

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Charleroi

Date : jeudi 8 octobre 2020

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Présents :

Membres

- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Loïc D'HAeyer (Fleurus)
- Christine BRUYERE (Fontaine-l'Evêque)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure-Nalinnes)
- Florence DEMACQ (Montigny-le-Tilleul)
- Didier GILSON (OTW – Directeur exécutif Charleroi)
- Jean-Philippe BILLE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des routes de Charleroi, directeur)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Florence DEMACQ (administratrice OTW)
- Stéphane THIERY (OTW – Direction générale – Directeur du Marketing et de la Mobilité)
- Xavier ROBERT (OTW - Directeur d'exploitation Charleroi)
- Laurent GALLAND (OTW – Direction de Charleroi - Conseiller études/mobilité)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Charline MINON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres

- Mireille Braun-Sano (CEM Les Bons Villers)
- Pascaline Gilson (Cabinet de Xavier Desgain - Charleroi)
- Michaël Neusy (agent communal Farciennes)

Absents/excusés :

- Jean-Pierre DEPREZ (Aiseau-Presles)
- Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
- Christine MORMAL (Beaumont)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Hélène MAUFROID (Chimay)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Fabrice MINSART (Farciennes)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Steven ROYEZ (Lobbes)
- Denis GOREZ (Gerpinnes)
- Philippe JENAUX (Les-Bons-Villers)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Pascal TAVIER (Pont-à-Celles)
- François DUCARME (Sivry-Rance)
- Yves CAFONNETTE (Thuin)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice du transport

BHNS = Bus à haut niveau de service

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

H+ = tarif Horizon +

HP = heures de pointe

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Mot du Ministre Henry

Une vidéo du Ministre souhaite une bonne réunion d'automne à l'ensemble des participants et souligne l'actualité en matière de lignes express, complément au réseau de bus classique également redéployé. Le Ministre rappelle l'ambition de transfert modal au niveau de la Wallonie.

2. Réseau structurant EXPRESS

2.1. Déploiement du réseau

2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

Des évolutions de l'offre cible ont été apportées, elles peuvent être synthétisées comme suit :

- **Beaumont - Erquelines - Estinnes - Quévy – Mons (création)**
 - Desserte du PAE Beaumont, du pôle universitaire UCL et HELHa, du CHU Ambroise Paré, du CHR Mons-Hainaut Saint-Joseph et du pôle universitaire UMons ;
 - Correspondance vers Bruxelles (le matin) et depuis Bruxelles (le soir) en gare de Mons ;
 - Correspondance Express à Beaumont depuis Momignies/Chimay (le matin) et vers Momignies/Chimay (le soir).
- **Gembloux - Sombreffe - Fleurus – Charleroi (création)**
 - Ajout de 1 parcours toutes les deux heures dans chaque sens le samedi ;
 - Desserte du PAE Fleurus-Martinrou, du pôle université ULG Gembloux, et, uniquement en heures de pointe, le PAE Sauvenière ;
 - Correspondance vers Ottignies et Bruxelles à Gembloux.
- **Momignies - Chimay - Sivry-Rance - Beaumont - Thuin – Charleroi (renforcement)**
 - Desserte du pôle d'emplois autour de 3 grandes entreprises du Sud-Ouest de Charleroi (Arcelor, Nexans et Thalès).

Principales remarques sont formulées en séance :

L. D'Haeyer (Fleurus), concernant la ligne Express Gembloux-Charleroi :

- Demande la raison pour laquelle la correspondance n'est pas organisée en gare de Fleurus alors que la SNCB va renforcer son offre. A. Patris (AOT) précise que les correspondances reprises sont les correspondances prioritaires à organiser. En effet, il n'est pas toujours possible d'organiser des correspondances dans plusieurs gares sur une même ligne, il faut donc les prioriser en ciblant celles qui ont le plus de potentiel. Ici, l'objectif principale est de pouvoir offrir une correspondance pour les Sombreffois en gare de Gembloux vers Bruxelles et Ottignies. Les autres communes (Gembloux, Fleurus et Charleroi) sont directement connectées au train. Mourad Baouche (SNCB) est en accord avec ce raisonnement. La priorité à donner pour cette liaison est le temps de parcours le meilleur possible entre Gembloux et Charleroi, en n'intégrant que les dessertes primordiales. La desserte de la gare de Fleurus aurait probablement un impact important sur la vitesse commerciale de la ligne qui serait mise en œuvre par l'OTW.
- Demande si les arrêts prévus dans les PAE sont complémentaires à l'arrêt unique par commune prévu ou s'ils le remplacent. A. Patris précise qu'il s'agit bien d'arrêts complémentaires.

