

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2020/16108]

9 OCTOBRE 2020. — Décret portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à la politique générale de mobilité, aux infrastructures routières et à la politique routière, ainsi qu'aux infrastructures et à la politique de l'eau (1)

Le PARLEMENT FLAMAND a adopté et Nous, GOUVERNEMENT, sanctionnons ce qui suit :

DÉCRET portant diverses dispositions relatives au transport collectif, à la politique générale de mobilité, aux infrastructures routières et à la politique routière, ainsi qu'aux infrastructures et à la politique de l'eau

CHAPITRE 1^{er}. — *Disposition générale*

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

CHAPITRE 2. — *Sanction de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 modifiant l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière*

Art. 2. L'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 modifiant l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière est sanctionné.

CHAPITRE 3. — *Dispositions modificatives*

Section 1^{re}. — Modification de la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire

Art. 3. À l'article 601^{ter} de la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire, inséré par la loi du 13 mai 1999 et modifié en dernier lieu par le décret du 9 mars 2018, il est ajouté un point 8°, rédigé comme suit :

« 8° le recours contre la décision d'infliger une amende administrative, visé à l'article 29^{quater}, § 5 de loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968. ».

Section 2. — Modifications de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968

Art. 4. À l'article 23 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié par les lois des 29 février 1984 et 18 juillet 1990 et le décret du 26 avril 2019, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Le Gouvernement flamand peut préciser les conditions et modalités applicables :

1° aux institutions et leurs agents chargés d'organiser les examens en vue de l'obtention du permis de conduire ou du certificat d'aptitude professionnelle ;

2° aux institutions et leurs agents ou aux personnes dispensant des formations :

a) pour obtenir un permis de conduire ;

b) dans le cadre de la formation continue à la conduite ;

c) pour obtenir ou renouveler un certificat d'aptitude professionnelle ;

3° aux opérateurs de formation qui dispensent des cours de formation et de perfectionnement aux candidats agents et aux agents des institutions visées aux points 1° et 2°, ou aux personnes visées au point 2° ;

4° aux personnes qui accompagnent les candidats agents et les agents des institutions visées aux points 1° et 2°, ou les personnes visées au point 2° pendant leur formation ;

5° à la commission qui statue sur un recours introduit à la suite d'un échec à un examen.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles d'octroi, de refus, de renouvellement, de cessation, de suspension et de retrait de l'agrément des institutions et des personnes visées à l'alinéa premier, 1° à 4°.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles relatives à la formation et au perfectionnement des candidats agents et des agents des institutions visées au premier alinéa, 1° et 2°, ainsi que des personnes visées au premier alinéa, 2°. » ;

2° au paragraphe 4, l'alinéa premier est remplacé par ce qui suit :

« Aux fins de l'application des compétences et tâches en matière de réglementation des formations et des examens sur les connaissances et les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules de chaque catégorie, et en matière de réglementation de l'aptitude professionnelle, visées dans ou en exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, des données sont traitées, y compris les données visées à l'article 9, paragraphe 1, et à l'article 10 du 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). » ;

3° au paragraphe 4, le troisième alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement flamand détermine quelles données sont traitées, fixe la manière dont ces données sont traitées, désigne le responsable du traitement, détermine, sans préjudice des finalités visées à l'alinéa premier, les finalités supplémentaires du traitement et fixe la durée maximale de conservation des données. En tout état de cause, les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles sont traitées. » ;

4° un paragraphe 5 est ajouté, ainsi rédigé :

« § 5. Les inspecteurs peuvent contrôler les institutions et les personnes visées au paragraphe 3 quant au respect de la réglementation relative à la formation et aux examens sur les connaissances et les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules de chaque catégorie et sur la réglementation relative à l'aptitude professionnelle, visées dans ou en exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités du contrôle visé à l'alinéa premier et de la désignation des inspecteurs chargés de ce contrôle.

En application de l'article 23, paragraphe 1, e) et h), du règlement (UE) no 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), les personnes mentionnées à l'alinéa premier peuvent décider de ne pas appliquer les obligations et les droits, visés aux articles 12 à 22 du règlement précité, aux traitements de données à caractère personnel dans le cadre d'une enquête concernant une personne physique déterminée, si les conditions énoncées aux alinéas quatre à douze sont remplies.

La possibilité de dérogation visée à l'alinéa trois ne s'applique que pendant la période au cours de laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle, d'une enquête ou des activités préparatoires s'y rapportant, dans le cadre des missions décrétales et réglementaires des inspecteurs, visées à l'alinéa premier, et à condition qu'il soit ou puisse être nécessaire pour le bon déroulement de l'enquête que les obligations et les droits visés aux articles 12 à 22 du règlement précité ne soient pas appliqués. Le cas échéant, la durée des travaux préparatoires ne peut pas dépasser un an à compter de la réception d'une demande d'exercice de l'un des droits visés aux articles 12 à 22 du règlement précité.

Les données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins pour lesquelles elles sont traitées.

La possibilité de dérogation visée à l'alinéa trois ne concerne pas les données qui sont étrangères à l'objet de l'enquête ou du contrôle qui justifie le refus ou la limitation des droits visés à l'alinéa trois.

Si, dans le cas visé à l'alinéa trois, l'intéressé soumet durant la période visée à l'alinéa quatre une demande sur la base des articles 12 à 22 du règlement précité, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données en confirme la réception.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé par écrit, dans les plus brefs délais et en tout cas dans le mois à compter du jour suivant la réception de la demande, de tout refus ou limitation des droits visés à l'alinéa trois. Aucun motif de refus ou de limitation ne doit être fourni si cela porterait atteinte aux missions décrétales et réglementaires des inspecteurs, visées à l'alinéa premier, sans préjudice de l'application de l'alinéa dix. Si nécessaire, le délai précité peut être prolongé de deux mois compte tenu du nombre de demandes et de leur complexité. Le responsable du traitement informe l'intéressé de la prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter du jour suivant la réception de la demande.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données informe l'intéressé également sur la possibilité d'introduire une demande auprès de la Commission de contrôle flamande pour le traitement des données à caractère personnel conformément à l'article 10/5 du décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives, et de former un recours en justice.

