. Mais en ce moment, en raison des mesures covid, il y a de moins en moins de célébrations. De plus, autrefois, les courses hippiques attiraient beaucoup de monde. Mais maintenant ce n'est plus le cas. Les gens n'y assistent même plus. Ils préfèrent regarder directement depuis leur téléviseur. Ils jouent en ligne. Mais, cela a également diminué. Ce sont majoritairement les étudiants qui fréquentent les rues ici après les heures d'école. À moins qu'il n'y ait un accident à proximité, les gens s'entassent ici.

Comment pensez-vous que le développement à venir affecte tout cela?

Nous n'avions pas encore pensé à l'avenir. Ce n'est que lorsque les plans futurs seront établis que nous saurons comment les choses seront. Apparemment, il y aura du réaménagement. Mais nous n'en sommes pas totalement sûrs en raison du site patrimonial, Aapravasi Ghat. On dit que la gare changera bientôt, mais on sait jamais ce qui nous attend. Pareillement pour le métro, il s'arrête à l'autre bout, mais après cela peut changer. Rien n'est certain. Une fois la nouvelle gare Victoria prête, on saura s'il y aura des changements ici. Je parie qu'il n'y aura pas de grand changement ici. La gare et nos bus y restent. Sinon, il y a une autre gare là-bas. Les bus sont désormais placés là-bas.

C'est ce que j'ai remarqué. Ce n'était pas le cas autrefois.

Oui. Tous les bus s'arrêtent là-bas avant de passer ici. Car ici, c'est différent. C'est une route à sens unique. Donc, une fois entré, tu ne peux faire demi-tour. C'est soit tu y reste, soit tu te dirige tout droit. Faut mieux rester là-bas et attendre ton tour pour y entrer.

Cela fait 18 ans que je travaille à Port-Louis, vendant des appareils électroniques depuis.

Comment votre travail a-t-il changé depuis ?

Les choses ont changé.

Est-ce que la grande activité dans la gare du nord est pendant la journée?

Parfois, il y a beaucoup d'activité et d'autres fois, c'est moins puisque nous travaillons où les bus express sont garés. De l'autre côté, il y a deux types d'autobus qui roulent vers le sud. Là-bas se trouve la gare sud et c'est là que la plupart des gens vont. Contrairement à ici seulement bus express conduire à cet endroit.

Il y a aussi des bus venant de villages non?

Tous les bus ne s'arrêtent pas ici. Seulement le bus express. Les gens descendent du bus en provenance de grand baie, flacq, montagne longue, Rivière du rempart, et ils embarquent dans le bus express pour arriver ici. Sinon, ils devront s'y rendre. En bas. Surtout s'ils voyagent en bus baie du tombeau.

Vous savez vraiment comment les choses fonctionnent ici hein!

Bien sûr, j'ai vieilli en travaillant ici.

Pourriez-vous me dire comment les choses se passent habituellement à la gare du Nord?

Il y a beaucoup de mouvement le matin puisque les gens vont au travail. Cependant, après midi, il y a très peu de monde jusqu'aux heures de pointe vers 14h30 et 15h00 lorsque les élèves sortent de l'école. Puis, tout se calme à 17h00 et 18h00.

Comment se passent vos week-ends ?

Je travaille le week-end, même le dimanche. Bien que le dimanche, il y ait moins de ventes en raison du peu de gens. Il y a des Bangladais qui viennent acheter leurs affaires ainsi que ces gens qui vont à l'hôpital. Aussi ceux qui ne peuvent pas venir durant la semaine, viennent le week-end.

Y a-t-il beaucoup de gens qui viennent le samedi?

En effet, il y en a. Ils viennent en troupeau entre 9h00 et 17h00. Ensuite, le nombre de personnes diminue comme prévu à ce moment-là. En fait, il y a eu quelques changements dans la gare du nord. Par exemple, l'arcade Kinoo n'était pas là. Il y avait surtout des ruines qui ont ensuite été détruites pour construire l'arcade. C'était il n'y a pas si longtemps.

Alors, comment était-ce bien avant l'arcade?

Il y avait quelques arbres ornent ici et comme je l'ai mentionné plus tôt, il y avait des ruines. La région n'était pas bien développée. La gare ici n'avait pas encore été construite à l'époque. C'était quelque part là-bas - en plein milieu. Il y avait des arrêts de bus ici. Ils ont conduit passer ici pour se rendre à la gare. (Pointant l'Express) Rien de tout cela n'était ici. Au lieu de cela, il y avait des stands de camions. Cela a été construit lorsque le 'projet marchand' a été lancé. Après cela, les camions ont été relocalisés à la foire (l'encan). Derrière l'église Saint Antoine, il y avait des camions. Des camions y ont été envoyés ainsi que des bus. L'encan ne se situait pas là-bas (l'Express). Il n'y avait que des camions qui circévaient dans la zone. En fait, cet endroit était destiné à garder des camions pour le transport de fournitures. Tout comme les taxis ont leur propre emplacement, de même les camions ont le leur.

Comment pensez-vous que votre travail sera dans les années à venir?

Entretien avec Sabeeroon Buckchady.

Marchande Ambulant de la foire de la gare du nord.

Realisé le 1 Décembre 2020.

Entretien avec Yusuf Mohidinkhan.

Commerçant à la Rue du Quai.

Realisé le 1 Décembre 2020.

Nous ne le savons pas encore. Bien sûr, il y aura une nouvelle station, mais il y a trop de marchands. Trop de magasins. Parfois, il n'y a pas de travail. Beaucoup de gens sont pauvres maintenant, alors comment peuvent-ils se permettre d'acheter? Il y aura sûrement une nouvelle station. Ce n'est que lorsqu'il y aura du travail là-bas que nous en connaîtrons les effets. Maintenant, personne ne peut certifier quoi que ce soit.

Où habitez-vous ?

J'habite à Plaine Verte et je viens par moto.

Depuis quand travaillez-vous ici?

Depuis que j'avais 18 ans et maintenant j'en ai 66. À l'époque, la vie était plus facile - on pouvait facilement gagner de l'argent, nous pouvions gérer. Les choses vont bien aujourd'hui aussi, mais depuis la pandémie, il n'y a pas de travail. On allait travailler même quand il n'y avait rien à faire, et donc on fermait à 15h au lieu de 18h comme d'habitude.

Comment se passe habituellement votre journée ?

Il y a de moins en moins de personnes qui passent. De l'autre côté, entre les deux bazars, tu les vois là-bas maintenant, ils circulent moins là. après beaucoup de barrages ont été mis et depuis (de la Rue John Kennedy/Place d'Armes) le travail est tombé encore plus. Ils ont tout barricadé, il y avait même un passage piéton avant, et les gens faisaient le va et vient. Depuis qu'ils ont enlevé le passage piéton, qu'ils ont mis ces barrages, la clientèle a beaucoup diminué.

En fait, tous les bureaux de Port Louis ont été relocalisés à Ébène. Si cela continue, Port Louis connaît sa fin.

Comme je l'ai dit, les affaires tombent. Alors, je bavarde avec les autres travailleurs jusqu'à ce qu'on ferme à 15h. Il y a personne dans les rues. Tous les jours, c'est les mêmes personnes qui passent par ici, pas de nouveauté.

Et les week-ends?

On ne travaille pas le dimanche. Jusqu'à 15h le samedi. Mais les choses empirent maintenant le samedi - il y a beaucoup moins de monde que les autres jours.

Comment le développement à venir vous affectera-t-il?

De jour en jour il y a de moins en moins de gens. En fait, tous les bureaux de Port Louis ont été relocalisés à Ébène, comme les banques tout ça, tu vois? Si cela continue, Port Louis connaît sa fin.

Comment était Port Louis autrefois?

À l'époque, le port fonctionnait bien. Il y avait un arrêt de bus juste devant chez nous. Puis, il y avait des débardeurs - beaucoup d'entre eux en fait. Les navires embarquaient dans le port et des sacs de riz et de sucre étaient déchargés. Les gens mangeaient chez nous - la plupart d'entre eux venaient manger chez nous. Il y avait aussi des banques. Les affaires allaient bien à cette époque. La gare du Nord était là à l'époque. Les bus se dirigeaient vers le nord. C'était la station à destination de la Cité Vallijee, de l'hôpital, de la Cité Martial tout ça... La station de Pointe aux Sables était reliée à celle de Rose Hill à Victoria. Certains descendaient la rue Desforges, passaient devant l'hôpital puis se dirigeaient vers la Cité Vallijee. Il y avait un parking disponible pour les camions comme pour les bus à la gare du Nord. La gare n'était pas aussi énorme qu'aujourd'hui.

Comment était le travail avant par rapport à maintenant ?

Le travail s'est bien passé, mais maintenant avec ces supermarchés et hypermarchés, le travail a ralenti depuis. De plus, certaines rues ont été fermées et les gens ne passent plus ici - au lieu de cela, ils passent par la rue reine.

Vous étiez mieux avant ?

La municipalité a bloqué le passage piéton pour rien. Maintenant il faut faire tout un détour pour aller à la gare du nord et rentrer chez soi. Et les voitures venaient ic. aussi, les gens se garaient pour faire leurs courses. Ici il y a tout ce dont ils avaient besoin, que ce soit des légumes, de la viande, du poulet ou du poisson. Tout était disponible ici et facile.

Comment se passe votre journée habituellement?

Parfois le travail peut être mouvementé, d'autres fois il peut être moins. les gens viennent de différentes régions - du sud, du nord, de partout en fait.

Comment les développements à venir affectent-ils votre travail ?

il n'y aura pas beaucoup de changements en fait. Même si la station est déplacée, les gens devront toujours acheter leurs légumes, leur viande et leur poulet. ils devront venir ici.

Il y aura du commerce là-bas aussi, non ?

Oui. Mais certains aiment ça ici, surtout ceux qui ont l'habitude d'acheter d'ici.

Comment votre entreprise s'adapte-t-elle aux changements ?

Mon entreprise fermera plus tard dans le futur. De nos jours, il est difficile de gérer une petite entreprise comme la mienne. Travailler pour quelqu'un d'autre serait mieux - au moins je sais que je suis payé à la fin de chaque mois. Dans ma boutique, je ne peux garantir aucun revenu s'il n'y a pas d'acheteur. Le matin, il y a pas mal de travail à faire. Mais l'après-midi, le travail ralentit car il n'y a personne dans le coin. Je me demande comment c'est possible quand le marché central est juste ici !

J'ai entendu dire que c'était à cause de la pandémie...

Ce n'est pas à cause de la pandémie. En fait, les prix de nombreux produits de première nécessité tels que le riz, le sucre et le poisson ont considérablement augmenté.

Nous produisons même du sucre. Pourtant, ceux-ci sont vendus sur les marchés étrangers alors qu'on doit payer dix fois plus cher pour acheter du sucre. Pourquoi ne pourrions-nous pas vendre notre sucre sur nos marchés locaux ? comme ça, ce serait mieux.

Si jamais vous passez à 7h, il y aura des toxicomanes et des trafiquants de drogue ici. On travaille ici, on doit donc nous adapter à cela. Mais ce n'est pas bien ! Où sont ces policiers alors qu'ils devraient être ici ? Regardez là-bas - ce panneau "Les marchands ambulants ne sont pas autorisés" - et maintenant regardez autour de vous. ces colporteurs sont partout. de même, les voitures sont garées le long des trottoirs et sur les lignes jaunes. Où marchent les gens ?

Rien de bon ne vient de cette région!

Entretien avec Parwez Naseebun.

Marchand Ambulant de la foire de la foire de la gare du nord.

Realisé le 1 Décembre 2020.

Comment votre travail a-t-il évolué ?

Ça fait 9 ans que je fais ce travail. Je travaillais auparavant comme vendeur de fruits près du bureau de poste de Victoria Square Port Louis. C'est une très bonne chose que ils ont démolit tout où je vendais des fruits. Après cette période, j'ai travaillé pendant 5 ans comme gardien à la piscine de la Plaine Verte et par la suite a recommencé à travailler comme colporteur le long de la rue La Chaussée et de la rue John Kennedy, comme les revenus de Rs 5 000 à Rs 10 000 étaient insuffisants pour une vie décente. Ça fait six ans que je suis venu travailler ici à la place de l'Immigration en tant que colporteur et maintenant je vends des vêtements. J'ai un stand pour travailler depuis 2015 au lieu de l'immigration.

Tout le monde que le gare du Nord et la gare Victoria sont très différent.

Moi qui a connu la gare Victoria, oui je peux dire que ce n'est pas du tout les mêmes catégories de personnes

Comment les choses ont-elles changé ?

Les gens ne sont plus les mêmes - leur attitude et leur comportement ont changé. Contrairement à des années de cela, vous pouvez maintenant être victime d'un vol à tout moment et personne est maintenant là pour vous aider si jamais vous avez un accident. Les enfants ont de mauvaises manières et ne sont plus respectueux envers les personnes âgées. Ceux-ci sont dus au manque d'éducation appropriée de nos enfants à l'école et à la maison. Oui, j'étais moi-même un jeune mais...

La clientèle a-t-elle changé ?

Oui, la place de l'immigration a elle-même changé. Cela fait 1 an et demi que cette nouvelle foire du marché couvert a été ouverte. Au départ, on a dû improviser notre propre toit. On avait deux gares routières - Sud et Nord - maintenant, ce n'est plus le cas. Depuis l'année dernière, les deux ont fusionné.

Comment se passent vos journées ?

On passe la plupart du temps assis à bavarder. A 8h je viens ici et c'est entre 16h et 17h que je termine. La plupart du temps, les gens viennent à l'heure comme ils le font habituellement. Si vous avez bien travaillé e matin, pendant la journée vous pouvez avoir un ou deux autres clients seulement.

Comment ce changement d'infrastructure à venir affectera-t-il vos activités ?

Ces nouveaux changements d'infrastructure à venir doivent être testés avant de pouvoir prononcer à ce sujet. Le comportement des gens doit changer. Les gens ont des problèmes financiers, l'infrastructure n'est pas un problème. L'infrastructure ne résout pas les problèmes financiers du pays. Développer l'infrastructure, c'est bien et beau, mais les gens ne peuvent pas le garder beau. Les gens ont des problèmes financiers - pas d'argent pour s'acheter des choses. L'infrastructure amène le métro et les grandes entreprises. Les gens menaient une vie décente autrefois, n'est-ce pas? Il n'y avait pas de métro à cette époque, donc comment les gens menaient leur vie? Le métro ne changera rien. La gare routière est démolie pour le métro. L'argent public est dépensé de manière irresponsable. Les colporteurs s'effondrent et vont bientôt disparaître. Il y a quelque temps, c'était considéré comme prospère, mais maintenant ce n'est plus le cas. Comme vous le voyez, nous travaillons sur 5 à 6 stands à la fois. La plupart des étals sont vides car il n'y a pas de colporteur. Il y a 1000 stands pour 1000 colporteurs mais il n'y a que 100 colporteurs. Si je n'expose pas à la vente des variétés d'article, je ne suis pas sûr de pouvoir gagner ma vie.

On disait avant que le marchand ambulant était un métier où l'on gagnait bien sa vie avant, mais plus maintenant. Le marchand ambulant arrive à sa fin.

Les Salines Waterfront

La philosophie du développement lorsque tu regardais Port Louis et la mer, c'est déconnectée. Ce qu'on essaye de faire en ce moment c'est d'essayer de reconnecter Port Louis avec la mer et à avoir un espace où les gens pourront venir vers Port Louis. Pas seulement les Portlouisien , mais l'île Maurice en entier. C'est pourquoi dans le projet des salines il y a un gros composant résidentiel. Parce que pour que les gens puissent revenir vers Port Louis pas seulement pour passer un bon moment mais aussi venir habiter dans Port Louis. Il y a un manque de logement de qualité. Seul endroit où il y a des logements corrects, c'est dans le ward 4. Le reste c'est pas extraordinaire. C'est une des raisons pour lesquelles on veut capitaliser sur la partie résidentielle.

Autre chose, c'est qu'avant la MPA avait l'idée de faire une zone industrielle. Mais ça colle là avec l'idée d'avoir un cruise terminal ici. Le cruise terminal va de paire avec un développement on va dire foncier , beaucoup plus de mixte use, retails et bureaux même résidentiel aussi.

Et autre chose là ou il y a le jardin Robert Edward Hart, là ou il y a tous les petits neighbourhood on va dire, juste à laires des quartiers résidentiel, cimetièr, c'est une façon aussi régénère cette partie. Parce que quand on voit cette partie c'est comme si le suburb, le outskirts de Port Louis. Tout ce qui est outskirts on va dire c'est un peu plus défavorisé. C'est ce qu'on pense, mais ce n'est pas le cas. D'une certaine façon, cette partie sera régénérée complètement.

Ce terrain appartient à la Mauritius Ports Authority. Il loue le terrain à un promoteur, le promoteur lui montre sa feasibility, il monte son projet et essaye de rentabiliser dans X années. Mais dans le cas présent , ce qu'on a fait, on a fait une sorte de partnership avec La Mauritius Ports Authority - un income sharing. Donc il ne loue pas le terrain à un taux normal ou commercial. On tombe d'accord ils vont louer le terrain, on regarde sur les 15 premières années, tous les incomes qu'on va recevoir , la MPA les revenus. A ce moment, on partage.

Vu qu'on va faire le développement, on a des charges financières assez importantes - des emprunts qu'on va prendre pour la construction....donc on est en train de faire un phasage. Au départ on va récolter le maximum des pourcentages des revenus, et après 15/20 ans, c'est l'inverse. Ce terrain est chiffré à 4 milliards de roupies en tant que valeur de terrain. Et eux aussi veulent rentabiliser ce terrain donc après 15/20 ans, eux ils vont commencer à rentrer dans leur chiffre aussi.

C'est un projet, c'est un partnership. Si on est allé sur le modèle traditionnel, ça ne colle pas. Mais c'est un projet qui est rentable. Si on regarde en termes d'infarctus, on parle environ Rs 400 millions. Il faudra mettre toutes les nouvelles infrastructures, toute l'électricité, les eaux usées, le câblage, tout ce qui est informatisation, canalisations pour les eaux pluviales. Mais c'est pas beaucoup lorsque tu regardes le développement qu'il y aura en terme de bâtiment, en terme de densité. Ce sera rentabilisé sans problème. On a fait les calculs, ça a été validé ici en interne, on a partagé les chiffres avec notre partenaire la Mauritius ports authority, au département financier aussi et eux aussi ils ont validé le projet comme étant quelque chose qui colle..

La demande est là. Bon demande était là - ça on était sûr. Mais avec le covid, on est un peu sceptique à un certain moment sur l'appétit .

L'affaire c'est qu'on va louer le terrain à des promoteurs, eux ils vont construire que ce soit bureau ou appartement soit ils vont louer vendre...mais l'appétit des promoteurs, il faudra qu'on teste un peu le marché. On a déjà lancé l'appel d'offres. On reçoit les offres fin de ce mois-ci. Si jamais la demande est là , on ira de l'avant avec le projet d'un seul coup. Si est moindre de ce qu'on a reçu, à ce moment là, ça sera une phase

Le terrain est déjà là et on ne paie pas le terrain en terme de loyer, c'est un partnership. Regardes à Port Louis, c'est le seul terrain qui reste à Port Louis pour faire un tel développement...Parce que il y a pas d'autres terrains. Tous les autres terrains que tu vois autour là, ce sont des petits terrains ou il y a déjà des développements dessus. Donc des rénovations à faire, très coûteuses, très compliquées. Ici c'est un terrain qui

Entretien avec Gavin Seeneevassen.

Project Developer à Landscape.
Réalisé le 11 septembre à Ebène.

a été réblayé, qui est là, qui est vierge. Et quand tu regardes la grandeur et l'accessibilité, on voit pas de problèmes à attirer que ce soit les investisseurs étrangers ou mauriciens...ils vont venir.
C'est pas comme ci qu'on était en train de rivaliser avec le Caudan, United Docks ou autre parce que eux mêmes ils sont intéressés par le projet.

