

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decret/2019/04/26/2019012697/justel>

Dossier numéro : 2019-04-26/25

Titre

26 AVRIL 2019. - Décret relatif à l'accessibilité de base

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 21-02-2022 inclus.

Source : AUTORITE FLAMANDE

Publication : Moniteur belge du 12-06-2019 page : 60729

Entrée en vigueur : 22-06-2019

Table des matières

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

Art. 1-2

[CHAPITRE 2.](#) - Points de départ

[Section 1re.](#) - Mission et objectifs

[Sous-section 1re.](#) - Politique de mobilité

Art. 3-4

[Sous-section 2.](#) - Accessibilité de base

Art. 5

[Section 2.](#) - Les régions de transport

[Sous-section 1re.](#) - Division en régions de transport

Art. 6

[Sous-section 2.](#) - Le conseil de région de transport

Art. 7-10

[CHAPITRE 2/1.](#) [¹ Vision flamande de la Mobilité]¹

Art. 10/1, 10/2, 10/3

[CHAPITRE 3.](#) [¹ Planification de la mobilité]¹

[Section 1re.](#) - Dispositions générales [¹ relatives aux plans de mobilité régionaux et locaux]¹

Art. 11-14

[Section 2.](#) - Niveaux de planification de la mobilité

[Sous-section 1re.](#)

Art. 15-17

[Sous-section 2.](#) - Planification de la mobilité au niveau régional

Art. 18-20

[Sous-section 3.](#) - Planification de la mobilité au niveau local

Art. 21-22

[CHAPITRE 3/1.](#)^[1] Plan de Sécurité routière de la Flandre]¹

Art. 23

[CHAPITRE 3/2.](#)^[1] - Rapport d'avancement et surveillance de la mobilité.]¹

Art. 24

[CHAPITRE 3/3.](#)^[1] - Projets et instruments.]¹

[Section 1.](#)^[1] - Méthodologie du projet.]¹

Art. 25-28

[Section 2.](#)^[1] - Subventionnemen.]¹

Art. 29

[Section 3.](#)^[1] - Accords de coopération.]¹

Art. 30

[CHAPITRE 3/4.](#)^[1] - Participation aux plans et aux projets de mobilité.]¹

Art. 31

[CHAPITRE 4.](#) - Service public de transport de personnes

[Section 1re.](#) - Le réseau de transport stratifié

Art. 32, 32/1

[Section 2.](#) - Exploitation du service public de transport de personnes

Art. 33-34, 34/1, 35

[Section 3.](#) - Politique tarifaire

Art. 36

[Section 4.](#) - Obligations pour l'exploitation

Art. 37-40

[Section 5. DROIT FUTUR.](#) ^[1] - Maintien et sanctions administratives pour le transport public de personnes par eau et le transport sur mesure]¹

[Sous-section 1. DROIT FUTUR.](#) ^[1] - Maintien]¹

Art. 40/0/1. DROIT FUTUR

[Sous-section 2. _DROIT_FUTUR.](#) [¹ - Traitement de données]¹

Art. 40/0/2. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/3. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/4. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/5. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/6. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/7. _DROIT_FUTUR

[Sous-section 3. _DROIT_FUTUR.](#) [¹ - Sanctions administratives]¹

Art. 40/0/8. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/9. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/10. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/11. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/12. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/13. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/14. _DROIT_FUTUR

Art. 40/0/15. _DROIT_FUTUR

[CHAPITRE 5.](#) - Politique d'infrastructure, mesures d'accompagnement et fluidité

[Section 1re.](#) - Politique d'infrastructure

Art. 40/1, 40/2, 40/3, 40/4, 41-45

[Section 2.](#) - Mesures d'accompagnement

Art. 46

[Section 3.](#) - Fluidité

Art. 47-48

[CHAPITRE 6.](#) - Dispositions modificatives

[Section 1re.](#) - Modification du décret du 31 juillet 1990 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn (Société des Transports flamande)

Art. 49-57

[Section 2.](#) - Modifications du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route

Art. 58-62

[Section 3.](#) - Modifications du décret du 21 décembre 2012 visant à compenser l'obligation de service public pour le transport des personnes handicapées ou à mobilité très réduite

Art. 63-67

[CHAPITRE 7.](#) - Dispositions finales

Art. 68-70

Texte

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

Article [1er](#). Le présent décret règle une matière communautaire et régionale.

[Art. 2.](#) Dans le présent décret, on entend par :

1° réseau complémentaire : la couche de transport, visée à l'article 32, § 3 ;

2° Agence des Routes et de la Circulation (" Agentschap Wegen en Verkeer ") : l'agence, au sens de l'article 2, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique (Agence des Routes et de la Circulation) ;

[² 2° /1 règlement général sur la protection des données : le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ;]²

3° pôle d'attraction : un lieu à fort potentiel de génération de déplacements, tel que les zones d'emploi, d'enseignement, de soins de santé, commerciales, sportives, culturelles et récréatives, et les noeuds de mobilité ;

4° mobilité combinée : comportement de déplacement multimodal dans le cadre duquel les personnes combinent plusieurs moyens de transport pour se déplacer. La disponibilité de différents modes de transport permet de passer facilement d'un moyen de transport à l'autre ;