Le fonctionnaire compétent en matière de protection des données consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Il tient ces informations à la disposition de la Commission de contrôle flamande.

Une fois l'enquête terminée, les droits énoncés aux articles 13 à 22 du règlement précité sont, le cas échéant, appliqués à nouveau, conformément à l'article 12 du règlement précité.

Si un dossier contenant des données à caractère personnel visées à l'alinéa trois a été transmis au ministère public et peut conduire à des activités sous la direction du ministère public ou d'un juge d'instruction, et qu'il existe une incertitude quant au secret de l'enquête sous la direction du ministère public ou d'un juge d'instruction, le fonctionnaire compétent en matière de protection des données ne peut répondre à la demande de la personne concernée conformément aux articles 12 à 22 du règlement précité, qu'après que le ministère public ou, le cas échéant, le juge d'instruction a confirmé qu'une réponse ne compromet pas ou ne peut pas compromettre l'enquête. ».

Art. 5. Dans le titre III, chapitre IV de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 18 juillet 1990 et le décret du 13 décembre 2019, il est inséré après l'article 27 un article 27/1, rédigé comme suit :

« Art. 27/1. Le Gouvernement flamand peut fixer une rétribution pour :

1° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des institutions visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 1° et 2°, ainsi que des locaux, terrains et personnels de ces institutions ;

2° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 2°, ainsi que des locaux et terrains de ces personnes ;

3° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des opérateurs de formation visés à l'article 23, § 3, premier alinéa, 3° ;

4° le traitement d'une demande d'agrément ou de renouvellement d'agrément des personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 4° ;

5° le traitement d'une demande d'obtention ou de renouvellement d'un certificat d'aptitude professionnelle ;

6° la passation d'examens dans les institutions visées à l'article 23, § 3, alinéa premier, 1° ;

7° le suivi de cours obligatoires de formation à la conduite et de perfectionnement pour obtenir le permis de conduire, dans le cadre de la formation continue à la conduite ou pour obtenir ou renouveler un certificat d'aptitude professionnelle ;

8° la passation des examens, l'accomplissement du stage et le suivi de cours obligatoires de formation et de perfectionnement par les candidats agents et les agents des institutions visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 1° et 2°, ou les personnes visées à l'article 23, § 3, premier alinéa, 2° ;

9° le dépôt d'une requête auprès de la commission de recours ;

10° l'examen dans un centre d'aptitude à la conduite.

Le Gouvernement flamand peut également fixer des rétributions périodiques pour l'exercice du contrôle de l'agrément des institutions et des personnes, visées à l'article 23, § 3, alinéa premier, 1° à 4°.

Les services visés au premier alinéa, 1°, 2° et 8°, et au deuxième alinéa ne comprennent pas les services pour lesquels une rétribution telle que visée à l'article 27, deuxième et troisième alinéas, peut être déterminée.

Le Gouvernement flamand peut déterminer les montants et le mode dont les rétributions doivent être payées, ainsi que la procédure en cas de non-respect. ».

Art. 6. Dans la même loi, modifiée en dernier lieu par le décret du 13 décembre 2019, il est inséré un article 29quater, rédigé comme suit :

« Art. 29quater. § 1. Le conseil communal peut, dans ses règlements ou ordonnances, fixer des amendes administratives, dans quel cas les infractions de vitesse limitée ne sont pas punissables pénalement.

§ 2. Les conseils communaux ne peuvent fixer des amendes administratives telles que visées au paragraphe 1 que lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1° il s'agit d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée de 20 kilomètres par heure au maximum ;
- 2° les infractions de vitesse sont commises à un endroit où la vitesse est limitée à 30 ou 50 kilomètres à l'heure ;
- 3° il s'agit d'infractions de vitesse constatées dans les conditions visées à l'article 62, à l'exception des sixième et huitième alinéas, à l'aide des dispositifs automatiques visés au même article, qui sont entièrement financés par l'autorité locale ;
- 4° les infractions de vitesse sont commises par des personnes physiques majeures ou par des personnes morales ;
- 5° aucune autre infraction n'est constatée en même temps.

§ 3. Les montants des amendes administratives déterminés par le conseil communal dans ses règlements ou ordonnances sont égaux aux montants déterminés par le Gouvernement flamand en application de l'article 65, § 1, deuxième alinéa.

L'amende administrative est payée selon les modalités précisées dans la demande de paiement.

§ 4. Le procès-verbal de l'infraction est transmis au fonctionnaire sanctionnateur visé à l'article 6 de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales dans les quatorze jours suivant la constatation de l'infraction.

Dans les quatorze jours suivant le jour où le fonctionnaire sanctionnateur a reçu le procès-verbal, il le transmet au contrevenant en indiquant le montant de l'amende administrative.

Le contrevenant paie l'amende administrative dans les trente jours suivant sa notification, à moins qu'il ne présente ses moyens de défense par écrit au fonctionnaire sanctionnateur dans ce délai.

Si le fonctionnaire sanctionnateur déclare les moyens de défense irrecevables ou non fondés, il en informe le contrevenant dans les trente jours, en indiquant l'amende administrative à payer.

L'amende administrative est payée dans les trente jours après la notification de la décision visée au quatrième alinéa.

Si, dans un délai de trente jours à compter du jour où il reçoit les moyens de défense du contrevenant, le fonctionnaire sanctionnateur ne les déclare pas irrecevables ou non fondés, ils sont réputés acceptés.

La décision d'imposer une amende administrative a force exécutoire une fois qu'elle est devenue définitive. La décision précitée devient définitive à un des moments suivants :

- 1° trente jours après la notification de l'amende administrative visée au deuxième alinéa, si aucun recours n'a été introduit ;
- 2° trente jours après la notification de la décision visée au quatrième alinéa, si aucun recours n'a été introduit.

§ 5. Dans un délai d'un mois à compter de la notification de la décision d'imposer une amende administrative, le justiciable de l'amende peut introduire devant le tribunal de police un recours contre la décision conformément à la procédure civile.