On pense que pendant la période de cruise avec les paquebots, il y aura facilement 40000 arrivants pendant la période octobre à mars . Et puis il y aura l'effet multiplicateur, il y aura beaucoup d'activités qui tourneront autour de ces gens-là. Que ce soit les transports, que ce soit les magasins, . Il y aura facilement à terme, lorsque tout le développement sera là, facilement 250000 personnes qui vont tourner dans l'espace même. Peut-être 250000 c'est ambitieux

Tu réalises qu'à Ebène il y a 30000 personnes qui travaillent ici. Maintenant avec les bureaux, les résidents, les touristes, les gens qui vont venir pour tout ce qui est loisirs.- n'oublie pas qu'il y a un aquarium qui est ici. C'est beaucoup ça. Parce qu'on va aussi essayer d'améliorer la connectivité pour venir jusqu'aux salines. On ne va pas passer par le Caudan. C'est un bouchon. On pense sortir des Salines pour aller vers le sud , il y aura une route, un flyover. Comme il y a à Ebène, on monte, on tourne et on retourne vers l'autoroute.

Ici l'investissement maximum sera de 400 million, poussons jusqu'à 450 million. Mais l'investissement est suffisant pour tout ce qui est bâtiment, on parle facilement de 30 milliards environs. Parce que 1 bâtiment coûte facilement 1 milliard, voire 1.2 milliard. Si tu as des hôtels et que les hôtels vont jusqu'à 20 étages, on parle facilement de...moi je pense si on a tous ces investissements dans le privée et puis à côté, facilement il y aura 50 milliards d'investissement dans cette région des Salines.

Port Louis Waterfront

À un certain moment où l'infrastructure est dégradée, les gens qui y venaient ...ça s'est dégradé on va dire...il y a avait des marins qui venaient, il y avait beaucoup de mauvaises fréquentations. Les mauriciens reviennent maintenant en famille et eux même lorsqu'ils voient comment c'est, bien éclairé, propre, la sécurité...ils ne viennent plus. Les commerces sont maintenant plus diversifiées, du petits commerçants de kiosk des Woman Entrepreneurs Councils par exemple, aux restaurateurs fast food comme artisan café et bientôt des restaurants plutôt haut de gamme. Surtout avec la reconstruction du food court, les fontaines, le gazon tout ça les gens viennent passer quelques moments sur l'esplanade et ça a rehaussé la fréquentation.

Les gens peuvent se connecter avec le centre ville avec les underpass. On est en train de discuter avec Metro Express pour une plateforme juste devant le Port Louis waterfront et les gens pourront prendre le underpass pour aller en centre ville. Parceque la station (de l'immigration) c'est trop loin et en plus pour celle-là ils attendent toujours l'aval de L'UNESCO

Valeur du jour, on ne peut dire que la station (Victoria) affecte la fréquentation vraiment. Faudra vraiment attendre le terminal pour être sûr. Mais lorsqu'on aura la plateforme ici (sur l'esplanade) à ce moment-là ça va changer beaucoup de choses, parceque les gens qui s'arrêtent pour aller en centre ville verront que c'est facile maintenant. Le métro va être un catalyseur en fait pour cette partie de Port Louis.

Nicolas : Racontez-nous un peu votre parcours ? Votre rôle dans le collectif Porlwi ?

Astrid : Alors je ne suis pas architecte, je ne suis pas artiste mais j'ai un parcours où j'ai travaillé pendant 11 ans dans la communication de groupe hôtelier à Maurice et à Paris. Quand j'étais à Paris, le groupe pour lequel je travaillais avait stratégiquement décidé d'axer ses actions sur l'art. Donc j'ai commencé à travailler avec beaucoup d'artistes dans le milieu du cinéma, des arts visuels, des arts vivants et du coup après cette expérience communication, hôtelière, artistique, après 11 ans, ce n'était pas mon ambition de rester dans l'hôtellerie toute ma vie et là j'ai décidé de rejoindre Guillaume Geoffrey qui est mon partenaire à Move for Art, une agence culturelle et événementielle depuis 2008. On a travaillé à Paris, on a voyagé dans les pays environnants, et comme on est mauriciens tous les deux, on a commencé à revenir ici pour faire des projets justement car il y avait des nouveaux bâtiments qui se montaient, qui avait besoin d'être mises en valeur, le premier bâtiment qu'on a fait était le bâtiment de la MCB où là, pendant deux ans avant la construction, on a travaillé avec eux, notamment l'architecte pour l'ouverture. Comment mettre en valeur ce bâtiment, comment intégrer les employés dans l'inauguration. Quand on est venu ici on a été très touché par beaucoup de rencontres qu'on a faites notamment dans le centre social de Roche Bois, où on est allé. On a vu des jeunes qui voulait faire une carrière artistique mais qui n'avait pas forcément d'accompagnement et de suivi, on s'est dit qu'on aurait bien aimé rentrer et pouvoir les accompagner au niveau artistique. En regardant le paysage mauricien on s'est rendu compte qu'il manque à la fois des lieux culturels, des métiers, des compétences, mais il y a aussi beaucoup de bonnes choses. Il manquait un accompagnement pour les artistes, une plateforme pour que ces artistes puissent s'exprimer, il manquait aussi des fonds. A côté de cela, le positif est une ébullition artistique dans le pays depuis quelques années, et tout ça sans forcément avec les moyens qu'on retrouve dans d'autres pays et du coup la créativité ne vient pas forcément des moyens financiers mais elle vient réellement de ce que le pays a vécu, de ce que les habitants ont vécu, de ce qu'ils ont à dire

Nicolas : et de la culture aussi

Astrid : Qui de la culture. Donc on a essayé de créer une plateforme qui répondra un peu à tous ses besoins, et la plateforme qu'on a créée c'était Porlwi qui est un festival et qui avait pour but de mettre en valeur la capitale Port Louis et de montrer comment la capitale pouvait se réinventer, comment notre affectivité si importante à la capitale. Dans tous les entretiens qu'on a faits, tous les mauriciens sont fan de Port Louis mais d'un autre côté, il disait trop de bruit, trop de trafic. Donc finalement l'idée était de reconnecter les habitants à la capitale, de montrer les bâtiments patrimoniaux qu'on retrouve. Parce que pour le peu qui reste, 30% de patrimoine, l'idée c'est de les préserver et de montrer que bein voilà, peut-être qu'il y aura plus de gens qui vont se battre contre la destruction. Aussi de voir comment les choses peuvent se réinventer, peut-être pas dans la même fonction qu'il a eu dans le passé. On a décidé de créer le festival Porlwi, on a créé un groupe de gens avec qui on a pensé, c'était un collectif. Et c'était notre agence Move For Art qui a porté le projet avec le secteur privé et le secteur public mais avec aussi tous le collectif Porlwi. On était plus de cinquante à travailler dessus toute l'année. Donc c'était cinq ans de travail intense pour le festival dont trois années d'éditions. C'était deux années de préparation et trois années de festival. Le festival avait lieu une fois dans l'année mais c'était un travail qui pouvait durer douze mois. Aujourd'hui je suis toujours directrice de Move for Art, co-directrice. On travaille toujours sur les projets culturels. Juste après le festival Port Louis, on a été appelé à la Réunion pour faire Réunion Métisse. En fait, les réunionnais sont venus pendant le festival et ils ont adoré. Donc là on a travaillé avec les artistes, on a créé un comité artistique, on a travaillé avec des gens du privé, c'était la première fois que le privé investissait dans la culture à la Réunion et on a travaillé avec l'état le gouvernement, mairie et l'office du tourisme. Là-bas il y a une association qui a été créée et qui porte le festival Reunion Metisse. La première édition a eu lieu l'année dernière, la deuxième devait avoir lieu cette année mais avec le covid cela a été repoussé en 2021. Voilà, Move for art aujourd'hui continue des activités différentes, enfin disons qu'on fait moins d'événementiel mais les dernières années, on a vraiment réussi à balancer l'aspect événementiel et l'aspect culturel et on se dirige vers beaucoup de projets qui sont plutôt des projets pérennes.

Nicolas : Vous avez parlé un peu de la Réunion mais comparé à Maurice, est-ce que là-bas, on retrouve plus de soutien de la part du secteur privé et du surtout du secteur public ?

Astrid : Les deux îles sont très complémentaires. En fait à la Réunion ils ont énormément de structures culturelles, ce que nous, on n'a pas. Ils ont des écoles, des universités, ils ont beaucoup d'associations culturelles qui sont soutenues. Que ce soit au niveau de l'État, au niveau de la

Entretien avec Astrid Dalais.

Directrice de Move for Art/Porlwi.

Réalisé le 10 novembre 2020.

Entretien commun avec Nicolas Juste étudiant à L'ENSA Nantes.

+ les apports de Guillaume et Jurgen de Move for Art

région, ils ont des départements culturels. Dans les mairies, ils ont des responsables du patrimoine et de la culture. Donc en fait la maturité du marché culturel est peut-être plus évolué qu'ici dans le fait qu'ils ont l'habitude de traiter des dossiers culturels. Ici quand on est arrivé à la mairie de Port Louis, on contacte le ministère de la culture, le ministère de la culture n'a pas compris notre projet. C'est je crois le seul ministère qui n'a pas suivi le festival et qui n'a pas été un grand partenaire, pourtant c'est le ministère de la culture. C'est le ministère du tourisme ici qui a compris le projet, donc c'est eux qui ont porté le projet et ensuite bon à la mairie pour toute nos demandes, il y avait aucune fiche administrative à nous donner parce qu'ils n'ont pas l'habitude d'avoir des interventions urbaines d'artistes dans la ville en fait. A la réunion c'est plus facile, on parlait le même langage. Deuxièmement il avait une vraie volonté, c'est eux qui sont venus nous chercher, alors qu'ici on a dû convaincre le secteur privé et le secteur public. Là-bas le secteur public et le secteur privé se sont mis ensemble et sont venus nous chercher donc, c'était plus facile. Il y a beaucoup d'événement culturel à la réunion, mais il y'a jamais eu un événement culturel qui avait lieu dans la rue et qui mêlé les piliers du festival Porlwi en fait, c'est-à-dire, le 'street art', le 'street food', le 'street light', le 'street performance' et le 'street music'. Il n'y avait jamais eu d'événement qui mêlait le tout dans la rue. Du coup les artistes étaient extrêmement motivés. Les artistes étaient hyper collaboratifs et contents. Arrivé là-bas on a fait notre métier. On est une agence culturelle et événementielle, on sait organiser des événements comme cela de A à Z, l'association à la Réunion a pris en charge toutes les démarches administratives, financières, et du coup nous on a fait notre métier qui est la création. Mon partenaire est artiste et on collabore énormément avec les artistes en fait on est pas une agence événementiel classique, parce que tout ce qu'on fait du point de vue événementiel, la trame de fond est autour de l'art, la culture et la création. Donc voilà c'était plus facile à ce niveau-là mais après nous on est mauricien et ce n'est pas Maurice. Porlwi reste quelque chose de spécial dans nos cœurs et qu'on voulait voir revivre quand même. Ce genre d'événement, que ce soit ici ou là-bas, encourage vraiment un vivre ensemble, une unité. Les gens sont descendus dans la rue.

Nicolas : Il y a eu beaucoup d'engouement.

Astrid : Effectivement il y a eu énormément d'engouement, les réunionnais ont adoré, les gens de St Paul ont adoré, les commerçants ont adoré. Ils veulent qu'on refasse et pareil à Porlwi. Tous les témoignages qu'on a reçus sont juste dingue, que ce soit de la part des habitants et des anciens habitants de Port Louis. Pour nous c'est le plus important que d'abord les habitants soient bien 'involve' et qu'ils soient contents que le festival ait lieu. Si eux sont pas partie prenante, un festival comme cela ne peut avoir lieu. Et du coup les mauriciens étaient contents, les commerçants étaient contents, même si on ne le faisait pas pour eux, il était ravi parce qu'ils ont fait un super chiffre d'affaires. Voilà le retour, l'impact à la Réunion et à Maurice se retrouvent, de la fierté de se sentir Reunionais ou Mauriciens quand un festival comme cela a lieu. Le retour social est excellent. A la reunion on a vécu une expérience assez incroyable, à Maurice aussi on a eu plein mais quand on est arrivés dans la ville de St Paul, il y avait des soulards, qui était sur le front de mer et on avait décidés de faire une création...On préfère aller où là il y a des problèmes, c'est dire qu'au début, ils voulaient qu'on aille dans la ville de St Denis, la ville de St Denis est magnifique mais on préférerait aller à la ville du port ou à St Paul où il y'a des soucis sociaux. Justement sur ce front de mer, beaucoup de réunionnais ne venaient plus, parce qu'il y a eu tous ces problèmes avec les requins, le réunionnais est déconnecté de la mer et a peur de la mer. Avant les problèmes avec les requins, il y a eu beaucoup d'histoires de pêcheurs qui sont décédés sur la mer et du coup on a décidé de faire une création qui mêlait terre et mer. Comme un volcan qui coulait et qui allait dans l'eau. Donc quand on est arrivé sur ce front de mer, les réunionnais ne partaient presque plus sur le ponton, le ponton était délabré, cassé. On a travaillé avec la mairie pour rénover le ponton. Et on a travaillé avec tous les gens autour de ce front de mer. Il y avait un soulard qui était là tout le temps, tout le temps saoul. Pendant toute la préparation du festival et pendant le festival, il avait son badge. Il levait les caisses, il n'avait plus de bière dans sa main. Donc c'est un tout petit exemple tout récent, mais je crois que l'impact social sur les gens ce sont à la fois des nouveaux métiers, à la fois la contribution qu'ils peuvent faire, ils peuvent se sentir utile à la société. Après l'impact, il est éducatif, parce qu'on apprend énormément. Il est économique car tout le monde en bénéficie ; les transports, les hôtels, les restaurants, les petits commerces, les marchands ambulants aussi et l'impact, il est urbain. Là où on est passé, il y a eu du changement. A Port Louis on aurait préféré évidemment continuer plus longtemps mais on est très heureux de ce qu'on a fait, satisfait de l'impact. On avait fait une promesse, on avait dit qu'on allait mettre un coup de projecteur sur la ville après que s'allier emmener en fait de l'amélioration dans la ville. Juste après le festival, le théâtre de Port Louis a été rénové en façade, donc on attend que l'intérieur soit rénové, le Waterfront a été rénové,

avant personne y allait, enfin on y allait mais il faisait chaud, il n'y avait pas d'ombre, ce n'était pas agréable, il n'y avait pas de lumière le soir. Landscape a utilisé le festival pour démontrer à quel point le Waterfront peut vivre donc grâce à ça, ils ont réussi à faire monter le budget pour la rénovation. On a participé un petit peu à la réflexion. Juste à côté de la Place d'Armes il y a la place que Salim Currimjee a rénové qui est super d'ailleurs, il y a 246 Edith Cavell qui a été rénové. En fait pour nous tout cela est aussi des conséquences indirectes dû au festival. A la Réunion, les impacts se retrouvent. J'extrapole beaucoup sur une question.

Nicolas : Il n'y a pas de problème, au contraire. Alors qu'elle a été l'idée derrière l'utilisation de la lumière pour un événement dans la ville ? Quelles sont les différentes manières dont la lumière a été utilisée ?

Astrid : Déjà mettre en lumière quelque chose c'est de la mettre en valeur. Et souvent la mise en valeur d'un point de vue physique, la nuit, passe obligatoirement par la lumière et à Maurice on a souvent eu des éclairages de bâtiment qui sont très techniques et pas artistiques. Donc déjà c'était de mettre en lumière et à la base on s'était dit, qu'on va faire une nuit blanche qui a été faite à Paris et dans plusieurs pays notamment à Dubaï. En fait, c'est une fois par an, pendant une nuit, tous les bâtiments s'ouvrent et les artistes entrent dans les bâtiments, que ce soient des églises ou autres et il y a des créations artistiques dans les lieux. Ça marche super bien, après on s'est dit nous on va faire la fête des lumières, et donc on a été à Lyon, quand on habitait là-bas, on avait été deux, trois fois, on a déjà envoyé des dossiers pour collaborer, on collaborait déjà avec pas mal d'artistes. En commençant à travailler réellement sur Port Louis, on s'est dit que la lumière ne suffirait pas. Parce qu'on ne peut pas venir prendre un concept de là-bas et le ramener ici, il fallait réellement qu'on travaille sur ce concept, cela a pris deux ans. La lumière était un ingrédient important pour emmener de la sécurité aussi parce qu'enfaite les gens n'allaient pas se balader dans port louis la nuit, parce qu'il fait noir et là où on a ramené la lumière dans la ville bein, là où on se plus en sécurité. Je pense que ce ne sont pas forcément des caméras, des barrières, des grands murs qui font qu'on se sent plus en sécurité mais c'est la lumière.

Donc il y avait cette notion dont pour reconnecter les habitants, les mauriciens à la ville, c'était de les laisser se balader la nuit, euh dans Port Louis en toute sécurité. Donc la lumière avait une contribution pratique, contribution mise en lumière et contribution artistique parce qu'on a voulu valoriser des emplacements, qui ne sont pas forcément dans le quotidien notamment la première année, il y a eu la Place d'Armes ou on a fait une création lumière avec des lustres, des grands lustres au centre, comme-ci qu'on était dans une grande salle, majestueuse avec l'hôtel du gouvernement en face et on voulait revoir un peu la mer. Mahé de Labourdonnais ne voulait jamais rien qui va obstruer la vue jusqu'à la mer. Du coup dans la création qu'on faisait, c'était important pour nous sur la Place d'Armes de faire quelque chose dans la même lignée, qui allait créer une symétrie intéressante aussi avec les palmiers les deux côtés. Et donc il y a eu cette mise en lumière, ensuite le deuxième lieu c'était le musée de l'histoire naturelle où on a fait une vidéo projection d'un dodo qui marche et tout une histoire autour du dodo avec un créateur local mais du coup on pouvait regarder la projection à travers les grilles. Après, quand on se baladait, on passait à la prison, la prison qui n'avait pas été ouverte depuis 54 ans. Donc là où on a pris les 44 cellules, 44 artistes, chacun exposé dans sa cellule et on a éclairé la prison de l'intérieur, et de l'extérieur avec une création d'Olivier Maingard qui est architecte, vachement intéressant parce que comme Salim il est architecte et artiste, ces créations sont super contemporaines et au niveau lumineux il fait de belle chose aussi. Après il y avait le théâtre ou il y avait le vidéo mapping, euh on avait fait un vidéo mapping extérieur et intérieur. Vous avez vu le vidéo mapping intérieur ?

Enfaite l'intérieur n'avait pas été créé pour le festival, l'intérieur avait été créé quand on est rentrés à Maurice, on avait envie de faire un projet artistique, on avait un copain français qui été de passage ici. On avait deux mois devant nous, on s'est dit, aller, on peut faire un projet artistique, donc on a cherché plusieurs avenues et finalement on a décidé de faire le projet artistique à l'intérieur du théâtre. Les autorisations à la prison, les ingénieurs enfin pour pouvoir rentrer dans les lieux, ce n'était vraiment pas évident, tout était une sacrée bataille. Bref on a réussi à rentrer à l'intérieur du théâtre, et là entre cet ami français qui est spécialiste de vidéo mapping, Avneesh de Electrocaïne qui s'y connaît bien en vidéo mapping à Maurice aussi. On a travaillé avec une dizaine d'étudiant et pendant deux semaines, ils sont restés dans le théâtre, à l'intérieur à mapper et faire un workshop on fait autour du mapping. Avneesh il est un peu plus spécialisé, Karen Pong a travaillé dessus, pas mal d'artistes.

