

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2020/09/04/2020015669/justel>

Dossier numéro : 2020-09-04/14

Titre

4 SEPTEMBRE 2020. - Arrêté du Gouvernement flamand déterminant les exigences de qualité pour le réseau central et le réseau complémentaire et les valeurs cibles pour les gestionnaires de la voirie en matière de fluidité des transports publics

Source : AUTORITE FLAMANDE

Publication : Moniteur belge du 13-10-2020 page : 73986

Entrée en vigueur : 23-10-2020

Table des matières

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

Art. 1-2

[CHAPITRE 2.](#) - Méthodologie

Art. 3-5

[CHAPITRE 3.](#) - Le réseau central

Art. 6-11

[CHAPITRE 4.](#) - Exigences de qualité pour le réseau complémentaire

Art. 12-15

[CHAPITRE 5.](#) - Autres exigences de qualité pour le réseau central et le réseau complémentaire

Art. 16-17

[CHAPITRE 6.](#) - Fluidité pour le réseau central et le réseau complémentaire

Art. 18-19

[CHAPITRE 7.](#) - Dispositions modificatives

[Section 1re.](#) - Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 29 novembre 2002 relatif à la Mobilité de base dans la Région flamande

Art. 20

[Section 2.](#) - Modifications de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 mai 2004 relatif à l'exploitation et aux tarifs de la VVM

Art. 21-22

[CHAPITRE 8.](#) - Dispositions finales

Texte

CHAPITRE 1er. - Dispositions générales

Article 1er. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° amplitude : le laps de temps entre le premier et le dernier trajet d'une ligne ;
- 2° ligne cadencée : ligne à régularité fixe dans la desserte durant l'amplitude ;
- 3° villes-centres : les villes d'Anvers, Gand, Bruges, Louvain, Turnhout, Roulers, Genk, Ostende, Hasselt, Saint-Nicolas, Courtrai, Malines et Alost ;
- 4° liaison extra-urbaine : liaison dans les transports publics qui prévoit une desserte au-delà de la limite communale ;
- 5° fréquence : nombre de trajets par unité de temps qu'offrent les transports publics par sens et par ligne ;
- 6° liaison intra-urbaine : liaison dans les transports publics qui prévoit la desserte d'une ville-centre à l'intérieur de la limite communale ;
- 7° ligne : une liaison de transports publics, une liaison de bus ou de tram ;
- 8° fonction de désenclavement : la desserte finement maillée d'une zone, où la vitesse est subordonnée à la desserte d'un maximum d'usagers des transports publics ;
- 9° structurante : liaison qui remplit l'une des conditions suivantes :
 - a) elle constitue la structure principale d'un réseau ;
 - b) elle assure la construction fondamentale d'un réseau ;
 - c) elle dessert les grands flux de transport.

Art. 2. Le présent arrêté ne s'applique pas aux liaisons transrégionales.

CHAPITRE 2. - Méthodologie

Art. 3. L'importance de la demande de transport détermine si des liaisons sont organisées dans le réseau central ou le réseau complémentaire et ce, dans les limites des budgets disponibles.

Des liaisons peuvent être extra-urbaines ou intra-urbaines.

Art. 4. Dans le présent article, on entend par section de commune : toutes les anciennes communes qui étaient encore indépendantes avant la fusion des communes de 1961.

Le potentiel intrinsèque d'une liaison extra-urbaine L_x qui va de G_1 à G_n est déterminé comme suit :

(Image non reprise pour des raisons techniques, voir M.B. du 13-10-2020, p. 73987)

- 1° $G=(G_1, \dots, G_y)$: l'ensemble de toutes les sections de commune ;
- 2° $L=(L_1, \dots, L_z)$: l'ensemble de toutes les liaisons ;
- 3° chaque liaison L_x est caractérisée par :
 - a) $V_{i,j}$: le flux de déplacement entre la section de commune G_i et la section de commune G_j ;
 - b) $d_{i,j}$: la distance entre G_i et G_j , mesurée par la route.

Art. 5. La demande de transport à l'intérieur des villes-centres est soumise à un examen du potentiel afin de déterminer si elle est suffisamment élevée pour organiser des lignes intra-urbaines.

A l'intérieur des villes-centres, l'examen du potentiel visé à l'alinéa 1er débouche, par suite de la haute densité de population et du nombre élevé de destinations au sein de ces villes, sur des lignes de réseau central intra-urbaines si les conditions visées à l'article 6, alinéa 3, sont remplies ou sur des lignes dans le réseau complémentaire dans les autres cas.

CHAPITRE 3. - Le réseau central

Art. 6. Une liaison extra-urbaine appartient au réseau central si le potentiel intrinsèque est égal ou supérieur à 2 500 et si le facteur de détour n'est pas supérieur à 1,3.

A l'alinéa 1er, on entend par facteur de détour : le rapport entre la distance du trajet de la ligne de bus et la distance la plus indiquée du trajet en voiture. Cette distance la plus indiquée du trajet en voiture n'est pas nécessairement le chemin le plus court pour la voiture.

Une liaison intra-urbaine dans les villes-centres appartient au réseau central si elle est structurante et n'a pas une fonction de désenclavement.

Les lignes de tram appartiennent toujours au réseau central.

A l'alinéa 4, on entend par ligne de tram: une liaison dans les transports publics qui est assurée par un tram.

Art. 7. Les niveaux de qualité suivants existent au sein de réseau central :

- 1° une desserte A ;
- 2° une desserte B ;