Le tribunal de police statue sur la légitimité et la proportionnalité de l'amende administrative imposée. Il peut confirmer ou revoir l'amende administrative imposée. La décision du tribunal de police n'est pas susceptible d'appel.

§ 6. Si, au cours de la procédure visée au paragraphe 4, le fonctionnaire sanctionnateur constate que les conditions d'imposition d'une amende administrative visées au paragraphe 2 ne sont pas remplies, il en informe l'agent ayant constaté l'infraction afin que la procédure pénale puisse être suivie. À cette fin, un protocole peut être établi entre les services et autorités concernés.

§ 7. Les données personnelles et d'information pertinentes visées à l'article 44, § 2, premier alinéa de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales sont inscrites dans le registre des sanctions administratives communales visé à l'article 44, § 1 de cette même loi.

§ 8. L'action en paiement de l'amende administrative se prescrit après cinq ans à compter de la date à laquelle elle doit être payée. La prescription peut être interrompue selon le mode et dans les conditions fixées aux articles 2244 à 2250 du Code civil.

§ 9. La commune est considérée comme responsable du traitement au sens de l'article 4, 7) du règlement (UE) 2016/679 et remplit les obligations qui lui incombent à cet égard en vertu de l'article 26 du règlement (UE) 2016/679.

La commune et le fonctionnaire sanctionnateur ne recueillent et ne traitent que les données personnelles nécessaires à l'identification du contrevenant et au contrôle et à la sanction de l'infraction de vitesse.

Les données recueillies sont conservées pendant une période de six ans. ».

Section 3. — Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Art. 7. À l'article 1, § 1 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois des 18 juillet 1990 et 27 novembre 1996, il est ajouté un troisième alinéa, libellé comme suit :

« L'organisme chargé du contrôle des véhicules mis en circulation contribue au financement des dépenses de fonctionnement, des subventions et des investissements au profit de la sécurité routière. Cette contribution s'élève à 6 pour cent des recettes nettes, à savoir les indemnités perçues après déduction de la T.V.A. et des contributions visées à l'article 8 du décret du 8 juillet 2016 contenant des dispositions d'accompagnement de l'ajustement du budget 2016. ».

Section 4. — Modification du décret du 18 décembre 1992 contenant des mesures d'accompagnement du budget 1993

Art. 8. À l'article 43 du décret du 18 décembre 1992 contenant des mesures d'accompagnement du budget 1993, remplacé par le décret du 5 juillet 2002 et modifié en dernier lieu par le décret du 30 mars 2007, sont ajoutés les sixième à huitième alinéas, libellés comme suit :

« L'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques est exemptée de rétribution fixe et variable jusqu'au 31 décembre 2024.

Dans le sixième alinéa on entend par infrastructure de recharge :

- 1° la superficie occupée par l'armoire électrique ;

- 2° la superficie occupée par la borne de recharge ;
- 3° la canalisation souterraine de l'armoire à la borne de recharge ;
- 4° la superficie du parking ;
- 5° la canalisation de transport pour le raccordement de l'armoire électrique visée au point 1°.

Le Gouvernement flamand peut exempter l'infrastructure de recharge visée aux sixième et septième alinéas à partir du 1^{er} janvier 2025. ».

Section 5. — Modification du décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer

Art. 9. Dans l'article 17 du décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port, de maître d'équipage et de pilote de haute mer, il est inséré un paragraphe *2bis* libellé comme suit :

« § *2bis*. Les éléments suivants sont acceptés comme assurance suffisante :

- 1° une garantie conventionnelle d'une association maritime pour ses membres ayant souscrit;
- 2° un mandat européen de domiciliation du type interentreprise (b2b) ;
- 3° une garantie accordée par un établissement de crédit ou un établissement d'assurance d'un État membre appartenant à l'Espace économique européen, ou d'un autre pays auquel la libre circulation des garanties bancaires a été étendue, pour le chiffre d'affaires mensuel estimé des droits de pilotage, du coefficient d'ajustement de soutage (BAF) et de la redevance VBS;
- 4° une garantie individuelle en espèces par escale pour un montant forfaitaire des droits de pilotage, du coefficient d'ajustement de soutage (BAF) et de la redevance VBS. ».

Section 6. — Modification du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route

Art. 10. À l'article 2 du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, modifié par le décret du 8 mai 2009, le point 4°bis est abrogé.

Section 7. — Modifications du décret du 31 janvier 2003 portant création d'un Patrimoine propre Flanders Hydraulics

Art. 11. Dans le décret du 31 janvier 2003 portant création d'un Patrimoine propre Flanders Hydraulics, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 1/1, rédigé comme suit :

« Art. 1/1. Dans le présent décret, on entend par administration flamande :

- 1° les départements visés à l'article 1, 7° de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;
- 2° les agences autonomisées internes sans personnalité juridique visées à l'article *1quater* de l'arrêté précité ;
- 3° les agences autonomisées internes dotées de la personnalité juridique visées à l'article III.4 du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018 ;
- 4° les agences autonomisées externes de droit public visées à l'article III.7 du décret précité ;
- 5° les agences autonomisées externes de droit privé visées à l'article III.14 du décret précité. ».

Art. 12. Dans l'article 4 du même décret, le point 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° réaliser des missions de recherche, d'étude, d'expertise, de formation et de service dans le domaine de l'ingénierie hydraulique, des sciences nautiques, des sciences de l'environnement et d'autres matières relatives à l'eau, à la mer, aux voies navigables, aux ports et à la navigation au sens le plus large du terme, pour des organisations autres que l'administration flamande ; ».

Art. 13. Dans le même décret, il est inséré un article *5bis*, rédigé comme suit :

« Art. *5bis*. § 1. Les membres du personnel du Patrimoine propre Flanders Hydraulics qui sont déployés pour l'utilisation, l'entretien et les réglages des simulateurs de manœuvre de navires peuvent être repris par le Département de la Mobilité et des Travaux publics aux conditions déterminées par le Gouvernement flamand.