Et du coup-là on est venu projeter mais dans l'idée de juste faire un projet personnel, une vidéo qui allait circuler sur internet. Mais le dernier jour c'était tellement beau quand on a vraiment mis la projection et que la création s'est vue en fait sur tous les balcons, c'était juste dingue parce que le théâtre était fermé depuis longtemps et chaque fois qu'on mettaient la vidéo tout le monde pleuré on avait des frissons des pieds à la tête, c'était juste fou et du coup ce jour-là on est carrément sorti dans la rue, et on disait au gens, venez venez rentrez. Du coup il y a des gens qui sont passés, et je crois qu'il y a un ou deux ministres qui sont passés, on les avait dit de rentrer et de venir voir. Le gardien du théâtre était ému aussi et quand on a fait Porlwi, l'idée c'était de faire la façade extérieure mais ce ministre qui était venu, nous a dit mais vous ne pouvez pas vous être obligé de refaire l'intérieur. On n'avait absolument pas le droit de rentrer à l'intérieur, on a réussi à faire un parcours où les gens pouvaient voir l'intérieur. Donc voilà c'était deux vidéo mapping. Après bon, je ne vais pas parler de chaque création parce qu'on ne va jamais finir. Et après ques qu'il y avait en première année ?

Nicolas : Le jardin

Astrid : Le jardin. Le jardin de la compagnie où il y avait une mise en lumière assez extraordinaire aussi, les arbres qui parlaient et qui racontaient les histoires, là pareil, on a travaillé avec des conteurs, des poètes, des historiens, des gens du quartier pour pouvoir raconter toutes ces histoires. Et le Waterfront, les bateaux sur le port, donc pareils des pirogues sur la mer en train de se balader et là on a mis les pirogues en lumière. On n'a pas l'habitude de voir les pirogues éclairées, parce qu'elles sont toujours en journée, donc les pirogues à voile en lumière. La lumière est un ingrédient essentiel pour attirer les gens, la lumière fait rêver surtout quand c'est artistiquement bien fait. La lumière rassure et voilà.

Nicolas : Vous avez un peu répondu mais est-ce que des architectes ont été inclus dans le festival ?

Astrid : Oui. Dès le début, déjà on a mis un architecte dans le comité artistique. En fait, à Maurice, on a mis le comité artistique comme le comité principal du festival. Normalement, la Réunion on n'a pas fait cela, on n'a pas réussi. A la Reunion, il y avait un comité de pilotage, sous le comité de pilotage il y a le comité artistique. Et ici on a réussi, c'est-à-dire, c'était les décisions artistiques qui guidaient tout l'organisme du festival. La manière dont on travaillait, n'était pas une manière d'entreprise ou corporelle, c'était une manière artistique. Et du coup dans ce comité l'idée c'est d'avoir des gens avec "background" complémentaire notamment il y a eu une anthropologue, un professeur du Mgi en beaux-arts, deux directeurs artistiques, Eric Chavoix qui est architecte. Anthropologue, essentiel, en tout cas des penseurs qui comprennent l'humain. Donc voilà l'architecte était déjà inclus dans la réflexion de départ et son regard était essentiel parce qu'il était complémentaire à la manière dont on voyait la ville. Il participait au choix du parcours, quelle artère on veut mettre en valeur, comment on veut que les gens circulent, où on veut qu'ils aillent, architecturalement qu'es qui était intéressant à faire qu'es qui était impossible à faire, il était super investi. Et à côté de ça, dès la première année on a contacté l'association des architectes pour partager avec eux sur les projets. On a travaillé avec des architectes parfois pour certaines créations. On faisait des appels à projets. Et du coup dans les appels à projet on les envoyait à l'association des architectes et on recevait des projets d'architectures.

Nicolas : Donc finalement la sélection des endroits et les façades, c'était de mettre en avant le patrimoine et aussi mettre en avant la ville.
Astrid : Oui exacte.

Nicolas : Est-ce que vous pensez que les projections vont être de plus en plus présentes dans les villes de l'île ?

Astrid : Oui. Pas seulement les projections, l'écran va être de plus en plus présent. On ne peut rien y faire de toute manière. L'écran dans toutes ces formes. L'écran va avoir une place prédominante et c'est important d'avoir cette intervention artistique parce que enfaite si l'écran devient de plus en plus présent et qu'on nous balance uniquement de l'information et du commercial, je crois qu'on va devenir des robots et pas heureux, le bien-être on peut l'oublier. Je crois que la poésie de l'artiste est essentielle dans cette arrivée des écrans. Après le numérique se développe énormément, les compétences numériques se développent, il y aura plus de possibilités à projeter qu'avant. Cependant l'appareil technique ne va pas aussi vite qu'on aurait aimé que cela aille vite. Les appareils sont souvent coûteux, très coûteux. Ce n'est pas facile d'avoir des

vidéoprojecteurs pour projeter comme on veut en fait. Après l'appareil demande énormément d'entretien.

Nicolas : L'énergie aussi.

Astrid : Oui énormément d'énergie, mais maintenant tu as des vidéos projecteurs lasers aussi, je pense que cela demande moins d'énergie, mais n'empêche que cela demande beaucoup d'énergie. Donc oui je pense qu'il en aura de plus en plus, après personnellement je crois que c'est bien d'avoir une entité dans une ville qui assure une cohérence entre toute les actions parce que sinon la ville devient sauvage et chacun fait ce qu'il veut là où il veut et je crois que cela peut devenir une cacophonie. En même temps Maurice aussi, quand on regarde les villes mauriciennes, quand on regarde Port Louis, il y a une cacophonie qui fait que c'est aussi cela qui est charmant. Je crois que cette entité, ce regard doit être très ouvert pour laisser, pas forcément qu'avoir une ligne artistique enfin avoir une ligne artistique cohérente, mais laisser de la diversité dans cette ligne artistique.

Nicolas : En tant qu'étudiant en architecture je m'intéresse beaucoup à la projection architecturale. Utiliser cet outil de plus en plus populaire pour mettre en avant la ville et son architecture. Mais comme je ne suis pas spécialisé pour ce domaine et ses technicités, quels sont les collaborateurs avec qui travailler pour un projet de cette ampleur ?

Astrid : Alors au niveau technique, on avait un consultant qui était directeur technique, on avait un directeur production, enfin au début c'était trois responsables de production et après au bout de deux ans il y a eu un directeur de production. On avait une cellule organisationnelle avec le directeur technique, le directeur de prod, le responsable de sécurité parce que tous ces gens-là travaillaient ensemble. Au niveau technique, sous la technique il y avait les spécialistes vidéos, les spécialistes lumières, les spécialistes sont les spécialistes de câblages. Après, selon ce qu'on faisait, par exemple la fontaine qu'on a faite en troisième année, on a fait venir des spécialistes de fontaine. Donc cela dépend sur quoi on travaillait mais dans les spécialités techniques, c'était une énorme équipe et c'était plusieurs entreprises qui étaient "involved". On a essayé "d'involved" toute les entreprises techniques de Maurice.

Nicolas : Ça veut aussi dire "involved" plusieurs acteurs, différents types d'acteur sur un seul projet.

Astrid : Je crois qu'à partir du moment qu'on intervient dans l'espace public, on est obligé d'être collaboratif. C'est un devoir, travailler en plus dans la ville, dans notre capitale, tous les acteurs techniques se sont sentis concernés. Après y en a qui pouvait répondre, il y en a qui ne pouvait pas mais pour pouvoir faire un festival de cette ampleur, on prenait pratiquement tout le matériel local en fait. Et c'est pour ça qu'on n'a pas voulu faire un événement de lumière parce que, on est une île avec nos restrictions, nos contraintes. On a fait Porlwi by light, l'idée c'était de faire un Porlwi by people et Porlwi by Nature mais un des partenaires du festival a refusé qu'on s'appelle Porlwi by people en deuxième année, parce qu'il trouvait que dans la vie d'une marque, une marque prend des années à être connu ensuite faut la laisser à maturité pour éventuellement changer son nom et que cela prend des dizaines d'années. Il trouvait incroyable que nous en 1 an, on avait une notoriété comme cela et on voulait changer de nom. Et on essayait de lui expliquer que le nom c'était "Porlwi" en créole et que ce n'était pas "Porlwi by light". Il était tellement bloqué et c'était le partenaire principal, le président de la Mtpa qui financé 30% du festival. On s'est beaucoup battu, on a contacté toutes les agences de com de l'île Maurice, on a fait un brainstorming, à chaque fois c'était animé, les gens crier, tout le monde était partie prenante, 50% était pour le changement et 50% était contre et nous on était persuadé qu'il fallait changer. Finalement on a gardé Porlwi by light en deuxième année, on a réalisé que quoi qu'il arrive, partenaire pas partenaire, on a changé de nom et là on est arrivé sur Porlwi by Nature. Parce que ce n'était pas "sustainable" pour nous d'être un événement de lumière sur des années et des années, ce n'était pas l'idée. On n'a pas le matériel adéquat ici, pas que le matériel, les ressources, c'est impossible. A Lyon, ils ont du matériel à gogo. Ils ont des outils techniques à gogo

Nicolas : Il y a aussi des millions de personnes qui viennent juste pour cela.

Astrid : Oui 3, 4 millions chaque année donc voilà.

Nicolas : Quel sont les critères à prendre en considération quand on projette sur les bâtiments, par exemple le théâtre de port louis qui est un

patrimoine de l'île, qui a été une grande attraction durant le Porlwi by light ?

Astrid : Ben tellement de chose. Notamment, est-ce que le bâtiment permet la projection. Déjà dans l'espace de la ville, quel espace ont choisi de valoriser, quel parcours on choisit de faire, quel bâtiment qu'on choisit et pourquoi on le choisit et à partir du moment qu'on le choisit est-ce que le matériau du bâtiment permet la projection. Est-ce que le recul permet d'avoir les vidéos projecteurs et après bien quelle histoire on veut raconter. Et souvent là on se plonge dans l'histoire du lieu notamment sur le théâtre où on s'est plongé sur les 185 ans d'histoire et surtout les spectacles qui ont eu lieu en fait sans forcément venir raconter les spectacles, les montrer mais montrer qu'un théâtre c'est pour tout le monde, à l'époque le théâtre était quand même pour une élite pour ce qui avait les moyens d'aller au théâtre mais quand tu interview les gens les Port Louisien, le théâtre pour eux restés même s'il pouvaient pas y aller. Je crois qu'il y avait plein de gens qui se mettaient sur la rue et qui regardaient les comédiens sortir, les gens sortir et voilà c'est redonner cet aspect magique au théâtre.

Nicolas : A Maurice les villes sont « éteintes » la nuit, il y a très peu de place où on retrouve des activités, il y a très peu de mouvement. Selon vous est-ce qu'on peut remédier à cela avec ce genre d'événement avec des dispositifs plus pérennes, comment peut-on remédier à cela ?

Astrid : Je crois que tout action artistique, dans la ville, permet de valoriser la ville et la mettre en valeur. Et des actions la nuit, même en dehors des actions artistiques. Je crois qu'une ville a besoin de cette vie de cette sécurité le soir aussi et a besoin d'action qui réunissent les habitants. Donc pour moi oui je crois qu'avoir des actions dans les villes sont importantes. Maintenant il faut faire attention à quelle action, parce que si c'est juste de la cosmétique et du superficiel, je trouve qu'il ne vaut mieux pas faire enfaite.

Nicolas : Enfaite quand on voit qu'il n'y a pas d'activité la nuit est-ce quelque chose de culturel ? C'est quoi le problème finalement à Maurice en rapport la nuit. Je ne suis pas sûr que ce soit vraiment à cause du manque de sécurité, je ne pense pas qu'il y a moins de sécurité qu'on retrouve ailleurs ?

Astrid : Si, moi je crois que c'est un gros morceau. Je crois qu'avant les années 80, des gens sortaient dans la rue, mettaient leurs chaises dans la rue, ils se réunissaient sur des parcs, il y avait beaucoup de cinéma à Maurice à l'époque, sept cinémas à Port Louis. Donc les gens sortaient se réunissaient, regardaient la télé dehors sur les kiosks. Après il y a eu les bagarres raciales dans les années 80 et à partir de ces bagarres raciales,

Nicolas : C'était un peu le déclencheur...

Astrid : c'était le déclencheur, les gens sont restés chez eux et du coup, c'est devenu notre habitude de rester chez nous et ne plus être dans la rue. On ne va pas dans la rue parce que ce n'est pas éclairé et qu'il n'y a pas d'offre la nuit. Quand ce n'est pas éclairé et qu'il y a pas d'offre la nuit, il suffit d'un casino pour avoir une mauvaise fréquentation, il suffit de deux trois dealers et quelques prostituées pour qu'on ait plus envie d'y mettre les pieds en fait. Donc pour moi, la ville devrait être un organisme vivant la nuit aussi pour encourager la connectivité entre les gens. Ils devraient vivre la nuit, mais pour cela il faut ramener de la lumière, de l'offre et la vie. C'est mon point de vue. Après si on n'a pas envie de vivre la nuit on va dans les villages, dans la campagne ou sur les montagnes. Je crois que si on choisit de vivre en ville, c'est qu'on a envie de pouvoir descendre de chez nous à n'importe quel moment. On a envie de pouvoir sortir du cinéma et rentrer à pied sans problèmes. Oui c'est essentiel.

Nicolas : En quoi les projections peuvent requalifier, réanimer une ville tel que Rose Hill ? Moins considéré que port louis qui est le capital de l'île. Comment peut-on peut étendre cela dans les autres villes ? Rose Hill qui était tout de même une ville très accès sur la culture et qui l'est bien moins de nos jours.

Astrid : Je pense qu'il faut prendre chaque ville avec sa particularité, je ne crois pas qu'on pourrait prendre le festival Porlwi l'emmener à Rose Hill. On pourrait prendre la méthodologie, l'avantage c'est que on a l'expérience sur la méthodologie. Après il y a mille autres choses qui peuvent arriver dans la ville de Rose Hill. Mille autres idées ou méthodologies. Mais Rose Hill était déjà considérée comme une ville intellectuelle depuis

toujours. Il y a quand même, enfin il y a eu un art de vivre, il y a des bâtiments comme le Plaza ou d'autres encore je ne connais pas assez bien Rose Hill mais qui sont quand même des bâtiments assez phares ; la pharmacie, les églises. Je crois que Rose Hill mériterait vraiment une mise en valeur.

Nicolas : Enfaite les événements on les retrouvent maintenant à l'Ifm. Mais les événements de nuit sont quand même assez rares.

Astrid : Alors j'ai une bonne nouvelle. La troisième semaine de janvier, il y a la nuit des idées à l'Ifm, chaque année. Cette année, le thème c'est Proche. Du coup Move For Art est nommé commissaire d'exposition, on vient de le savoir. L'idée c'est de célébrer la ville de Rose Hill et du voisinage. Je crois que Rose Hill il y a beaucoup de choses en journée, bon, à Port Louis aussi, d'ailleurs en troisième année on a fait en journée aussi. A Rose Hill en journée il y a beaucoup de choses à valoriser aussi pas que la nuit. Je crois que Rose Hill devrait arriver à célébrer la journée et le soir. Mettre en valeur tous ces acteurs qui sont déjà du territoire, ça peut être des écoles, des universités, des voisins qui ont des cours, je vois des cours planté là-bas qui sont assez extraordinaire, des initiatives, des Ong, des bâtiments et travailler sur un concept qui soit, est-ce que c'est un parcours en journée et qui exceptionnellement, le temps d'un soir autour de la nuit des idées va aussi avoir lieu. C'est valoriser et même préserver ce qui reste ce serait bien parce qu'aujourd'hui esthétiquement on n'y est pas à Rose Hill

Divakar : Ma recherche est sur la place de l'immigration. Son redéveloppement m'a extrêmement touché, je vis dans cette ville, je fréquente la place de l'immigration, je suis très Port Louisien. Et donc le redéveloppement de la place de l'immigration c'est un gros conflit parce que c'est près d'un patrimoine de l'Unesco et donc oui ce conflit m'a donné la chance d'étudier cette place. La place de l'immigration c'est une continuité de réconcilier Port Louis à son port historique, c'est aussi une opportunité de revitaliser la ville en soi. Cette bande dynamique se caractérise aussi par ses usages. Je pense que c'est le vrai centre-ville de la ville. Alors que l'un mesure le succès par la rentabilité économique directe, comment mesurez vous le succès du festival?

Astrid : Le succès social avant tout. Je crois que le fait qu'on s'est senti fier d'être mauricien ce soir-là, ça vaut tous les succès. J'ai l'impression que ce genre d'action dans l'espace public doit nous concerner en plus si cela nous valorise et ça nous donne un sentiment d'appartenance c'est que c'est réussi.

Divakar : Même moi ça m'a extrêmement touché. D'habitude les événements culturelles de ce genre se passent dans des endroits assez exclusifs comme l'Ifm, le Caudan Art Centre, Beau Plan ou même l'ICAIQ. Comment est venu cette idée d'ouvrir la culture au peuple mauricien?

Astrid : quand on a commencé Move For Art, quand on a commencé à faire des événements privés, on a fait l'inauguration du nouveau bâtiment de la MCB, on a fait les 100 ans d'IBL, l'inauguration d'Anahita. Ensuite on a fait le spectacle des 45ans de l'indépendance, on répondait à des demandes d'événements privé et public et enfaite à chaque fois qu'on faisait des événements privés, on travaillait six mois, un an à faire une création et l'évènement se passait en un soir et c'était 100 à 2000 personnes qui voyait la création. Et c'était 100 à 2000 personnes qui sortait de là avec des frissons parce que la création et le sport peut être, génère une émotion. Du coup à chaque fois, on a commencé à convaincre nos clients très vite de faire une deuxième soirée pour leurs employés au moins pas que pour leurs clients, on leurs disait « faisait une troisième soirée pour le public mauricien, on ouvre au public » mais ce n'était pas évident parce que chaque soirée de plus coûtait 20% de plus à leurs budgets. Et après en 2012 on fait le spectacle de l'indépendance et là on prend une grosse claque. On prépare un spectacle en temps record quatre mois et un "involvement" de cinq cents personnes et c'était un moment d'émotion extrême et enfaite je me souviens avant le spectacle, je me bagarre avec les policiers. Je me retrouve en face de 30 policiers pour le briefing d'où va se passer quoi la veille, et je leur dis « si vous avez plus de dix mille personnes comment vous allez gérer la foule ? ». Le policier me dit « Mme Dalais vous ne connaissez rien des mauriciens, il n'y aura même pas deux mille personnes, les gens ne vont même pas regarder le spectacle à la télé ». Voilà on émet quand même un communiqué pour dire que s'il y a du monde où les répartir, il y a des "no man's land" à ne pas aller et la veille je réussi à avoir un créneau sur la Mbc pendant le journal télévisé où la répétition du spectacle passait. Enfin le jour du spectacle, j'ai encore des frissons, le jour du spectacle

arrive et les bus commencent à arriver. Et les bus et les bus et des gens, et là le stade commence à se remplir.

Astrid : Au stade Anjalay, il y avait dix mille places. Là où il y avait les VIP, les policiers commençaient à paniquer, a fermé les portes. Les gens coinçaient derrière les portes en train d'essayer de pousser pour rentrer, ils voulaient juste avoir une place pour voir le spectacle. Du coup pendant deux heures, cacophonie générale, la police perdu, du coup ce sont les régisseurs, des étudiants comme vous avec qui on avait travaillés et formés. Ce sont les régisseurs qui géraient la foule, mais on est passé pour moi à deux doigts de la catastrophe parce qu'il y aurait pu avoir quelqu'un écrasé. Les "no man's land", on avait dit à la police, personne sur ces gradins la puis qu'on a fait installer les feux d'artifices. Ils ont ouvert les gradins, les gens étaient assis là où il y avait de la poudre de feu d'artifice, ils fumaient des clops. Il y avait les régisseurs qui pleuraient pour supplier les gens de sortir parce que c'était dangereux. Du coup c'était deux heures de bataille, on a failli pas pouvoir faire le spectacle parce qu'il on envahit là où il y avait le spectacle. Finalement le spectacle a pu commencer, à partir du moment où il y a eu la première voix qui est sortie, toute la foule c'est calmé, tout le monde a trouvé sa place et le spectacle s'est déroulé pendant 45min avec une émotion dingue, des pleurs commun et une émotion commune, à partir de là, nous on s'est dit enfin on a envie de travailler pour le commun, pour partager la création. A quoi cela sert de faire de la création et de la garder pour des privilégiés. On a envie de la partager, je crois qu'en le partageant, en vivant ces émotions communes cela va nous rapprocher en fait.

