

**DÉCISION DE LA COMMISSION****du 19 juillet 2010****concernant les objectifs de sécurité communs visés à l'article 7 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil**

[notifiée sous le numéro C(2010) 4889]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/409/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) <sup>(1)</sup>, et notamment son article 7,

vu la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne sur la première série d'objectifs de sécurité communs, adressée à la Commission le 18 septembre 2009,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à la directive 2004/49/CE, il conviendrait de fixer progressivement des objectifs de sécurité communs («OSC») pour faire en sorte de maintenir un niveau de sécurité élevé et, lorsque c'est nécessaire et raisonnablement réalisable, de relever ce niveau. Les OSC devraient fournir des outils pour évaluer le niveau de sécurité et les performances des opérateurs au niveau de l'Union ainsi que dans les États membres.
- (2) L'article 3, point e), de la directive 2004/49/CE définit les OSC comme les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques. Toutefois, le considérant 7 de la décision 2009/460/CE de la Commission du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> indique que, en raison de l'absence de données harmonisées et fiables sur les performances en matière de sécurité des parties de système ferroviaire qui sont exploitées dans

les différents États membres, la première série d'OSC pour les parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) ne peut être élaborée.

- (3) L'article 7, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE exige que la première série d'OSC soit basée sur un examen des objectifs existants et des performances en matière de sécurité des systèmes ferroviaires dans les États membres. Selon la méthode établie par la décision 2009/460/CE, la première série d'OSC doit reposer sur des valeurs nationales de référence («VNR»). Elles ont été calculées à l'aide d'une série de données fondées sur le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer <sup>(3)</sup> et fournies par Eurostat, le 6 mars 2009, pour la période 2004-2007. Pour chaque catégorie de risque ferroviaire, le niveau maximal acceptable du risque dans un État membre doit être 1) la VNR si celle-ci est égale ou inférieure à l'OSC correspondant ou 2) l'OSC si la VNR est supérieure à l'OSC correspondant, conformément à la partie 3 de l'annexe à la décision 2009/460/CE.
- (4) La première série d'OSC doit être considérée comme la première étape d'un processus consistant à mettre en place un cadre harmonisé et transparent en vue de contrôler et de maintenir les performances en matière de sécurité des chemins de fer européens.
- (5) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier***Objet et définitions**

La présente décision fixe les valeurs de la première série d'objectifs de sécurité communs sur la base de valeurs nationales de référence, conformément à l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE et selon la méthode établie par la décision 2009/460/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

<sup>(2)</sup> JO L 150 du 13.6.2009, p. 11.

<sup>(3)</sup> JO L 14 du 21.1.2003, p. 1.

Les définitions de la directive 2004/49/CE, du règlement (CE) n° 91/2003 et de la décision 2009/460/CE s'appliquent aux fins de la présente décision.

*Article 2*

**Valeurs nationales de référence**

Les valeurs nationales de référence pour les différents États membres et pour les différentes catégories de risque sont indiquées à la partie 1, points 1.1 à 1.6, de l'annexe.

*Article 3*

**Objectifs de sécurité communs**

La première série d'objectifs de sécurité communs pour les différentes catégories de risque est indiquée à la partie 2 de l'annexe.

*Article 4*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 juillet 2010.

*Par la Commission*

Siim KALLAS

*Vice-président*

## ANNEXE

## 1. Valeurs nationales de référence (VNR)

## 1.1. VNR des risques pour les passagers (VNR 1.1 et VNR 1.2)

État membre	VNR 1.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	VNR 1.2 ( $\times 10^{-9}$ ) (**)
Belgique (BE)	53,60	0,456
Bulgarie (BG)	250,00	2,01
République tchèque (CZ)	40,60	0,688
Danemark (DK)	7,55	0,0903
Allemagne (DE)	10,90	0,11
Estonie (EE)	50,20	0,426
Irlande (IE)	6,22	0,0623
Grèce (EL)	54,00	0,485
Espagne (ES)	40,90	0,391
France (FR)	21,90	0,109
Italie (IT)	55,00	0,363
Lettonie (LV)	50,20	0,426
Lituanie (LT)	88,60	0,683
Luxembourg (LU)	28,80	0,225
Hongrie (HU)	250,00	2,01
Pays-Bas (NL)	11,70	0,0941
Autriche (AT)	29,00	0,335
Pologne (PL)	127,00	0,939
Portugal (PT)	33,90	0,267
Roumanie (RO)	250,00	2,01
Slovénie (SI)	11,80	0,175
Slovaquie (SK)	17,70	0,275
Finlande (FI)	26,80	0,248
Suède (SE)	5,70	0,0557
Royaume-Uni (UK)	6,22	0,0623

(\*) La VNR 1.1 est exprimée par le rapport: nombre annuel de morts et blessures graves pondérées (MBGP) de passagers résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-train de voyageurs. Le km-train de voyageurs sert ici d'unité de mesure du trafic voyageurs uniquement.