X. Desgain (Charleroi) :

- Pour la ligne Gembloux – Charleroi, demande s'il est possible d'organiser une correspondance avec la future ligne Fleurus-aéroport pour permettre aux habitants de Sombreffe de rejoindre d'aéroport. L'intérêt d'étudier les connections entre cette ligne express et l'aéroport est partagé par plusieurs intervenants. Il est également suggéré en séance de coupler la ligne A et l'Express Gembloux – Charleroi. A. Patris (AOT) propose sur cette base que la connexion avec l'aéroport et les PAE à proximité soit étudiée, en parallèle de la desserte urbaine à privilégier pour cette nouvelle liaison express.
- Pour la ligne Beaumont- Quevy-Mons, demande pourquoi la correspondance n'est pas assurée en gare d'Erquennes et de Quevy. A. Patris (AOT) précise, sans préjudice des éléments que l'OTW pourra apporter via leur étude opérationnelle de la ligne, que :
 - En ce qui concerne la gare d'Erquennes, la ligne étant unidirectionnelle, cela n'a pas d'intérêt d'organiser une correspondance (depuis Beaumont le matin et depuis Mons le soir) ;
 - En ce qui concerne la gare de Quevy, celle-ci est située à l'extrême ouest de la commune, pas sur l'itinéraire intuitif et direct de la future ligne Express.
- Demande si une liaison structurante est prévue entre Chimay et Couvin afin de permettre aux habitants de Chimay de rejoindre la gare de Couvin, tel que prévu dans l'étude SESSAM. A. Patris (AOT) précise que la priorité, pour des raisons des temps de parcours et donc d'attractivité du transport public, est de connecter via l'Express Momignies-Chimay à Charleroi via Beaumont et, via la ligne SNCB, Couvin à Charleroi via Philippeville. La connexion entre Chimay et Couvin est à réaliser par une ligne TEC classique de desserte plus fine.
- Recommande de pouvoir présenter les évolutions de l'offre préalablement à la commission de mobilité de Charleroi métropole qui comprend de nombreuses parties prenantes afin de pouvoir échanger avant que les choses ne soient ficelées.

Mireille Braun-Sano (Les Bons-Villers) remarque qu'il n'y a pas de ligne Express desservant la commune. Il y a pourtant des besoins de connexions de la commune vers l'aéroport et le Brabant Wallon. Elle demande si des rabattements sont prévus. A. Patris précise que cela sera abordé au point 2.2.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons Express suivantes (cfr fiches en annexe) :

- ***Beaumont - Erquennes - Estinnes - Quévy - Mons***
- ***Gembloux - Sombreffe - Fleurus - Charleroi***
- ***Momignies - Chimay - Sivry-Rance - Beaumont - Thuin - Charleroi***

L'Organe demande d'étudier la connexion des communes de Gembloux et de Sombreffe à l'aéroport et à l'aéropole, pouvant impacter le cas échéant l'offre cible de la liaison Express Gembloux-Sombreffe – Fleurus-Charleroi.

2.1.2. **Commercialisation par l'OTW**

Point pour information de l'Organe

Présentation est faite en séance par l'OTW du nouveau réseau Express régional, en rappelant le rôle de précurseur du TEC Brabant Wallon dans le développement de liaisons rapides. Ce réseau express consiste, à ce stade, en 17 lignes, dont 16 lancées au 1er octobre 2020 et une au 1er janvier 2021. Ces lignes amènent une solution complémentaire au réseau ferroviaire.

Ces lignes sont placées sous le signe de la simplicité : simplicité des horaires, des itinéraires, simplicité pour se procurer un titre de transport (en self, eshop ou eshop mobile, ainsi qu'en points TEC ou espace TEC), intégration tarifaire (tarification Horizon +), simplicité pour reconnaître ces lignes (nom explicité « express », lettre « E » dans le libelle de la ligne, autocar avec nouvelle livrée monochrome jaune). En outre, pour séduire les automobilistes et ainsi atteindre les objectifs environnementaux, ces lignes sont rapides, confortables et dispose(ron)t du wifi et de ports USB. Une campagne de communication est en œuvre en ce moment.

Chaque ligne dispose de son dépliant, téléchargeable sur le site letec.be. Les communes peuvent intégrer ces supports sur leur propre site internet afin de communiquer auprès de leurs habitants. Plus ce sera diffusé, plus on touchera un usager potentiel qui trouvera dans les lignes express ce qu'il recherche.

2.1.3. **Mises en œuvre 2020/2021 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...)** **par l'OTW**

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

Xavier Robert (OTW) décrit les évolutions du réseau Express projetées d'être mises en œuvre en 2020 et 2021.