Divakar : Oui par exemple c'est les jeux des îles, extrêmement beau à voir. Je trouve que votre geste enfin le festival, cela a été un geste politique, vous affirmez que la capitale est le lieu de tous - intégrant toutes les catégories de la société mauricienne au-delà de la vision de capitale économique ou politique à l'image productiviste. Le mouvement Porlwi célèbre ainsi la capitale comme lieu d'intégration tout en étant une nouvelle, voire une alternative de régénération urbaine. Croyez-vous que le festival pourrait être un modèle de régénération ?

Astrid : il peut être un des modèles, oui. Là j'ai vu dernièrement qui prévoyait de régénérer Mahebourg. Je crois que le modèle de Port Louis peut aider à la régénération d'autres lieux, et je crois que cela demande une vraie volonté de la part des acteurs privés ou publics. Ce qui n'a pas permis pour nous de continuer le festival, c'était le manque de volonté public, parce que les interlocuteurs ont changé, ce qui sont arrivés au ministère du tourisme nous ont dit ce que nous avons fait en troisième années-là pour le Porlwi by nature, n'avait même pas le W du Wow et qu'on devrait être plus créatif et « think out of the box ». Quand ce ministre a dit cela, j'ai ri parce que c'est ridicule et du coup je me suis dit avec des gens comme ça, encore se battre alors qu'il n'a pas compris. Après on a eu des arrêts municipaux à trois semaines du festival, l'idée du festival c'était 70% financé par le privé mais à condition qu'ils nous laissent toute la liberté d'agir donc eux ils finançaient. Donc 70% privé 30% public, et au début c'était 30% Mtpa et ministère du tourisme. Au bout de deux trois ans les retours était tellement extraordinaire à tous les niveaux que le tourisme dit bien non, on continue de payer 15% mais il faut que ce soit le ministère des finances, les infrastructures publiques qui payent 15%. Toute l'année, le secteur public nous dit que c'est bien ce que vous faites mais le paiement ne venait pas. Trois semaines avant le festival, une dame du ministère des finances nous dit que c'est bon tout est signé, vous avez les financements du ministère de la finance. Une semaine après un appel qui dit désolé ça n'a pas été signé. On s'est retrouvé avec 15% de financement en moins, et nous on s'est déjà engagé, on a respecté nos engagements envers tous nos fournisseurs, tout le monde a été payé. Nous on s'est retrouvé vraiment dans une difficulté financière qu'il a fallu deux trois ans pour rattraper en fait. Du coup faire une action dans une ville demande la volonté, l'engagement des acteurs qui vont porter le projet. Quand tu es un individu ou un collectif et que tu agis dans l'espace public, tu ne peux pas agir seul, tu es obligé d'avoir des porteurs de projets avec toi pour les autorisations pour le financement etc. Donc oui la méthodologie peut être reprise à condition d'avoir de l'argent.

Divakar : Le mouvement Porlwi a aussi conquis de nombreuses grandes compagnies mauriciennes, notamment celles n'ayant aucune implication directe sur la ville de Port Louis. Est-ce un mécanisme récurrent à Maurice? Est-ce en rapport avec la ville et sa visibilité lors du festival? Était-ce alors aussi une opportunité de marketing?

Astrid : Alors pour réussir à avoir un financement privé, on faisait cinq à sept rendez-vous préparés. C'était aussi un combat, mais le projet a touché les gens soit parce qu'ils sont mauriciens et qu'ils ont envie que ce mauricianisme dure, ils ont du cœur, ils disent que c'est la capitale, ils sont touchés par le fait que c'est une action qui va valoriser la capitale, j'ai vu des gens comme cela dans le privé. Après il y avait aussi des gens qui avaient une volonté marketing, et j'ai vu un troisième type de gens qui voulaient soutenir une nouvelle dynamique culturelle, donc il y a eu les trois.

Divakar : Le festival Porlwi a montré le succès du partenariat privé/ public. L'échelle et le rayonnement du projet rendait nécessaire la coopération du public. Mais nous le savons que les instances publiques sont difficiles - comment a-t-on accueilli cette initiative et comment les institutions publiques ont elles participé dans la réflexion et l'organisation de Porlwi ?

Astrid : Déjà l'initiative a été bien accueillie, parfois parce que le ministère était un peu interrogatif, parce qu'ils ne savaient pas vers quoi ils allaient, ils ne connaissaient pas ce nouveau modèle, mais en général cela était bien accueilli. L'idée, la dynamique, les officiers des ministères de la municipalité étaient super engagées. Avec la municipalité, j'ai fait les réunions avec les éboueurs parmi d'autres et ils étaient hyper contents que quelque chose comme cela ait lieu dans la ville. Mais je crois que la difficulté vient au niveau politique. Il y a eu un enthousiasme mais je crois que pour certaines choses, on les dérangeait. Il fallait des autorisations de dix, quinze organismes différents, la Rda, la municipalité, des ministères différents, même des avocats généraux pour avoir la prison. C'était multiple d'autorisation et on travaillait toute l'année pour les avoirs, les autorisations étaient un gros morceau. Le portage du projet dans la volonté et financièrement, était un engagement et c'est là où cet engagement-là n'a pas tenu en dernière année. Après on écoutait tout le monde, c'est aussi complexe comme tâche. On écoutait à la fois les habitants, les mauriciens, les artistes, les institutions culturelles présents à Port Louis, les commerçants, les marchands ambulants, les autorités, les partenaires, les institutions comme les ambassades, les Ifm et tout cela. Finalement on était à l'écoute de tout le monde et on a essayé de faire un projet qui répond à tout le monde. C'est une complexité absolue, mais c'est peut-être cela qui a fait réussir le projet. C'est ce partenariat public/privé qui peut emmener à ce genre de projet réussi dans son ampleur.

Divakar : Je pense que c'est comme cela qu'on fait un projet également, on fait des trucs complexes, le monde est compliqué, il faut être compliqué, désolé mais c'est comme cela.

Astrid : Oui.

Divakar : La place de l'immigration génère d'autre centralité dans d'autres villes.

Astrid : J'ai une question, la place de l'immigration, c'est la place victoria ou la place au nord ?

Divakar : Au nord.

Astrid : C'est là où ils ont coupé l'arbre magnifique. Surtout juste après Porlwi by nature et qu'on a fait Porlwi by nature pour valoriser les arbres et pour les éclairés et on l'a éclairé celui-là, ils ont coupé comme ça. C'était sur le passage et aujourd'hui il n'y a rien qui arrive. Et cet arbre tout le monde allait s'asseoir en dessous, c'était un lieu de rencontre. Il avait un aspect pratique, il procurait de l'ombre, incroyable !

Nicolas : Surtout qu'il n'y a pas vraiment d'abris dans cette région.

Astrid : Enfaite aujourd'hui c'est juste de l'asphalte et un sacré désordre.

Nicolas : Enfaite-nous aussi quand on est parti à Port Louis on avait trouvé sa vraiment étonnant qu'ils coupent cet arbre comme cela

Astrid : C'est désastreux.

Nicolas : Et cela se passe aussi dans d'autres villes comme à Quatre Bornes où ils ont coupé tous les arbres, et à Vandermeersch.

Divakar : Moi je dis que la démocratie ce n'est pas que les humains, c'est tous les êtres.

Astrid : je suis d'accord, l'arbre est aussi vivant que nous

Divakar : Ne croyez-vous pas qu'il serait temps de libérer nos villes de la mainmise du gouvernement central pour assurer une meilleure résilience, une meilleure compétitivité, un meilleur cadre de vie ?

Astrid : Je crois que l'action publique est quand même importante, parce qu'il agit pour l'intérêt, elle est sensée agir pour l'intérêt général. Si on démocratise la gouvernance d'une ville, il faudrait équiper la mairie de façon qu'elle-même soit plus démocratique, qu'elle soit tous les départements concernés, qu'elle soit des gens et des représentants de la société civile au cœur de cette action. Pour moi ce serait la solution parce que sinon allé mandater des agents, j'ai peur qu'elle agence mandate. Si tu tapes sur une agence qui a des intérêts trop privés, rien ne sera démocratisé. Je crois que c'est la ville de Nantes qui a confié, là je parle de l'aspect culturel car c'est notre corps de métier mais qui a confié cet assaut culturel à une agence, je crois que c'est Samoa, mais elle avait vraiment à cœur une volonté publique. Et une ouverture de réseau qui fait qu'elle ne faisait pas que travailler ces réseaux, la oui. Mais du coup si on tombe sur une agence culturelle ou dans d'autre secteur qui ne font que travailler que certains réseaux, que certains amis. Je pense que, est-ce que j'ai une vision qui n'est pas assez évolué dessus, il faut que je m'y penche plus mais, j'ai l'impression que la place d'une mairie, une gouvernance est importante, mais à condition que celle-ci soit enrichi par des apports complémentaires et qu'elle soit bien structuré. Mais bon pour nos mairies locales, nos municipalités c'est une révolution qu'il faut faire. Elles n'ont pas de budget...

Divakar : Selon vous quelles sont les lacunes que vous avez vues ?

Astrid : Elles ne sont pas équipées. Equipés intellectuellement parfois, équipés en termes de ressource, toute sortes de ressources. Après je pense qu'ils sont dans des schémas un peu ancestraux. Ils ne répondent pas au besoin d'aujourd'hui, ils n'ont pas évolué, ils n'ont pas suivi la tendance et ils ne voient pas ce qui se passe ailleurs et ils sont trop politisé. Je crois que l'aspect politique de Maurice et l'aspect communal est en train de tuer quelque chose qui avait des bonnes velléités au départ.

Divakar : J'ai justement fait un stage pour essayer de comprendre comment ça se passe à l'Apravasi Ghat Trust fund, une grosse déception.

Ils ont une bonne équipe, mais c'est extrêmement ségrégé, divisé, spécialisé. Il faut que vous ayez une compréhension globale, une expérience dynamique.

Astrid : Je crois qu'ils sont gouvernés politiquement, leurs équipes sont bien. Nous on a bossé avec eux parce qu'en fait au moment de Porlwi on ouvrait juste pendant trois jours le soir. Ils ont fait vingt-six mille visiteurs, c'est le chiffre qu'ils font en une demi-année, pareil pour le musée d'histoire naturel. Tu réalises que s'ils ont une dynamique comme cela parfois dans ces musées-là, ils pourront attirer beaucoup plus de monde. Mais n'ayant pas de ticket payant, ils n'ont pas de revenu, et n'ont pas beaucoup de possibilité de créer. Après politiquement, je crois qu'ils ont un chairman qui est politique, ils sont sous le ministère de la culture, qui est un ministère politique et communal.

Nicolas : ils ont très peu de liberté en fait.

Astrid : oui très peu de liberté. Le ministère de la culture, c'est le ministère qui a le moins participé à Porlwi by light. Ils n'ont rien fait, ils n'ont demandé en première année, deux semaines avant le festival, on est sollicité pour mettre une marquise pour vendre des CD. Déjà le programme est bouclé depuis deux mois, enfin une marquise et vendre, ce n'est pas cela mettre en valeur la culture.

Divakar : C'est cela aussi le problème, une déconnexion totale du terrain

Astrid : Déconnexion totale du terrain et le besoin de la jeunesse, le besoin des gens. Je pense aussi du besoin de Maurice en général parce qu'en fait, il faut avoir une vision. Ce n'est pas seulement agir dans nos villes, c'est où on en était avec Maurice, qui on était, comment on était, comment on a évolué. Je ne suis pas d'accord sur un point sur le musée de l'esclavage, tu dis que c'est un acte communal pour moi ce n'est pas qu'un acte communal.

Divakar : Moi je dis que c'est un acte un peu insensé, parce que le problème c'est que c'est dédié à une communauté, on sait très bien que cette communauté, elle est toujours en train de souffrir parce qu'il y a un système qui ne fonctionne pas, ce n'est pas une vraie démocratie c'est là le problème. L'éducation, les opportunités, vous allez dans les bureaux des fonctionnaires vous voyez qu'une seule communauté. Vous allez dans les écoles d'un État, vous voyez que les enseignants d'une couleur, ce n'est pas possible.

Nicolas : et même celui qui va s'occuper de cela, des musées, il ne s'y connaît pas en fait. Normalement il y aurait dû avoir quelqu'un qui s'y connaît.

Astrid : oui c'est dramatique, mais le comité qui travaille sur le musée est un comité d'expert en qui j'ai plus confiance. Et pour moi faire un musée d'esclavage est hyper important. Peut-être qu'eux, leurs volontés est un acte communal mais pour le pays, il était temps de le faire parce qu'on a souvent tendance à cacher l'histoire et surtout à cacher ce qui fait souffrir. Du coup c'est une quantité de non-dit qui s'accumule de génération en génération. Pour moi, il faut dire la vérité, il faut parler de la vérité même si elle fait mal dans le temps présent mais au moins on se dit les choses, on connaît les choses, on reconnaît les choses et après les gens ils peuvent guérir de cela. C'est dit, c'est fait, c'est là, on connaît l'histoire. Pour moi l'Aapravasi Ghat, c'est vraiment bien que le musée a été fait, c'était peut-être un acte communal pour eux au départ, mais pour Maurice je trouve bien d'avoir l'Aapravasi Ghat, pour Maurice je trouve bien d'avoir le musée de l'esclavage. Tout ce qui peut mettre en valeur l'histoire, qu'elle soit bonne ou mauvaise, il faut mettre, il faut dire. Après parfois on peut tomber dans l'autre côté, à la Réunion, j'ai trouvé cela. Ils parlent tellement de l'esclavage, c'est un sujet qui revient et qui est une excuse pour toute choses. On ne doit pas tomber dans ce revers.

Divakar : Moi je suis d'accord avec vous juste que les impacts sociaux que ça génère, c'est cela qui faut soigner. Justement la place de mobilisation des collectifs comme Porlwi ou encore comme La New Chinatown Foundation. Est-ce que ce serait possible de promouvoir ce type d'engagement dans la ville ?

Astrid : c'est essentiel. Je crois que c'est que là qu'on peut emmener une vision concertée en impliquant plusieurs acteurs. A Moka il y a Mokamwad, la volonté est là mais sa part d'une initiative privée de Moka smart city. Donc ça ne vient pas d'initiative individuelle.

Nicolas : Peut-être que c'est un peu plus économique aussi et moins social.

Astrid : En fait, quelque part, les smart cities, ils ont toutes intérêts à bien faire leurs villes et à impliquer leurs habitants sauf qu'ils auraient dû faire cela depuis le départ. Enfin l'approche Bottom up et Bottom down, je crois qu'ils veulent avoir cette approche-là.

Divakar : Je connais Chinatown Foundation, votre collectif, la PLDI et Rotaract.

Astrid : La Pldi, c'est très très privé, avec des volontés aussi commerciales et financières. Je ne pense pas qu'on peut appeler cela une organisation démocratique en fait. Je ne vois rien d'autre.

Divakar : A l'occasion des 50 ans de l'indépendance, le gouvernement a exprimé son intérêt pour un Porlwi by light en mars. Pourquoi ce soudain engouement selon vous et pourquoi cela n'est pas allé de l'avant ?

Astrid : Ils sont venus nous voir pour nous demander de s'occuper des 50 ans et on n'a pas voulu. On a refusé. Ils ne nous ont pas soutenu, et on a perdu confiance en eux en dernière année de Port Louis, ils n'ont pas tenu leurs promesses et du coup pourquoi aller re-travailler avec des gens avec qui on n'a pas confiance. Et pour célébrer quoi ? La vision d'un métro qui arrive, peut être avoir des obligations artistiques de figurer des choses qui ne viennent pas de notre création, non.

Divakar : Pourquoi le choix d'un festival annuel ? Pensez-vous qu'il serait possible de pérenniser d'avantage la culture dans Port Louis?

Astrid : Disons qu'on a fait le choix de faire annuellement parce que ça nous a laissé le temps de préparer le festival à l'ampleur dont on voulait que ce soit. Il fallait que ce soit grand quand même, pour donner l'impulsion qu'on voulait sur la ville. Du coup le fait qu'on le fasse annuellement n'empêchait pas les actions qu'on faisait tout le long de l'année dans la ville de Port Louis. Notamment on avait un comité éducatif, et on faisait des workshops tout au long de l'année dans des écoles. On avait des échanges dans des universités, on agissait tout le long de l'année au niveau de la ville, quand le Waterfront s'est rénové, quand Edith Cavell s'est construite. Il y a eu d'autres projets ou on a donné nos points de vue,

on a participé. On offrait notre temps pour essayer de contribuer aux projets qui avaient lieu dans la ville. On était à l'écoute, on préparait, et non je ne crois pas que cela aurait pu être une impulsion telle que celle-là, ça n'aurait pas pu être plus fréquent. Mais d'autres choses auraient peut-être été plus fréquentes. On aurait pu extraire le Street Food et se dire qu'on aurait eu un marché de Street food. Même si c'était éphémère une fois par an, les actions étaient vraiment à longue durée notamment avec les murs de Street Art.

Jurgen : On avait discuté de la formule biennale, mais après il y a tout une équipe qui est construit autour du festival et la formule biennale c'est un peu difficile à consolider pour encore si tu ne le fais pas annuellement parce qu'en ce moment il y a des années de gap, il y a des moments de non-activités donc on trouvait que cette formule annuelle était plus adaptée, et aboutir à des résultats pérennes.

Astrid : Voilà mais je pense que si on continuait on serait passé tous les deux ans. Si on revient... Dans le fond je crois qu'on aimerait tous bien mais pour cela il faut que tous les ingrédients soient présents. C'est-à-dire qu'il faudrait qu'il y ait une vraie volonté, qu'on soit assuré, pas qu'on se mette en danger. Mettre en danger au niveau de la création quoi qu'il arrive mais en danger autrement non. Après ce qui serait intéressant pour nous aujourd'hui le fait d'avoir était à la Réunion, c'est peut-être parce qu'il y a une année à la réunion, une année ici, et que ce soit un ping-pong en fait. On parle de Maurice mais on parle de la région, on devient une grande famille. On a tellement en commun que ça vaudrait le coup d'explorer ça.

Divakar : Porlwi by light a été la preuve du renversement du stéréotype que l'on colmate tant à la ville. C'est presque une utopie où le conflit entre automobile et citoyen n'existait plus, où le rush n'existait pas, où la foule était célébrée, où le commerce de rue est apprécié par tous. Alors que le paysage Port Louisien se radicalise avec ces malls, ces autoponts, ces balustres et ces Urban Terminals, Porlwi propose de célébrer les gestes fondamentaux de toutes villes et de la ville de Port Louis. C'est une simplicité, une humilité qui donnent de vrai résultat sans bouleverser le paysage de la ville. Ne pensez-vous pas c'est justement là la formule pour une régénération et une reconquête urbaine qui soit plus intégrée aux réalités intrinsèques de la ville?

Astrid : Je crois qu'on a vraiment créé un monde utopique comme on aurait aimé que la ville soit, mais en écoutant profondément pas juste en l'inventant. En écoutant, en prenant en compte les patrimoines existants, les bâtiments, les arbres, les habitudes, les usages, les différents métiers. Je crois que si on concevait nos villes et on régénèrait nos villes en prenant réellement en compte cette vision, peut-être qu'on serait plus proche d'avoir vraiment une identité plutôt que des villes fabriquées de toute pièce et qui perdent de leurs âmes en fait.

