

OCBM du Charleroi : document préparatoire au point 3.1

Réseau cible proposé pour la zone Nord-ouest de l'agglomération de Charleroi en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)

1. Rappel de la démarche

L'AOT pilote un travail de redéfinition de l'offre TEC autour des réseaux structurants urbains et interurbains. Le principe de base de ces redéploiements est d'aligner le réseau cible avec les flux de mobilité tout mode (train, voiture, ...) et tout motif (travail, école, loisirs, ...) concernant les territoires étudiés et leur évolution, au-delà de la seule fréquentation actuelle de l'offre TEC. L'ambition est, en effet, de faire se parler la planification territoriale et la planification de l'offre de transport public qui doivent s'alimenter mutuellement.

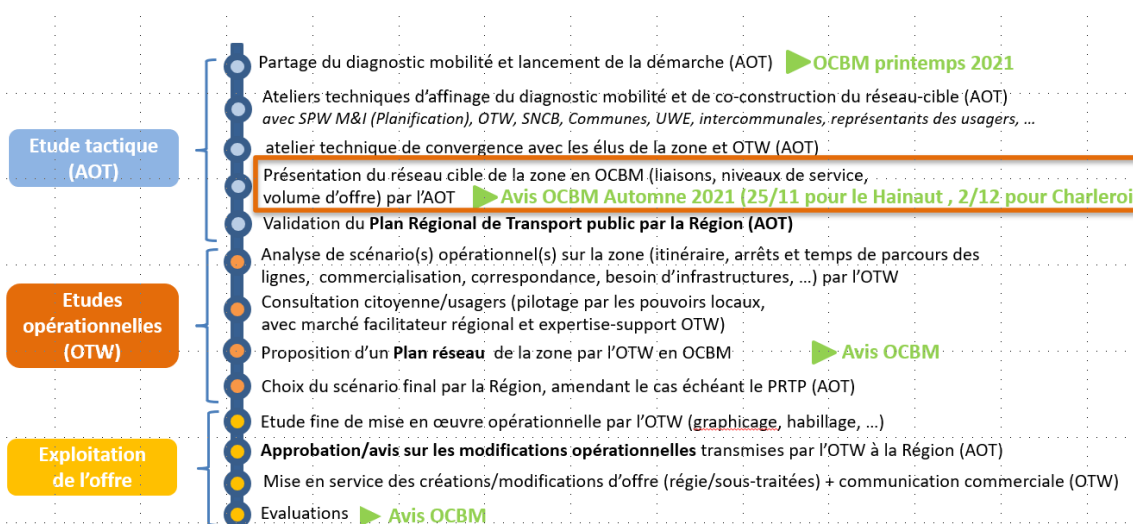
D'ici 2023, 16 zones pluricommunales (représentant la moitié de l'offre TEC actuelle) sont étudiées en profondeur et un nouveau réseau (cible) est élaboré pour chaque zone sur base des orientations stratégiques régionales (e.a. hiérarchisation du réseau). Ce travail est réalisé en concertation étroite entre l'Autorité Organisatrice du Transport (SPW Mobilité & Infrastructures) et diverses parties prenantes : OTW, acteurs locaux (communes, province, intercommunales, ...) et autres (IEW, UWE, SNCB, ...). Le résultat de ces travaux permet l'établissement de Plans Régionaux de Transport Public par zone soumis pour avis aux Organes de Consultation des Bassins de Mobilité concernés. L'OTW assure l'étude opérationnelle de chaque Plan et, après validation d'un scénario final, planifie la mise en œuvre des évolutions attendues de l'offre.

Cette phase d'études opérationnelles menée par l'OTW qui s'initialise une fois édition par l'AOT du PRTP de la zone est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirmera son souhait de voir réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne sur les évolutions des lignes alors étudiées de manière fine par l'OTW. C'est sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte que l'avis de l'OCBM sera à nouveau sollicité, accompagné du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW, avant confirmation/validation régionale définitive.

Lors de l'OCBM du 25 mai 2021, « L'Organe a pris connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et l'a partagé.

L'Organe a recommandé à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Chapelle-Lez-Herlaimont, Courcelles et Charleroi) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le

périmètre d'étude de la zone de redéploiement ciblé « Courcelles- Chapelle-Lez-Herlaimont – Roux » et de présenter pour avis le Plan Régional de Transport Public de la zone lors de sa prochaine session à l'automne 2021. »



