

Art. 32. De Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de waterinfrastructuur en waterbeleid, zijn, ieder wat hem of haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 2 september 2022.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
J. JAMBON
De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
L. PEETERS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2022/33609]

2 SEPTEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement flamand déterminant les modalités relatives à l'organisation du transport public de personnes par eau

Fondement juridique

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 20, article 87, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014 ;
- le décret du 2 avril 2004 relatif à l'agence autonomisée externe de droit public « De Vlaamse Waterweg nv », société anonyme de droit public, article 5, § 7 ;
- le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, article 2, 18°/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 7, § 2, article 19, alinéa 4, article 25, article 28, article 29, alinéas 2 et 3, article 32, § 2, § 3 et § 5, article 32/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 33, alinéa 4, article 34, article 34/1, inséré par le décret du 9 octobre 2020, article 39, modifié par le décret du 9 octobre 2020, article 41, article 44, article 45, § 1^{er}, alinéa 2, et article 47, § 2, alinéa 2.

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

- L'Inspection des Finances a rendu un avis le 19 janvier 2022.
- Le Conseil de Mobilité (« Mobiliteitsraad ») a donné son avis le 8 avril 2022.
- Le Conseil d'État a donné son avis n° 71.686/3 le 13 juillet 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Cadre juridique

Le présent arrêté fait suite à la réglementation suivante :

- l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique « Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust » (Agence des Services maritimes et de la Côte).

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

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

- 1° embarcadère : l'arrêt de transport public de personnes par eau où les navires peuvent accoster pour que les voyageurs puissent embarquer et débarquer ;
- 2° décret du 26 avril 2019 : le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base ;
- 3° services : les services fournis par l'exploitant associés à l'exploitation d'une liaison de transport public de personnes par eau ;
- 4° ministre : le ministre flamand compétent pour les transports en commun, le ministre flamand compétent pour la politique générale de mobilité, et le ministre flamand compétent pour l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau ;
- 5° Centrale de Mobilité : la Centrale de Mobilité, visée à l'article 33 du décret du 26 avril 2019 ;
- 6° tarifs : les tarifs fixés par le Gouvernement flamand en application de l'article 36, § 1^{er}, alinéa 2, du décret du 26 avril 2019 ;
- 7° liaison : la liaison par la voie d'eau entre deux embarcadères assurée par le transport public de personnes par eau ;
- 8° conseil de la région de transport : un conseil de la région de transport tel que visé à l'article 7 du décret du 26 avril 2019 ;
- 9° gestionnaire des voies navigables : l'autorité qui gère une ou plusieurs voies navigables, ou les eaux côtières du côté terre de la ligne de base à partir de laquelle la largeur de la mer territoriale est mesurée.

Art. 2. Les liaisons transversales à travers la Meuse mitoyenne, mentionnées au point 4° de l'annexe de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique « Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust » (Agence des Services maritimes et de la Côte) ne relèvent pas du champ d'application du présent arrêté.

CHAPITRE 2. — *Processus décisionnel pour le transport public de personnes par eau*

Art. 3. § 1^{er}. Lors de la préparation, de l'élaboration, du suivi, de l'évaluation et, le cas échéant, de la révision du plan régional de mobilité, l'exploitant élabore une proposition de dispositions de fond relatives au transport public de personnes par eau. L'exploitant se concerte avec le gestionnaire des voies navigables lors de l'élaboration de la proposition.

L'élaboration de la proposition visée à l'alinéa 1^{er} se fait de la manière suivante :

- 1° l'exploitant effectue une analyse de faisabilité en tenant compte, entre autres, des faits, de la demande de transport, du contexte infrastructurel, financier et juridique et des variantes de solutions possibles pour un problème de mobilité, en indiquant la solution préférentielle, le cofinancement prévu et les conséquences budgétaires correspondantes ;
- 2° l'exploitant formule une proposition, y compris une note explicative, qui contient les détails de la solution choisie. La proposition comprend l'itinéraire, l'emplacement des embarcadères et la qualité prévue.