Octobre 2020 :

- Fusion de la ligne W03 et 109d Chimay-Charleroi vers une nouvelle ligne Express E109 au départ de Momignies.
 - 3 voyages cadencés à l'heure le matin vers Charleroi
 - 3 voyages cadencés à l'heure le soir vers Chimay -Momignies
 - Circulation : jour de semaine, toutes périodes

Avril 2021 :

- Création d'une nouvelle ligne Express E110 Beaumont-Mons
 - Itinéraire par la N40
 - 3 voyages cadencés à l'heure le matin vers Mons
 - 3 voyages cadencés à l'heure le soir vers Beaumont
 - Circulation : jours de semaine, toutes périodes

Principales remarques formulées en séance :

Ligne Momignies – Charleroi :

- Il est confirmé qu'il est bien prévu un arrêt à Bomerée afin d'assurer la correspondance avec la future ligne BHNS.
- J-Ph. Bille (SPW M&I – Direction des routes de Charleroi) recommande d'anticiper la déviation qu'il faudra mettre en place lors des travaux d'infrastructures nécessaires à la mise en place du BHNS sur la N53.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur les études opérationnelles réalisées par l'OTW en vue de la mise en œuvre du Réseau Express et recommande de prendre en compte l'arrivée du BHNS à Bomerée pour la liaison Momignies-Charleroi.

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant (d'ici 2023)

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

A. Patris (AOT) présente la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant ainsi que la caractérisation et la priorisation des communes

1. **Identification** des communes restant à connecter au réseau structurant ferroviaire et Express
2. **Caractérisation** des communes identifiées (à l'étape 1)
3. **Priorisation** des communes identifiées en vue de planifier leur étude
4. **Identification du pôle de destination principal** des 5 premières communes
5. **Identification de l'offre** de mobilité adéquate

Principales remarques formulées en séance :

M. Braun-Sano (Les Bons-Villers) demande d'être attentif au fait que Les Bons Villers a des liens fort avec le Brabant Wallon. A. Patris précise qu'il y aura certainement des choix à faire, réfléchir sur le flux principal et voir comment le réseau TEC peut se rabattre vers ce flux. La connexion au réseau Express ne pourra pas se faire à la fois vers Charleroi et vers le Brabant Wallon. J-Ph. Bille confirme l'importance des flux de trafic entre le Nord de Charleroi et le Brabant Wallon. X. Desgain précise qu'une part importante des gens qui viennent du BW travaillent à l'aéroport.

C. Chermanne précise, par ailleurs, qu'un plan communal de mobilité (PCM) débutera en 2021.

X. Robert souligne que si le principe du réseau Express en termes de politique d'arrêt est d'un arrêt par commune, certaines situations en fonction du contexte nécessitent plutôt un arrêt par localité tout en restant attentif à la nécessité de garder une vitesse commerciale attractive, ce que confirme Antoine Patris (AOT).

C. Chermanne précise que la commune de Gerpinnes disposera d'une offre BHNS à l'est de son territoire.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur

- *la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant ;*
- *la caractérisation et la priorisation des communes ;*
- *la méthodologie d'identification du pôle et de l'offre desservant celui-ci.*

Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport de présenter à sa prochaine session la caractérisation et la priorisation des communes à connecter au réseau structurant.

De plus, il s'agira alors d'initier les projets ad-hoc avec l'OTW et les communes concernées pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5, dès 2021, prioritairement pour Froidchapelle (discussions déjà entamées) et ensuite pour Gerpinnes et Les Bons Villers (dans le cadre de l'étude PUM de Charleroi le cas échéant).

3. Réseaux TEC

3.1. Redéploiement

3.1.1. Ajustement de la méthodologie

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

A. Patris (AOT) rappelle rapidement la méthodologie de redéploiement en 7 étapes.

1. Réalisation d'un diagnostic mobilité
2. Présentation en OCBM du diagnostic
3. Ateliers techniques de co-construction du réseau cible
4. Présentation en OCBM du Plan Transport de la zone
5. Etudes opérationnelles (OTW)
6. Mise en œuvre (OTW)

7. Evaluation

Principales remarques formulées en séance :

X. Robert et D. Gilson (OTW) soulignent que le planning de mise en œuvre du redéploiement de l'offre dans l'agglomération de Charleroi est très ambitieux. A. Patris précise que la volonté est de pouvoir capitaliser sur l'évolution de l'offre structurante urbaine pour redéployer le réseau carolo. Cela doit se faire dans le respect des contraintes opérationnelles de mise en œuvre de l'Opérateur.