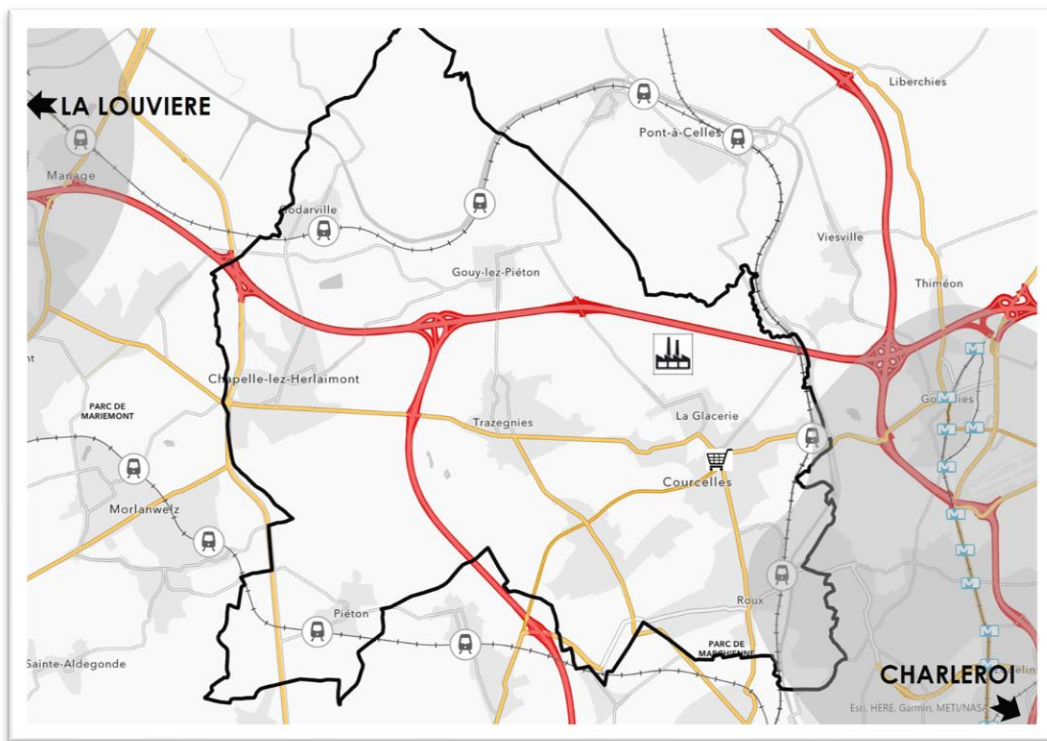
2. Caractérisation de la zone d'étude

Le périmètre de la zone d'étude est composé des communes de Courcelles et Chapelle-Lez-Herlaimont et de l'ancienne commune de Roux.

Ce territoire se caractérise par des densités de population relativement importantes au regard de la moyenne régionale.

Mis à part le Parc d'Activités Economique de Courcelles, qui accueille plus de 1.500 emplois, c'est une zone principalement résidentielle. On retrouve un petit pôle commercial au centre de Courcelles. Les deux principales centralités sont Courcelles et Chapelle-Lez-Herlaimont. La zone comprend également les villages de Roux, Trazegnies, Souvret, Gouy-Lez-Pieton, Pieton et Godarville.

La zone est située entre deux pôles urbains wallons d'importance, La Louvière à l'Ouest et Charleroi à l'Est.

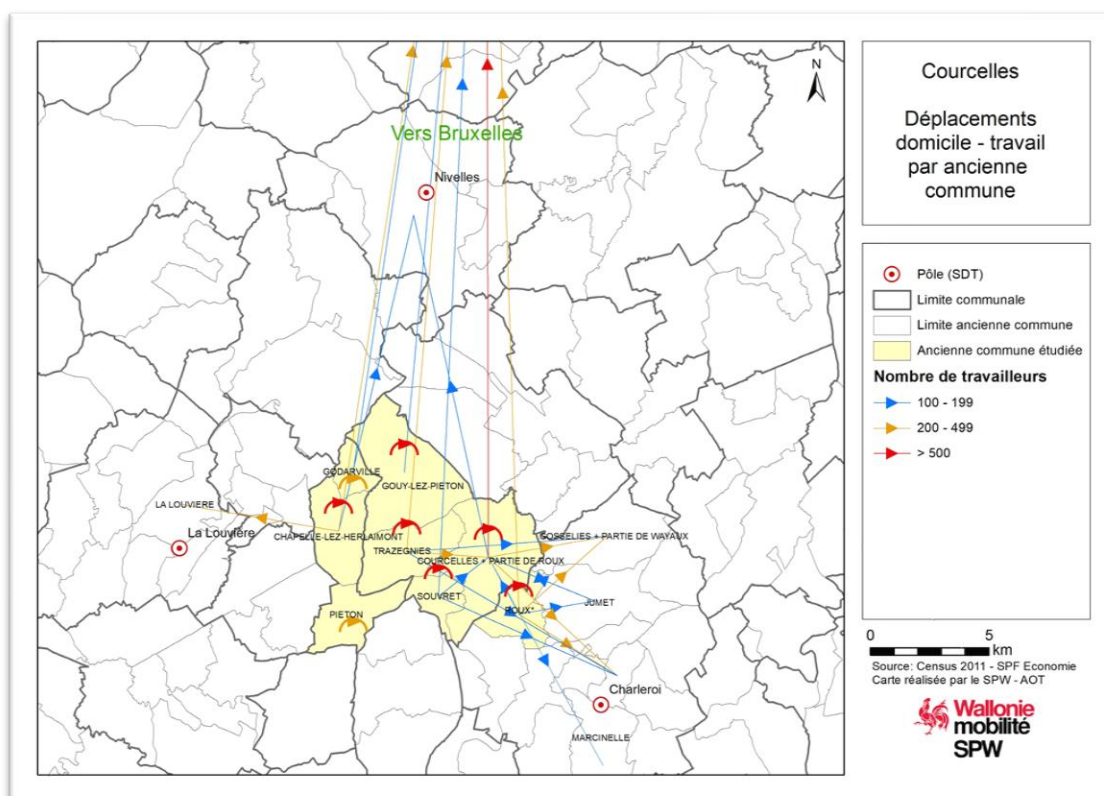


	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
Emplois			
Nombre d'emplois	9089	1.145.273	0,79%
Densité d'emploi	133	68	
Population			
Nombre d'habitants	54.985	3.645.243	1,51%
Densité population (hab/km ²)	806	216	

3. Constats

Demande de mobilité (rappel)

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail et des flux de mobilité domicile-école (secondaires et supérieurs) a été réalisée (cfr détails fournis lors de l'OCBM du 25/02/2021).