Jurgen : Après c'est vrai qu'avec les malls et la construction des malls dans les quatre coins de l'île, ça n'aide pas vraiment à régénérer les villes. C'est le contraire.

Astrid : Par exemple la gare victoria. Je crois qu'il y a du bon, il réhabilite les casernes Decaen, donc les deux bâtiments anciens qui était complètement délabré et fragile, ils les réhabilite. Je suis assez contente de voir cela après j'ai l'impression que ça va être une grande masse quand même. De plus il y aura 1000 marchands ambulants qui vont être installés-là.

Jurgen : L'une des complications qu'on a eu à Port Louis, les complications qu'il y avaient à discuter justement cette situation des marchands ambulants. Tous les ans on voulait préparer le festival en amont, avec les marchands ambulants. Avec la municipalité et les batailles entre eux qui n'ont pas permis en fait de préparer le festival ensemble. C'est toute une touche commerciale de la ville existante qui est une réalité qu'il le veuille ou pas, qu'on n'a pas pu intégrer vraiment plus consciencieusement. On savait qu'il allait être présent de toutes les façons.

Astrid : On essayait de parler avec eux informellement mais on n'avait pas le droit de parler avec eux formellement parce qu'il était en litige judiciaire. Il y a eu des moments où la présence des marchands ambulants me dérangeait. Ils arrivaient, il se mettait là où ils le voulaient. La

première année c'était super réglé, c'était top. Mais en dernière année, je crois qu'ils sont venus de tous les endroits du pays et ils arrivaient avec une tonne de plastique. On a parlé avec pas mal de marchands de Port Louis et d'autres sont arrivés et ont débarrassé leurs trucs, ils laissaient du plastique partout. Il y avait des gens pas forcément sous notre responsabilité avec qui on ne pouvait pas communiquer. Mais là donc mille marchands ambulants à la gare Victoria, déjà si tu les appelles toujours des hawkers!

Divakar : Le festival a aussi été l'introduction de la culture dans l'espace urbain. Et cela sous différentes formes. Quelles ont été vos considérations au moment des choix et pourquoi ces formes et méthodes particulières ?

Astrid : Je crois que c'était liée à la rue donc on parlait vraiment de l'expérience de la rue et des espaces et ce dire ok qu'es qu'on aurait aimé vivre, et qu'est qu'il y a dans cette rue.

Jurgen : Quel sera le rythme de la visite de Port Louis le soir. Des moments qui sont plus rythmés, il y a des moments qui nous amènent à ralentir. Surtout en première année où on avait la capacité de combiner Street Food, avec Street Artist et Street Music, chose que la municipalité ne nous a pas laissé faire en deuxième et troisième année. Cela permettrait si tu veux de créer des cellules de vie.

Astrid : Et après on a eu des regards de désigner, des regards d'architectes, des regards de directeurs artistiques, Guillaume il était un ex-danseur et voit l'espace d'une autre manière qu'un architecte voit l'espace. Donc on a regardé dans les hauteurs pas qu'à vue d'homme et du coup en hauteur ques qui a besoin d'être valorisé ques qui a besoin de vivre. Après souvent, la nouvelle société nous pousse à voir les choses de loin et à ne pas vivre à proximité alors qu'on a envie de vivre en proximité. Les concerts, les artistes ont n'a pas forcément envie qu'on les idolâtre, les voir sur une scène, on a envie de les voir dans un coin de rue en fait. La proximité est un élément important, le lien humain.

Divakar : Le festival a quand même évolué entre Portwi by light et Portwi by nature parce que ça a amené le public à se réapproprier les lieux du centre-ville, qui reste jusqu'aujourd'hui l'espace central de toute l'île Maurice - Tout le monde va à la rue de la corderie pour le tissu, au bâtiment Emmanuel Anquetil pour les paperasses, chinatown pour ses quincailleries et vous vous venez mettre d'autre forme de centralité. Quelles sont ces formes de centralités ? parce que vous ne vous appuyez pas sur ces centralités déjà existant

Astrid : Mais on peut s'appuyer sur les centralités du passé. Par exemple sur le port quand il y avait l'arrivée des marchandises, les habitants attendaient et le commerce se faisait directement là sur le front de mer. Donc avoir de la vie sur le front de mer pour nous c'était assez essentiel et après casser un peu cette route là qui vient déconnecter la ville de la mer. On voulait la reconnecter, ce n'était pas évident, il y a l'autoroute au milieu. Après oui des nouveaux lieux de centralité autour de l'espace commun qu'on n'explore pas, la Place d'armes aujourd'hui elle est pas forcément mise en valeur, on ne s'y arrête pas, elle appartient beaucoup aux voitures. La rue Bourbon qui pour nous, mériterait d'être une rue piétonne, alors je sais qu'au niveau des architectes et des urbanistes, vous faites une rue piétonne où il y a déjà un flux naturel de gens. Entre la gare du sud et la gare du nord il y a quand même un flux naturel qui est déjà présent. La rue Bourbon connecte aussi quand même du Champs de Mars jusqu'au fond de mer où on trouve intéressant qui y est une rue piétonne comme cela. On voulait transformer cette rue là pendant cinq jours en journée et en soirée piéton. Après on est venu dire si elle est piétonne toute la journée, qu'est-ce qui manquerait. Il manquerait des assises, il fallait combler les caniveaux. Après il y avait tellement d'espace commun qui mériterait d'être vivant et utilisé que voilà on a plutôt pensé à la place de l'habitant.

Divakar : Comment voyez-vous s'inscrire de Portwi by light dans cet environnement changeant - qui tend vers le zonage du front de mer ?

Astrid : Disons que le front de mer aujourd'hui, tel qu'il est fait et refait, on n'a pas trop de raison d'y travailler. Nous on arrive là où il y a de la difficulté, où il y a des changements à opérer.

Guillaume : Ouais c'était plus intéressant de travailler dans la ville de Port Louis que par exemple le Water Front, qui déjà un peu fait et surfait et développer d'une manière, on préférerait aller là où c'était fermé des fois, où il faut ouvrir les portes.

Astrid : Après où est la place du collectif Portwi aujourd'hui, je crois que le collectif aurait la capacité d'accompagner des développements en emmenant la dimension démocratique, l'écoute de la créativité et la démarche artistique. Je crois que ce sont nos points forts.

Entretien avec Muntazir Beegun.

Étudiant. Réalisé le 22 Septembre 2020.

Divakar : Les gares routières uniques de Port Louis disparaissent aujourd'hui pour donner lieu à des malls-terminals. Alors que la place Victoria n'y est plus, la place de l'immigration y est toujours, dû aux conflits avec les instances de la protection du patrimoine - notamment l'UNESCO. Ces vastes lieux qui de jour se combent de bus, de piétons, de marchands ambulants et de taxi ont été pour longtemps fédérateurs de la dynamique Port Louisienne faisant levier entre le la capitale et le territoire mauricien. Je pense aussi que c'est un lieu qui fait patrimoine même dans son état. Croyez-vous que la place de l'immigration- patrimoine atypique mérite sa place dans la prochaine édition du festival ? - enfin si elle ne se fait pas remplacer.

Guillaume : On va replanter l'arbre qui était l'avant. Mais oui ça aurait été intéressant.

Astrid : ça aurait été carrément intéressant de faire le parallèle avec une gare qui a été construite à la gare victoria, la gare du sud et de voir si cette gare devait se réinventer dans sa chaotique actuelle, comment elle se réinventerait, sans aller sur un bâtiment.

Je prends le bus normal, la ligne 24 de Barlow. C'est à chaque heure, parce que Barlow c'est un petit village un peu oublié en périphérie. À Barlow, quand c'est le matin, quand il y a école, le bus arrive à chaque 30 minutes. Et après 8h30 quand il n'y a pas école, ça revient à un bus à chaque heure.

Le 24 Express, on l'a qu'à deux moments le matin, 06:40 c'est le premier, et l'autre à 07:45. Si tu le rates, tu rentres à Port Louis super tard, 9h/10h. Et là aussi si tu prends le bus de 07:45, t'arrives à Port Louis à 9h quand même! Mais si tu le prends à 06:40, t'arrives à Port Louis à 07h30. C'est la ligne Express, il n'y a pas beaucoup de circulation.

Quand je prends le bus normal de la ligne 24(pas Express), c'est 1h15/20 minutes de route de Rivière du Rempart pour Port Louis. De Barlow à Port Louis c'est 1h. Rempart(Rivière du Rempart) -Barlow-Port Louis, 1h20/25 min. Quand je rate le bus à Barlow, je vais à Rempart et de là-bas, j'ai le choix entre 3 lignes - 27, 23, 24. Il y a le 27 Express, 23 Express et le 24 Express aussi. Mais je préfère prendre le 27 Express, c'est plus rapide. C'est à Rempart t'as les Express à chaque 30 min le matin. Dans 30 min t'as les lignes express du 23, 24 et 27. Et après 9h à Rempart, t'as plus de bus Express, ça sera à chaque heure - à 10h, 11h, 13h, 14h... que t'auras la ligne Express du 27 seulement, pas celles du 23 et du 24.

Sans trafic, de Rempart à Port Louis, c'est 35/40 min. Ça c'est le 27 Express. Quand il y a du trafic ça dépasse les 1h15. Quand c'est vraiment bouché 1h30! Ça bloque à Terre Rouge. Ça commence à bloquer 10 min à Pamplemousses, à Terre Rouge c'est 20 min dans le trafic. Avant ça, ça ne bloque pas du tout.

Les difficultés sont accumulées au niveau historique. Il y a le développement de la voiture et puis l'accès à la voiture est devenu abordable. En revanche, ça améliore la mobilité certes mais aussi encourage la congestion à tel point que PL est devenue pratiquement difficile d'entrer. PL était toujours le seul point focal de l'activité économique, politique du pays. Du coup s'est développée d'autres pôles en dehors de PL - Ebène pour tout ce qui est travail, Bagatelle pour tout ce qui commerciale. Et la voiture permettait cette mobilité entre différents endroits. Il y a une dissociation entre la ou habite les gens et la ou il travaillent La ou il font du shopping, etc. Et ce n'est pas bien pour la ville. Et cette concurrence a fait que Port Louis a décliné. Beaucoup et certaines activités économiques ont déménagé pour Ebène et politique aussi, certains ministères et du coup les gens ne viennent plus à PL, n'ont plus de raison. Et comme toute la population habite sur l'axe PL-Curepipe aussi. Donc la population une fois qu'elle est rentrée chez elle ne vient plus vient plus faire son shopping dans la ville donc la ville décline. Et un peu plus en amont, cette autoroute est venue couper la ville en deux. Port Louis est un port, ça sépare la ville de la mer - c'est vraiment comme une cicatrice qui coupe.

Toute cette problématique fait que les gares urbaines sont des projets forts, pour revitaliser la ville - d'une part ça amène des flux qui sont en priorité du transport en commun que la voiture. Donc ça encourage une autre forme de mobilité plus durable et moins lourde sur le territoire. Et aussi, ça permet de pallier à beaucoup de lacunes qui se sont créées petit à petit. Le commerce qui péreclite, l'absence de logement en centre ville, etc, etc. Et éventuellement reconnecter avec la mer aussi, avec les ponts, qui sont au départ pour le métro et la gare, mais aussi pour l'ensemble de la population qui peut se retrouver là.

La ville avait d'autres soucis comme vous le savez dans beaucoup de villes africaines, les marchands ambulants qui contrôlent l'espace urbain au détriment des commerces installés etc. Les commerçants n'étaient pas contents, les politiciens ne trouvaient qu'il n'y a pas d'ordres, économiquement c'est du commerce informel - donc c'était l'occasion de les remettre dans des endroits, sans les éliminer mais de les remettre et de centraliser. Les parkings de la ville aussi sont centralisés dans ces deux gares - ces deux gares à elles seules représentent 80% des parkings de PL. Donc et en plus comme ils sont situés à l'entrée - cad, l'entrée nord et l'entrée sud. Les voitures arrivent et se garent toute suite et on peut développer une forme de mobilité pour le dernier kilomètre dans la ville. Les dernières 5 minutes à pied, éventuellement dans l'avenir à bicyclette à trottinette électrique, comme on veut. Donc tout ça - des couloirs de bus dans la ville, un lignes circulaires, toutes ces choses là sont possible mais ils nous faut un point de départ et une alternative. C'est ce que ces deux projets donnent. Et puis les gares ayant un flux de passagers important - 100000 de minimum par jour chacun. C'est à dire c'est une opportunité commerciale et une opportunité de faire revivre la ville à travers le commerce et faire participer les gens à la régénération de la ville. Associer à ça, il y a la question du patrimoine - beaucoup de lieux dans la ville sont des lieux de patrimoine mais occupés par des activités par les pompiers, des casernes de pompiers plus que centenaires, c'est pour nous l'opportunité de relocaliser là. Non seulement parce que c'est une position plus centrale et plus facile si jamais il y a un incendie qpart, mais ça libère de l'autre côté un équipement ancien pour le transformer en un patrimoine culturelle ou autre chose. Les pompiers, la police, toutes ces choses-là font partie de l'ensemble du projet de ce que l'on peut imaginer comme services dans la ville.

Donc pour nous c'est tout ça. Une gare c'est pratiquement une ville. Toutes ces questions de mobilités urbaines - gare, aéroport etc sont les mêmes types d'équipements. Il y a des flux de passagers en transit et pendant les flux, pendant les transit, il y a toujours des activités sociales et économiques qui sont associées.

Ce qui diffère du Caudan, c'est que c'est un projet 100% privé. Ce qui veut dire que les terres, le foncier sont privés et l'investissement et les bâtiments sont aussi privés. Alors que là bas, dans les deux cas, LA gare Victoria et la gare du nord, le foncier est public, l'investissement est privé mais selon un cahier des charges établi qui a à voir un volet qui a la fois un volet de rentabilité économique mais aussi de service sociale. C'est ça les deux volets. Je pense que de toute façon on va plus dans cette direction de durabilité pour l'ensemble des projets.

Ce projet là est très complexe parce que les opérateurs, ceux qui vont utiliser cet équipement une fois réalisées sont de nature et d'intérêt différents - pompiers, policiers, marchands ambulants, des bureaux pour des soit des privés ou du public, un hôtel d'affaire, compagnie de

Entretien avec Gaëtan Siew.

Architecte et directeur de VISIO Architecture.
Réalise le 16 décembre 2019 au Caudan Arts Centre.

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

bus, compagnie de taxi, l'unesco. L'unesco parce que justement il y a un volet patrimoine assez délicat. Et puis tous les partenaires techniques habituels - l'eau, l'électricité, l'énergie, etc. Ça fait partie de tous les projets. Bon tous les projets d'architecture et d'urbanisme n'ont pas autant de stakeholders, d'acteurs. Celui là a vraiment beaucoup beaucoup de choses. Notre rôle et c'est là le rôle de l'architecte doit être l'interlocuteur privilégié - presque un médiateur entre les différents partis. Notre rôle est vraiment de trouver le juste consensus, de compromis. Compromis le plus acceptable pour toutes les parties. C'est un vrai travail de négociation, parce que chacun voit juste son histoire, son intérêt, et pas le big picture. Et on sait jusqu'où on peut dire ou peut faire ça ou ça pour la police, ou ça ou ça pour les marchands ambulants sans compromettre la nature première du projet.

On a pas fini les négociations, ça a pris deux ans qu'on travaille dessus. On espère commencer en cette année juillet 2020 et ça va prendre au moins deux ans pour être construit.

Oui la gestion. Oui et non, la gestion va être en partie privée. C'est comme. Vous avez mis, un port et un aéroport, il y a toujours un organisme qui gère l'équipement parce qu'il y a beaucoup d'espaces publics. Des espaces publics et puis des services publics. Par espaces publics, je veux dire des passages, des lieux, des abords immédiats, l'éclairage de l'espace, la sécurité de l'espace, la gestion des ordures - toutes ces choses là doivent être gérés. Chacun va payer son électricité tout ça. Mais si par exemple si cet escalator marche ou marche pas, ça ne concerne pas les marchands ambulants ou les bureaux. Lui il veut que ça marche mais il ne va pas le gère si ça marche pas. Donc il y a une compagnie prié qui va gérer tout ça, mais ça c'est comme dans tous les bâtiments.

Un des objectifs du projet est justement de régénérer la partie nord. Parce que la partie nord a souffert de quoi - la partie nord a souffert de plus des problèmes généraux qui sont en dehors de Port Louis, il y a aussi des problèmes qui sont inhérents à Port Louis seulement et à la partie nord. La partie nord de cette zone là c'est le buffer zone de l'Aapravasi Ghat et cette zone représente beaucoup beaucoup de surface du centre ville de la ville de Port Louis. Ça représente pratiquement 40%. Et aujourd'hui un constat simple, là ou nous sommes au caudan autres centres, c'est des développement qui ont lieu en dehors et qui ne pourrait pas avoir lieu dans le buffer zone. Donc le buffer zone est un peu condamné à être, si on ne change pas d'attitude, à être le parent pauvre de la ville. Mais 40% d'une ville c'est énorme, d'un centre ville. Parce que c'est le poumon économique du pays. Tout ça est trop contrôlé et c'est très difficile. Le plan. Si ny avait pas ce projet et que les événements auraient suivi son cours naturellement, chaque bâtiment aurait mis beaucoup de temps, même s'il y'a un qui rénove, deux qui rénove, allons dire 10 par an. Dans 10 ans, il y aura pas grand chose qui est visible. La c'est un gros morceau dans la ville et la ça va donner un boost, un boost important à tout ce quartier, alors que qq's rénovations vont juste être. C'est comme si vous ouvriez 3 magasins dans Aapravasi Ghat Zone, voilà il y a trois magasins.

Nous ce que veut faire c'est aller au delà de ça, Nous avons proposé proposer. PLDI a proposé un deuxième projet, le district culturel. En complément avec iSUT c'est que ce projet là est une vision d'ensemble et non pas point par point, de Port Louis ou du buffer zone. Cette vision d'ensemble voit le tout d'un coup et aussi voit les complémentarité sans vouloir être concurrente. On ne va pas proposer la même chose la et là. Et la vieille ville de Port Louis, c'est comme ça que je voudrais l'appeler. a plus une vocation culturelle, d'industries créatives, qui pourraient être justement le cœur, l'attrait d'une ville pour tous les mauriciennes, les jeunes surtout et beaucoup de touristes qui viendraient ici.

Le tourisme oui. Ce genre de personne viendra visiter la ville et surtout des espaces comme ça. Des espaces anciens qui ont un caractère authentique et non pas un building de Dubaï ou de New York qu'il connaissent déjà. Donc ça fait partie du patrimoine culturel.

Au-delà du métro, les deux gares et le métro ont la vocation de redynamiser Port Louis. La zone tampon a une vocation d'être le complément de ça en étant le volet culturel et le volet industrie créative pour la ville. En parlant d'industries créatives c'est pas seulement des bâtiments qui ont revolve dans le style ancien qui donne une identité plus locale mais le contenu aussi et la culture mauricienne que l'on véhicule qui

donne l'identité. C'est la boîte et le contenu, les deux. Et ça c'est ce qui intéresse un étranger touriste et éventuellement un étranger au niveau international qui va nous permettre de donner une âme et une identité, un branding à Port Louis. PL étant la capitale, à défaut, à toute l'île maurice.

Le port dans commercial dans sa fonction est déjà délocalisé, il ne vient pas dans cette partie qui est publique. A Bain des Dames au Sud ou Jn Fei, Riche Terre etc. Donc le Port purement commercial, donniere, maritime, etc sont délocalisé. L'ancienne fonction du port, comme dans tous les pays, les anciens quais, les fronts de mers etc sont l'occasion de connecter la population avec lui avec la mer et de faire un rappel historique de l'importance des ports avant. Les port c'était quoi la connexion avec l'étranger, la connexion avec le commerce et la connexion avec l'information. Les nouvelles venaient par le port, pas par avion ni par internet.