X. Desgain (Charleroi) rappelle la demande de Charleroi Métropole de pouvoir étudier de manière coordonnée les aspects de mobilité à la fois sur la zone urbaine et sur la partie Sud du territoire. Il insiste sur la nécessité de pouvoir travailler en bonne synergie avec la dynamique PUM qui se met en place.

M. Duflou (AOT) : L'élargissement réel d'ici 2021 du périmètre du bassin de mobilité actuel (OCBM Charleroi) avec le périmètre du Plan de mobilité durable de Charleroi métropole permettrait un alignement en termes de gouvernance régionale (OCBM) et supra-locale (CM) sur les Plans de Transports cibles des différentes zones et éviter les frictions. Le Ministre a l'ambition de révision de l'ensemble des bassins de mobilité durant cette législature.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie de redéploiement de l'offre de transport en commun et prend acte que la prochaine étude de redéploiement sur son bassin de mobilité concerne les 17 communes urbaines de l'agglomération de Charleroi. Cette étude s'inscrira dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité (PUM) qui devrait être lancé début 2021 (cfr point 3.1.2). L'étude du redéploiement de la zone pluricommunale de Chimay-Beaumont est prévue dans la foulée en 2022.

Dans la continuité de sa séance de septembre 2019, l'Organe recommande de veiller à un alignement en termes de gouvernance régionale (OCBM – bassin de Charleroi) et supra-locale (Charleroi Métropole).

3.1.2. Etude 2020

3.1.2.1. Plan de Mobilité Durable de Charleroi Métropole

Point pour information de l'Organe

C. Chermanne présente l'état d'avancement de la dynamique PUM de l'agglomération de Charleroi en termes de :

- Contexte ;
- Enjeux ;
- Méthodologie ;
- Périmètres ;
- Plan d'actions de Mobilité durable (thématiques) ;
- Planning.

Principales remarques formulées en séance :

M. Baouche (SNCB) :

- Suggère d'intégrer les acteurs économiques (UWE, AWEX, etc...)
- Souligne que la Ville de Charleroi dispose d'un Master Plan qui impactera le PUM
- Suggère d'intégrer Infrabel à la réflexion.

L. D'Haeyer (Fleurus) s'inquiète du principe de report du lancement des PCM afin que ceux-ci soient en adéquation avec les orientations du PUM alors qu'il y a, à Fleurus, des enjeux de mobilité qui impactent fortement la mobilité de la métropole.

X. Desgain :

- Met en évidence la nécessité de bien différencier les questions qui doivent être étudiées dans le PUM et celles qui relèvent plus d'aspects locaux. Il est important que tout le monde en soit bien conscient.
- Recommande d'intégrer un volet « mobilité intelligente » dans le PUM.
- Recommande également que le PUM puisse proposer des orientations quant aux nombres de places de stationnement recommandées en fonction des zones
- Informe que le bureau de la conférence des bourgmestres a décidé d'une méthodologie et d'un calendrier d'adoption du schéma de développement territorial pour aboutir à son adoption début 2021.

J-Ph. Bille demande quels sont les postulats de départ de ce PUM ? Les solutions proposées doivent-elles s'inscrire dans le principe repris dans la DPR de ne pas créer de nouvelles routes ? Il rappelle que les enjeux liés au trafic poids lourds sont importants sur la N5.

L. Galland (OTW) et X. Desgain soulignent la nécessité de travailler sur les correspondances avec la SNCB et suggère à la SNCB de faire de Charleroi-Sud un nœud de correspondance (comme c'était le cas avant 2014), ce qui faciliterait l'organisation des correspondances bus-train.

3.1.2.2. BHNS de Charleroi : niveaux de service et intégration au PUM de Charleroi

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

A. Patris présente les ambitions régionales en termes de niveaux de service ainsi que le planning de redéploiement de l'offre autour des axes structurants en lien avec le PUM.

Principales remarques formulées en séance :

- X. Desgain (Charleroi)
 - Rappelle la nécessité d'étudier les connexions du BHNS avec Bertrix et Somzée tel que prévu dans l'étude SESSAM ;
 - Demande d'être attentif aux besoins en capacité en heure de pointe sur ces axes ;
 - Demande d'anticiper l'offre à organiser lors de la période de travaux BHNS.

Avis de l'Organe

L'Organe prend acte des ambitions régionales pour les deux liaisons BHNS de Charleroi, Charleroi-Sud – Bomerée (N53) et Charleroi-Sud – Try d'Haies (N5), précisées dans les deux fiches en annexe. La programmation des investissements d'exploitation nécessaire par l'OTW et la budgétisation de la compensation régionale nécessaire pour son exploitation sera initiée sur cette base.