§ 2. S'il s'avère lors de la reprise des membres du personnel visés au paragraphe 1, que leur traitement est supérieur à celui applicable auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics pour une même fonction, ces membres du personnel maintiennent le traitement applicable au moment de la reprise, sans préjudice des mécanismes légaux d'ajustement des salaires à l'évolution des prix à la consommation, jusqu'au moment où le traitement correspond à celui applicable à une même fonction auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics. Si une même fonction n'est pas présente au sein du Département de la Mobilité et des Travaux publics, le Gouvernement flamand arrête les échelles de traitement des membres du personnel visés au paragraphe 1.

§ 3. Les membres du personnel visés au paragraphe 1 ne peuvent être repris qu'après avoir réussi une épreuve de sélection objective, dont les modalités sont arrêtées par le Gouvernement flamand. ».

Art. 14. À l'article 6 du même décret, modifié par le décret du 25 mai 2007, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Le Gouvernement flamand détermine la composition de la commission de gestion, dont la majorité des membres sont des représentants de l'administration flamande. » ;

2° au paragraphe 4 le membre de phrase « conformément à l'article 9 » est abrogé.

Art. 15. À l'article 7 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 5° est remplacé par ce qui suit :

« 5° les revenus de la gestion, de l'exploitation et de l'aliénation de biens et d'installations appartenant à l'actif de l'EVFH, et les revenus d'exploitation d'installations et de services ; »;

2° il est ajouté un point 6°, libellé comme suit :

« 6° les revenus de la gestion et de l'exploitation de biens et d'installations gérés par l'EVFH, conformément à l'article 7/2, et les revenus d'exploitation d'installations et de services. ».

Art. 16. Dans le même décret, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 7/1, rédigé comme suit :

« Art. 7/1. § 1. L'EVFH peut affecter et désaffecter les immeubles domaniaux qu'il détient en propriété.

§ 2. L'EVFH peut accorder des droits à des tiers sur les immeubles domaniaux qu'il détient en propriété ou qu'il gère, si cela n'est pas incompatible avec l'affectation du bien.

La commission de gestion fixe les conditions dans lesquelles l'EVFH met les biens à la disposition des tiers. ».

Art. 17. Dans le même décret, modifié par les décrets des 24 juin 2005, 25 mai 2007 et 8 juillet 2011, il est inséré un article 7/2, rédigé comme suit :

« Art. 7/2. L'EVFH peut obtenir des concessions, des loyers ou d'autres droits, tels que des droits d'emphytéose ou de superficie, sur ou en relation avec des immeubles domaniaux que l'administration flamande détient en propriété.

Le Gouvernement flamand arrête les conditions dans lesquelles un immeuble du domaine public de l'administration flamande peut être inclus dans le domaine public de l'EVFH. ».

Art. 18. L'article 11 du même décret, modifié par le décret du 8 juillet 2011, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 11. La tutelle administrative de l'EVFH est exercée conformément à l'article III.13 du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018. ».

Art. 19. Dans le même décret, l'article 14 est abrogé.

Section 8. — Modifications du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg SA, société anonyme de droit public

Art. 20. Dans l'article 2 du décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public De Vlaamse Waterweg SA, société anonyme de droit public, modifié par les décrets des 16 juin 2006, 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, les modifications suivantes sont apportées :

1° le point 1° est abrogé ;

2° le point 2° est remplacé par ce qui suit :

« 2° Code des sociétés et associations : le Code des sociétés et associations du 2 mars 2019 ; ».

Art. 21. Dans l'article 3 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre le membre de phrase « Décret de gouvernance, » et les mots « société anonyme » ;

2° au paragraphe 2, deuxième alinéa, le membre de phrase « du Code des sociétés, applicables à la société anonyme » est remplacé par le membre de phrase « du Code des sociétés et associations, applicables à la société anonyme » ;

3° au paragraphe 2, troisième alinéa, le membre de phrase « Les articles 783 et 784, alinéa trois, du Code des sociétés » est remplacé par le membre de phrase « Les articles 14:10 et 14:11, troisième alinéa, du Code des sociétés et associations ».

Art. 22. Dans l'article 21 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans l'alinéa premier, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est chaque fois inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le mot « et » ;

2° dans l'alinéa premier, les mots « et associations » sont insérés entre le mot « sociétés » et le mot « relatives » ;

3° dans le deuxième alinéa, le membre de phrase « Les dispositions de la loi du 17 juillet 1997 relative au concordat judiciaire et la loi sur les faillites du 8 août 1997 » est remplacé par le membre de phrase « Les dispositions du livre XX du Code de droit économique ».

Art. 23. Dans l'article 23, alinéas trois et quatre du même décret, insérés par le décret du 23 décembre 2016, le membre de phrase « visés à l'article 28, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2° et 3° du présent décret, » est remplacé par le membre de phrase « tels que visés à l'article 26, § 1^{er}, 2° et 3°, ».

Art. 24. Dans l'article 24, § 2 du même décret, modifié par le décret du 23 décembre 2016, le membre de phrase « Les articles 454, 456, 458 et 646 du Code des sociétés » est remplacé par le membre de phrase « Les articles 7:15, 7:17, 7:18, 7:20 et 7:231 du Code des sociétés et associations ».

Art. 25. Dans l'article 28, § 2 du même décret, le mot « sociétés » est chaque fois remplacé par les mots « sociétés et associations ».

Art. 26. Dans l'article 33 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le membre de phrase « , les administrateurs ».

Art. 27. Dans l'article 34 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et le membre de phrase « , le mandat d'administrateur ».

Art. 28. Dans l'article 37, deuxième alinéa du même décret, le mot « Sociétés » est remplacé par les mots « sociétés et associations ».

Art. 29. Dans l'article 43 du même décret, modifié par les décrets des 23 décembre 2016 et 7 décembre 2018, le membre de phrase « du 7 décembre 2018 » est inséré entre les mots « Décret de gouvernance » et les mots « en matière de ».