§ 2. L'exploitant soumet la proposition élaborée, visée au paragraphe 1^{er}, au conseil de la région de transport pour décision.

CHAPITRE 3. — *Principes minimaux relatifs au transport public de personnes par eau*

Art. 4. Le transport public de personnes par eau est organisé en tenant compte des principes minimaux suivants :

- 1° les conditions spécifiques liées à la navigation, la disponibilité et les dimensions du réseau de voies navigables, et la gestion intégrée de l'eau ;
- 2° le potentiel qualitatif de la navigation ;
- 3° les mesures de sécurité particulières à respecter, liées à la présence directe d'une voie navigable ;
- 4° les règles à respecter applicables aux voies navigables ;
- 5° le cas échéant, les très courtes distances à franchir entre deux rives et les modalités spécifiques y afférentes.

CHAPITRE 4. — *Services*

Art. 5. L'exploitant vise à déployer des navires d'une capacité suffisante pour que les voyageurs ne soient pas structurellement privés d'embarquement sur ces navires en raison d'un manque de capacité.

Si une demande de transport structurellement accrue est identifiée, l'exploitant, en consultation avec le conseil de la région de transport, s'efforce d'ajuster la fréquence des navires dans les limites des budgets disponibles ou d'étudier dans quelle mesure des navires de capacité accrue peuvent être utilisés.

Art. 6. L'exploitant prépare une évaluation périodique qui donne au moins un aperçu des services offerts et de leur utilisation. L'évaluation doit être effectuée au moins une fois par an. Le ministre peut spécifier la périodicité de l'évaluation.

L'exploitant soumet l'évaluation, visée à l'alinéa 1^{er}, au conseil de la région de transport et peut formuler les propositions suivantes au conseil de la région de transport, à condition que celles-ci s'inscrivent dans le cadre budgétaire dont il a connaissance :

- 1° des propositions d'adaptation des services ;
- 2° des propositions visant à aligner l'offre sur la demande réelle de transport d'une manière économiquement justifiée ;
- 3° des propositions visant à améliorer le transport public de personnes par eau.

Les propositions seront adoptées par le conseil de la région de transport en consensus avec l'exploitant.

Si l'exploitant et le conseil de la région de transport ne parviennent pas à un consensus tel que visé à l'alinéa 3 dans un premier temps, le conseil de la région de transport fait une proposition alternative pour le transport public de personnes par eau qui permet de manière équivalente à l'exploitant d'adapter les services à la demande réelle de transport.

L'adaptation éventuelle des services est communiquée à la Centrale de Mobilité et aux voyageurs au moins trois mois avant son entrée en vigueur.

CHAPITRE 5. — *Exploitation*

Art. 7. L'exploitant peut sous-traiter à des tiers une partie des services qu'il exploite. L'exploitant reste responsable de cette exploitation devant le conseil de la région de transport, la Centrale de Mobilité et le ministre.

Si l'exploitant sous-traite la fourniture de services de transport public de personnes par eau à un tiers par le biais d'un marché public, il adapte le cahier des charges afin que les dispositions du décret du 26 avril 2019 et du présent arrêté puissent être pleinement réalisées.

Art. 8. § 1^{er}. L'exploitant agit comme point de contact unique de la Centrale de Mobilité pour le transport public de personnes par eau. À cet égard, l'exploitant fournit à la Centrale de Mobilité les informations actualisées nécessaires sur l'offre de transport, les titres de transport et les tarifs, ainsi que sur les modifications éventuelles.

§ 2. Le gestionnaire des voies navigables informe en temps utile l'exploitant des travaux d'entretien et/ou d'infrastructure prévus qui peuvent entraver la bonne prestation des services par l'exploitant.

Dès qu'ils ont connaissance d'événements imprévus susceptibles d'affecter la prestation de services, le gestionnaire des voies navigables et l'exploitant s'informent mutuellement.

