

ÉLABORATION DU SAR DE MAYOTTE

SYNTHESE DU CARNET DES ATELIERS DU TERRITOIRE #4

UN PROJET PARTAGÉ POUR MAYOTTE UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE SUR LE SCHÉMA DE DÉPLACEMENT MULTIMODAL

DÉCEMBRE 2019

> Approche systémique des déplacements à Mayotte

par Attila CHEYSSIAL, Agence HARAPPA

Quand notre équipe a présentée son offre pour la réalisation du SAR, elle l'a intitulée : « Faisons le Département ».

Mayotte est certes officiellement un département d'outre-mer depuis 2011, mais Mayotte est encore bien loin de s'apparenter par ses moyens et ses structures à la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et La Réunion qui bénéficient de ce statut depuis 1946.

Il faut donc désormais prendre ici le temps de faire le Département auquel les mahorais aspirent car les trente années qui viennent seront certainement nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les habitants de notre île ne partent pas de rien, ils ont jusqu'alors bénéficié d'un statut qui leur a été favorable notamment sur le plan de la santé et de l'enseignement, ainsi que sur le plan des services publics, de l'équité sociale, de l'environnement et de l'habitat. Ils sont de ce fait sensibles à la notion de modernité et de développement durable et veulent préserver la biodiversité terrestre et marine de leur cadre de vie. Et pour cela ils sont soucieux de contrôle et d'ordre.

Cependant les efforts mis en œuvre depuis 1977 sont aujourd'hui confrontés à une progression démographique impressionnante qui se traduit par un engorgement de Mamoudzou, la ville principale et de Koungou sa voisine.

Le grand Mamoudzou cumule à la fois le principal bassin d'emploi, les fonctions administratives majeures, les centres commerciaux et les principales poches d'habitat précaire et insalubre.

Dès les années 90, la Collectivité avait pris conscience de l'intérêt d'un rééquilibrage des activités sur le territoire de Mayotte. Cette idée, maintes fois réexaminée, n'a cependant jamais été concrétisée.

Ce rééquilibrage est désormais la priorité du Conseil Départemental et le SAR doit traduire cette volonté.

Plusieurs aspects de l'évolution de l'urbanisation de Mayotte peuvent être rappelés :

En 1977, Mamoudzou était un village modeste avec une amorce de fonctions citadines. Deux cirques le bordaient de part et d'autre, Cavani inoccupé au sud et Kaweni et son petit village au nord. Mamoudzou disposait d'un potentiel d'expansion important, du moins suffisant aux yeux de l'administration des années 80.

Dans le même temps s'amorçait à la fois un aménagement progressif des soixante-dix-sept villages sur leurs emplacements propres et une route littorale s'efforçant de les relier.

Ce sont ces deux facteurs qui ont caractérisé l'urbanisation de Mayotte jusqu'à nos jours : le remplissage de Mamoudzou et de ses abords jusqu'à saturation et l'extension des villages existants sur leur site initial.

A la fin des années 80, Mayotte comptait déjà près de 90 000 habitants et une première vague importante d'immigration se concrétisait sur le territoire.

Le renforcement de Mamoudzou comme centre des activités administratives et économiques était à l'ordre du jour, avec la construction des premiers bâtiments de la préfecture, de la salle de délibération du Conseil Général et l'installation de la zone d'activités de sur la cocoteraie de Kawéni.

Ce développement était cependant très éloigné d'une urbanisation voulue, pensée pour l'avenir, à l'image des cités romaines et des bastides qui en leurs temps anticipaient sur les déplacements des personnes et des marchandises et construisaient des liaisons dans une perspective de croissance.

La progression démographique, le statut de la collectivité, les moyens financiers, les premières tensions sociales, constituaient un panel d'incertitudes peu propices à une réorganisation volontariste de la vie économique et sociale sur l'île.