Section 9. — Modifications du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel

Art. 30. Dans l'article 4/1 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, inséré par le décret du 7 juillet 2017, sont ajoutés les deuxième et troisième alinéas, libellés comme suit :

« Le Gouvernement flamand peut déterminer les règles d'octroi, de refus, de renouvellement, de suspension et de retrait de l'agrément des institutions et des instructeurs dans le cadre de la formation à la compétence professionnelle de conducteur de véhicules longs et lourds.

Une rétribution peut être demandée à toute personne physique ou morale qui présente une demande d'agrément, pour le traitement de la demande. La même rétribution peut être perçue pour la surveillance des conditions d'agrément. Le Gouvernement flamand détermine les demandes d'agrément ou les obligations de surveillance soumises à une rétribution et fixe les montants de même que le mode de paiement de la rétribution. ».

Art. 31. Dans l'article 17, § 2 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° entre les alinéas premier et deux, il est inséré un alinéa rédigé comme suit :

« Par dérogation au premier alinéa, le Gouvernement flamand peut, pour des infractions spécifiques, fixer l'amende administrative à un montant supérieur à l'amende minimale, telle que visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels, sans toutefois dépasser l'amende maximale, telle que visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels. » ;

2° dans l'alinéa deux existant, qui devient l'alinéa trois, le membre de phrase « l'amende minimum, visée à l'article 14, majorée des décimes additionnels » est remplacé par le membre de phrase « l'amende administrative, visée au premier ou au deuxième alinéa ».

3° dans le troisième alinéa existant, qui devient le quatrième alinéa, le mot « deuxième » est remplacé par le mot « troisième ».

Section 10. — Modification du décret du 3 juillet 2015 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2015

Art. 32. Dans l'article 42, § 3, 1° du décret du 3 juillet 2015 contenant diverses mesures d'accompagnement de l'ajustement du budget 2015, remplacé par le décret du 18 décembre 2015, le membre de phrase « à l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation » est remplacé par le membre de phrase « à l'article 1, § 1, troisième alinéa de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ».

Section 11. — Modifications du décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré de personnes

Art. 33. À l'article 9 du décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré de personnes, il est ajouté un paragraphe 3, rédigé comme suit :

« § 3. Le Gouvernement flamand détermine la procédure pour la cessation volontaire par l'exploitant du service de transport particulier de personnes rémunéré. ».

Art. 34. Dans l'article 12, § 2 du même décret, il est inséré entre les alinéas premier et deux, un alinéa rédigé comme suit :

« Contrairement au premier alinéa, les communes peuvent limiter aux véhicules à émissions zéro l'accès aux emplacements destinés à cette catégorie de véhicules. ».

Art. 35. À l'article 31 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, alinéa premier, sont ajoutés les points 7° à 9°, rédigés comme suit :

« 7° par course effectuée :

- a) l'identification de l'exploitant ;
- b) l'identification du conducteur ;
- c) la plaque d'immatriculation du véhicule ;
- d) la date ;
- e) le lieu de départ et d'arrivée ;
- f) l'heure de départ et d'arrivée ;
- g) le numéro unique de la course ;
- h) le prix final de la course ;
- i) la distance de la course ;

8° par course commandée :

- a) les date et heure fixées et le lieu de départ et d'arrivée de la course commandée ;
- b) l'heure de la commande ;
- c) le prix convenu au moment de la commande ;

9° par service :

- a) le nombre de courses effectuées depuis le début du service ;
- b) la distance totale parcourue ;
- c) la distance chargée parcourue ;
- d) les heures de repos effectivement prises ;
- e) la date et l'heure de l'arrêt effectif du service. » ;

2° au paragraphe 1, il est ajouté un quatrième alinéa libellé comme suit :

« Le Gouvernement flamand peut affiner la base de données uniquement à l'aide de données techniques. » ;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les données sont collectées et traitées en vue de :

1° faciliter la gestion administrative du système d'autorisation par les villes et communes flamandes ;

2° renforcer le contrôle et le maintien des dispositions du présent décret et de ses dispositions d'exécution par le partage de données entre les communes et les services flamands et fédéraux compétents, la police, l'instance des plaintes et entre les communes elles-mêmes ;

3° réaliser des objectifs statistiques pour le transport de personnes, le transport multimodal de personnes et la politique de mobilité globale, y compris le suivi de l'évolution des prix. » ;

4° au paragraphe 3, l'alinéa premier est remplacé par ce qui suit :

« Les communes saisissent les données visées au paragraphe 1, premier alinéa, 1° à 6°, dans la base de données. Les titulaires d'autorisation ou leurs intermédiaires fournissent les données mentionnées au paragraphe 1, premier alinéa, 7° à 9°, au moment de la réservation éventuelle d'une course, au début de la course et à la fin de la course. » ;

5° au paragraphe 3, alinéa trois le membre de phrase « , l'instance des plaintes, les services publics fédéraux » est inséré entre les mots « la police » et les mots « et les services publics » ;

6° dans la version néerlandaise, au paragraphe 5, alinéa premier, 5° le mot « nummerplaat » est remplacé par le mot « kentekenplaat ».

Art. 36. Dans l'article 34, § 2 du même décret, il est ajouté un point 5°, rédigé comme suit :

« 5° obtenir l'accès aux véhicules utilisés pour les services de transport particulier de personnes rémunéré, ainsi qu'à leurs garages. ».

Art. 37. Dans l'article 43 du même décret les mots « aux conditions » sont remplacés par le membre de phrase « aux dispositions du décret du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et de l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 juillet 2003 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, telles qu'en vigueur au 31 décembre 2019 ».

Section 12. — Modifications du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base

Art. 38. À l'article 2 du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 16° est abrogé ;

2° il est inséré un point 18°/1, libellé comme suit :

« 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 ; » ;

3° il est ajouté un point 27°, libellé comme suit :

« 27° Vision flamande de la Mobilité : la vision de la mobilité visée à l'article 10/1. ».

Art. 39. Dans l'article 7, § 2, premier alinéa du même décret il est ajouté un point 7° libellé comme suit :

« 7° une représentation de l'Agence des Services maritimes et de la Côte visée à 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 Services maritimes et de la Côte. ».