L'exploitant communique à la Centrale de Mobilité, aux voyageurs et au public l'impact des travaux et événements mentionnés aux alinéas 1^{er} et 2 sur l'offre de transport.

Art. 9. § 1^{er}. Les navires déployés, les embarcadères et l'alignement entre eux répondent aux exigences pour assurer un embarquement et un débarquement fluides et sûrs, avec une attention particulière à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les places destinées aux voyageurs à mobilité réduite sont identifiées en tant que telles dans les navires.

§ 2. Les services d'urgence peuvent toujours utiliser la liaison en priorité.

§ 3. L'exploitant s'engage à prendre en compte les dernières évolutions en matière de sécurité, d'environnement et de confort lors de l'achat de nouveaux navires.

Art. 10. Aux embarcadères desservis par l'exploitant, où convergent les services de transport réguliers des exploitants de couches de transport, les services offerts sont coordonnés autant que possible entre les différents exploitants.

Dans l'alinéa 1^{er}, on entend par couche de transport : le réseau central, le réseau complémentaire et le transport sur mesure, visés à l'article 32, § 2 à § 4 du décret du 26 avril 2019.

L'exploitant peut conclure des accords avec les sociétés de transport d'autres régions sur l'interconnexion entre les services de transport réguliers aux embarcadères situés en dehors de la Région flamande qui sont desservis par l'exploitant.

Art. 11. Si les conditions suivantes sont remplies, l'exploitant peut apposer de la publicité visuelle et des dispositifs publicitaires dans ou sur le navire :

- 1° la publicité visuelle et les dispositifs publicitaires n'entravent pas les services ou le reste du trafic sur la voie navigable ;
- 2° la publicité visuelle et les dispositifs publicitaires ne compromettent pas la sécurité des passagers ;
- 3° le contenu de la publicité visuelle et des dispositifs publicitaires est compatible avec la fonction publique du navire.

Art. 12. § 1^{er}. L'exploitant veille à ce que, sur le navire, les informations nécessaires sont disponibles pour les voyageurs concernant tous les aspects suivants :

- 1° l'horaire ;
- 2° les modes de transport proposés à chaque embarcadère desservi ;
- 3° les conditions d'utilisation ;
- 4° les tarifs.

L'horaire et les coordonnées pour signaler des plaintes seront également disponibles aux embarcadères.

L'exploitant assure l'entretien des panneaux affichant les informations mentionnées aux alinéas 1^{er} et 2.

§ 2. Les navires de l'exploitant doivent porter l'indication de la liaison desservie, à des endroits suffisamment visibles pour le public.

§ 3. Un aperçu détaillé de tous les éléments suivants est disponible sur le site web de l'exploitant :

- 1° tous les titres de transport ;
- 2° tous les tarifs ;
- 3° les horaires ;
- 4° les passages en temps réel ;
- 5° les plans de réseau.

§ 4. Le plan de réseau publié par l'exploitant contient toutes les données suivantes :

- 1° les liaisons assurées par l'exploitant ;
- 2° les embarcadères avec les correspondances de transport public.

L'exploitant met à jour le plan de réseau si le trajet d'une ou plusieurs lignes est substantiellement modifié.

§ 5. Un système audiovisuel d'annonce d'arrêt sera prévu dans les navires nouvellement commandés pour une liaison avec plus de deux embarcadères desservis.

Art. 13. Le navire de l'exploitant porte les signes de reconnaissance des transports publics et l'architecture de marque sur l'accessibilité de base.

L'équipage en contact avec le public porte les signes de reconnaissance des transports publics.

Le ministre arrête les modalités relatives aux signes de reconnaissance des transports publics, visés à l'alinéa 2.

CHAPITRE 6. — Conditions de voyage

Art. 14. § 1^{er}. Dans le présent article, on entend par occupation maximale autorisée : le nombre de voyageurs mentionné sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure mentionné à l'article 2, 16° de l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 octobre 2018 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, ou le nombre maximal de personnes tel que déterminé par le constructeur à défaut d'un tel certificat.