La réalité d'aujourd'hui oppose aux incertitudes d'hier un constat déterminant:

- Mayotte est département
- La population de l'île compte selon l'INSEE 256 000 ha en 2017
- Il y aurait 24 000 logements précaires et insalubres
- L'accessibilité à la centralité majeure de l'île (Mamoudzou centre et Kaweni) est compromise.
- Le contrôle de l'immigration reste un souci majeur

A l'instar d'un navire en route sur l'océan, la réalité mahoraise est marquée par une « erre », c'est-à-dire une inertie, une vitesse et une direction, qui ne peuvent être modifiées instantanément, mais l'erre ne détermine pas le cap.

Le préfet dans sa lettre du 12 novembre 2019 précise le cadrage du SAR et les objectifs à atteindre en 2050 :

1 – Une hypothèse de croissance démographique soutenue pour atteindre 500 000 habitants.

Il faut comprendre que le nombre annoncé est un objectif dépendant d'une stratégie associant limitation de l'immigration et amélioration des conditions de vie des familles.

2 – Une ambition collective de résorber le parc de logements précaires (24 000 foyers) à échéance de 2050 et à créer les nouveaux logements nécessaires.

Il s'agit là encore d'un objectif qui, pour être atteint, nécessite une mise en œuvre opérationnelle sans retard dans les champs de l'aménagement et de la construction.

3- En cohérence avec les deux objectifs précédents : une consommation d'eau par habitant qui devrait croître sur le territoire pour passer de 70 litres/ jour/ habitants constatés à une valeur proche des ratios nationaux (120 l par jour par habitants).

Au travers de son apparente sobriété, le cadrage du SAR implique donc des conséquences multiples à portée immédiate.

Parallèlement le Conseil Départemental demande au SAR :

- De planifier le rééquilibrage des activités concentrées exclusivement sur la zone Mamoudzou-Kaweni en développant une alternative forte sur le secteur ouest.
- De renforcer économiquement le sud de l'île autour de la baie de Bouéni.
- De redonner force à la Petite Terre qui se dévitalise progressivement de ses fonctions anciennes.
- De requalifier les communes et les villages du nord comme ceux du sud, sous aménagées, sous équipés et faiblement desservis, en s'appuyant sur leurs traits culturels, leurs qualités paysagères, leurs liens au lagon et aux îles périphériques, leurs capacités d'accueil, qui sont autant d'atouts spécifiques à mettre en valeur.

Pour réussir le rééquilibrage des activités sur l'île il est nécessaire de retrouver les principes qui nécessitent une organisation globale porteuse d'avenir articulée sur l'existant :

- o Une ossature structurelle élargie aux possibilités multimodales de déplacement (terre, eau, air), capable d'assurer en sécurité les mobilités des personnes et des marchandises pour les années qui viennent.
- o Le positionnement d'équipements majeurs, au plan symbolique, fonctionnel et économique ayant une attractivité suffisante pour rééquilibrer les flux de l'emploi.
- o La création d'une nouvelle organisation urbaine voulue et conçue, à la fois citadine, contemporaine, écologique et desservie par des moyens de transports collectifs performants.

Et cela sur une médiatrice entre le nord et le sud de l'île, en partie ouest de l'île.

Ces quatrièmes journées des ateliers du Territoire se concentrent sur le sujet du rééquilibrage, de la nécessité d'un maillage performant capable d'assurer la colonne vertébrale nécessaire au développement économique et social de l'île pour les trente années à venir et au-delà.

La question des modes de déplacement et de formes urbaines à développer pour ce début de troisième millénaire est ouverte, elle est centrale pour l'avenir de Mayotte.

> Présentation des enjeux des OIN :

par Jacques Touchefeu, président de l'EPFAM

Une opération d'intérêt national (OIN) est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'Etat conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

La loi Élan du 23 novembre 2018 la définit par ses objectifs.

Faire émerger des projets ambitieux, d'envergure nationale :

Dans le cadre de réalisations d'aménagement complexes sur des sites à fort potentiel, l'Etat s'engage, à travers des contrats ou opérations d'intérêt national (CIN et OIN), à faire émerger des projets d'envergure nationale. Les CIN et OIN favorisent une gouvernance partenariale et détaillent les procédures et les modalités de mise à disposition des outils de l'Etat et de ses opérateurs aux partenaires signataires.