Il recommande d'étudier les besoins en capacité sur ces liaisons en heure de pointe, qui pourraient nécessiter d'augmenter la fréquence en heure de pointe au-dessous de 10 minutes ou de disposer de matériel roulant plus capacitaire.

Il soutient le redéploiement de l'offre urbaine autour des axes structurants qui sera mené dans le cadre du PUM (incluant l'éventuelle mise à jour des niveaux de services définis actuellement pour le BHNS).

3.1.2.3. Connexion de l'aéroport de Charleroi aux transports en commun

Point pour avis – documents préparatoires

- Renforcement de la liaison Charleroi- Sud – Charleroi aéroport (passage de 2 bus/heure à 3 bus/heure)
- Création d'une liaison gare de Fleurus – aéroport de Charleroi (1 bus/heure en lien avec l'offre SNCB en gare de Fleurus)
- Création d'une liaison gare de Luttre – aéroport de Charleroi (2 bus/heure en lien avec l'offre SNCB en gare de Luttre)
- Nécessité d'étudier la connexion des PAE à proximité

Principales remarques formulées en séance :

- L. D'Hayer (Fleurus)
 - Demande d'ajouter dans la fiche de liaison Fleurus – Charleroi-Aéroport le Biopark en POI
 - S'interroge sur la différence d'amplitude horaire prévue sur les différentes liaisons exposées. Pourquoi l'amplitude horaire proposée sur la liaison Fleurus- Charleroi-Aéroport est inférieure à celle proposée pour les autres lignes ? Il demande de calquer les horaires des bus sur les horaires des avions et non des trains. En réponse à cette interpellation, la Ville de Charleroi, l'AOT et l'OTW précise qu'il y a plusieurs raisons expliquant l'amplitude horaire actuellement prévue sur la liaison directe entre Fleurus et l'Aéroport :
 - L'amplitude horaire différente de l'offre SNCB en gare de Luttre et de Fleurus (telle que le prévoit le Plan Transport SNCB 2020-2023).
 - Le potentiel de fréquentation (nombre d'habitants et de travailleurs, lieux d'hébergement, ...) à proximité de la gare de Fleurus qui justifierait d'élargir les amplitudes horaires au-delà des horaires de train.
- Pascaline Gilson (Charleroi) : Nous aurions moins de problème de stationnement sauvage aux abords de l'aéroport dans les quartiers riverains si les communes proches étaient mieux desservies en transports en commun, alternative aux parkings de l'aéroport. Il faut absolument travailler sur le lien aéroport/aéropôle puisque l'on sait que les travailleurs de l'aéropôle viennent essentiellement des communes au nord de Charleroi. Une des pistes serait de créer un SAS sécurisé pour les travailleurs de l'aéropôle et leur permettre de prendre le bus de la ligne A.

Avis de l'Organe

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons urbaines desservant l'aéropôle (cfr. fiches en annexe) :

- ***Renforcement de la liaison Charleroi-Sud – Charleroi Aéroport***
- ***Création d'une liaison Luttre (gare SNCB) – La Madeleine - Charleroi Aéroport***
- ***Création d'une liaison Fleurus (gare SNCB) – Charleroi Aéroport***

Il demande d'étudier le potentiel et le coût d'un élargissement de l'amplitude horaire de la liaison directe « Fleurus – Charleroi aéroport » au regard de l'amplitude horaire des avions.

Il soutient la nécessité de desservir les pôles d'emplois de la zone (en complément de la desserte de l'aéroport) via ces liaisons, que ce soit par une porosité piétonne entre l'aéroport et l'aéropôle ou par la création d'arrêts sur l'itinéraire de ces liaisons dans le respect des ambitions de vitesse commerciale. Il demande à l'OTW de lui présenter en 2021 son étude opérationnelle intégrant ces éléments.

Il rappelle son avis du point 2.1.1 de cette réunion concernant sa demande d'étudier la connexion des communes de Gembloux et de Sombreffe à l'aéroport et à l'aéropôle, pouvant impacter le cas échéant l'offre cible de la liaison Express Gembloux-Sombreffe – Fleurus-Charleroi.

3.2. Modifications opérationnelles de l'offre

3.2.1. Plan Transport détaillé OTW 2020 et 2021 pour le bassin de Charleroi

Point pour avis de l'Organe - Document préparatoire

X. Robert (OTW) présente les quelques modifications opérationnelles de l'offre du réseau TEC prévues par l'OTW.

Avis de l'Organe

L'organe n'émet pas de remarques sur les modifications opérationnelles de l'offre prévues par l'opérateur en 2020 et 2021.