§ 2. Les voyageurs ne peuvent, sauf en cas de force majeure, embarquer ou débarquer qu'aux embarcadères.

Le navire dessert chaque embarcadère inclus dans le plan de réseau de la liaison.

L'accès au navire sera refusé si l'occupation maximale autorisée du navire est atteinte. L'occupation maximale autorisée du navire doit être communiquée à un endroit bien visible au lieu d'embarquement des passagers.

Les voyageurs doivent prendre place dans le navire de manière à permettre une occupation maximale du navire.

Les voyageurs sont tenus de céder leur place aux personnes suivantes :

- 1° les personnes à mobilité réduite ;
- 2° les personnes âgées ;
- 3° les femmes enceintes ;
- 4° les personnes portant des enfants.

§ 3. Le bétail et les chevaux ne sont pas autorisés sur le navire. D'autres animaux peuvent être refusés dans les cas suivants :

- 1° ils peuvent manifestement représenter un danger pour les autres voyageurs ;
- 2° ils risquent de salir, de gêner ou d'incommoder les autres voyageurs ;

- 3° l'occupation maximale autorisée a été atteinte ;
- 4° ils ne peuvent pas être tenus sur les genoux ou tenus en laisse sans entrave.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les chiens d'assistance attestés et les animaux de police sont toujours autorisés à bord du navire.

§ 4. Seuls sont admis les colis qui, par leur taille, leur nature ou leur odeur, ne peuvent blesser, salir, gêner ou incommoder les autres voyageurs.

§ 5. L'équipage peut refuser l'accès au navire aux voyageurs qui enfreignent les dispositions du présent arrêté, ou les obliger à quitter le navire.

Art. 15. Dès que les voyageurs montent à bord du navire, ils sont, le cas échéant, en possession d'un titre de transport valable ou validé avant le départ.

Les voyageurs doivent pouvoir montrer le titre de transport valable à tout moment pendant le voyage aux personnes chargées du contrôle. Les voyageurs peuvent toujours prouver leur identité.

Art. 16. § 1^{er}. Il n'est pas autorisé :