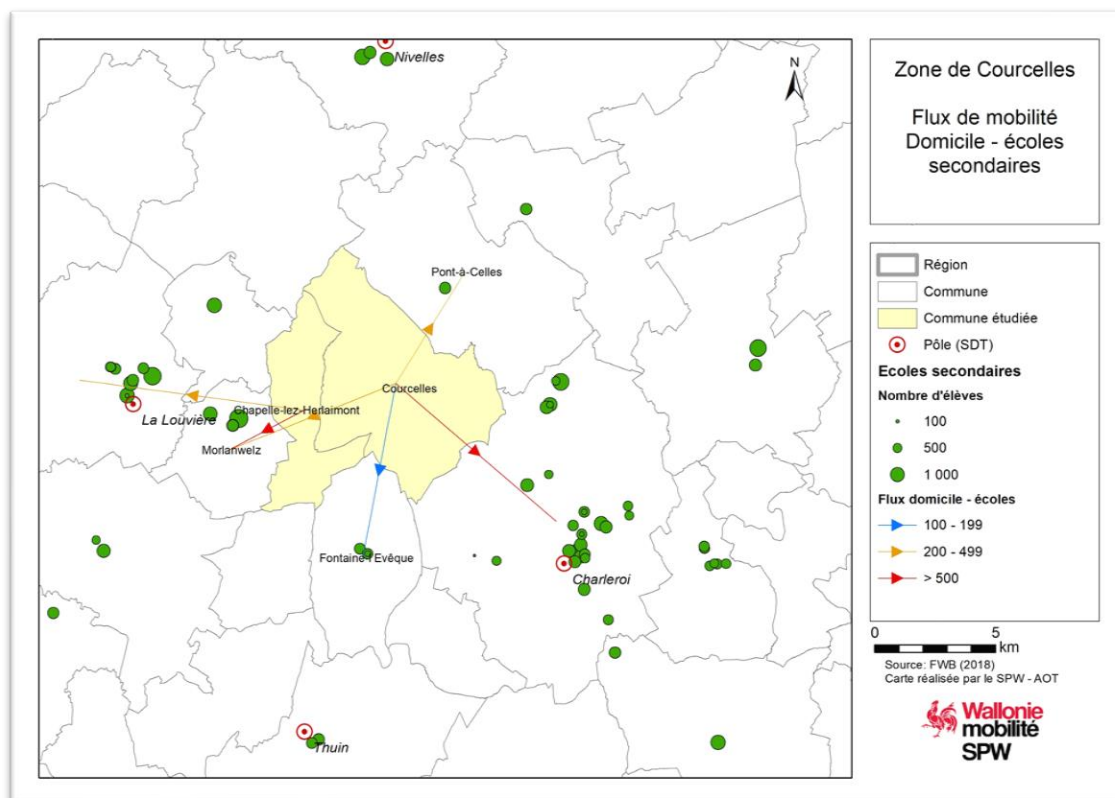


En ce qui concerne les flux domicile travail (Par anciennes communes – données Censu 2011), on observe des flux internes importants pour la plupart des localités de la zone (Chapelle-Lez-Herlaimont, Gouy-Lez-Pieton, Courcelles, Trazegnies, Souvret et Roux).

Mis à part Bruxelles, on observe des flux importants depuis :

- Courcelles, Trazegnies et Roux vers Gosselies ;
- Courcelles, Trazegnies, Roux et Souvret vers Charleroi ;
- Chapelle-Lez-Herlaimont vers La Louvière ;
- Chapelle-Lez-Herlaimont et Courcelles vers Nivelles.

En ce qui concerne les flux domicile-école, nous ne disposons pas de données à l'échelle des anciennes communes. Nous travaillons dès lors à l'échelle de la commune¹.



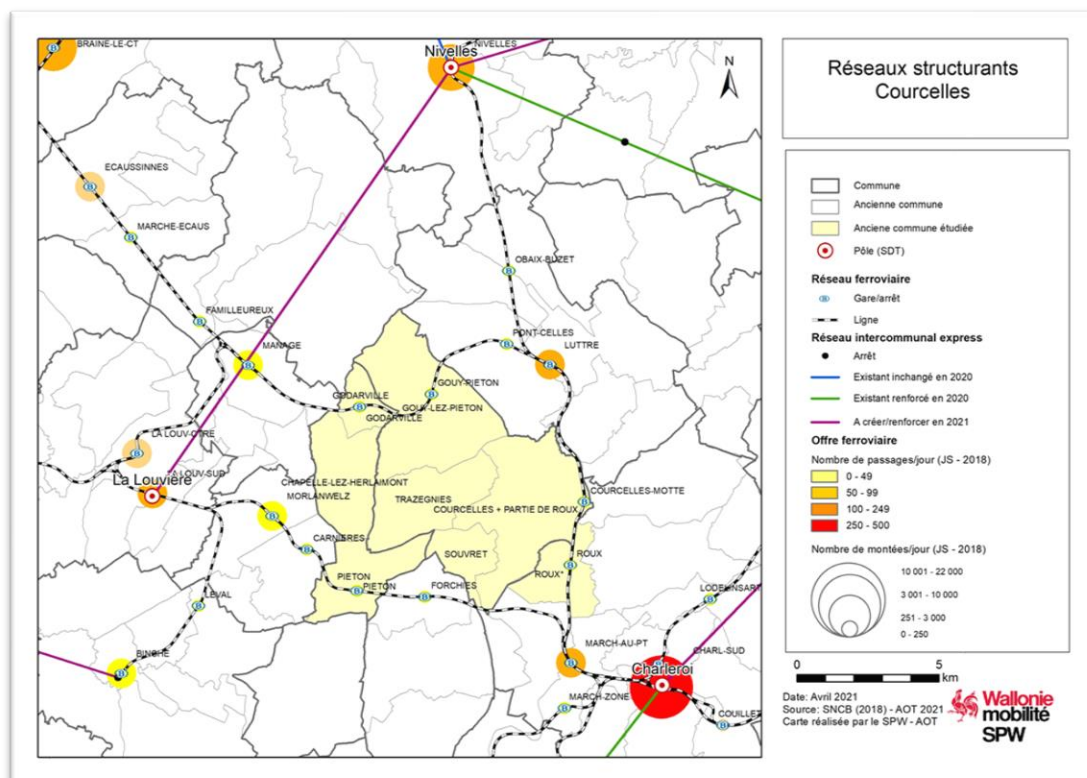
Le périmètre de la zone étudiée ne compte pas d'écoles secondaires. Les élèves doivent donc se rendre dans des établissements extérieurs à la zone.