Art. 40. À l'article 8 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au deuxième alinéa, il est ajouté un point 8° libellé comme suit :

« 8° décider du transport public de personnes par eau, visé à l'article 32/1 ; » ;

2° à l'article 8, dont le texte actuel formera le paragraphe 1, il est ajouté un paragraphe 2 ainsi rédigé :

« § 2. Si le conseil de la région de transport ne décide pas des missions et des tâches visées au paragraphe 1, le Gouvernement flamand peut, de sa propre initiative, décider des compétences de son ressort. ».

Art. 41. L'article 10 du même décret est abrogé.

Art. 42. Dans le même décret, il est inséré un chapitre 2/1 ainsi rédigé :

« CHAPITRE 2/1. Vision flamande de la Mobilité ».

Art. 43. Dans le même décret, dans le chapitre 2/1, inséré par l'article 42, il est inséré un article 10/1, rédigé comme suit :

« Art. 10/1. Au niveau régional, la Vision flamande de la Mobilité est élaborée.

La Vision flamande de la Mobilité est une vision stratégique à long terme du développement souhaité de la mobilité en Région flamande pour l'ensemble du territoire de la Région flamande. Elle est conforme à la mission visée à l'article 3. ».

Art. 44. Dans le même décret, le même chapitre est complété par un article 10/2, rédigé comme suit :

« Art. 10/2. La Vision flamande de la Mobilité est un cadre politique pour la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces et les communes, et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de missions d'utilité publique.

Les entités visées au premier alinéa peuvent déroger de manière motivée de la Vision flamande de la Mobilité. ».

Art. 45. Dans le même décret, le même chapitre est complété par un article 10/3, rédigé comme suit :

« Art. 10/3. § 1. Avant l'établissement de la Vision flamande de la Mobilité, des recherches sont menées sur les évolutions sociales et les besoins en matière de mobilité.

La Vision flamande de la Mobilité est le fruit d'un processus de participation largement diffusé par le Gouvernement flamand.

Le Gouvernement flamand fixe la Vision flamande de la Mobilité ainsi que sa date d'entrée en vigueur.

Le Gouvernement flamand veille à ce que la Vision flamande de la Mobilité soit largement publiée.

§ 2. Le Gouvernement flamand peut fixer les règles de contenu, de méthodologie et de procédure pour l'élaboration, l'évaluation, la révision et la publication de la Vision flamande de la Mobilité. ».

Art. 46. Dans le même décret, l'intitulé du chapitre 3 est remplacé par ce qui suit :

« CHAPITRE 3. Planification de la mobilité ».

Art. 47. Dans le chapitre 3 du même décret l'intitulé de la section 1 est complété par les mots « relatives aux plans de mobilité régionaux et locaux ».

Art. 48. À l'article 11 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 1, premier alinéa, la phrase « Un plan de mobilité répond, sur le fond, à la mission et aux objectifs visés aux articles 3 et 4 et forme la base de la politique de mobilité. » est remplacée par les phrases « Un plan de mobilité régional ou local constitue la base de la politique de mobilité. En termes de contenu, il répond aux objectifs visés à l'article 4 et il est conforme à la Vision flamande de la Mobilité. » ;

2° dans le paragraphe 2, 2° les mots « à court terme » sont supprimés.

Art. 49. À l'article 12 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° le paragraphe 1 est remplacé par ce qui suit :

« § 1. Un plan de mobilité régional est établi, couvrant l'ensemble du territoire de la région de transport. » ;

2° au paragraphe 2, les mots « Un plan de mobilité peut aussi être élaboré au niveau local » sont remplacés par les mots « Un plan de mobilité local peut également être élaboré » ;

3° dans le paragraphe 3 l'alinéa premier est abrogé.

Art. 50. L'article 13 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 13. § 1. Aucune des parties d'un plan de mobilité n'a force réglementaire.

Les plans de mobilité régionaux sont contraignants pour la Région flamande, les services et agences qui en relèvent, les provinces et les communes, et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de missions d'utilité publique.

Les plans de mobilité locaux sont contraignants pour la commune et les services et agences qui en relèvent.

§ 2. Les entités visées au paragraphe 1, deuxième alinéa ne peuvent déroger au plan de mobilité, sauf dans les cas suivants :

1° des évolutions imprévues de la demande de mobilité ;

2° des motifs sociaux, économiques ou budgétaires urgents.

La décision relative à la dérogation visée à l'alinéa premier, doit être motivée.

§ 3. Les plans de mobilité régionaux et locaux sont alignés sur :

1° au moins les plans de politique spatiale, les plans stratégiques élaborés dans le cadre de la politique environnementale et les plans de gestion de l'eau ;

2° les documents de politique pertinents. ».

Art. 51. Le paragraphe 2 de l'article 14 du même décret est abrogé.

Art. 52. Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, la sous-section 1, comprenant les articles 15 à 17, est abrogée.

Art. 53. À l'article 18 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le paragraphe 2 le deuxième alinéa est remplacé par ce qui suit :

« Le plan de mobilité régional indique comment il se rapporte à la Vision flamande de la Mobilité. » ;

2° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Le conseil de la région de transport établit l'avant-projet de plan de mobilité régional.

Le Gouvernement flamand adopte l'avant-projet de plan de mobilité régional. » ;

3° il est inséré un paragraphe 3/1, rédigé comme suit :

« § 3/1. Le conseil de la région de transport établit le projet de plan de mobilité régional et indique les décisions à prendre par les communes.

Le Gouvernement flamand adopte le plan de mobilité régional. ».

Art. 54. Dans l'article 19, deuxième alinéa du même décret, le membre de phrase « Le plan de mobilité régional indique de quelle manière la politique de mobilité envisagée contribue à la réalisation du Plan de Mobilité de la Flandre, des » est remplacé par les mots « Le plan de mobilité régional indique comment la politique de mobilité est alignée sur les ».