Effets juridiques pour les communes et EPCI concernés et mise en œuvre :

La qualification d'opération d'intérêt national a pour effet juridique de retirer aux communes ou aux EPCI (1 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) la compétence en matière d'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol pour des constructions, installations et travaux réalisés à l'intérieur des périmètres des opérations d'intérêt national, et la compétence relative à la création des ZAC (1 Zones d'Aménagement Concerté) créées par le préfet.

En cas de besoin, l'Etat peut demander à la commune ou à l'EPCI de modifier ou de réviser le plan local d'urbanisme, si la réalisation d'une opération d'intérêt national le nécessite. La quasi-totalité des opérations d'intérêt national s'appuie pour leur réalisation sur un établissement public. D'autres opérateurs peuvent être concernés : syndicats mixtes, groupements d'intérêt public, agences d'urbanisme, sociétés d'économie mixte...

L'accord et les engagements de l'Etat et des collectivités territoriales peuvent être matérialisés par un protocole portant sur la gouvernance du territoire, les périmètres, les opérateurs à créer ou à mobiliser (exemple : le protocole Etat-Ville de Nanterre). Le financement des opérations peut également être encadré par des protocoles ou des conventions (exemple : programme Mantes-en-Yvelines, Conventions triennales en villes nouvelles...).

La notion d'opérations d'intérêt national permet à l'Etat de déterminer les modes d'utilisation de certains périmètres jugés stratégiques et d'intérêt national et d'y exercer seul, par exception aux grands principes de la décentralisation dans ce domaine, les principales compétences d'urbanisme. L'intérêt national des opérations à entreprendre se traduit par une présence forte de l'Etat dans l'aménagement du territoire.¹

1 Extrait de cours Servais : Les opérations d'intérêt national

Les secteurs des OIN :

- Secteur 1 : Tsingoni-Combani-M'tsangamouji
- Secteur 2 : Sada-Ouangani-Barakani-Chiconi,
- Secteur 3 : Chirongui-Bouéni
- Secteur 4 : Koungou-Bandraboua
- Secteur 5 : sur Dembèni, de Tsararano à Iloni,
- Secteur 6 : Mamoudzou sud, de Tsoundzou/Kwalé à Cavani sud,
- Secteur 7 : Mamoudzou nord/Koungou :
- Secteur 8 : les « pentes » de Dzaoudzi et Pamandzi

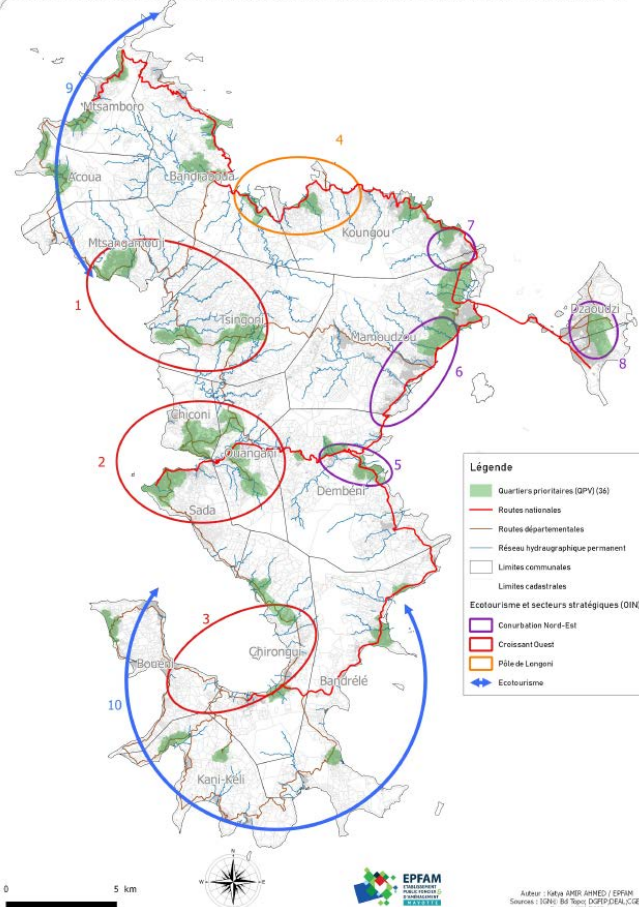
L'étude de définition des périmètres de l'opération d'intérêt national à Mayotte a pour objet de définir :²