Les flux domicile-école supérieurs à 500 élèves sont orientés depuis Courcelles vers Charleroi et depuis Chapelle-Lez-Herlaimont vers Morlanwelz. Les flux domicile-école compris entre 200 et 500 élèves sont orientés depuis Courcelles vers Morlanwelz et Pont-à-Celles et depuis Chapelle lez-Herlaimont vers La Louvière.

Les principaux pôles de destination de la zone sont donc Bruxelles, Gosselies, La Louvière, Charleroi, Nivelles pour les déplacements domicile travail. Morlanwelz et Pont-à-Celles viennent compléter cette liste pour les déplacements domicile-école.

¹ Nous n'avons pas repris ici, à ce stade, la localité de Roux. En effet, Roux étant dans la commune de Charleroi, nous ne disposons que des chiffres pour l'ensemble de la commune qui ne reflèteront pas la réalité propre à la localité de Roux.

Offre structurante de mobilité existante (rappel)



L'offre ferroviaire dessert la plupart des localités de l'entité. Seules les localités de Trazegnies, Chapelle-Lez-Herlaimont et Souvret ne sont pas connectés au réseau structurant intercommunal de transport public.

4. Vision du système de transport public régional

En déclinaison de la Stratégie Régionale de Mobilité, la hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant urbaine	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbaine	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en HP par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ²

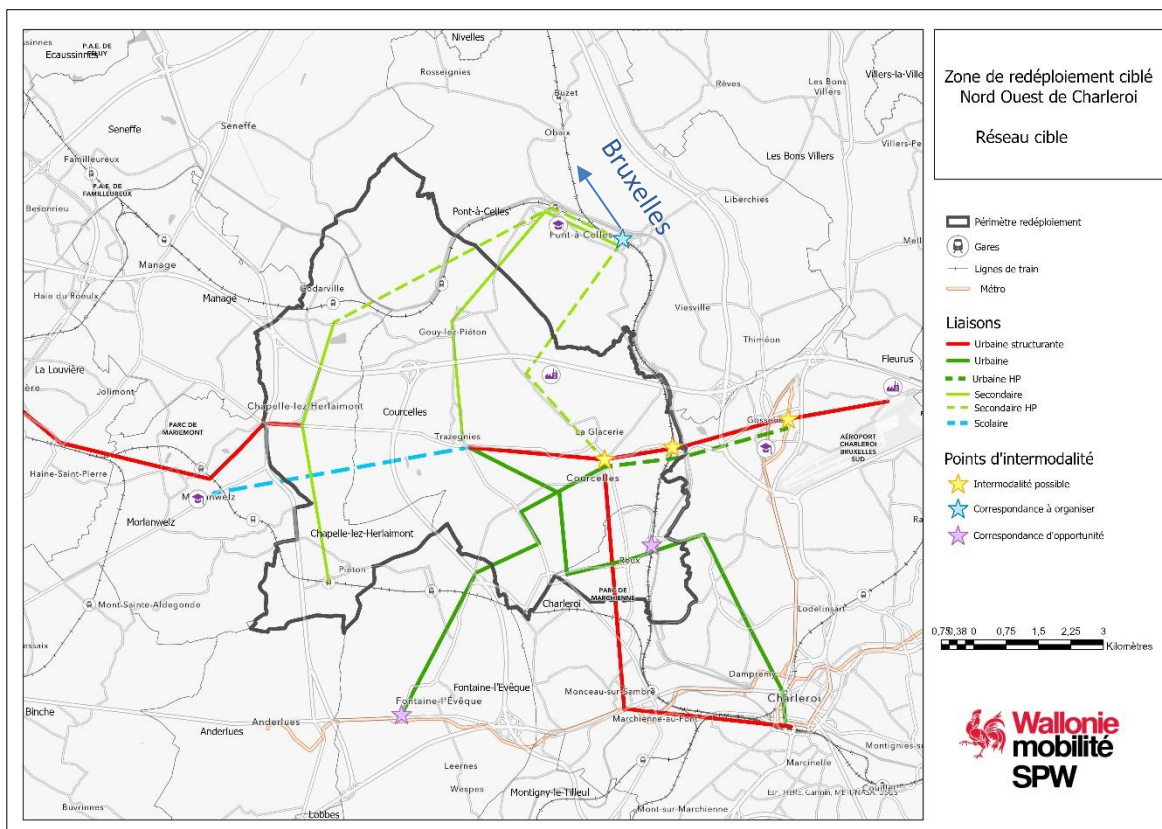
Les différentes liaisons définies au sein du réseau cible sont catégorisées conformément à cette hiérarchisation.

Sur la zone étudiée, tous les niveaux d'offre sont prévus, à l'exception de liaison intercommunale structurante Express ou principale.

² Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

5. Projet de réseau cible de la zone Nord-Ouest de Charleroi

Les études tactiques menées ont permis à l’Autorité Organisatrice du Transport d’établir le réseau cible ambitionné sur la zone. Les liaisons cibles, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leurs niveaux de service respectifs, sont présentées ci-dessous.



Outre l’offre ferroviaire de la SNCB, 3 liaisons urbaines structurantes, 2 liaisons urbaines, 4 liaisons secondaires et une liaison scolaire desserviront le territoire.

Chaque liaison fait l’objet d’une fiche détaillant les points d’intérêts desservis, les correspondances ciblées, les niveaux de service attendus, etc. (cfr annexes).