- 1° de salir ou faire un usage impropre des installations, des équipements, des navires ou de l'embarcadère et de leurs dépendances ;
- 2° d'endommager ou perturber les installations, les équipements, les navires ou l'embarcadère et leurs dépendances ;
- 3° de toucher les signaux ou l'infrastructure de communication de l'embarcadère et leurs dépendances ou d'entraver leur visibilité ;
- 4° d'entraver ou retarder les navires ;
- 5° d'entraver le service de l'exploitant dans les navires, sur les embarcadères ou dans les espaces publics associés ou sur la voie navigable ;
- 6° de jeter ou laisser tout objet ou substance dans les navires, sur les embarcadères et leurs dépendances ou dans les espaces publics associés, ou de jeter depuis le navire tout objet ou substance ;
- 7° d'être en possession dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, d'un objet ou d'une substance qui peut manifestement et immédiatement salir, gêner ou incommoder des personnes ;
- 8° d'être en possession dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, d'un objet ou d'une substance qui peut manifestement et immédiatement, blesser des personnes ou les exposer à un autre danger pour leur intégrité physique ;
- 9° de perturber l'ordre public dans les navires, aux embarcadères ou dans les espaces publics associés, ou de troubler gravement la tranquillité des personnes qui y sont présentes :
 - a) en se trouvant en état évident d'ébriété publique ou d'intoxication de stupéfiants ou de substances psychotropes ;
 - b) en se trouvant en état malpropre évident ;
 - c) par des contacts physiques indésirables ;
 - d) par des propos ou actes offensants, immoraux ou menaçants ;
- 10° d'occuper des places sur les navires qui sont destinés aux personnes à mobilité réduite ;
- 11° de fumer dans les navires, dans les abris mentionnés à l'article 45 du décret du 26 avril 2019, et dans les autres espaces publics couverts ;
- 12° d'accéder sans autorisation aux locaux de service et passages interdits au publics et indiqués en tant que tels ;
- 13° de passer par-dessus les clôtures ou marquages de sécurité de l'embarcadère ou de se pencher sur les clôtures mobiles ;
- 14° de refuser de donner suite aux instructions de l'équipage des navires ou des personnes chargées de la surveillance pour respecter les dispositions du décret du 26 avril 2019 et du présent arrêté ;
- 15° de tromper l'équipage au cours du voyage par une fausse alerte ou par tout autre moyen ;
- 16° de bloquer les barrières, portails ou portes ou de s'appuyer contre ceux-ci ;
- 17° le cas échéant, de ne pas respecter les règles spécifiées à bord du navire de l'exploitant pour l'utilisation exclusive des portes et portails ;
- 18° d'embarquer ou de débarquer avant que le navire soit complètement amarré et que l'équipage ait donné la permission d'embarquer ou de débarquer ;
- 19° d'utiliser la commande de secours des portes, portails ou barrières ou de les ouvrir de toute autre manière, sauf en cas d'urgence ;
- 20° de faire un usage abusif du signal d'alarme ;
- 21° de faire usage d'un titre de transport falsifié, d'un justificatif falsifié pour le transport gratuit ou une réduction de tarif, ou d'une carte de réduction falsifiée ;
- 22° de faire usage d'un titre de transport personnalisé, d'un justificatif donnant droit au transport gratuit ou à une réduction tarifaire, ou d'une carte de réduction, chaque fois au nom d'une autre personne ;
- 23° de faire un usage abusif des possibilités ou des obligations de réservation, le cas échéant, y compris les conditions y afférentes.

§ 2. L'exploitant est chargé de communiquer les règles de sécurité et les conditions de voyage, visées à l'article 14, à l'article 15 et à l'article 16, § 1^{er}, que les voyageurs doivent respecter.

L'équipage des navires de transport public de personnes par eau veille à ce que les voyageurs et le public en général respectent les dispositions du paragraphe 1^{er}.

Art. 17. Tout usager du transport public de personnes par eau peut déposer gratuitement une plainte auprès de la Centrale de Mobilité ou de toute instance habilitée par d'autres réglementations à statuer sur une plainte relative à une violation présumée des dispositions du décret du 26 avril 2019 ou du présent arrêté.

CHAPITRE 7. — *Infrastructure*

Art. 18. L'infrastructure utilisée pour le transport public de personnes par eau est gérée par un gestionnaire des voies navigables, ou ce dernier dispose d'une convention permettant l'utilisation sans entrave de ladite infrastructure sur une longue période. Cette convention permet au moins à l'instance précitée d'adapter l'infrastructure susmentionnée à sa discrétion pour permettre son utilisation conformément aux dispositions du présent arrêté.

Art. 19. Un accord de coopération est conclu entre l'exploitant et le gestionnaire des voies navigables concerné, réglementant au moins les éléments suivants :

- 1° les exigences minimales des embarcadères, entre autres dans le contexte de la sécurité, de la circulation fluide et de l'accessibilité ;
- 2° la coordination entre les embarcadères et le navire pour assurer un amarrage et un désamarrage aisés et compatibles avec le service à fournir ;
- 3° les responsabilités ;
- 4° le partage d'information et la communication ;
- 5° la coordination lors de la conception de nouveaux embarcadères ou de leur rénovation complète.

Pour chaque embarcadère, une convention particulière peut être rédigée qui concrétise les conditions locales ou techniques spécifiques.

Art. 20. Sur chaque embarcadère, l'exploitant appose un panneau indiquant les informations visées à l'article 12, § 1^{er}, alinéa 2.