- les éléments de programmation opérationnels de chaque secteur identifié : habitat, activités, commerces, administration, emplois, services et équipements publics,
- les potentialités et contrainte des sites identifiés au travers d'un diagnostic territorial,
- une stratégie d'aménagement durable basée sur les enjeux et priorités affinés en phase diagnostic ;
- le plans guides pour chaque secteur les premières orientations d'aménagement. En fonction de l'échelle du site, ces orientations seront exprimées sous forme de plan directeurs reprenant les principes de dessertes et la localisation des programmes ;
- les périmètres, à la parcelle, des secteurs opérationnels ;
- une première estimation des coûts et bilans d'opération.

Cette définition sera conduite avec l'ensemble des acteurs locaux notamment le Conseil départemental de Mayotte, l'ensemble des collectivités, les services de l'Etat et les services administratifs, les entreprises et les habitants des territoires concernés.

2 Extrait du CCTP du marché de définition des périmètres OIN rédigé par l'EPFAM

Les secteurs stratégiques OIN et les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

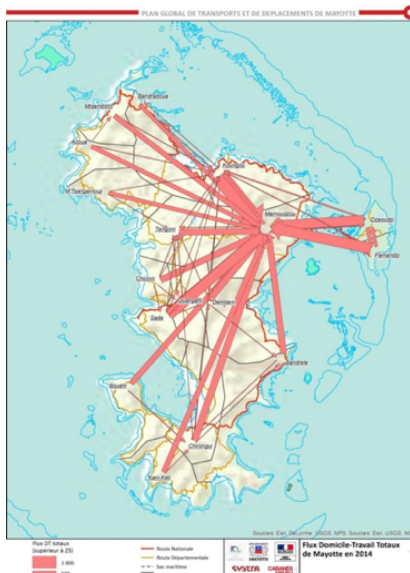


> Présentation du PGTD

par Christophe Trollé, Adjoint au directeur DEAL Mayotte

Des besoins de déplacements qui convergent très majoritairement vers Mamoudzou

33.000 personnes se déplacent pour aller travailler quotidiennement
La majorité des déplacements intercommunaux pour le travail sont en direction de Mamoudzou : les plus gros flux viennent de Koungou, Petite-Terre, Sada



Un réseau routier globalement peu maillé et inadapté au trafic actuel

- 91km de RN;
- 143km de RD ;
- 390km de RC ;

Des embouteillages chroniques sur deux sections identifiées de l'axe RN1/RN2 en entrée et sortie de Mamoudzou.
Une croissance du trafic routier qui atteint +2 % par an en moyenne.



Une saturation récurrente et en croissance

- Asphyxie de la circulation à Mamoudzou : risques de paralysie entre Passamainty et Koungou avec 3 points durs identifiés aux heures de pointes
- Rond-point « El Farouk » ;
- Traversée en front de mer de Mamoudzou ;
- Rond-point du Baobab ;
- Un trafic PL significatif sur la RN1
- 80 % des conteneurs débarqués au port de Longoni sont à destination de Kawéni



Une réponse en transport collectif fragmentée

Transport scolaire : 25.000 élèves transportés (25 % des élèves) en constante augmentation +8 %/an ;

Transport maritime entre Petite-Terre et Grande-Terre (barges)

- 50 rotations par jour ;
- 5 millions de passagers dont 4,4 millions de piétons en augmentation de 6 %/an

Pas de transports en commun terrestres organisés mais une offre de taxis collectifs privés

Une motorisation encore faible mais qui augmente...

