

Maurice, les transports urbains déjà engagés sur la voie de la modernisation

Les transports urbains mauriciens sont marqués par une prépondérance de l'automobile. La planification incomplète et l'organisation centralisée de la mobilité n'ont pas permis une approche pleinement intégrée des modes de transport. Prévu pour fin 2022, le Metro Express a enclenché une restructuration globale des transports. Le savoir-faire et l'expertise française se positionnent sur la modernisation du réseau routier.

1- Une mobilité urbaine centralisée qui repose principalement sur le véhicule personnel

La croissance rapide du tissu urbain s'est traduite par un engorgement des voies de circulation et une saturation du parc automobile

i) L'urbanisation de Maurice se concentre sur un corridor Nord-Ouest/Sud. Il relie Port Louis aux principaux bassins de vie (Beau Bassin-Rose Hill, Quatre Bornes, Vacoas-Phoenix, Curepipe) par l'autoroute M1-M2. La zone s'étend sur 13% du territoire national mais regroupe 45% de la population. Maurice présente la densité démographique la plus élevée d'Afrique derrière Mayotte (2 040 km² pour 1,38 M hab).

ii) Dans cette zone, le parc automobile engendre des congestions routières coutant près de 101 MUSD par an à Maurice. Malgré les efforts menés pour engager un report modal de la voiture vers les transports en commun, le nombre de voitures croit de 9,5% par an en moyenne depuis 2010. Pour absorber cette croissance du parc, le gouvernement a investi près de 280 MEUR depuis 2018 dans le programme de modernisation de ses infrastructures routières *Road Decongestion Programme* (RDP).

Le réseau de transport est organisé à l'échelle nationale, mais sans document de planification récent

i) Deux départements du Ministry of Land Transport and Light Rail (MLTLR) organisent les transports à Maurice. Le *National Land Transport Authority* (NLTA) assure les missions de planification et de régulation des transports. Le *Traffic Management and Road Safety Unit* (TMRSU) assure la fluidité et la sûreté des routes. Les collectivités territoriales n'organisant pas les transports, les projets se concentrent sur l'axe principal de l'île.

ii) La planification de la mobilité se fait ponctuellement, à une échelle locale à l'occasion de projets de transport conséquents. Le *Republic of Mauritius Integrated National Transport Strategy Study Integrated transport strategy* de 2001 est une des dernières tentatives de planification nationale des transports urbains. Le gouvernement n'a pas encore engagé d'étude de déplacement à Maurice. Cette absence de planification se fait sentir par une intégration limitée des différents modes de transport.

Les transports en commun assurent une couverture satisfaisante, mais leur niveau de service est inégal

i) Une exploitation éclatée du réseau : les 2 050 bus mauriciens couvrent la quasi-totalité du territoire. 60 % des bus appartiennent à quatre opérateurs privés (UBS, TBS, RHB, MBT ; 33% de la flotte totale) et un opérateur public (NTC, 27%). Ils proposent un service satisfaisant sur les axes principaux. 40% des bus appartiennent à des particuliers partiellement regroupés en coopératives. Ces derniers sont plus difficiles à cadrer et leur éclatement nuit à la continuité du réseau.

ii) Une qualité de service perfectible : l'entretien des bus est contrôlé par la NLTA, l'agence chargée de réguler les transports, qui gère les licences et fixe un tarif unique. En dépit de ce contrôle, les petits opérateurs proposent des bus anciens (46% ont entre 10 et 20 ans) ne respectant pas les standards de confort et sécurité.

Le gouvernement encourage le passage aux bus électriques

En octobre 2019, l'Etat a révisé le *Bus Modernisation Scheme* (initié en 2014) en y intégrant des aides financières pour l'achat de bus électriques, ceci pour inciter les opérateurs à renouveler leur parc vers l'électrique. Cet effort se poursuit en 2021. La somme allouée à ces subventions a sensiblement augmenté dans le budget 2021-2022 (de 46 000 EUR à 54 000 EUR). Dans ce même budget, le gouvernement prévoit l'achat de 25 bus électriques pour renouveler le parc de la NTC.

2- Le Metro Express, vers une restructuration des déplacements urbains et interurbains

D'un coût global estimé à 480 MEUR, les travaux du train léger électrique mauricien entrent dans leur dernière phase

En octobre 2019, la première phase du projet a été inaugurée en ouvrant la circulation de Port-Louis à Rose Hill (13 km). La phase 2A s'est achevée le 20 juin 2020 avec le prolongement des rails à Quatre Bornes. Une fois ce tronçon mis en service, rejoindre Port Louis depuis Quatre Bornes se fait en 20 min pour 0,60 EUR, contre en moyenne 45 min et 0,36 EUR en bus.