Art. 55. Dans l'article 21, § 2 du même décret, l'alinéa deux est remplacé par ce qui suit :

« Le plan de mobilité local indique comment il se rapporte à la Vision flamande de la Mobilité et au plan de mobilité régional dont relève la commune. Il en complète les dispositions au niveau communal. ».

Art. 56. À l'article 22, § 1, deuxième alinéa du même décret, le membre de phrase « Le plan de mobilité local indique dans quelle mesure la politique de mobilité envisagée est conforme au Plan de Mobilité de la Flandre, » est remplacé par les mots « Le plan de mobilité local indique dans quelle mesure la politique de mobilité est conforme ».

Art. 57. Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, l'intitulé de la sous-section 4 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/1. Plan de Sécurité routière de la Flandre ».

Art. 58. Dans le chapitre 3, section 2 du même décret, l'intitulé de la sous-section 5 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/2. Rapport d'avancement et surveillance de la mobilité ».

Art. 59. L'article 24 du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Art. 24. § 1. Le Gouvernement flamand arrête les modalités de contenu, d'élaboration et de gestion d'un système de surveillance de la mobilité. Ce système vise à collecter, gérer et vérifier les données requises sur la situation de la mobilité. Ceci permet d'évaluer la réalisation efficace des objectifs opérationnels inclus dans les plans de mobilité, le plan de sécurité routière et le développement souhaité de la mobilité en Région flamande.

Lors de l'établissement ou de la révision des plans de mobilité et du plan de sécurité routière, et de la rédaction des rapports d'avancement, il est toujours tenu compte des résultats de la surveillance de la mobilité visée dans le présent paragraphe.

Afin de développer le système de surveillance de la mobilité, les données pseudonymisées suivantes sont collectées :

1° les caractéristiques techniques des véhicules à plaque d'immatriculation détectable par caméra ANPR, telles que le type de véhicule, le type de carburant et la norme Euro ;

2° les heures, lieux et vitesses des véhicules mentionnés au point 1° ;

3° les plaques d'immatriculation codées des véhicules mentionnés au point 1° ;

4° les métadonnées de l'équipement de mesure.

Le Département de la Mobilité et des Travaux publics gère le système de surveillance de la mobilité conformément au décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives. Le Département de la Mobilité et des Travaux Publics est qualifié de responsable du traitement, au sens de l'article 4, 7) du 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), en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visées dans le présent article.

Le département de la Mobilité et des Travaux publics peut demander les données visées au troisième alinéa auprès des instances compétentes, telles que la police fédérale, l'instance chargée de l'immatriculation des véhicules et les administrations locales.

La demande des données visées au troisième alinéa, la gestion du système de surveillance de la mobilité et l'ouverture par les administrations locales et les régions de transport de certaines données du système de surveillance de la mobilité sont effectuées conformément :

1° à la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, applicable à la communication des données à caractère personnel ;

2° au décret du 18 juillet 2008 relatif à l'échange électronique de données administratives.

Les données précitées sont conservées pendant cinq ans.

§ 2. Dans le cadre des études menées à l'appui du système de surveillance de la mobilité, le Département de la Mobilité et des Travaux publics peut demander au Registre national, de manière aléatoire, les données personnelles qui sont nécessaires pour prendre contact avec des personnes représentatives de l'objet de l'étude.

Une fois la procédure de contact terminée, les données personnelles obtenues auprès du Registre national sont détruites.

§ 3. Pour les plans de mobilité régionaux un rapport d'avancement visant à suivre et à ajuster la mise en œuvre du plan en question est rédigé.

Dans le rapport d'avancement, les données sont traitées conformément au paragraphe 1.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités de contenu, de méthodologie et de fréquence du rapport d'avancement. ».

Art. 60. Au chapitre 3 du même décret, l'intitulé de la section 3 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/3. Projets et instruments.

Art. 61. Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 1 est remplacé par ce qui suit:

« Section 1. Méthodologie de projet ».

Art. 62. Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 2 est remplacé par ce qui suit:

« Section 2. Subventionnement ».

Art. 63. Dans le chapitre 3, section 3 du même décret, l'intitulé de la sous-section 3 est remplacé par ce qui suit:

« Section 3. Accords de coopération ».

Art. 64. Au chapitre 3 du même décret, l'intitulé de la section 4 est remplacé par ce qui suit :

« Chapitre 3/4. Participation aux plans et projets de mobilité ».

Art. 65. Dans l'article 31, § 2 du même décret, l'alinéa trois est abrogé.

Art. 66. Dans l'article 32, § 1 du même décret, les mots « par route ou par chemin de fer » sont insérés entre les mots « transport de personnes » et les mots « en Flandre ».

Art. 67. Dans le même décret, il est inséré un article 32/1 ainsi rédigé :

« Art. 32/1. Le transport public de personnes par eau consiste en une seule couche de transport, à savoir le transport sur mesure.

L'exploitant du transport public de personnes par eau fait une proposition concernant l'itinéraire, la localisation de l'arrêt et les critères de qualité, qu'il soumet au conseil de la région de transport. Le Gouvernement flamand impose les normes minimales relatives aux exigences de qualité. Le conseil de la région de transport prend une décision. Les moyens financiers destinés au transport public de personnes par eau ne peuvent être utilisés pour d'autres modes de transport que dans les conditions fixées par le Gouvernement flamand. ».

Art. 68. À l'article 33, troisième alinéa du même décret, les mots « définit les tâches plus précises et le fonctionnement de la Centrale de mobilité » sont remplacés par les mots « peut définir les tâches plus précises et le fonctionnement de la Centrale de mobilité ».

Art. 69. Dans le même décret, il est inséré un article 34/1 ainsi rédigé :

« Art. 34/1. Le Gouvernement flamand désigne une seule instance de l'administration flamande, telle que visée à l'article I.3, 2°, a) à c), du Décret de gouvernance du 7 décembre 2018, pour l'exploitation du transport public de personnes par eau. ».

Art. 70. À l'article 36, § 1 du même décret, il est ajouté un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Le Gouvernement flamand coordonne la politique tarifaire pour le transport public de personnes par eau et fixe les tarifs. ».