En termes d’ampleur d’offre kilométrique la mise en place de ce réseau cible représente environ 1.000.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible), équivalent au réseau TEC existant desservant la zone.

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le réseau cible étant **basé sur la demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires, prise en compte d’autres points d’intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra

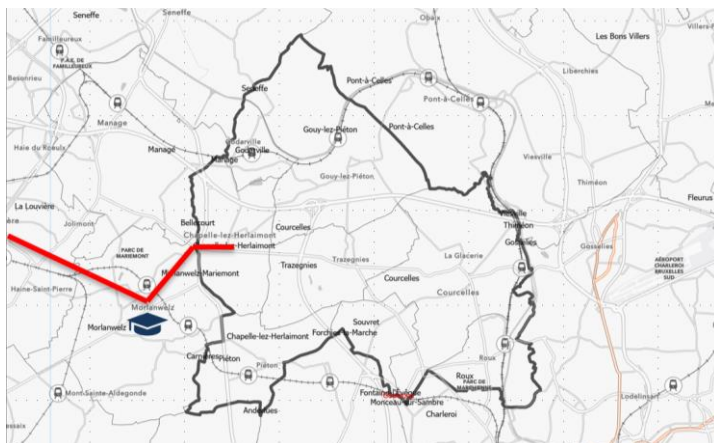
d'autant mieux aux besoins de la population. Notamment, le réseau prévoit de renforcer les connexions entre la zone et le pôle de Gosselies et le Biopark.

- La **hiérarchisation** du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une meilleure appropriation du réseau et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants. Les lignes structurantes bénéficieront d'un renforcement de leur fréquence en semaine et le week-end, permettant aux habitants de rejoindre leurs principaux pôles de destination de manière plus directe et plus aisée.
- **Valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent.** Des correspondances explicites seront organisées entre bus et train, afin de favoriser l'intermodalité.
- Une augmentation de **l'amplitude horaire** des lignes urbaines de la zone ainsi que la mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexible afin de proposer une offre en soirée.

5.1. Liaisons urbaines structurantes

Les liaisons urbaines structurantes sont les ossatures du réseau urbain, elles sont rapides (min. 20km/h) et présentent des itinéraires simples et directs. Elles offrent une fréquence élevée, circulent à toutes périodes de l'année avec une large amplitude horaire (5h – 23h en semaine).

5.1.1. La Louvière – Morlanwelz – Chapelle-Lez-Herlaimont³



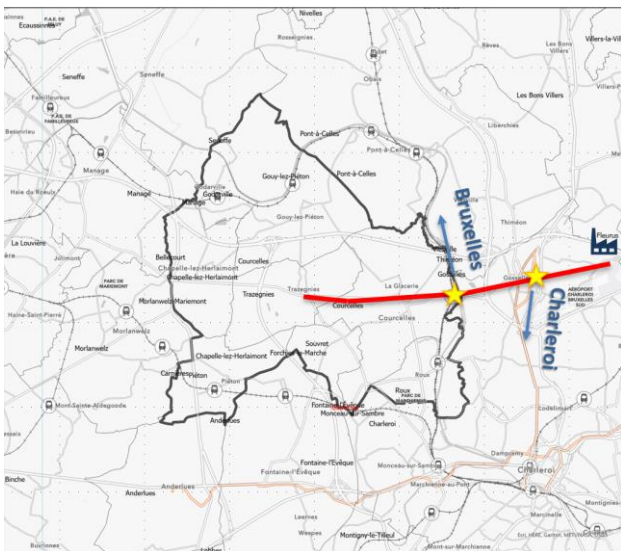
³ L'OCBM du 25/05/21 a pris acte que le renforcement au ¼ h en journée de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Trazegnies » fin 2021 fera l'objet d'une analyse approfondie de la ligne en 2022 avant la mise en œuvre d'ajustements de l'offre en 2023. L'Organe sera invité à remettre son avis sur cette évaluation et sur les ajustements envisagés à ce moment.

La liaison Chapelle-lez-Herlaimont - Morlanwelz – La Louvière permet de connecter Chapelle au pôle scolaire de Morlanwelz et à La Louvière. Elle dessert la zone avec les niveaux de service suivants :

Liaison	La Louvière - Morlanwelz - Chapelle
Hiérarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	/

Les résultats de l'étude « Origine – Destination » dans le cadre de l'évaluation de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Morlanwelz – Trazegnies » qui seront réalisées en 2022 par l'OTW pourraient amener une évolution de cette liaison.

5.1.2. Trazegnies – Courcelles – Gosselies



La liaison Trazegnies – Courcelles – Gosselies permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Trazegnies et Courcelles à leur principal pôle d’emploi et scolaire : Gosselies. En semaine, elle est prolongée jusqu’au Biopark. Elle dessert la zone avec les niveaux de services suivants :

Liaison	Trazegnies - Courcelles - Gosselies - (Biopark)
Hiérarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée prolongation jusqu’au biopark
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir Prolongation jusqu’au biopark
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Intermodalité possible à Gosselies avec le Metro vers Charleroi et en gare de Courcelles Motte avec le train vers Bruxelles

Cette liaison permet en intermodalité de rallier les pôles de destination majeur en termes de flux que sont Bruxelles et Charleroi:

- En gare de Courcelles-Motte avec le train vers/de Bruxelles ;
- A Gosselies avec le métro vers Charleroi.