Le gestionnaire des voies navigables est responsable de la construction et de l'entretien structurel des embarcadères.

Art. 21. Les gestionnaires des voies navigables mettent en œuvre des projets visant à améliorer la fluidité des navires de l'exploitant, en tenant compte des priorités du plan de mobilité régional, de l'autre navigation et des autres fonctions de la voie navigable.

Art. 22. § 1^{er}. Si un embarcadère est équipé d'un abri, il offre aux voyageurs un confort d'attente, une sécurité et une protection contre les conditions météorologiques suffisants. 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 suffisamment éclairé pendant les heures de desserte 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 des informations aux voyageurs.

§ 2. Depuis l'abri, les voyageurs en attente doivent avoir une vue complète sur les navires de transport public de personnes par eau qui arrivent.

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 et à condition que les informations destinées aux voyageurs restent lisibles et que la vue des navires de transport public de personnes qui arrivent ne soit pas diminuée.

Art. 23. La commune demande les permis ou autorisations nécessaires au gestionnaire du domaine pour installer les abris, y compris les équipements supplémentaires.

CHAPITRE 8. — *Subvention pour l'équipement de l'arrêt aux embarcadères*

Art. 24. Une subvention sera accordée aux communes pour des projets axés sur l'équipement des arrêts aux embarcadères.

La subvention s'élève à :

- 1° 75 % du coût, avec un maximum de 12 000 euros, pour la livraison et le placement d'un abri, y compris un banc et une poubelle ;
- 2° 75% du coût, avec un maximum de 11 000 euros, pour la livraison et l'installation d'un abri vélo.

Art. 25. Un projet tel que visé à l'article 24, peut bénéficier d'une subvention telle que visée à l'article 24, si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° la commune est le gestionnaire de l'équipement de l'arrêt ;
- 2° la commune n'a pas confié la tâche de monter l'équipement à un tiers ;
- 3° l'abri répond aux dispositions visées à l'article 22.

Le coût visé à l'article 24, alinéa 2, comprend :

- 1° les frais pour les travaux selon le prix d'inscription de l'entrepreneur, le cas échéant à majorer des révisions de prix, des règlements, de travaux non prévus ou de travaux supplémentaires ;
- 2° si la commune exécute les travaux en gestion propre : les frais des matériaux utilisés, à justifier par les factures de leur achat ;
- 3° les frais de livraison et d'installation de l'équipement ;
- 4° les frais de conception, de production, de livraison et d'installation de l'équipement s'il s'agit d'une conception propre à la commune.

Art. 26. § 1^{er}. La demande de subvention visée à l'article 24 est introduite auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics et comprend toutes les données suivantes :

- 1° des informations sur le demandeur, y compris le numéro de compte sur lequel la subvention doit être versée ;
- 2° l'identification du projet ;
- 3° un décompte financier comprenant la créance ;
- 4° le cas échéant, une copie de la décision d'attribution du conseil communal et le contrat avec l'adjudicataire.

§ 2. Le Département de la Mobilité et des Travaux Publics vérifie si la demande soumise est complète et, si nécessaire, prend contact avec le demandeur pour obtenir d'éventuels compléments. Tant que le demandeur ne fournit pas les compléments, la demande ne sera pas traitée.

Le Département de la Mobilité et des Travaux publics remet la demande et un avis écrit au ministre dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception de la demande ou dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception des compléments, visés à l'alinéa 1^{er}.

§ 3. Le ministre se prononce sur la demande de subvention dans un délai d'ordre de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de réception de l'avis, visé au paragraphe 2, alinéa 2. La décision du ministre est favorable si l'avis du Département de la Mobilité et des Travaux Publics démontre que le demandeur remplit les conditions de subvention du présent arrêté. Le Département de la Mobilité et des Travaux publics informe le demandeur par écrit de la décision du ministre.

Si la décision du ministre est favorable, le montant de la subvention est versé au demandeur.