Année	Niveau d'équipement (en%)
1997	15 %
2007	23 %
2017	27 %

...avec une marge de manœuvre très importante en comparaison de la moyenne nationale qui est de 84 % et à la Réunion de 70 %.

Le PGTD, qu'est-ce que c'est ?

> pas un document réglementaire, mais...

Le résultat d'une volonté des 3 principaux partenaires acteurs dans le domaine du Transport, l'État, le Département et la Communauté d'Agglomération de Dombéni-Mamoudzou (CADEMA), d'adopter ensemble le système de mobilité à mettre en place sur le territoire pour répondre aux besoins de la population à l'horizon 2034 ;

- un travail d'élaboration qui s'est étalé sur 3 ans ;
- une approbation par les 3 partenaires le 26 avril 2018 ;

Un 1er Axe avec la mise en place d'un réseau de transport public multimodal comprenant :

Pour le département :

La création d'un réseau de transport en commun interurbain terrestre et un réseau de transport maritime avec les pôles d'échanges multi-modaux

Pour la CADEMA :

La création d'un réseau de transport en commun urbain, le projet CARIBUS avec 7 km de TCSP entre Passamaity (au sud de Mamoudzou) et les Hauts-Vallons (au nord)



Un 2ème Axe avec la création ou l'aménagement de voirie pour améliorer le maillage et la circulation des TC comprenant notamment :

La création de la voie de contournement de Mamoudzou avec des fonctionnalités de desserte inter-quartiers par les hauts



Un 3ème axe avec le développement des modes actifs :

Aménagement de trottoirs pour les trajets des scolaires notamment vers les collèges ;
Création d'une voie cyclable de Tzoundzou aux Hauts Vallons sur la commune de Mamoudzou..



> Présentation de la multimodalité des déplacements :

par Serge MAMMARELLA - Agence MAP

Rappel des enjeux : pourquoi se déplacer ?

> Etat des lieux

Parce que nos lieux de résidence ne sont pas / plus nos lieux de travail, d'apprentissage, de courses ou de loisirs. Les déplacements se font plus ou moins loin suivant la proximité du service et de sa qualité : forte dépendance du nombre de déplacements et de leurs distances avec le niveau de vie du ménage. A Mayotte, seul 20% des ménages ont un véhicule... et ils se déplacent d'avantage lorsque l'un des membres du foyer à un emploi (valeur autour de 29%...) : les perspectives d'évolution sont importantes !

> Une intensification du flux sur l'ensemble du territoire

Source : L'emploi à Mayotte en 2017, INSEE - 2019

Il y a plus de personnes qui ont un emploi à l'ouest de Grande-Terre qu'à l'Est alors que ces emplois sont sur Mamoudzou : d'où l'intensification des flux pendulaires journaliers. 48% des personnes en emploi habitent dans une commune et travaillent dans une autre. 11 000 personnes travaillent à Mamoudzou sans y vivre... et 9 000 d'entre elles s'y rendent en voiture.

Liées à la révolution numérique*

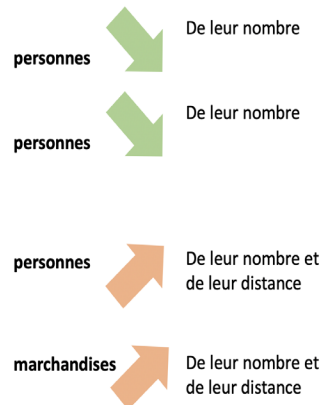
- La dématérialisation va rapprocher les services publics et commerciaux de la population réduisant ainsi ses besoins de déplacements : paiement en ligne de l'électricité, etc.
- La dématérialisation va également faciliter le télétravail depuis son domicile pour les professions de type cadre.

Liées au développement économique de la population mahoraise

- L'amélioration du pouvoir d'achat des ménages mahorais va renforcer leur demande de services et leur exigence sur leur qualité ; quitte à aller plus loin les rechercher...
- L'augmentation de la consommation des ménages et la numérisation des achats vont accroître les ventes en ligne et donc les services de livraison

Conséquences de l'évolution territoriale ?