5.1.3. Courcelles – Roux – Marchienne-au-Pont – Charleroi



La liaison Courcelles – Roux – Marchienne-au-Pont - Charleroi permet de connecter de manière directe, rapide et fréquente Courcelles et Roux à Marchienne-au-Pont et Charleroi. Elle dessert la zone avec les niveaux de service suivants :

Liaison	Courcelles - Roux - Marchienne au Pont - Charleroi
Hiérarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Intermodalité possible à Courcelles avec la ligne urbaine structurante "Trazegnies - Courcelles - Gosselies" Correspondance d'opportunité en gare de Marchienne-au-Pont vers Morlanwelz et La Louvière

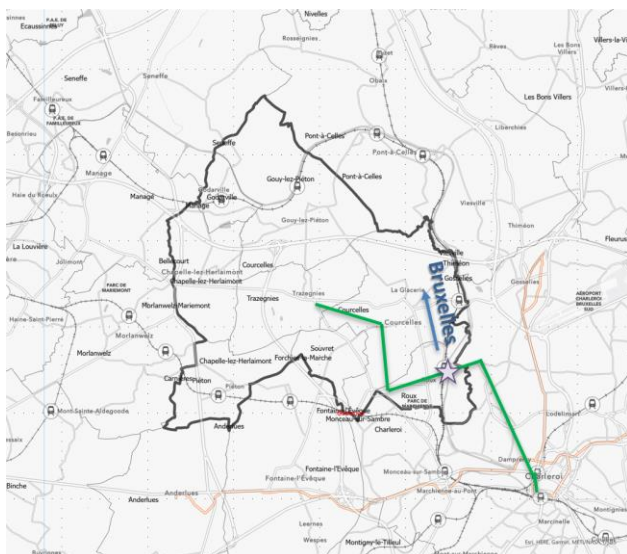
Elle permet l'intermodalité à Courcelles avec la liaison structurante « Trazegnies – Courcelles – Gosselies ».

Une correspondance d'opportunité est possible en gare de Marchienne-au-Pont vers Morlanwelz et La Louvière.

5.2. Liaisons urbaines

Les liaisons urbaines complètent le réseau urbain structurant. Elles permettent une desserte fine des quartiers. Elles circulent à toutes périodes de l'année avec une amplitude horaire élevée (5h – 23h en semaine).

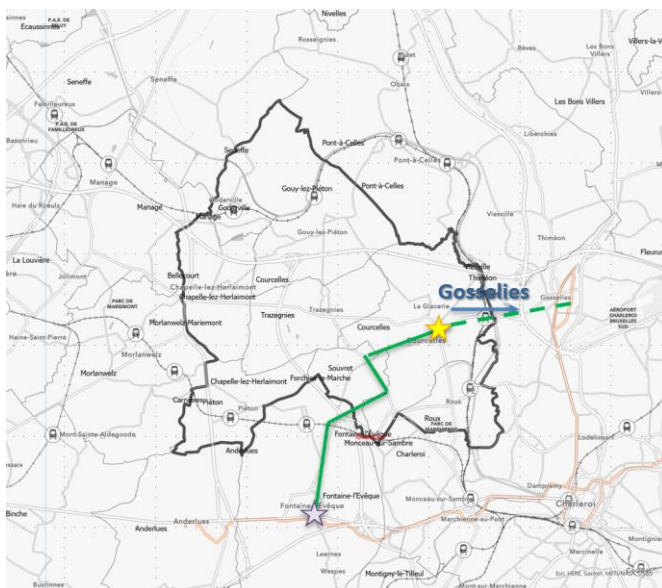
5.2.1. Trazegnies – Souvret – Courcelles – Roux – Docherie – Charleroi



La liaison bidirectionnelle Trazegnies – Souvret – Courcelles – Roux – Docherie – Charleroi dessert les zones encore denses non desservies par les liaisons structurantes avec les niveaux de service suivants :

Liaison	Trazegnies - Courcelles - Souvret - Roux - Charleroi
Hiérarchisation	Urbaine
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Samedi	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Dimanche	1 bus/h/sens
Correspondance	Correspondance d'opportunité en gare de Roux avec le train vers Bruxelles

5.2.2. Fontaine-l'Evêque – Souvret - Courcelles – (Gosselies)



Cette liaison bidirectionnelle permet de rejoindre Courcelles depuis Fontaine-l'Evêque et Souvret. En heures de pointe, une extension permet de rejoindre directement Gosselies, pôle scolaire et d'emploi des habitants de Fontaine-l'Evêque, Souvret et Courcelles. En heures creuses, rejoindre Gosselies nécessitera une correspondance à Courcelles avec la ligne structurante.

La liaison Fontaine-l'Évêque – Souvret – Courcelles – (Gosselies) dessert la zone avec les niveaux de services suivants :

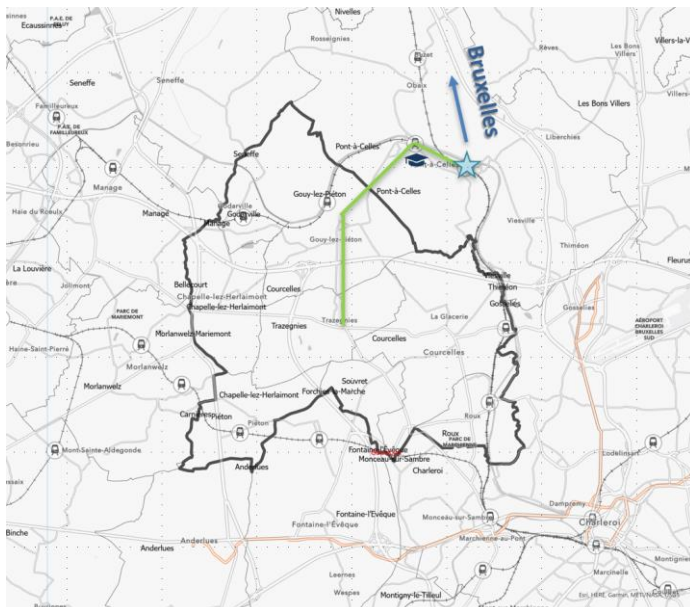
Liaison	Fontaine l'Eveque - Souvret - Courcelles - (Gosselies)
Hiérarchisation	Urbaine
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir prolongation jusqu'à Gosselies en HP
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir . Prolongation jusqu'à Gosselies en HP
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Intermodalité possible à Courcelles avec la ligne urbaine structurante "Trazegnies - Courcelles - Gosselies" Correspondance d'opportunité avec le Metro à Fontaine l'Évêque

5.3. Liaisons secondaires

Les liaisons secondaires offrent une desserte fine de proximité dans les zones moins denses. Souvent, elles permettent un rabattement vers le réseau structurant pour rejoindre les pôles de destination.