Vous savez, les deux entrées de Port Louis sont là. Qui veut dire pour tous visiteurs qu'il soit Mauricien ou étranger, quand il arrive dans Port Louis C'est la première impression qu'il va avoir. Ba oui, je veux dire que c'est le geste ce qu'il va voir et ce qu'il va appréhender et quand il part aussi ça va être ça.

Aaah l'inspiration! On vous a donné la vidéo? On a pensé à la vague qui a emmené les immigrants ici. Et la vague au départ est mouvementée. Le voyage est difficile et mouvementé par la mer qui est houleuse et qui arrive sur nos plages très calmes pour finir sur nos sables. Donc toute la toiture est conçue avec ça dans la tête parce que Aapravasi Ghat est le lieu de débarquement justement.

Aapravasi Ghat va bénéficier d'une meilleure accessibilité et puis d'un environnement amélioré, parce que actuellement c'est comme un bijou dans une boîte salle. La boîte est en décrépidude, en ruine. La bous avons l'occasion de changer de boîte, d'améliorer tout le contexte autour. Tout ça rentre dedans, tout ça rentre par la rénovation de ce qui reste des témoignage du passé qui sont beau et après autour s'articule une architecture plus contemporaine qui traduit notre mode de vie actuelle.

Les formes d'urbanismes il y avait une séparation des fonctions est aujourd'hui dépassée et il y avait justement la voiture qui permettait de dire que là-bas c'est une zone résidentielle, là-bas une zone de loisir etc.

Entretien avec Corinne Forest.

Anthropologue et Head Technical de L'Aapravasi Ghat Trust Fund.

Réalisé le 19 décembre 2019 dans les anciens locaux de L'Hôpital Militaire.

Donc Maurice en 1995...c'est ça, tout démarre de là...Maurice signe la convention du patrimoine mondiale. Dans cette convention il y a des Operational Guidelines d'accord, qui en fait, parce qu'une convention c'est que des principes. Les principes sont toujours sujet à interprétation...l'urbanisme est un bon exemple. Donc l'unesco à des Operations Guidelines, les dernières sont de 2017. Donc dans ces Operational Guidelines là, on dit que quand il y a un projet à grande échelle qui a un impact sur le patrimoine mondial, sur le world heritage, il faut qu'il y ait consultation avec l'unesco.

Du coup qu'est ce qu'a fait Maurice. Urban Terminal il y a eu un appel à projet. Il y avait, c'était en 2017 ou 2016. Avant ça, en 2018, le gouvernement mauricien a prévenu l'unesco. Il est allé à l'unesco pour leur dire qu'il y a plusieurs projets de développement. Donc la négociation se fait entre le gouvernement, l'unesco...alors le gouvernement lui, il a plusieurs négociateurs...il y a la communauté, les institutions, il y a aussi le promoteur avec lequel il négocie... Mais il y a aussi les institutions, la communauté et il y a aussi des spécificités - tous les ministères, les départements... tout ça. Et en fait, ce qui s'est passé avec le projet de Urban Terminal c'est que les documents de planning urbain qui existent, ils ne sont pas toujours maîtrisés par les autorités. C'est-à-dire le PPG 6.

C'est une longue histoire mais pour faire court...Quand Aapravasi Ghat a été inscrite à l'unesco on avait délimité une zone de protection autour. Donc bien-sûr, les architectes comprennent sans problème...un bâtiment est indissociable de son contexte. Donc le contexte contient toute l'histoire de l'évolution du lieu et donc qui contribue à la signification du site autant que le site lui-même. Si on prend un site et qu'on le démonte et qu'on le remonte ailleurs, il a plus du tout la même signification que dans son contexte d'origine. Donc c'est ça le principe. Donc il y a une zone tampon pour maintenir la signification historique du lieu. Donc quand on a délimité cette zone en 2006, il n'y avait pas d'existence légale pour la zone tampon. Il n'y avait pas d'existence dans les textes de planning urbain, pas d'existence dans la législation. Du coup il n'y avait pas de contrôle sur ce qui se passait sur cette zone. Donc la municipalité en fait, a chaque fois qu'il y avait des demandes de développement fonctionnait en plus, avec un plan directeur de 96 qui n'a jamais été adopté. Donc le seul moyen qu'ils avaient afin d'évaluer les applications était de se référer à ce document qui n'avait aucune valeur légale en fait. Ça n'a jamais été proclamé officiellement.

Du coup l'unesco a commencé à dire ...mais attendez y avait un problème là... et surtout au moment où le Merchant Navy Club a été détruit - Là où il y a Kinoo Square maintenant aujourd'hui. Et c'est là qu'on a commencé à se rendre compte qu'on avait absolument aucun moyen d'agir. C'est ça en fait le plus difficile dans l'histoire c'est qu'on est, en tant qu'institution, on a été mandaté pour le patrimoine mondial...faire en sorte que le patrimoine soit maintenu. Et quand le merchant Navy Club a disparu on s'en est rendu compte. On a essayé à peu près tout ce qu'on a pu. Et on a rien pu faire contre la destruction. Pourquoi? Parce qu'il n'y avait aucun instrument légal pour empêcher cette destruction. On a essayé de se servir du National Heritage Act. Impossible - puisque c'était pas classé National Heritage. On a essayé de se servir de la convention du patrimoine...Une convention sont principes généraux...Mais quand un pays signe une convention en droit, il doit prendre les principes de cette convention et les inclure dans la législation locale. Et la seule législation pour le patrimoine à l'époque c'était le Nationale Heritage Find Act. Donc on avait que ça comme loi. L'Aapravasi Trust Act c'est différent, ça parle pas de patrimoine, ça parle de l'engagement et des missions de recherche tout ça. Vraiment il n'y avait rien.

Donc l'unesco a commencé à tirer la sonnette d'alarme et a donné un carton rouge à Maurice en 2010. C'est une décision qui est publiée par le Comité du Patrimoine Mondial. Le Comité du Patrimoine Mondial a lieu chaque année en juillet et il fait un passage en revue de tous les sites. Donc ils regardent les nouvelles inscriptions mais ils regardent aussi les problèmes où les avancées. Et en 2010, on leur a donné des décisions que Maurice doit mettre en place un instrument légal qui va réglementer le développement dans la zone tampon parce qu'il y a trop de perte de patrimoine. Il n'y a pas de contrôle sur le développement...c'est l'anarchie complète. Donc on demande à Maurice de faire en sorte qu'il y ait un document de planning urbain. Donc qu'est-ce qu'on a fait à ce moment-là? Bon on avait déjà fait un inventaire complet de tous les bâtiments

dans la zone tampon on parlait pas de rien. Il y a plus de 300 bâtiments. On avait déjà fait l'inventaire. On avait déjà évalué, donc rassemblé une documentation ou justement on avait essayé de comprendre quels étaient les styles traditionnels de Port Louis. Qu'est-ce qui caractérise Port Louis dans un premier temps. Et après essayer de comprendre les dynamiques urbaines c-à-d, ben voilà la ville est coupée en deux par l'autoroute, quelles étaient les connexions antérieures... Enfin on avait fait tout un travail de documentation et en fait quand il a fallu préparer le Planning Policy Guidance. Évidemment on avait pris un tuteur extérieur parce qu'on n'avait pas les capacités. Et c'était le chef de l'université du département de l'architecture de l'université de Pretoria qui est venu et qui a travaillé sur le document. Et bien sûr le ministère des terres et du logement puisque c'est eux qui adoptent et qui font passer les documents au gouvernement.

Donc déjà là ça n'a pas été simple pourquoi? Tout simplement parce que le document il dit voilà l'objectif dans cette ville c'est d'atteindre un développement durable. Pour atteindre ce développement durable il faut réinvestir dans le patrimoine parce que c'est ça qui fait l'identité de la ville. Cette ville, elle a été, elle a grandi avec ce patrimoine, parce que le patrimoine répondait aux besoins de la ville à l'échelle humaine et ce qui existe à Port Louis n'existe nul par ailleurs dans le monde. Donc l'idée était de dire aussi... donc développement durable, c'était aussi de dire ben voilà... si vous mettez en avant votre identité local, vous n'êtes pas sur le positionnement que par exemple un mall comme Bagatelle qui se destine à être une ville. Parce que ce qui existe à Port Louis n'est pas ce qui existe à Bagatelle, parce que Bagatelle c'est ex-nihilo. C'est une nouvelle construction que finalement vous allez retrouver des échos à Cascavelle...un mall comme Riche Terre vous allez trouver des échos à Phoenix. Ben finalement quand vous allez à Riche Terre c'est comme si vous que allez à Dubai faire votre shopping. Il n'y a rien qui distingue Ile Maurice de Dubai. C'est exactement les mêmes malls. Donc quel est l'intérêt donc c'est ça l'objectif du développement durable. Donc quel est l'intérêt de se mettre en compétition. On se veut en compétition parce qu'on standardise absolument tout. Donc le centre ville de Port Louis s'il commence à avoir le même positionnement que tous les malls de Maurice qui se construisent il va mourir économiquement. Parce que c'est le même positionnement commerciale. Et tout ce qui sauve Port Louis finalement c'est avoir les bureaux, les services et une économie qui n'existe pas dans les malls ailleurs.

C'est ça la vision. Donc derrière - qu'est ce qu'il fallait faire. Donc voilà on a une ville qui a poussé dans tous les sens avec des architectures différentes absolument pas pensées en contexte...c'est bien rare. Donc on a des bâtiments de toutes les hauteurs, de toutes les couleurs, de tous les styles. Donc il faut ré-harmoniser la ville. Donc on va ré-harmoniser la ville en prenant comme référence le patrimoine. Pourquoi? Pour retrouver cette identité unique. Donc on va prendre par exemple - donc malheureusement on a pas pu mettre ça, on l'a mis plus tard. On va retrouver cette typologie - on va donner des grades aux bâtiments. Donc grade 1 c'est l'équivalent de monument national; grade 2 c'est un bâtiment qui est classé; grade 3 c'est un bâtiment qui est inscrit. En gros. Donc et après il y a tous les autres bâtiments qui n'ont pas de valeur patrimoniale particulière mais qui ont aussi un atout - c'est quand on fait une demande de développement pour un bâtiment qui n'a pas de grade. La personne peut détruire. Mais quand elle re-construira, elle aura à s'inspirer du contexte. Parce que le principal objectif du document - c'est de faire du critical régionalisme. C'est à dire qu'on doit s'inspirer du contexte dans lequel le bâtiment se trouve et de faire en sorte que ces nouvelles constructions s'insèrent dans le tissu urbain de manière cohérente.

Donc voilà les grandes lignes. Maintenant qu'est ce qu'on comprend les gens? Les gens ont compris quoi? * Vous mettez des restrictions de hauteurs* D'abord il faut bien restreindre les hauteurs pour avoir quelque chose d'harmonieux. Même si les gens peuvent construire plus haut mais en respectant un retrait par rapport à la façade, parce que ce qui compte c'est de garder l'harmonisation des façades. Par exemple, vous avez le droit de construire un bâtiment avec un ou deux étages. Si vous voulez un troisième étage, on va vous dire oui mais le troisième étage doit être en retrait avec la façade, et des retraits qui sont rébarbatifs, parce qu'on dit 7 m, donc les bâtiments ne sont pas forcément aussi profonds. Et puis vous pouvez construire autant que vous voulez tout compte fait avec certaines restrictions quand même. Et si vous ne souhaitez pas suivre ces directives de restrictions-là, vous pouvez aussi - seulement vous devez donner une étude d'impact. Et Vous devez démontrer comment votre bâtiment, sans respecter les normes qui sont préconisées, ajoute de la valeur à la zone. Oh ça c'est pratiquement jamais arrivé...enfin quelques uns et pas beaucoup. Donc du coup le principe de ce document est vraiment de dire d'essayer de régénérer le

tissu urbain et de faire en sorte qu'il retrouve son harmonie et sa cohésion et aussi de retrouver sa qualité de vie. Parce que là, à force d'avoir eu un développement qui n'était pas coordonné, on a des bouts de trottoirs comme ci, des égouts comme ça, des luminaires comme ça dans un endroit, des luminaires différents dans un autre, et là il y en a pas. Il y a une complète dé-harmonisation de la ville. Et puis en tant qu'humain on est plus dans un contexte où on a des repères et où on se retrouve...donc c'est ça le principe de ce document-là.

Ça a été très très mal reçu par les habitants. Parce qu'ils disaient "vous nous donnez des restrictions mais vous nous donnez pas de compensations pour ces restrictions". Donc on s'est dit que effectivement que c'est une problématique, parce que dans tous les pays, quand on est dans un centre historique, il y a quand même... On peut déduire les travaux qu'on a fait de ces impôts. On ne va pas payer d'impôts dessus. Enfin, il y a quand même certains avantages aussi. On est obligé de compenser les gens pour le souci qu'on leur donne.

Donc en voyant que les gens comprenaient pas le principes ni la vision pour le développement et qu'il y avait une telle levée de bouclier au début. On s'est dit on va faire une étude économique de la ville. On va regarder quels sont les atouts économiques de la ville, on va regarder quels sont les secteurs qui dysfonctionnent, ceux qui sont peut-être sous-exploités. On va identifier les opportunités de développement. En essayant d'avoir une logique économique à l'échelle nationale. De manière que ce soit dans le développement durable et une réorientation durable pour la ville. Donc on a l'économiste du patrimoine qui est venu, on a fait des tas d'études... et les conclusions sont que... ça c'est 2016. Ben on a le profil économique de Port Louis au fait, quand on regarde, contrairement aux autres villes, en général dans les grandes villes, la culture, les divertissements, même la gastronomie etc, sont vraiment dans les premiers secteurs économiques qui fonctionnent. Port Louis c'est absolument pas le cas - c'est les derniers. Et la ville ne fonctionne qu'avec les services, les bureaux du gouvernement et le commerce parce que ça a toujours été une ville de commerce. Mais seulement le fait qu'il y ait les malls, qu'il y ait un nouveau modèle économique a émergé et que du coup on a plus eu besoin de venir à Port Louis pour se fournir en tout ce qu'on aurait besoin. On va dans les malls, parce que le parking est plus simple. Ben finalement, le centre ville de Port Louis est train de...l'ouverture de Bagatelle a eu sur le Caudan un impact majeur...on voit que économiquement foun, il plonge direct. Pourquoi, parce que c'est le même positionnement économique.

Donc le document a dit voilà les opportunités de développement sont de prendre en considération le capital culturelle de Port Louis, encore une fois qui est unique, qui permet de se positionner différemment des autres lieux de Maurice et de se dire que ben on a tout un capital culturel qui existe, avec les bâtiments de patrimoine, mais aussi toute la vie qui existe dans Port Louis : Chinatown, la rue Desforges, Plaine Verte - qui sont des lieux vibrants et qui une vraie vie, parce que y a toujours des résidents - ce qui n'est plus le cas dans le centre ville - le théâtre, ben tous les atouts culturels de Port Louis, d'essayer de les revaloriser et d'essayer de redonner un boost économique à la ville. Donc il y pas que ce document-là, c'est de donner une liste d'incitation possible. Alors l'idée ce n'était pas de réinventer la roue. L'idée était de prendre ce qui existait déjà, parce que Maurice est quand même un paradis fiscal. Donc pour aller trouver des incitations financières dans un paradis fiscal- quand il n'y a pas de droit de succession, quand il y a pas que la TVA est basse - c'était compliqué. Du coup, on a déjà pris ce qui existe déjà, en disant que vous pouvez prendre ces avantages fiscaux là et les appliquer au patrimoine. Par exemple, quand un propriétaire va acheter des matériaux, ben il paiera pas la TVA. Pourquoi - parce qu'il utilise ces matériaux-là à bon escient - enfin, conformément au modèle économique voulu pour Port Louis. Donc il y a un rabais, il ne paye pas la TVA, enfin il y a un certain nombre de liste comme ça.

Malheureusement et c'est intéressant que c'est question consultation. Là c'est peut être plus le sujet. Ce document là, Planning Policy Guidance, il a été fait pratiquement sans consultation, parce que l'état mauricien avait le couteau sous la gorge avec l'unesco. Donc ils ont voulu passer ça très très vite. Ce qui a eu un revers de médaille c'est que la communauté a dit "mais attendez vous faites quoi là, on était libre de développer de vendre et tout ça et puis là vous venez nous dire qu'on peut plus. Sans nous donner d'incitation etc". Il n'y a pas eu de consultation pratiquement. La négociation s'est faite parce que nous on s'est dit économiquement, quelles sont les opportunités etc. Seulement il reste un problème, c'est que le gouvernement fait des Polices, il fait des politiques publiques, il donne des orientations générales publiques. Le promoteur qui habite dans port louis, il a une logique d'optimisation foncière qui est à l'échelle individuelle. Donc il comprend pas toujours la logique de l'objectif

général dans l'intérêt national de faire le développement durable. Lui il voit les choses à son échelle individuelle. Et il y a un autre problème.

Et on fait le même constat quand on fait l'étude économique. On voyait comment ça fonctionnait Il disait au faut, les propriétaires, le fait qu'ils sont à Port Louis. Ils ont une estimation propres à eux même quoi! Il y a des agences immobilières oui, mais c'est pas tout le monde qui va aller vers les professionnels. Donc il font un peu ce qu'il veulent comme ils veulent. Puis quand ils se rendent compte quand il y a une personne qui l'achète au bout de X temps ou quand les promoteurs achètent, parce que les seules qui peuvent acheter un terrain à Rs 37 Millions, qui eux effectivement qui ont un projet. Il faut quand même trouver ce promoteur qui va faire je ne sais pas combien d'étages.

Parce que moi, avant que ce document-là passe. On nous dit que "vous arrêtez le développement". J'ai dit mais il y a bien plus de demandes de permis maintenant que ce document là est en place qu'avant. Il y a eu la crise économique en 2008/2009 - il n'y a pas eu de demande de permis du tout dans Port Louis. Et ce serait ce document-là qui empêche le développement?? Nonnn! Donc il y a toute une imaginaire et une mentalité de la communauté autour de ces biens et de la valeur de ses bien qui n'est pas forcément basé sur des choses rationnelles - premier point.

Deuxième point, c'est que le patrimoine n'est pas considéré comme un atout à Maurice. Le patrimoine c'est comme-ci ouais "vieux vieux zafer malang malang bizin krazé pou faire li". Il n'y a pas de valeur et quand on fait ce qu'il a de la valeur économique c'est de détruire et de reconstruire. Donc on efface vraiment ces deux éléments là qui rendent la consultation et les échanges difficile. Parce qu' en fait nous on vient avec un discours d'une part qui est un discours de politique général et d'intérêt général pour la nation que les gens prennent à leur niveau individuel et qui en plus évolue pas dans un cadre qui les obligent à se conformer à cette politique. Il n'y a pas parce que, à part si on est dans la zone tampon, quand on est à Volcy POUgnet, à la Cathédrale, au Champs de Mars, ou ailleurs dans Port Louis, on peut faire ce qu'on veut. C'est-à-dire, le développement durable, la réhabilitation du patrimoine ça n'intéresse personne. Donc il y pas cette valeur que la communauté donne .. c'est une généralité que je je dis comme ça. Ce n'est pas vrai évidemment pour tout le monde. Mais quand même dans la majorité des cas, quand les gens veulent vendre, ils ne prennent absolument pas en compte que leurs bâtiment peuvent avoir valeur patrimonial quelconque. Donc on a beaucoup de problèmes dans les consultations à cause de ça parce que dans la mémoire collective c'est comme ça, dans la mentalité c'est ça. Nous on vient avec des concepts complètement nouveaux. Parceque il n'y a pas de centre historique à l'île Maurice. Donc les gens ne voient pas l'intérêt de l'histoire et du patrimoine. Donc il n'y a pas de valorisation. Donc tout ce qu'il savent du patrimoine sont des bâtiments qui sont en train de tomber en ruine. Donc ça ne donne pas une vision positive des choses. Ca c'est un gros problème. Et puis encore une fois, l'État mauricien ne peut pas faire ce qu'il fallait faire, il fallait peut-être donner des incitations financières pour pouvoir les accompagner. Il n'y a pas non plus d'expertise, il n'y a pas de compétence dans le patrimoine. Donc les gens ont du mal à être accompagnés même quand ils ont de la bonne volonté. S'ils veulent bien faire, ils viennent nous voir et nous demandent "ki bizin faire?.. "Mo pas capav dire ou ou ki bizin dire ou ki bizin faire. Parski dans place ki mo été. mo pas capav dire ou ou bisin faire sa, mo 1 fonctionnaire moi. Après mon architecte". Donc dans la négociation c'est compliqué parce qu' on ne peut pas non plus avancer et on ne peut pas résoudre tous les problèmes de la terre malheureusement. Et donc il faut rester en dans sa zone d'agissement, on ne pe peut pas aller en dehors de ça.