- Le rééquilibrage (ou non) de la localisation des emplois sur Mayotte influencera les distances de déplacements : soit les emplois sont près des lieux de résidence, soit les lieux de résidence doivent être près des emplois.
- La saturation des infrastructures de transport (chaussée, trottoir) existantes sur Mayotte dégrade le qualité de vie des habitants.



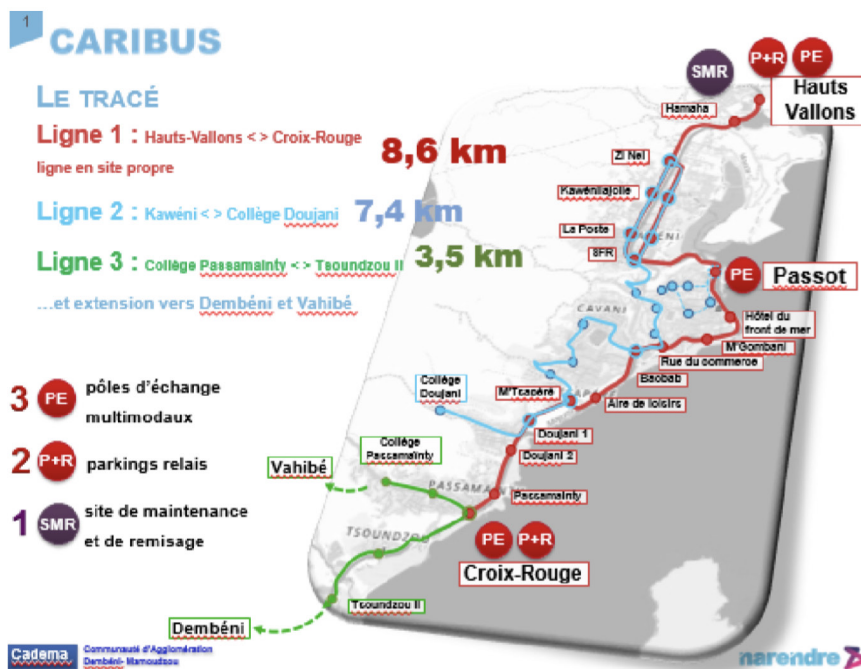
* aujourd'hui, seul 28% des habitations mahoraises ont un accès à l'internet... [INSEE, 2019]

A Mayotte, uniquement par la route

- A l'exception de la ligne maritime entre Grande-Terre et Petite Terre, la route est la seule infrastructure existante à Mayotte permettant le déplacement des personnes et des marchandises.
- Population faiblement motorisée (20% des ménages) en lien avec les faibles revenus découlant de l'absence d'emploi mais aussi 38% des habitations n'ont pas accès à une route carrossable.
- Pour autant, à cause d'un très faible choix d'itinéraires pour se rendre d'un village à un autre, il y a une saturation de chaussée sur plusieurs kilomètres à l'entrée de Mamoudzou (presque toute la journée...)
- Choix par défaut de la population de se déplacer à pied ou au mieux en deux roues sans que les infrastructures (trottoirs et pistes cyclables) soient qualitatives.

Des transports en commun ?

- L'offre se limite aujourd'hui pour le tout public à des taxis et pour les scolaires à des bus. A cela s'ajoute les barges faisant la liaison entre Grande-Terre et Petite Terre.
- Projet de création par le Département de lignes de bus régulières sur le territoire et de navettes maritimes.
- Projet sur la CADEMA d'un réseau de bus urbain adossé sur le futur site propre.



Quelles solutions ? Connaître les défis à relever

Éviter le tout voiture

- Le rattrapage économique et les doubléments de la population feraient multiplier par x16 le nombre de véhicules circulant sur Mayotte. La construction de routes ne peut pas suivre... et les capacités de stationnement du territoire non plus. Le modèle réunionnais n'est pas la solution de Mayotte.
- La satisfaction dans le futur des déplacements personnels devra se faire sans la voiture personnelle.