5° département de la Mobilité et des Travaux publics : le département au sein du domaine politique homogène visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande, auquel sont confiées les missions d'aide à la décision politique en matière de mobilité ;

6° De Vlaamse Waterweg nv : l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg nv, société anonyme de droit public, visée à l'article 3, alinéa premier, du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg nv, société anonyme de droit public, modifié par le décret du 23 décembre 2016 ;

7° exploitant : toute entreprise ou tout groupe d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services de transports publics de personnes ou tout service public qui offre des services de transports publics de personnes ;

8° conditions d'exploitation : les exigences auxquelles l'exécution des services de transport doit répondre et qui peuvent concerner, entre autres : l'amplitude d'exploitation, les fréquences, l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure, la fourniture d'informations aux arrêts et à bord des véhicules, les exigences concernant les véhicules et le personnel, les droits et devoirs de l'exploitant d'un service de transport ;

9° programme d'investissement intégré : le programme d'investissement pluriannuel intégré du domaine politique de la Mobilité et des Travaux publics ;

10° transport régulier : le transport de personnes selon une certaine régularité et sur un itinéraire défini, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés, quels que soient le mode et le moyen de traction des moyens de transport utilisés. Le transport régulier est accessible à tous ;

11° arrêt : l'arrêt de transport régulier ou de transport sur mesure où les voyageurs peuvent être pris en charge et déposés ;

12° exploitant interne : un exploitant qui constitue une entité juridiquement indépendante, sur laquelle le Gouvernement flamand exerce son autorité comme sur ses propres services ;

13° le réseau central : la couche de transport visée à l'article 32, § 2 ;

14° Centrale de mobilité : l'organe visé à l'article 33 ;

15° plan de mobilité : un plan tel que visé à l'article 11 ;

16° [¹ ...]¹ ;

17° Régie de mobilité : régie centrale, indépendante du mode de transport, qui est contrôlée par l'Autorité flamande ;

18° transport public de personnes : les services de transport de personnes d'intérêt public qui sont offerts au public de façon permanente et non discriminatoire, quel que soit le mode de transport ;

[¹ 18° /1 transport public de personnes par eau : les services de transport de personnes par eau d'intérêt public offerts au public sur une base permanente et non discriminatoire ;]¹

19° groupe de pilotage de projet : l'organe visé à l'article 26, § 1er ;

20° conditions de voyage : dispositions qui peuvent concerner, entre autres, les droits et devoirs des voyageurs et des tiers ;

21° principe STOP : le principe sur la base duquel l'ordre suivant des formes de mobilité souhaitables est respecté : les piétons ; les cyclistes ; le transport collectif ; le transport motorisé individuel ;

22° synchromodalité : mobilité par laquelle plusieurs moyens de transport sont combinés pour le déplacement des marchandises et par laquelle il est possible de passer ou de transborder facilement d'un moyen de transport à l'autre ;

23° réseau ferroviaire : la couche de transport du trafic ferroviaire destiné aux personnes, tel qu'établi à l'échelon fédéral ;

24° transport sur mesure : la couche de transport visée à l'article 32, § 4 ;

25° région de transport : un groupement de communes qui forment un ensemble cohérent en matière de mobilité, constitué d'un noyau de transport et d'une zone d'influence ;

26° conseil de la région de transport : l'organe visé à l'article 7, § 1er.

[¹ 27° Vision flamande de la Mobilité : la vision de la mobilité visée à l'article 10/1 ;]¹

[² 28° jours ouvrables : chaque jour, à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux.]²

(1)<DCFL 2020-10-09/08, art. 38, 002; En vigueur : 07-12-2020>

(2)<DCFL 2021-12-23/55, art. 21, 003; En vigueur : 03-03-2022>

CHAPITRE 2. - Points de départ

Section 1re. - Mission et objectifs

Sous-section 1re. - Politique de mobilité

Art. 3. La politique de mobilité est axée sur la garantie de l'accessibilité de notre société. A cet égard, il est investi dans un système de mobilité qui soutient l'économie et la société.

Le système de mobilité est durable, sûr, intelligent et multimodal. Il est développé et exploité dans un souci d'accessibilité et de viabilité.

Art. 4. Aux fins de l'exécution de la politique de mobilité, la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces, les communes et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de tâches d'utilité publique, poursuivent les objectifs suivants :

1° investir dans l'accessibilité en s'axant sur la demande ;

2° préparer les réseaux de transport pour le futur ;

3° développer un système de transport multimodal basé dans la mesure du possible sur le principe STOP ;

4° réaliser un système de transport qui n'entraîne aucune victime ;

5° inciter, motiver, encourager à changer de comportement ;

6° faire de la Flandre un moteur de l'innovation ;

7° adopter une approche régionale et intégrale de l'accessibilité de base ;

8° assurer une circulation fluide de tous les modes de transport.

La politique de mobilité met en oeuvre le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 tel qu'adopté par le Conseil européen les 23 et 24 octobre 2014. La politique de mobilité définit des objectifs et des mesures concrets afin de rendre la mobilité plus verte et plus durable et d'améliorer la qualité de l'air dans le cadre des transports.

La politique flamande en matière de sécurité routière investit dans la sécurité et la qualité des routes et de leurs dépendances, en se basant sur le principe STOP.