Donc voila voilà et maintenant que j'ai expliqué au départ...le projet de Urban Terminal...Maurice a dû aller à l'unesco donc pas que pour celui là , d'ailleurs, il y a quatre projets qui sont ici dans la zone. Et donc l'Unesco a dépêché une mission qui est venu en mai 2018. Et le premier constat est qu'il faut faire un master plan. Là l'unesco arrive et dit mais attendez, vous avez plusieurs projets - chaque projet dans la zone tampon - le métro c'est métro express, urban terminal, c'est le MPI (Ministère des Infrastructures Publiques); Slavery museum, c'est le Ministère des Arts et de Culture; Landscape c'est Landscape, enfin PMO(Bureau du Premier Ministre, on va dire Landscape. Donc vous avez 4 projets, il y en a d'autres encore mais c'est pas grave - 4 autorités différentes. Entre ces quatres autorités-là il n'y avait aucune consultation. Ca veut dire que landscape va faire son projet, il va décider pour ces trottoirs il va mettre la pierre et tel revêtement et métro express n'est pas au courant donc

lui il va faire un autre revêtement, un autre aménagement. Pareil pour le Urban Terminal, il vont décider de faire un revêtement de telle manière, il vont mettre des arbres comme-ci, comme-ça, des luminaires comme-ci comme-ça. Vous avez 4 projets et 4 projets à grande échelle. Ça ne peut pas marcher. Faut que vous (île Maurice) ayez une approche coordonnée. Donc il vous faut faire un master plan.

Voilà d'où il appartient avec le master plan. Donc on a pris les études économiques, qui avait identifié les opportunités pour le développement dans la ville de Port Louis. Par exemple autour du marché central, il faudrait revaloriser le côté gastronomique...en fait, il y a tout un processus dans cette région-là, c'est la nourriture qui vient directement des producteurs, il y a le côté grossistes où on achètent en gros la nourriture, les mauriciens qui travaillent dans Port Louis et les consommateurs. Donc on a vraiment une chaîne complète. Donc toute cette zone-là autour de la gastronomie, la valorisation du patrimoine immatériel gastronomique etc.

Ici, là où on est, l'hôpital militaire ça va être le musée de l'esclavage, il y l'Apravasi Ghat, il y a la poste, qui est un musée aussi. Donc toute cette zone-la, ça va être une zone culturelle qui va permettre aussi d'avoir un développement, des service touristiques, qui à partir du moment où il aura des attraits pour les touristes à visiter les musée, il y aura forcément des services qui vont se développer donc des opportunités de business qui vont se créer pour les mauriciens. Donc réhabiliter le patrimoine historique pour les raison que j'ai déjà expliqué, et puis améliorer la mobilité, et améliorer les parkings. Évidemment le métro c'est une opportunité, mais ça doit se faire de manière intégrée. On ne peut pas juste venir dire, planning de métro voilà c'est là, comme on m'a dit il y a deux ans. Alors là il va passer sur le trottoir devant l'Apravasi Ghat. Oui mais pourquoi? Enfin...est qu'on a réfléchi à l'impact, est-ce que ça a un sens de la faire passer là? "On a pas de place, c'est la délimitation de la route, il faut faire passer les rails ." Vous ne pouvez pas au ras d'un patrimoine, ça va avoir un impact négatif, ça va franchement, pas être esthétiquement, franchement intégrée. Ça va être un peu bizarre. "Ahh mais ne vous inquiétez pas le métro va passer toutes les 10 minutes" c'est ce qu'on m'a répondu.

Donc l'Unesco a négocié avec le gouvernement mauricien pour dire non. Enfin le métro nous a écouté heureusement, "on va bouger la station, on va le permettre plus loin, on va intégrer les rails de manière qu'il s'intègre dans l'aménagement urbain". Bon le musée de l'esclavage, il y a pas tellement de problème, parceque de toute façon il faut restaurer le bâtiment, c'est un musée. Donc il ne va pas y avoir de développement extraordinaire. Il n'y a pas de nouvelles constructions. Et puis est arrivé le Urban Terminal!

Bon, le premier problème qu'on a eu c'est que au Ministère des Infrastructures Publiques (MPI) quand ils ont préparé leur appel d'offre, ils n'ont absolument pas compris les Planning Policy Guidance. Donc qu'est ce qu'ils ont fait? Ils nous ont demandé des extraits du Planning Policy Guidance, on leur a envoyé. Mais quand il on fait l'appel d'offre, ils ont dit oui, il faudra respecter le Planning Policy Guidance, mais ils ont mal interpréter certains aspects, du coup on s'est retrouvé avec des urban terminals très conséquents, parce que le gouvernement voulait mettre 2000 hawkers, 600 place de parkings, mettre la station de pompier, mettre les policiers, mettre tous les bus,etc. Donc au départ si le MPI, avait compris ce document-là, ils auraient jamais pensé que ce projet allait être de cette manière-là. Ils auront eu une approche beaucoup plus constructive, vis-à-vis de la ville .. de ne pas concentrer tous ces services-là en un seul endroit.

Au départ le MPI lance son appel d'offre, il n'y a pas de consultations auprès des institutions du gouvernement. Il y a des consultations, oui: il nous demandent des retraits des guidelines du PPG. Donc il y a une interprétation déjà à leur niveau qui n'est pas forcément juste... Et encore une fois, ces concepts-là sont totalement nouveaux à Maurice. Il n'y a pas d'endroit où ça se passe à Maurice. Il y a alors un problème de compréhension. Donc on nous demande d'envoyer des extraits, on nous demande si ça va marcher, pas marcher.

Il y a quand même un problème encore une fois de vision générale. Donc c'est une petite île qui est fragile parce qu' il n'y a pas beaucoup d'habitants, un environnement fragile, une économie fragile. Enfin fragile, elle est solide l'économie mauricienne mais on est quand même un Small Island Developing State. Mais je veux dire c'est pas un marché qui est très grand c'est 1.3 million de personnes. Donc peut être ça

serait bien d'avoir un plan global pour l'île Maurice en se disant mais qu'est ce qu'on veut faire mais où? Comme qui se traduirait par un plan d'aménagement du territoire. Et le plan d'aménagement du territoire c'est le NDS, qui sont des principes généraux. Mais à quel point ils sont reliés au ministère des finances?

Il y a quand même un problème encore une fois de vision générale. Donc c'est une petite île qui est fragile parce qu'il n'y a pas beaucoup d'habitants, un environnement fragile, une économie fragile. Enfin fragile, elle est solide l'économie mauricienne mais on est quand même un Small Island Developing State. Mais je veux dire c'est pas un marché qui est très grand c'est 1.3 million de personnes. Donc peut être ça serait bien d'avoir un plan global pour l'île Maurice en se disant mais qu'est ce qu'on veut faire mais où? Comme qui se traduirait par un plan d'aménagement du territoire. Et le plan d'aménagement du territoire c'est le NDS, qui sont des principes généraux. Mais à quel point sont-ils reliés au ministère des finances? C'est normal que les projets prennent le dessus sur d'autres. Alors le MPI décide que le fait de refaire le Urban Terminal c'est bien. Mais à quel point ont-ils réfléchi au contexte? Je me pose la question. Surtout quand à Victoria, où il y aura des boutiques, où il y aura des hawkers, il y aura bizarrement exactement la même chose de l'autre côté (à la place de l'immigration). Et il y a combien qui séparent ces deux pôles là? Il y a quoi 500m? C'est petit Port Louis!

Il y a 40000 personnes qui viennent à PL tous les jours. Combien de personnes vont rester dans toutes ces boutiques et ces choses là quand il y a plus de 50 boutiques je crois dans Urban Terminal. Il y a 50 boutiques là-bas, on passe à la rue Farquhar, et quand on va de Air Mauritius Building ou de Victoria vers le Urban Terminal du Nord, il y a des boutiques là aussi!

Donc il y a un problème quand même. Est ce que le gouvernement s'est bien posé les bonnes questions quand il a développé ces projets de urban terminal. Est ce qu'il a vraiment réfléchi à l'impact économique que ça allait avoir sur la ville?

Entretien avec Geeaneasswar Bundhooa.

Permanent Secretary du Ministère des Infrastructures Publiques .
Réalisé le 2 juin 2020.

Les principaux développements routiers autour de Port Louis, comme la liaison de Coromandel à la M1 et l'autopont de Phoenix, font partie d'un grand programme de décongestion routière. Ce sont en effet des projets routiers avec l'ambition de moderniser le pays. Et justement, nous ne pouvions pas ne pas intégrer les urban terminals, qui à le savoir étaient des lieux qui opèrent depuis l'époque coloniale. Il fallait donc les moderniser en diapason avec l'avènement du métro. Dans cette modernisation des terminaux, le gouvernement s'appuie principalement sur les 5 terminaux entre Port Louis et Curepipe.

On avait pris la décision pour que tout ça soit de façon intégrée, offrant les services d'un terminal, intégrée avec du commerce moderne, des activités récréationnelles et de business. Le gouvernement, n'ayant pas le capital nécessaire pour investir, nous proposons un environnement d'incitations et de facilités pour que le privé puisse y investir. C'est là le principe derrière tous les "urban terminals". Le terme exact est Design, Finance, Build, Operate and Maintain. Et le gouvernement propose un bail de 60 ans, qui sera renouvelable selon les conditions, étant donné que tous ces développements auront lieu sur les terres de l'État.

Le principe est de ne pas se déconnecter du passé du site en question. Nous misons sur du moderne, de l'esthétique, du fonctionnel, et qui en même temps soit intégré aux valeurs et aux attentes de la ville. C'est pour cela que nous avons le PPG Guidelines, imposant des restrictions assurant l'aspect patrimonial, écologique et durable.

On ne voyait pas les Urban Terminals comme une stratégie de décentralisation mais plutôt comme un besoin de modernisation et un besoin de rendre la ville plus vivante, de booster le développement en ville de ce qu'elle était tout en considérant le problème de la congestion routière. Et pour ISUT, c'est pour cela qu'on avait suggéré un nombre de 1000 parkings. Un autre critère a été le logement des marchands ambulants qui opèrent dans les alentours de la place de l'immigration. Nous voulions leur donner un endroit plus sécurisé pour qu'ils opèrent. Côte D'or tout ça est pour le moment en pause.

On souhaite encourager le public à utiliser le métro. Et nous pensons le faire à travers les stations de métro, comme nous le voyons dans les autres pays - qui sera une expérience plus complète quand quelqu'un prendra le métro ou autre transport ayant leur propres activités commerciales. Ce qui assurera aussi la profitabilité du projet. Cela explique la présence d'espaces de location - et notre démarche de suggérer en outre, des bureaux, l'hôtel et des boutiques. Un espace vert est aussi prévu avec l'ensemble de café, restaurant, afin de créer un environnement attractif. La liaison avec l'Aapravasi Ghat est aussi importante, ce qui lui apportera des bénéfices directs comme indirects. On voulait avoir un terminal tout à fait moderne avec des "state of the art facilities" pour les usagers de bus, de taxis tout comme pour les piétons - tout cela en intégrant les milliers de marchands ambulants qui se trouvaient aux alentours de gare du nord, que la municipalité avait du mal à gérer depuis des années. Pour résumer nous avons l'intention de gérer les mobilités et le logement des marchands ambulants. Et afin de donner une garantie aux investisseurs, on a conclu un arrangement pour qu'un certain pourcentage des locaux soit loué par le gouvernement. C'est comme ça que nous sommes arrivés avec l'intégration d'une station de pompier, d'une gendarmerie et encore d'autres départements administratifs. Cette décision fait suite à notre requête à travers les différents départements du gouvernement demandant s'il y a un manque d'espace. Ce qui veut dire que nous n'aurions plus à louer différents bureaux à plusieurs endroits dans la ville. Quant aux restes de la stratégie de rentabilité, nous laissons libre aux promoteurs de proposer leurs propres modèles.

mcplma

Nous sommes venus avec cette programmation suite à une consultation entre les divers acteurs du projet - NTA pour le nombre de bus, et les opérateurs de bus, la MCPL, AGTF (impliqué dans le Visual Impact Assessment), MPI, RDA Ministry of Housing and Lands, le temple d'à côté, les commerçants et ainsi que des membres du public. La consultation est, en fait, toujours en cours.

Il n'y aura quasiment pas de compétition envers la ville vu que nous proposons des programmations majoritairement pour les marchands ambulants, des espaces de bureaux, et une station de police et une gendarmerie. S'il y en a ce sera très minime, et donc ne sera pas une

menace de ce fait. Au contraire, la ville deviendra plus plaisante, et on y passera plus de temps et éventuellement parcourir la ville.

Nous avons bien sûr nos architectes et ingénieurs qui avaient travaillé sur le concept général en rapport avec les programmations suggérées.

Le pays a besoin de développement. Et nous ne pouvons pas développer uniquement dans une ville ou une région. Nous pensons donc répliquer le même modèle (avec des avantages fiscaux à disposition des investisseurs) de développement que nous connaissons actuellement à Port Louis à d'autres endroits tels que Flacq et Mahebourg, hors des villes actuelles. On veut un standard de développement qui soit équitable. Il nous faut le même voire, même mieux développer dans tout le pays. Par exemple à Mahebourg, nous allons intégrer l'aspect historique et traditionnel propre au lieu.

C'est ce que nous faisons à Port Louis - tout ça doit se refléter dans les projets. Et donc, ça ne sera pas le même type de développement partout. Par exemple à la Victoria Urban Terminal, les anciens bâtiments sont préservés et mis en valeur, faisant figure historique, pour qu'il n'y ait pas de déconnexion avec le site. Pour le Port Louis master plan, nous pensons justement avoir cette approche plus holistique. On cherche à redynamiser et à réactiver les activités comme d'antan. Et nous le faisons aujourd'hui grâce à plusieurs projets, notamment à travers le Urban terminal, l'aquarium, la smart city etc, qui favorisera la détente, le business, la mobilité, etc. Tout ça bien sûr sous l'égide du NDS et le ministère des terres et du logement tout en respectant le PPG. On veut vraiment lier les projets entre eux, et ainsi encourager la piétonisation de la ville, et donc, réduire notre dépendance à la voiture en ville. Et justement pour les lier, il faut qu'il n'y ait pas de compétition entre eux - qui veut dire que les projets doivent être de nature différentes.

Mahebourg par exemple, même avec le même modèle que Port Louis se retrouvera avec une stratégie authentique et adaptée. Les acteurs, notamment le district council, peuvent venir avec ces visions et ces critères spécifiques. Ce modèle pourrait éventuellement être un modèle pour le développement durable du pays.

Tout ça veut aussi dire la création d'une nouvelle économie plus harmonieuse et résiliente, avec du nightlfe, des activités et de la connectivité dans tout le pays. Et ça offre un paysage attractif pour le touriste et les investisseurs et ceux cherchant des opportunités. Tout ça avec l'objectif ultime c'est que les extrêmes de Maurice soit joignable en moins de 30 min.

Port Louis n'est pas en déclin, au contraire aux heures de travail quand ça opère, c'est très mouvementé...Nous à la Mairie on ne fait que valider les permis. C'est au gouvernement de décider. Nous de toute façon, on ne fait que approuver. Nous avons déjà le soutien du gouvernement central. Ils administrent, nous on exécute. On travaille avec le ministère des collectivités locales. Pour tout ce qui est transport c'est la NTA (National Transport Authority), pas nous.

Entretien avec Titoni Lam Cham Kee

75 ans Habitant de Port Louis

Réalisé le 14 décembre 2020.

J'habitais au coin de la rue Emmanuel Anuetil et al Rue Royal, avant on l'appelait la rue la rampe et la rue royale...Dans ce coin il y a une pharmacie chinoise, que mon grand père a ouvert.C'est la que mon papa est né, que moi je suis né, que mes frères et soeurs sont tous né. Et là tout ce qui se passait dans ChinaTown, je peux tout dire - parce que justement on vivait dans le centre de la ville de Port Louis.

Quand j'étais jeune à la pharmacie chinoise, on vendait de tout - vaisselle, bijoux, on vendait de tout! La pharmacie s'appelle New Lai Store. A côté il y avait l'hôtel Lai Min, vis à vis de moi, il y avait l'hôtel Ohni, à côté à la rue la rampe il y avait l'hôtel gros piti et à l'autre rue il y avait l'hôtel central. C'était des hôtels très renommés à l'époque avec chacun sa spécialité (inaudible). En face il y avait hôtel et souvent des fois il y avait des gens, surtout des marins...Tous les gars on regardait le cinéma! A cette époque il n'y avait pas de télé et on regardait le cinéma des marins qui chantaient plus haut sur le balcon d'en face, qui sifflaient aux filles et tout un truc...et nous on regardait le cinéma comme ça. Ça dépend où il y a le cinéma. Au cinéma on devait payer pour y aller mais pas nous!

À l'époque ou havas entre huit, neuf ou dix ans, je fréquentais l'école chinoise qu'on appelle maintenant la rue Joseph Rivière, qu'on appelait à l'époque la rue Ti-montagne.On faisait nos études là-bas. Mes parents étaient des personnes qui aimaient beaucoup leur mère patrie la Chine et ont inscrit leurs quinze enfants , tous à l'école chinoise- avec dix soeurs et cinq frères. Quand moi j'ai fini mes études là-bas, arrivant à la forme trois labas, je suis parti en chine pour faire mon collège et mon université.

Chaque soirée, quand notre magasin fermait, mon papa (mo mama li li ena 1 lot fréquentation nombreuse) quand on était encore enfant, nous emmenait sur le port et on regardait la mer. A cette époque il y avait pas de barrage. On regardait le port , il nous racontait des histoires...les histoires des statues près de l'hôtel du gouvernement. IL nous racontait des histoires (mari) intéressant...il disait en imitant leur geste avec son doigt "kisanla ine fane caca ici la et de l'autre côté la reine qui répond "c'est moi" et de l'autre côté l'autre dit haha prend papi aller, hahaha" tu vois la. Nous enfant a cette époque on ne savait pas qui était ce colonel de la france ou de l'angleterre , on ne savait rien de tout ca. Mais mon papa i ne connaissait pas lui non plus, mais il nous racontait des histoires qui allait nous faire rire

A cette époque c'était dur, il n'y avait pas de marchands qui vendait ceci cela, même pas une limonade. Nous on savait à cette époque que c'était que pendant l'année qu'on pouvait avoir de la limonade à boire, avant ca il y avait pas chemin que d'avoir de la limonade, sauf lors de l'époque du père laval. C'était dans des chopines à capsule. Ca se vendait dans les boutiques que pendant ces périodes là. Les jours normaux ne se vendaient pas parce qu'on vivait tous dans une grande économie de moyen à l'époque, vu que tout le monde avait beaucoup d'enfants et que la vie était chère.

À cette époque on avait un magasin, la pharmacie chinoise dans Port Louis et on avait aussi des boutiques à Riviere des Anguilles et après aussi à Bel Ombre et Beau Champ - ca ce sont les boutiques que mon grand père a partagé à ses enfants.Et mon papa occupait celles de Rivière des Anguilles et la pharmacie de Port Louis.