Immatriculation véhicule 2018	Nombre	Ratio à la population
La Réunion	32 674	1 véhicule pour 26 hab.
Mayotte	1 759	1 véhicule pour 156 hab.

Créer une (des) infrastructure(s) n'utilisant pas la chaussée

- La mise en œuvre de transport en commun efficace est la seule solution sur les parties les plus sollicitées du réseau viaire de Mayotte.
- Cela ne peut se faire par les routes qui sont déjà saturées, en particulier autour de Mamoudzou, où les possibilités d'élargissement sont faibles. La construction du contournement de l'agglomération reste à l'état de projet à cause du coût de sa réalisation (étude relancée en 2019 par le Département).
- Le bus lorsqu'il est en site propre est une première solution qui peut faire place ensuite à un tramway avec la densification de la population.

Type de système	Capacité horaire maximale
Bus	1 600 voyageurs / heure / sens
Bus en site propre (BHNS)	2 400 voyageurs / heure / sens
Tramway	4 200 voyageurs / heure / sens
Télécabine monocâble	3 200 voyageurs / heure / sens

Concevoir une multimodalité adaptée à la densité de population et aux caractéristiques physiques du territoire

Soutenabilité du transport pour l'usager

- Les actifs de grandes agglomérations ont intégré une gestion organisée de leur déplacement : la temporalité globale d'un trajet doit faire entre 45 min à 1h15 min, ils acceptent "aisément" 2 modes de transport combinés avec en début et en sortie une marche à pied de moins de 10 min.
- Les pôles multimodaux doivent être efficaces, avec des itinéraires simples de changement de mode et une centralité avec les habitations / activités / services environnants

Transports adaptés au nombre de voyageurs

- Plus la population est importante sur un secteur, plus le mode de transport doit avoir des capacités à l'heure importante. Les sauts capacitaires sont complexes à mettre en œuvre car il faut changer de système (du bus à haut niveau de services au tramway par exemple).
- Chaque secteur de Mayotte doit disposer d'un système adapté à sa densité actuelle et future. L'aménagement urbain du territoire peut (doit) orienter les nouvelles densités vers les espaces qui sont (ou seront rapidement) desservis : l'extension urbaine du territoire en lien avec le doublement de la population est une opportunité !

Transports adaptés à la géographie du territoire

- Chaque système s'insère plus ou moins facilement dans son environnement. Le bus à haut niveau de services comme le tramway ont besoin d'un espace urbain large pour circuler en site propre sans altérer le flux routier. Les navettes maritimes doivent pouvoir accoster près des pôles de vie (problème des mangroves) sans arriver au milieu de nulle part. Le téléphérique dessert en ligne droite mais se joue du relief.

Concevoir un réseau efficace de transport en commun exemple du Métro-Câble de La Paz et du tramway de l'Île Maurice

- La Paz en Bolivie a mis en place un réseau structurant de 11 lignes de téléphérique desservant l'ensemble de son territoire métropolitain. Le système se joue ainsi du relief et de l'absence de tènement foncier pour desservir les pôles de vie.



- L'Île Maurice mettra en service en novembre 2019 un tramway nommé Métro express qui reliera Port-Louis à Rose Hill puis Curepipe (26 km). C'est une infrastructure dont une partie est aérienne sur le modèle de Singapour.



Transposition sur Mayotte

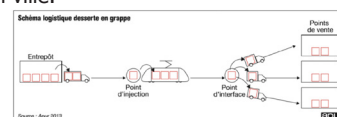
Les besoins en déplacement sur l'aire urbaine de Mamoudzou nécessiteront la mise en œuvre d'une infrastructure lourde de transport pour les passagers. L'opportunité serait de la coupler avec la distribution de marchandises et de collecte de déchets.