Elles circulent entre 6h et 20h.

5.3.1. Trazegnies – Pont-à-Celles – Luttre

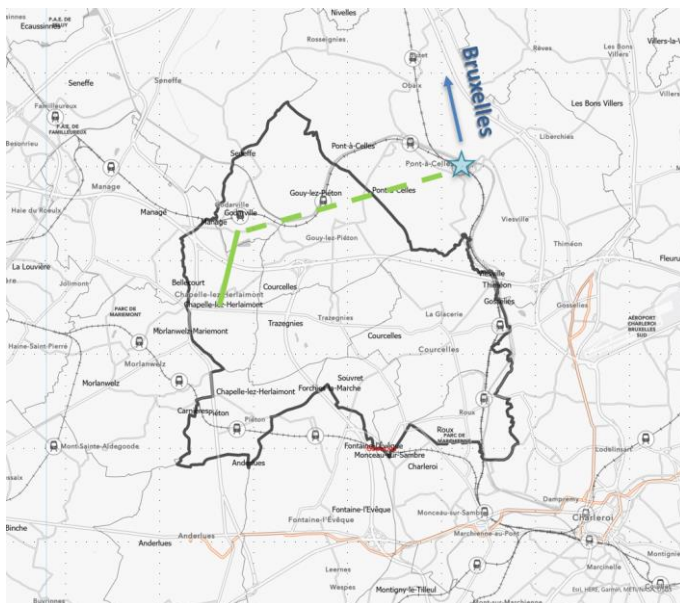


La liaison Trazegnies – Pont-à-Celles - Luttre dessert la zone avec les niveaux de service suivants :

Liaison	Trazegnies - Pont à Celles - Luttre
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	2bus/h/sens en HP 1 bus/h/sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens
Samedi	1 bus/h/sens entre 7h et 19h
Dimanche	1 bus/2 h/sens entre 8h et 18h
Correspondances	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis/vers Bruxelles

Elle bénéficie d'une correspondance organisée à Luttre avec le train vers/de Bruxelles.

5.3.2. Chapelle-lez-Herlaimont – Godarville (– Luttre)

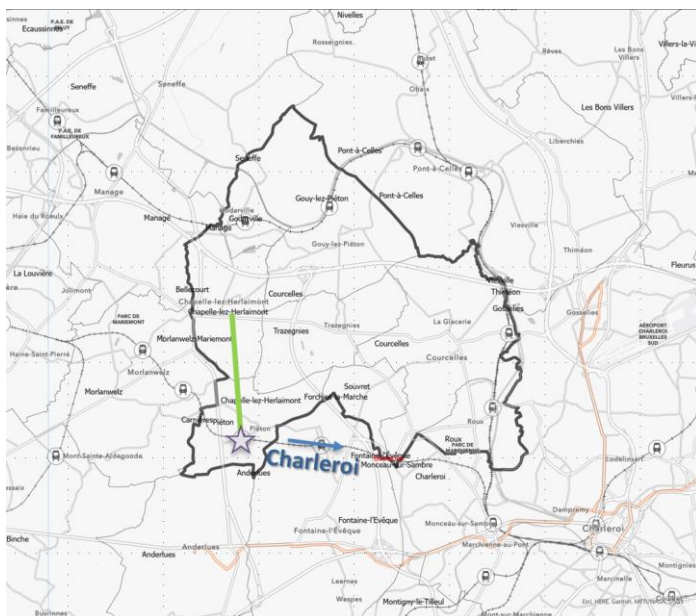


La liaison bidirectionnelle Chapelle-lez-Herlaimont - Godarville dessert la zone avec les niveaux de services suivants :

Liaison	Chapelle - Godarville - (Luttre)
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/ sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Samedi	1bus/2h/sens
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis/vers Bruxelles

En heures de pointe, une extension vers Luttre permet de rallier directement la gare de Luttre où une correspondance est organisée avec le train de Bruxelles.

5.3.3. Piéton – Chapelle-lez-Herlaimont

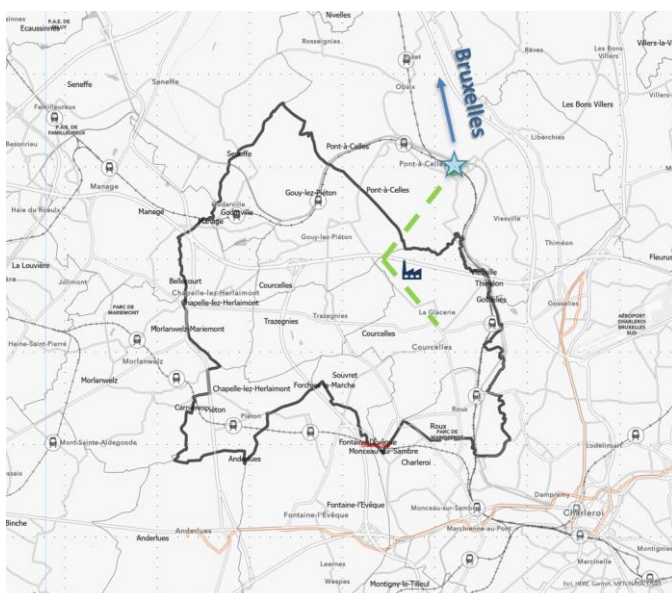


La liaison bidirectionnelle Piéton – Chapelle-lez-Herlaimont dessert la zone avec les niveaux de service suivants :

Liaison	Chapelle - Pieton
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Samedi	1 bus/2h/sens
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance d'opportunité en gare de Pieton avec le train vers Charleroi

Une correspondance d'opportunité est possible en gare de Piéton avec le train vers Charleroi.