Chez nous depuis très petit, depuis l'époque primaire, je suivais mes parents quand ils allaient travailler à la boutique (de Rivière des Anguilles) pour leur donner un coup de main. Pourquoi? Parce que j'avais trois soeurs aînées et cinq autres soeurs cadettes. J'étais le seul garçon. Ça veut dire que tous les weekend, je devais suivre pour la boutique en campagne pour donner un coup de main.

Mais on ne savait pas grand-chose quand on avait cet âge. Je te mets dans la boutique, pour surveiller et vendre le pain. Si tu pouvais faire plus, tu pourrais aussi vendre la cigarette aussi. Sinon c'était que le pain - qu'on coupait et sur lequel on mettait le beurre ou de la sardine et l'argent de ce pain. C'est tout ce que je faisais. Juste pour être là à surveiller la boutique. C'est depuis petit qu'on a eu cette habitude. Et en campagne aussi, il n'y avait pas de lit. On prenait/utilisaiet des caisses, des caisses de petrole, genre si deux caisse en fer blanc et apres on se servait des planches et apres aussid es moultons de linde et des toiles gris quon mettait au sol pour dormir. A cette époque, ce n'était que pendant le weekend qu'allait, et

Entretien avec Mahfooz Moussa Cadersaib

Maire de Port Louis.

Réalisé le 16 novembre 2020.

moi je dormais sur le contour! Je suis même tombé une fois! Et depuis ce jour j'ai commencé a mettre des bancs de chaque côté pour ne pas tomber au d'une hauteur. J'allais tomber sur les bancs.Mais ca m'est arrivé qu'une fois. Je suis pas retombé parce qu'on était comme ça!

Port Louis existe depuis 150 ou 200 ans et tous les migrants chinois qui venaient pour aller travailler dans les boutiques de campagne, ils commençaient par derrière dans les cuisines pour préparer la nourriture. Quand il acquiert un peu d'expérience, si le patron te trouve bon, il t'enverra par devant pour servir le client directement. C'était comme ça la plupart du temps. Et mon grand père a commencé comme ça depuis derrière comme cuisine il a bouger pour le contour. Mon horaire était une personne très débrouillarde et le parrain voyait que ce jeune homme était très débrouillard, et il savait qu'il y avait une boutique où il manquait des personnes. Il lui demande de prendre la boutique avec son aide. Si la boutique avait besoin de 300 Rs pour opérer disons, il lui prêtait cet argent. Quand il travaillait, il rendait l'argent. Et c'est comme ça que mon grand-père a commencé à la boutique. Et c'est après qu'il s'est étendu vers d'autres boutiques.

Et après, tous les boutiquiers devaient descendre à Port Louis dans la semaine. Port Louis est le lieu de la vente en gros pour toutes les choses - quel que soit l'huile, la farine, du riz, et toutes les choses qu'on a besoin en campagne. Les vaisselles tout ça, ça se vendait à Port Louis à la douzaine. On prenait tout ça en gros et les rapportait à la boutique ou on vendait les articles en détail. C'est pour ça qu'on disait tout le temps qu'on descendait à Port Louis. Et après c'était pendant le weekend que les boutiques en campagne travaillaient le plus, les samedis et dimanches. Le dimanche c'est pour la demi-journée. Ce n'était alors qu' après le travail du dimanche qu'on descendait pour Port Louis-quand la boutique fermait à la demie journée.

Et quand on descendait à Port Louis, il nous fallait trouver un lieu pour nous stationner pour qu'on retourne avec nos articles. A cette époque les grossistes étaient normalement des musulmans, ils étaient à la rue royale, la rue de la reine tout ça c'étaient des magasins . Et on regardait un peu partout pour voir qui vendait les produits bon marché. Et deuxième, quels magasins qui acceptaient de nous laisser du crédit. Ce point là était très important! Le crédit était pour une semaine, par exemple quand on allait chez Currirjee, on prenait des magasins et on prenait les articles avec les camions qui passaient le lundi ou mardi soir pour les déposer à la campagne. Et en campagne on roulait avec ce stock pour la semaine. Le samedi et le dimanche, mon papa et moi sommes allés à la campagne pour la vente. Et lundi quand on venait pour nos nouvelles commandes à Port Louis, pour les nouveaux articles, c'est là qu'on payait le crédit de la semaine précédente. C'est tout le monde commença qu'en faisant. Si on le devait 1200 roupies et quelques sous, on lui payait le crédit pour en reprendre un autre pour la semaine., 14:45

Et là aussi ça se fait chez plusieurs grossistes on ira pour le riz, la farine et de l'huile, on ira ailleurs pour la vaisselles. Les vêtements ne se vendaient pas - à cette époque, chacun confectionnait leur propre habit. On achetait la toile et chacun faisait son habit chez soi. Chez nous aussi c'était comme ça. Et en campagne c'était encore plus le cas! IL n'y a pas de vêtement prêt à porter, pas du tout!

Et pour ce mouvement...quand on descendait à Port Louis, on devait rester pour une nuit et c'était le lendemain qu'on allait en magasin. Et c'est là que les petits clans se forment d'après nos norms de famille! C'est ensemble qu'on cherchait un endroit à louer et qu'on continuait tous pendant notre séjour à Port Louis dans une ou deux chambres. On pouvait nous stationner pour une nuit mais dès qu'on finissait nos démarches, on retournait en campagne.Et on venait à Chinatown chez les gens,qui louaient leurs espaces, ils louaient leurs étages. Si quelqu'un habitait les espaces de devant, il louait ses espaces de derrière, s'il vivait à l'arrière il louait les espaces de devant. Et les chinois ils devaient avoir une place pour stationner et aussi, les descendants chinois, nous on se concentre dans les études et l'éducation. On était pauvre et on ne savait pas trop lire, mais on croyait vraiment que l'éducation des enfants c'est pour leur propre avenir. Quand ils savent "lire", ils ont un avenir. C'est pour ça qu'on envoyait les enfants à l'école. Et il n'y avait pas d'écoles à la campagne, mais à Port Louis il y en avait. Quelles soient chinoises ou de l'État, l'école c'était à Port Louis. Et donc, il fallait mettre les enfants à l'école. Et c'est comme ça qu'on crée quelque chose pour les enfants. Les vieilles personnes, eux, habitaient à Port Louis et c'étaient eux qui se chargeaient d'emmener les enfants 5 à l'école. Comme ça les parents pouvaient travailler en campagne. Et c'est comme ça que les gens se regroupaient petit à petit pour créer ce genre de chinatown. Avant

Chinatown c'était un morceau de ville normal. C'est comme ça que Chinatown s'est formé.

Il y a avait aussi d'autres activités qui s'y sont développées - dans chinatown, il y avait les pagodes chinoises très renommés. Il y avait des pagodes que dans Port Louis. En dehors de Port Louis il y avait pas tout de pagodes chinoises. Il y en avait plusieurs - à Les Saines, près de la où se trouve ABC c'était Tien Han, regardait près d'ici, en face en y a une, il y en avait une a Heen Fo aussi. C'est une culture quand on sort, on doit prier Dieu pour qu'il nous guide et nous protège pour qu'on puisse vivre. Voilà pourquoi les pagodes étaient présentes.

Mais en même temps les jeunes allaient chez les Heen Fo et Hien Ta pour former des équipes de basket qui étaient assez en vogue. C'est comme ça que Chinatown existe. L'équipe de basket a cette époque, il y en avait quand même beaucoup. J'avais 12 ans environ. Il y a Attila qui existe toujours, XiaXiao existe toujours,après CMS aussi existe toujours et après il y en a qui ont disparu comme Dragon. Dodo existe toujours mais ils sont plus dans les chinatown,ils sont à curepipe maintenant. Mais tout le temps qu'il y a des tournois de basket, il viennent ici.

Et aussi avec les pagodes, on venait tous dans les centre(ou centre de Port Louis). Quelle fête à la campagne! C'était tellement la misère a cette époque qu'on ne faisait que travailler en campagne. S'il y avait des personnes qui travaillaient 8h,nous on travaillait au moins 15h le jour. Comment 15h - La loi disait qu'on pouvait opérer de 7h du matin à 7h du soir -mais avant l'ouverture il fallait préparer, surtout en période de l'hiver avec l'huile de coco tout ça, qui se caillait et qu'il fallait réchauffer pour les préparer. Ca veut dire avant l'ouverture de 7h, on devait être debout, vers les 6h, 5h30 et se faire un thé rapide pour préparer tout ça pour l'ouverture de 7h. Et après on fermait la boutique à 7h et pareil, il fallait tout préparer pour le lendemain. Quand il y avait des caisses de riz, il y avait une caisse de riz ordinaire et une autre caisse de riz de meilleure qualité et le prix était différent. Il y avait des caisses de farine, des balles de (tchi), après des instruments en fer lanc, de l'huile, l'huile de coco, le pétrole et d'autres choses encore. Et il fallait remplir tout ça, remplir les balles, quand il y avait moins de sucre il fallait remettre à plein. Quand on finissait la préparation. Si on comptait,ça faisait en gros 15h. Mais parfois, quand on vendait du vin ou du rhum, la c'était encore plus de travail. Les gens de campagne, il n'y avait pas de distraction et toutes les personnes qui buvaient, ils s'attendaient tout le temps la dernière minute pour venir à la boutique. C'est à 7h qu'ils venaient pour boire un petit truc ou de la chopine de vin. Et il prenaient 2h ou 3h. Si on les farrouchait, mais on le faisait pas, parce qu'on savait qu'il allait prendre encore! Il fallait alors attendre 7h30, 8h pour les mettre dehors! Et ca aussi il y avait la contravention et il fallait payer l'amende parce qu'on devait opérer de 7h à 17h. Tout ça il fallait qu'on s'habitue.

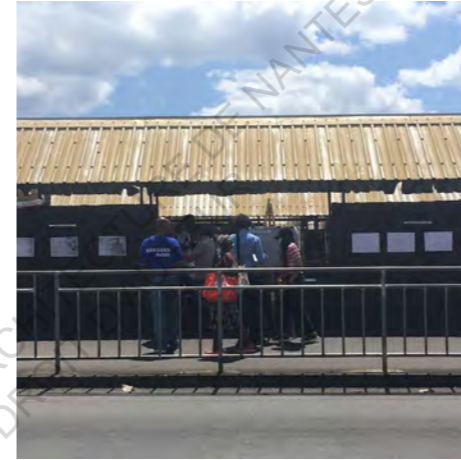
La loi disait qu'il devait qu'on ferme à la demie journée les dimanches et dans la semaine il fallait avoir au moins une demie journée qu'on fermait boutique entre lundi et vendredi. mais même si l'on avait pas, on devait avoir une demie journée la boutique ferme. Mais les jours ou l'on fermait à la demie journée, on était pas vraiment tranquilles, n'importe quel client nous qui frappait par la porte ou la fenêtre, on devait lui répondre. Si c'est pour une boite d'allumettes, on lui donnait; si c'est pour deux cigarettes, on lui donnait - parce que nous les boutiques, on était entourés de toutes les autres nations. Et on était seul et il fallait qu'on soit bien avec tout le monde. Jamais on refusait quoi que ce soit.

Qui a par la suite donné lieu à un itinéraire sous le guide de Mr. Tittoni.



Atelier Public

Atelier Public



NOMS	AGE	ADRESSE	OCCUPATION	VOUS ALLEZ FAIRE?	DEPLACEMENT						
Cedric	19	Grand Baie	Soudeur	Dejeuner - Achats	Bus	Ramdin	80	Montagne Longue	Policier Retraité	Aller au Bazar	Bus
Dayanand Parmessur	78	Goodlands	Retraité	Demarches	Bus	Sunita	49	Bambous	Retraité du Textile	Payer les factures de CEB/CWA	Bus
Phutully	65	Pailles	Retraité	Balade	Bus	Avish Leung	21	Caroline	Étudiant/Vidéographe	Tournage de "The Spirit of International Port Louis"	Voiture
Nassib Nirhossen	64	Rivière du Rempart		Travailler		Shekina Mootanah	23	Ébène	Étudiante	Caudan	MéTRO
James	66	Curepipe	Courses	Sécurité	Bus	Mohamed Ibrahim Jameer	79	Vallée Pitot	Retraité	Aller au Bazar/ À l'hôpital Jeetoo pour des médicaments	Bus
Hassan	26	Terre Rouge	Marchand Ambulant	Balade	Bus	Laibahadur	59	Petite Rivière	Receveur de Bus de UBS	Se détendre	Moto
Massod Nassir	48	Terre Rouge	Entrepreneur	Travail/Courses	Bus	Sanjay	54	Port Louis	Chomeur	Aller au Bazar	Bus
Manshee	21	Triplet	Étudiante UOM	Achats	Bus/Voiture	Marie	70	Terre Rouge	Retraité	Achats	Bus
Yanaf	23	Baie Du Tombeau	Étudiante	Shopping	Bus/Taxi	Lise	50	Sainte Croix	Fonctionnaire	Au travail au Ministère de L'Environnement	En voiture / En b
Sephora	16	Saint Joseph	Étudiante	Casse croute/ prendre le bus	Bus/Taxi	Divyshka	23	Chemin Grenier	Junior Architecte	En transit vers l'Hôpital SSRN	Bus
Perrine	16	Tranquebar	Étudiante	Casse croute/ prendre le bus	Bus	Jimmy	60	Sainte Croix	Travailleur Social	Transactions	Bus
Christabelle	27	Cité La Cure	Femme au Foyer	Balade - Achats	Taxi	Aghinee	50	Pamplemousses	Commerçant	Travail dans la foire de la gare du nord	Bus
Bhesou	62	Port Louis	Receveur	Casse croute / Dholi Puri	Moto	Jean Noël		Calebasses	Poseur de Carelage	Promenade	Bus
Whelan	15	Cité Briqueterie	Étudiant	Rentrer de l'école/Aller jouer au Football à Abercrombie	Bus	Dilchad	39	Vallée Pitot	Chauffeur de Bus	Pour le travail	Moto
Azim	11	Cassis	Étudiant	Aller jouer au Football/Caudan	Bus	Yovena	15	Le Hochet	Étudiante	Cours de Coiffure/ Aller au Jardin	Bus
Begue	11	Pointe Aux Sables	Étudiant	Aller jouer au Football/Caudan	Bus	Sarah	20	Arsenal	Étudiante		Bus
Oozeer Mehreen	37	Tranquebar	Securité	Achats	A pied	Louis Freddy Begué	82	Cocoterie	Retraité	Promenade/Courses	Bus
Yarif	72	Port Louis	Retraité	Travail	Bus	Annasamy	63	Sainte Croix	Retraité	Achats/Promenade	Bus
Nadeesha	25	Flacq	Étudiante MITD	Rentrer de l'école/Achats	Bus	Jean Labelle	66	Le Hochet	Retraité	Demarches Administratives	Bus
Yuvena	19	Flacq	Étudiante MITD	Rentrer de l'école/Achats	Bus	Diskshani Beekuree	19	Fond Du Sac	Étudiant	Cours à L'Université de Technologie à La Tour Koenig (UTM)	Bus
Beverly Leung For Sang	18	Riche Terre	Étudiante Maurice Curé	Rentrer de l'école	Bus	Heshna Ramessur	20	Plaine des Roches			
Saberoon Buckchady	62	Pailles	Marchande Ambulant	Aller à la foire	Voiture	Rajesh Ramdin	56	Vallée de Prêtres	Receveur de Bus	Au travail	Bus
Anita	56	Petite Julie	Marchande Ambulant	Courses pour faire son massala	Bus	Reekoye	40	Riche Terre	Chauffeur de Bus	Au travail	Bus
Maboob Sobratee	70	Morcellement Gibiz, Pailles	Retraité	Courses	Bus	Salim	54	Belvédère	Entrepreneur	Bazar/Achats	Bus
Christian	64	Route Royale, Grand Gaube	Retraité	Balade	Bus	Shiwangee	21	Barlow	Étudiante	Test au Casernes Centrales/ Aller au Caudan/ Aller à UTM	Bus
Geneviève Bacorillal-Thomas	38	Tranquebar	Sans Emploi		A pied	Ahelia	30	Tranquebar	Étudiante	Aller en stage près du Champs de Mars	À pied
Michel Antonio	64	Coromandel	Enseignant de PE	Aller à l'école Saint Francois	Bus	Dhruv	12	Terre Rouge	Étudiant	Sortant de L'École Razack Mohamed	Parents
Joseph Pierre	39	Plaisance	Plombier	Aller travailler à Pointe Aux Cannoniers	Bus	Hengel	11	Sainte Croix	Étudiante	McDonalds	Bus
Selven Supanee	32	Montagne Longue	Gardien	Demarche	Bus	Hansh	12	Baie du Tombeau	Étudiant		
Ravi Ramkissoon	52	Pamplemousses	Retraité	Livraison de Légumes	Bus	Garya	65	Terre Rouge	Marchand de Légume au Bazar	Bazarre	Bus
Cléo Desvaux	16	Roche Bois	Étudiant	Rentrer de l'école	Bus	Ruksar	58	Triplet	Vendeur en magasin	Achats/Caudan	Bus/Taxi
Lorianne Quincy	14	Roche Bois	Étudiante	Rentrer de l'école	Bus	Paul	79	Rose Hill		Aller à la Banque/ Achats	Bus
Tracia Bassis	14	Roche Bois	Étudiante	Rentrer de l'école	Bus	Mangatroy	72	Pamplemousses	Retraité	Achats/Payer les factures	Bus
Prisca	24	Baie Du Tombeau	Étudiante UOM	Rentrer de l'université	Bus	Mario	59	Rose Hill	Receveur de Bus	Au travail/ Aller au garage	Bus
Devi Kisnasamy	62	Bambou	Project Coordinator	Balade	Bus 52	Dan	49	Cassis	Soudeur de Bateau	Au Port	À pied
Madame Lam	65	Rose Hill	Retraitée	Achats	Bus	Jamel	39	Port Louis	Commerçant à Port Louis	Au travail	À pied
Mala	66	Terre Rouge	Retraitée de l'usine	Payer les factures de CEB/CWA/ Promenade/ Achats	Bus	Ackbar	69	Port Louis	Travailleur Social	Travail en centre-ville	À pied
Mala	62	Notre Dame	Retraitée	Aller au Bazar/Achats	Bus	Misi	68	Petite Rivière	Retraité	Aller à la quincaillerie	Moto
Abdoul Razack Sheikhan	55	Vallée Pitot	Retraité	Aller au Jardin/ Foire/Promenade	Bus	Sara	58	Rue Duclos Port Louis	Femme de Ménage	Au travail	Bus
Jason	22	Pointe Aux Piments	Chauffeur de Camion	Achats à La Rue Farquhar	Bus	Ris	63	Terre Rouge	Retraité	Promenade	Bus
					Bus	Y. Seetohul	71	Plaine de Papayes	Retraité	Achats	Bus

Dowlut	64	Plaine Verte	Retraité - Ex Agent de Sécurité	Promenade/Faire les Courses	Bus
Muntazir	23	Barlow	Étudiant	Achats/Caudan	Bus
Jonathan	27	Cité Valljee	Receveur de Bus	Baie du Tombeau/ Caudan/Les Salines	Bus
Krishnen	32	Tranquebar	Consultant	Achats	Voiture
Mathor	60	Lalmatie	Officier à l'Hôpital Jeetoo	Achats/ Au travail	Bus

Superposition des tracés de l'atelier public.
 "Chemins empruntés et des espaces fréquentés"
En bleu, les trajets des personnes pour arriver là où ils sont (la gare, lieu de l'atelier public).
En rouge, les lieux souvent fréquentés en chemin.
En vert, les lieux appréciés en ville.
En marron, les espaces peu appréciés (peu marqué).



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

Divakar Moodhoo

Memoire de Master
École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes
septembre **2021**