Le tracé final de 26 km, dont la mise en service est prévue pour fin 2022, rejoindra Curepipe en desservant les villes du corridor central de l'île sur 19 stations. 18 trains légers circuleront sur le tracé avec une fréquence d'un train toutes les 15 minutes. 89 MEUR supplémentaires sont envisagés pour rejoindre Réduit.

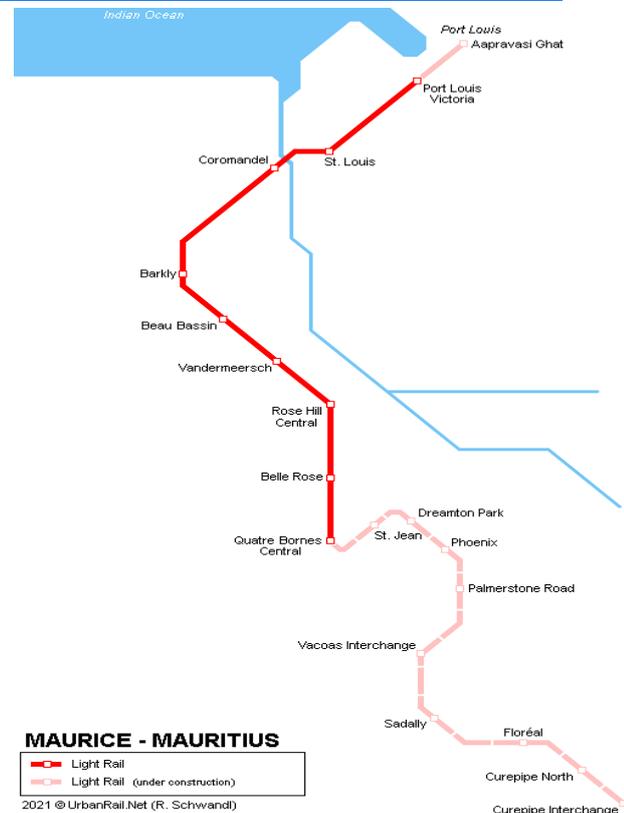
Une réalisation d'entreprises étrangères menées par l'Inde

L'entreprise indienne Larsen & Toubro, financée par l'*Exim Bank of India* (225 MEUR), a réalisé tous les travaux et est positionnée pour la suite. Le matériel roulant (tram *Urbos*) est fourni par l'espagnol Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). L'allemand Zagro a fourni quatre véhicules d'entretien Unimog U423. La branche indienne du français Systra est intervenue sur la phase conception, tandis que l'indien RITES supervise l'implantation du projet. La Singapore Cooperation Enterprise (SCE) a produit des études de faisabilité, en collaboration avec Aurecon et la *Singapore Mass Transit Corporation* positionnés sur l'expertise technique. La Korea Expressway Corporation assure la gestion du trafic.

La Singapore Cooperation Enterprise (SCE) a produit des études de faisabilité, en collaboration avec Aurecon et la *Singapore Mass Transit Corporation* positionnés sur l'expertise technique. La Korea Expressway Corporation assure la gestion du trafic.

Une gouvernance publique du Metro Express

Créé en octobre 2016, la *Metro Express Ltd.* est une société détenue à 100% par l'Etat mauricien chargée du développement, du financement, de la gestion et de l'exploitation du service de transport. Un département du *Ministry of Public Infrastructure and Land Transport* est devenu un ministère en novembre 2019 afin d'assurer la supervision de la phase 2 des travaux.



3- Des opportunités pour les entreprises françaises, malgré une forte concurrence indienne

L'offre des entreprises françaises peut coïncider avec l'ambition du gouvernement d'améliorer les infrastructures routières du pays. Le groupe **Bouygues** est bien implanté à Maurice, via la filiale locale de Colas, **Transinvest Construction**, acteur majeur des travaux publics routiers. Réunis en consortium, **Bouygues Travaux Publics** et Transinvest Construction ont obtenu un contrat en 2018 pour la construction de cinq échangeurs autoroutiers et d'un ouvrage de franchissement prévus dans le *Road decongestion program*. Dans le contexte d'une réglementation routière perfectible et d'un taux d'accidents de la route élevé, les sociétés **GDS** et **Intégrale** portent un projet de révision des standards de construction et d'équipement des routes. **La construction d'une nouvelle autoroute M4** de près de 70 km entre Frobach et Bel Air (du nord au sud-est de l'île) devrait débuter prochainement. Transinvest Construction a d'ores et déjà manifesté son intérêt pour la réalisation d'un premier tronçon reliant Bel Air à Pont Blanc (13 km).