

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2022/05/13/2022041467/justel>

Dossier numéro : 2022-05-13/05

Titre

13 MAI 2022. - Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux arrêts et à l'infrastructure des arrêts

Source : AUTORITE FLAMANDE

Publication : Moniteur belge du 20-07-2022 page : 58368

Entrée en vigueur : 30-07-2022

Table des matières

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Art. 1-4

[CHAPITRE 2.](#) - Construction, implantation et équipement des arrêts

Art. 5-13

[CHAPITRE 3.](#) - Subvention pour l'aménagement ou le réaménagement d'un arrêt accessible et l'équipement des arrêts

Art. 14-17

[CHAPITRE 4.](#) - Dispositions modificatives

Art. 18-19

[CHAPITRE 5.](#) - Dispositions finales

Art. 20-21

Texte

[CHAPITRE 1er.](#) - Dispositions générales

Article [1er.](#) Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° décret du 26 avril 2019 : le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- 2° Département de la Mobilité et des Travaux publics : le département visé à l'article 28, § 1, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;
- 3° exploitant interne ; l'exploitant désigné pour le réseau central et le réseau complémentaire en application de l'article 34 du décret du 26 avril 2019 ;
- 4° Ministre : le Ministre flamand compétent pour les transports en commun ;
- 5° Centrale de mobilité : l'organe visé à l'article 33 du décret du 26 avril 2019 ;
- 6° Point Hoppin : un point mobi tel que visé à l'article 42, alinéa 2, 1°, du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, et qui répond aux conditions de l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 11 février 2022 relatif aux points Hoppin et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 janvier 2013 fixant les modalités relatives au financement et à la coopération pour la politique de la mobilité.

[Art. 2.](#) Le présent arrêté ne s'applique pas au transport public de personnes par voie d'eau et aux arrêts pour le transport personnalisé qui ne sont pas physiquement marqués par un panneau d'arrêt ou qui ne font pas partie d'un point Hoppin.

[Art. 3.](#) Chaque arrêt est desservi conjointement ou séparément par une ou plusieurs connexions appartenant au réseau central, au réseau complémentaire ou au transport personnalisé.

[Art. 4.](#) Chaque arrêt est reconnaissable grâce à l'application de l'architecture de marque sur l'accessibilité de base.

[CHAPITRE 2.](#) - Construction, implantation et équipement des arrêts

[Art. 5.](#) Un arrêt du réseau central ou du réseau complémentaire est au moins équipé d'un panneau d'arrêt conformément à l'architecture de marque visée à l'article 4.

Un arrêt du transport personnalisé est équipé au minimum d'un panneau d'arrêt conformément à l'architecture de marque visée à l'article 4, sauf si l'arrêt fait partie d'un point Hoppin.

Le panneau d'arrêt indique au moins le nom et le numéro de l'arrêt.

L'exploitant interne est responsable de l'installation, de l'entretien et du renouvellement du panneau d'arrêt et, le cas échéant, du poteau d'arrêt correspondant.

Un arrêt du réseau central ou complémentaire est équipé d'un support d'information contenant un horaire papier ou d'un support numérique, ou donne accès à une autre alternative numérique. Si l'arrêt est équipé d'un abri, l'horaire est mis à disposition dans l'abri.

Chaque exploitant est responsable des informations sur sa propre offre à l'arrêt et de sa mise à disposition.

[Art. 6.](#) Un arrêt doit être installé à un endroit où la circulation est sûre. Les itinéraires sont aussi courts que possible et exempts d'obstacles.

La conception de l'arrêt doit tenir compte de l'ampleur et de la nature de son utilisation, en vue de garantir que tous les voyageurs puissent monter et descendre facilement.

Lorsqu'un arrêt est construit ou réaménagé, il est garanti qu'il est bien accessible à tous les usagers, handicapés ou non, quels que soient leur âge et leur situation, afin que chacun puisse se déplacer de manière autonome et sans assistance.

Les aménagements qui garantissent l'accessibilité sont adaptés à l'utilisation de l'arrêt par le réseau central, le réseau complémentaire ou le transport personnalisé. Les quais du réseau central et du réseau complémentaire seront construits ou réaménagés de manière à être accessibles sans seuil. Ils se raccordent au niveau du sol au trottoir ou sont accessibles au moyen d'une ou plusieurs rampes d'accès ou d'un ascenseur et sont équipés de dispositifs pour guider les personnes atteintes d'un handicap visuel.

[Art. 7.](#) L'arrêt sera construit de manière à ce que l'exploitation des différents réseaux n'interfère pas les uns avec les autres.

Lorsqu'un arrêt est desservi conjointement par le réseau central, le réseau complémentaire et le transport personnalisé et que sa construction ne permet pas une utilisation simultanée par tous les exploitants, les exploitants concernés règlent l'utilisation de l'arrêt entre eux de manière à ne pas se gêner mutuellement. Si aucun accord n'est trouvé entre les exploitants, l'exploitant interne prend l'initiative de réunir le comité de pilotage de projet visé à l'article 2, 19°, du décret du 26 avril 2019 et de trouver un accord.

[Art. 8.](#) S'il est souhaitable de construire un arrêt sur un terrain privé, la commune en sera responsable. A cette fin, la commune conclut un accord de coopération avec le propriétaire et les éventuels titulaires de droits réels sur le terrain privé, qui comprend au moins les accords sur la construction, l'équipement, la gestion et l'entretien de l'arrêt.

[Art. 9.](#) § 1. Si un arrêt est équipé d'un abri, il offre aux voyageurs un confort d'attente suffisant, une sécurité et une protection contre les intempéries. Un banc sera placé dans l'abri et un espace suffisant sera prévu pour les informations aux voyageurs. Une poubelle sera placée à côté de l'abri.

Chaque abri est correctement éclairé pendant les heures de fonctionnement entre le coucher et le lever du soleil. La commune veillera à ce que l'éclairage de l'abri soit installé et positionné de manière à fournir un éclairage maximal pour les informations aux voyageurs.

§ 2. Les voyageurs en attente doivent avoir une vue complète sur les véhicules de transport public de personnes qui arrivent depuis l'abri.

La publicité et les panneaux d'affichage ne peuvent être placés dans et sur l'abri et à l'arrêt qu'avec l'accord de l'exploitant interne et à condition que les informations destinées aux voyageurs restent lisibles et que la vue des véhicules de transport public de personnes qui arrivent ne soit pas diminuée.

[Art. 10.](#) Si la commune n'est pas propriétaire du terrain sur lequel l'abri et l'équipement supplémentaire seront placés, la commune demandera les permis ou autorisations nécessaires au gestionnaire du domaine pour placer les abris, y compris les équipements supplémentaires.

[Art. 11.](#) L'exploitant interne est responsable de l'achat, de l'installation et de la gestion des panneaux