Structurer l'organisation du flux de diffusion et de collecte des marchandises exemple de l'Internet Physique et du tram-fret dans une desserte par grappe

- Système intermodal par excellence, l'Internet Physique reposera essentiellement sur des boîtes de manutention intelligentes et standardisées. L'enjeu aujourd'hui est d'en définir les protocoles d'échanges et de circulation pour une logistique plus efficiente. Sa réalité devrait intervenir vers 2050 selon la Commission Européenne.



- Paris étudie l'opportunité de massifier les flux de distribution de marchandises et de collecte des déchets en ville par un tramway adapté. Cela s'inscrit dans une mutualisation des infrastructures lourdes de desserte existante tout en limitant l'impact des camions en ville.



Transposition sur Mayotte

La structuration urbaine et économique de Mayotte est une occasion unique pour anticiper la spatialisation de l'Internet Physique sur le territoire : réservation des espaces, création des corridors de marchandises, incitations pour les opérateurs économiques, etc.

Le Réseau d'Initiative Public de Mayotte (Haut et très haut débit) Juillet 2019

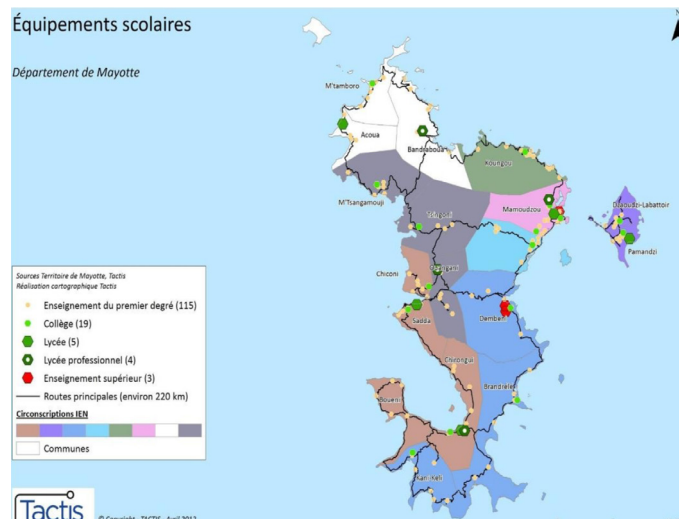
par Eric Descombes - Département de Mayotte

Contexte et enjeux

- Valoriser le réseau départemental existant en le commercialisant auprès des acteurs du marché. Ce réseau a été construit avec le soutien financier de l'Etat (FSN) dans le cadre du Plan France Très Haut Débit (THD).
- Répondre aux objectifs nationaux assignés par ce Plan : bon haut débit pour tous en 2020 (> 8 Mbit/s) et engager l'arrivée du THD (>30 Mbit/s) à partir de 2021/2022.
- Favoriser la dynamique concurrentielle et le développement progressif d'offres THD sur l'île :
 - Montée en débits DSL
 - FttO (sites publics, entreprises / Zones d'Activités Economiques)
- Constituer un socle pour anticiper la mutation de la boucle locale vers le tout optique (FttH) à terme.

Le SDTAN, finalisé en 2012, voté en 2013, prévoit (actualisation prévue en 2019) :

- une solution intermédiaire de collecte fibre optique et d'un réseau de desserte FttN.
- horizon 2025 un objectif de desserte FttH de 40% de la population mahoraise.



Périmètre

- Collecte des NRA non opticalisés
- Le Conseil départemental a ciblé son action d'opticalisation de NRA sur les 5 NRA du sud, regroupant un total de près de 700 lignes pour un linéaire optique de l'ordre de 30 km, qui ne disposaient pas de collecte optique. Les liaisons sont achevées et en attente de réception.
- Monté en débits DSL des administrés
Dans le cadre du projet, 7 opérations « PRM » visant à raccorder en fibre optique des nœuds intermédiaires du réseau cuivre regroupant un total de 2 127 lignes pour un linéaire de près de 17 km ont été réalisées.
- Raccordement en fibre optique des sites prioritaires
55 sites prioritaires ciblés (en cours)
- Investissement de l'ordre de 5 M€.