Art. 71. Dans l'article 37, § 3 du même décret sont apportées les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, entre les mots « Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré ;

2° au troisième alinéa, entre les mots « La Centrale de mobilité et les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « traitent les données personnelles », les mots « ainsi que l'exploitant du transport public de personnes par eau » sont insérés ;

3° au quatrième alinéa, entre les mots « les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré.

Art. 72. Dans l'article 38 du même décret, entre les mots « Les exploitants du réseau central et du réseau complémentaire » et les mots « et la Centrale de mobilité », le membre de phrase « , l'exploitant du transport public de personnes par eau » est inséré.

Art. 73. À l'article 39, deuxième alinéa du même décret, entre le membre de phrase « des exploitants du réseau central et du réseau complémentaire, » et les mots « ainsi que de la Centrale de mobilité », les mots « de l'exploitant du transport public de personnes par eau » sont insérés.

Art. 74. Au chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/1 ainsi rédigé :

« Art. 40/1. § 1. Le réseau routier est organisé en trois couches :

1° le réseau routier principal : les routes principales européennes et les routes principales flamandes ;

2° le réseau routier de base : les routes régionales et les routes interlocales ;

3° le réseau routier local : les routes de désenclavement et les voies d'accès aux fonds.

§ 2. Les routes principales européennes forment un réseau autonome et clairsemé de routes de raccordement. Les routes principales européennes assurent le trafic international et relient les nœuds internationaux aux pays étrangers.

Les nœuds suivants sont des nœuds internationaux, tels que visés à l'alinéa premier :

1° les ports maritimes ;

2° les aéroports ;

3° les grandes villes ayant des gares TGV.

Les routes principales européennes font partie du réseau européen RTE-T, tel que visé à l'article 2 du Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE.

Les routes principales flamandes relient les routes principales européennes. Elles ne forment pas en elles-mêmes un réseau autonome, mais, en combinaison avec les routes principales européennes, elles affinent un réseau de routes principales. Les routes principales flamandes peuvent faire partie du réseau RTE-T européen. Les routes principales flamandes qui ne font pas partie du réseau RTE-T peuvent relier les nœuds internationaux au réseau RTE-T.

§ 3. Les routes régionales relient les communes entre elles et les communes au réseau routier principal d'une part, et le réseau routier principal aux nœuds logistiques régionaux d'autre part.

Les routes interlocales relient les communes non voisines. Elles assurent l'accès à d'importants pôles d'attraction récréatifs et économiques. Il s'agit de pôles d'attraction au niveau régional.

§ 4. Les routes locales n'ont aucune fonction de liaison. Elles assurent l'accès d'une commune voisine à l'autre. Elles assurent l'accès à la zone située entre les routes choisies par le Gouvernement flamand en application de l'article 40/3, quatrième alinéa, ou fonctionnent comme voies d'accès aux fonds. Les routes locales forment des structures arborescentes.

§ 5. En cas de problèmes de capacité sur le réseau routier principal, le réseau de base peut être activé pour soutenir le réseau routier principal, tout en maintenant les routes locales libres de toute circulation de transit.

Dans le premier alinéa, on entend par circulation de transit la circulation qui n'a ni origine ni destination dans la zone en question. ».

Art. 75. Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/2 ainsi rédigé :

« Art. 40/2. « Le Gouvernement flamand peut fixer les critères de sélection et les principes d'organisation de la catégorisation routière, visés à l'article 40/1. ».

Art. 76. Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/3 ainsi rédigé :

« Art. 40/3. Le Gouvernement flamand statue sur le projet de sélection du réseau routier principal visé à l'article 40/1, § 1, 1°.

Les conseils des régions de transport émettent leur avis sur la sélection visée au premier alinéa.

Les conseils des régions de transport soumettent une proposition de sélection du réseau routier de base visé à l'article 40/1, § 1, 2°. Si les conseils des régions de transport n'ont pas soumis de proposition dans un délai raisonnable, le Gouvernement flamand détermine le réseau routier de base conformément au quatrième alinéa.

Le Gouvernement flamand détermine la sélection du réseau routier principal et du réseau routier de base.

Les routes que le Gouvernement flamand ne sélectionne pas sur la base du quatrième alinéa sont des routes locales. ».

Art. 77. Dans le chapitre 5, section 1 du même décret, il est inséré un article 40/4 ainsi rédigé :

« Art. 40/4. Le Gouvernement flamand détermine le réseau flamand des voies hydrauliques. ».

Art. 78. L'article 47, § 2 du même décret est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Les gestionnaires des voies hydrauliques garantissent une circulation fluide pour le transport public de personnes par eau, mettent en place l'infrastructure nécessaire à cet effet et l'entretiennent. ».

Art. 79. Dans l'article 69 du même décret le premier alinéa est abrogé.

Section 13. — Abrogation de l'arrêté royal du 7 juillet 1975 relatif aux comités consultatifs régionaux des taxis

Art. 80. L'arrêté royal du 7 juillet 1975 relatif aux comités consultatifs régionaux des taxis est abrogé.

CHAPITRE 4. — *Dispositions finales*

Art. 81. La catégorisation et la sélection des routes et des voies hydrauliques, mentionnées dans le Schéma de structure d'aménagement de la Flandre et les schémas de structure d'aménagement provinciaux et appliquées conformément à ceux-ci, cessent d'être en vigueur à la date déterminée par le Gouvernement flamand, et au plus tôt à la date à laquelle la sélection du réseau routier principal et du réseau routier de base entre en vigueur conformément à l'article 40/3, quatrième alinéa.

Art. 82. Les articles 3 et 6 entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement flamand.

Les articles 7 et 32 produisent leurs effets à partir du 1 juillet 2014.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 9 octobre 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

—
Note

(1) *Session 2020-2021*

Documents :

Projet de décret : 380 N° 1

– Amendements : 380 – N° 2 et 3

– Compte rendu : 380 – N° 4 + Erratum

– Texte adopté en séance plénière : 380 N° 5

Annales – Discussion et adoption : Séance du 7 octobre 2020.