5.3.4. Courcelles – PAE de Courcelles – Luttre – Pont à Celles



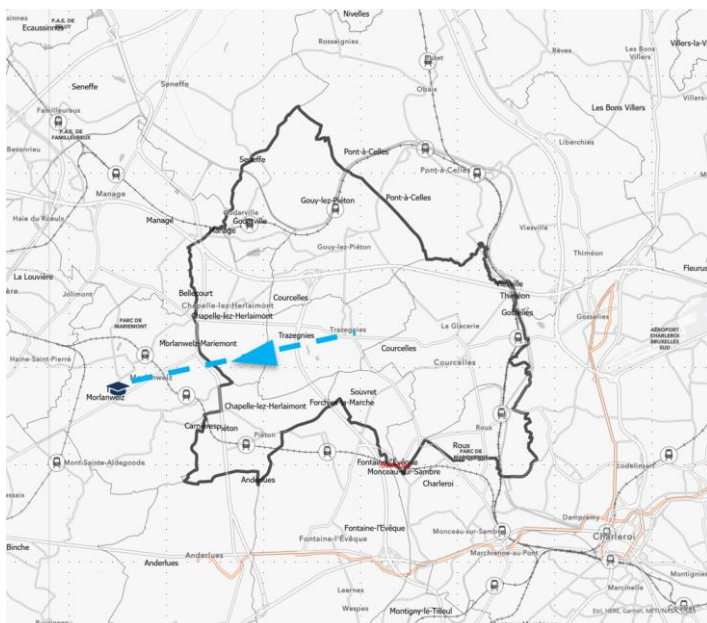
La liaison bidirectionnelle Courcelles – PAE de Courcelles – Luttre – Pont-à-Celles permet desservir le PAE de Courcelles depuis la gare de Luttre et depuis Courcelles. Elle permet également une correspondance organisée à Luttre avec le train de Bruxelles. Elle dessert la zone avec les niveaux de service suivants :

Liaison	Courcelles - PAE Courcelles - Luttre
Hiérarchisation	Secondaire HP
Amplitude horaire (période scolaire)	HP
Jour de semaine (scolaire)	5 passages/jours/sens
Jour de semaine (vacances)	5 passages/jours/sens
Samedi	/
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis et vers Bruxelles

5.4. Liaisons scolaires

Une seule liaison scolaire unidirectionnelle est nécessaire pour compléter le réseau cible. Elle circule uniquement en heures de pointe en période scolaire.

5.4.1. Liaison Trazegnies – Morlanwelz



La liaison Trazegnies- Morlanwelz permet aux élèves de Trazegnies de rejoindre le pôle scolaire de Morlanwelz avec les niveaux de service suivants, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement) :

Liaison	Trazegnies - Morlanwelz
Hiérarchisation	Scolaire
Amplitude horaire (période scolaire)	HP
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/j le matin vers Morlanwelz 1 bus/jour le soir vers Trazegnies
Jour de semaine (vacances)	/
Samedi	/
Dimanche	/
Correspondance	/

Les résultats de l'étude « Origine – Destination » et de l'évaluation de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Morlanwelz – Trazegnies » qui seront réalisées en 2022 par l'OTW pourraient amener une évolution de cette liaison.

5.5. Mobilité locale et intermodalité

Cette offre TEC, même redéployée, ne peut répondre à tous les besoins de déplacement. Les services réguliers qui desserviront la zone demain doivent être complétés par des solutions de mobilité locale flexible pour une série de besoins pré-identifiés :

- *Temporel* : étant donné l'amplitude horaire limitée d'une partie de l'offre régionale de transport public sur la zone (principalement 6h-20h ou HP uniquement), maintenir une solution de raliement tôt le matin ou de retour à la maison le soir vers/depuis les points intermodaux avec le réseau structurant ferroviaire.

Ces besoins seront complétés/affinés pendant l'étude opérationnelle OTW.

L'intermodalité générale du réseau futur avec les modes actifs sera à identifier lors de la phase d'études opérationnelles afin que le rabattement vélo vers les arrêts structurants des (futures) lignes TEC de la zone soit adéquat ou développé (dans la logique de mobipôle).

Des services de mobilité active partagée ou des solutions de transport à la demande seront à créer, la combinaison à mettre en œuvre relevant des choix communaux avec l'appui de la Région en termes de planification et de financement parmi différentes catégories de solutions de mobilité locale flexible :

- catégorie 1 : transport collectif motorisé de plus de 9 places (e.a. minibus à la demande, bus local, ...)
- catégorie 2 : transport collectif motorisé de moins de 9 places (e.a. taxi collectif, navette à la demande, ...)
- catégorie 3 : transports individuels partagés (e.a. réseau de voitures partagées, système de co-voiturage ...)
- catégorie 4 : solutions de mobilité active individuelles avec engin léger partagées (e.a. système de vélos/trottinettes en libre-service (stations fixes) ou en free-floating, électriques ou non, ...)
- catégorie 5 : autres solutions innovantes.



Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis mi-2021.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la Nord-Ouest de Charleroi afin de permettre à l'OTW de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone en vue d'en présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Charleroi.

L'Organe prend acte que l'échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les Communes concernées, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.