Art. 27. Lorsqu'un projet bénéficiant d'une subvention sur la base du présent arrêté bénéficie également d'une subvention sur une autre base, le montant de subvention prévu sur la base du présent arrêté, est limité à la différence entre la subvention octroyée sur l'autre base, et la subvention octroyée sur la base du présent arrêté.

CHAPITRE 9. — Dispositions modificatives

Art. 28. Dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 6 septembre 2019 fixant les modalités relatives à la méthodologie de projet et au groupe de pilotage de projet dans le cadre de l'accessibilité de base, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 janvier 2021, il est inséré un article 5/1, rédigé comme suit :

« Art. 5/1. La méthodologie de projet, visée à l'article 2, § 1^{er}, du présent arrêté, s'applique aux projets de modification, à savoir une réduction, une adaptation ou une augmentation de l'offre de transport public de personnes par eau, visés à l'article 32/1 du décret relatif à l'accessibilité de base, y compris le déplacement ou la construction des embarcadères ou la desserte des points Hoppin y afférents, si l'une des conditions suivantes est remplie :

- 1° l'offre sur une ligne comportant plus de deux arrêts est ajustée de plus de 10 % des sièges-kilomètres. Par sièges-kilomètres, on entend le nombre de kilomètres parcourus multiplié par la capacité de passagers ;
- 2° le projet ne concerne pas une mesure temporaire due à une augmentation accidentelle ou planifiée de la demande de transport ou à des travaux ou des calamités sur l'itinéraire fixe d'une ligne ;
- 3° sur demande motivée de l'un ou de plusieurs membres du conseil de la région de transport.

Dans l'alinéa 1^{er}, on entend par point Hoppin : un point Hoppin tel que visé à l'article 1^{er} 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.

Pour les projets visés à l'alinéa 1^{er}, une note justificative unique est établie. La note justificative unique est établie conformément à l'article 2, § 2, alinéa 7. ».

Art. 29. L'article 8, § 1^{er}, du même arrêté est complété par un alinéa 2, rédigé comme suit :

« Pour les projets de transport public de personnes par eau, à l'exception des projets d'infrastructure sur ou le long des voies navigables d'eau et des terrains liés à l'eau, l'exploitant est l'initiateur. ».

CHAPITRE 10. — Dispositions finales

Art. 30. Pour les liaisons pour lesquelles l'exécution des services de transport public de personnes par eau se fait dans le cadre d'un marché public en cours à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les dispositions du présent arrêté qui ont un impact direct sur le marché public en cours ne s'appliquent que si ces dispositions n'ont pas d'impact financier.

Art. 31. Dans un délai de quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, l'exploitant adapte les navires qu'il exploite à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté sur les liaisons existantes, aux dispositions du présent arrêté.

Art. 32. Le ministre flamand ayant les transports en commun dans ses attributions, le ministre flamand ayant la politique générale de mobilité dans ses attributions et le ministre flamand ayant l'infrastructure hydraulique et la politique de l'eau dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 2 septembre 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie

[C – 2022/32861]

14 JULI 2022. — Stad Damme. — Vernietiging

Bij besluit van 14 juli 2022 van de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen wordt de besluitvorming van de gemeenteraad van Damme van 19 mei 2022 inzake 'ontwikkeling Sportpark 't Veld' en van het college van burgemeester en schepenen van 11 mei 2022 inzake 'ontwikkeling Sportpark 't Veld' vernietigd.

Tegen dit besluit kan een beroep tot nietigverklaring of een verzoek tot schorsing van de tenuitvoerlegging worden ingediend bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoekschrift wordt ingediend, hetzij elektronisch via een beveiligde website van de Raad van State (<http://eproadmin.raadvst-consetat.be/>), of met een ter post aangetekende brief die wordt toegezonden aan de Raad van State (Wetenschapsstraat 33 te 1040 Brussel). Het verzoekschrift wordt ingediend binnen een termijn van zestig dagen nadat de beslissing werd betekend.