(\*\*) La VNR 1.2 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-voyageurs.

Aux notes (\*) et (\*\*), les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

## 1.2. VNR des risques pour le personnel (VNR 2)

État membre	VNR 2 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Belgique (BE)	21,10
Bulgarie (BG)	11,00
République tchèque (CZ)	17,40
Danemark (DK)	9,10
Allemagne (DE)	13,30
Estonie (EE)	17,00
Irlande (IE)	8,33
Grèce (EL)	77,90
Espagne (ES)	8,33
France (FR)	6,68
Italie (IT)	22,50
Lettonie (LV)	55,10
Lituanie (LT)	36,90
Luxembourg (LU)	13,70
Hongrie (HU)	11,90
Pays-Bas (NL)	6,69
Autriche (AT)	25,40
Pologne (PL)	18,60
Portugal (PT)	76,00
Roumanie (RO)	11,00
Slovénie (SI)	31,00
Slovaquie (SK)	1,50
Finlande (FI)	8,28
Suède (SE)	3,76
Royaume-Uni (UK)	8,33

(\*) La VNR 2 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP de membres du personnel résultant d'accidents importants/ nombre annuel de km-trains.

Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

## 1.3. VNR des risques pour les utilisateurs de passage à niveau (VNR 3.1 et VNR 3.2)

État membre	VNR 3.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	VNR 3.2 (**)
Belgique (BE)	143,0	n.d.
Bulgarie (BG)	124,0	n.d.
République tchèque (CZ)	302,0	n.d.
Danemark (DK)	55,9	n.d.
Allemagne (DE)	69,9	n.d.
Estonie (EE)	168,0	n.d.
Irlande (IE)	31,4	n.d.
Grèce (EL)	743,0	n.d.
Espagne (ES)	131,0	n.d.
France (FR)	78,9	n.d.
Italie (IT)	50,7	n.d.
Lettonie (LV)	240,0	n.d.
Lituanie (LT)	530,0	n.d.
Luxembourg (LU)	97,3	n.d.
Hongrie (HU)	244,0	n.d.
Pays-Bas (NL)	128,0	n.d.
Autriche (AT)	181,0	n.d.
Pologne (PL)	264,0	n.d.
Portugal (PT)	508,0	n.d.
Roumanie (RO)	124,0	n.d.
Slovénie (SI)	365,0	n.d.
Slovaquie (SK)	249,0	n.d.
Finlande (FI)	151,0	n.d.
Suède (SE)	74,2	n.d.
Royaume-Uni (UK)	23,0	n.d.

(\*) La VNR 3.1 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-trains.

(\*\*) La VNR 3.2 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents importants/[(nombre annuel de km-trains  $\times$  nombre de passages à niveau)/km-voie]. Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de km-voies n'étaient pas assez fiables (la plupart des EM ont fourni des données ISC sur des km-lignes au lieu de km-voies).

Aux notes (\*) et (\*\*), les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

## 1.4. VNR des risques pour les personnes définies comme «tiers» (VNR 4)

État membre	VNR 4 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Belgique (BE)	1,90
Bulgarie (BG)	6,45
République tchèque (CZ)	5,28
Danemark (DK)	10,30
Allemagne (DE)	4,41
Estonie (EE)	18,50
Irlande (IE)	6,98
Grèce (EL)	6,45
Espagne (ES)	4,93
France (FR)	6,98
Italie (IT)	6,98
Lettonie (LV)	18,50
Lituanie (LT)	18,50
Luxembourg (LU)	4,43
Hongrie (HU)	6,45
Pays-Bas (NL)	3,16
Autriche (AT)	14,20
Pologne (PL)	18,50
Portugal (PT)	4,93
Roumanie (RO)	6,45
Slovénie (SI)	7,14
Slovaquie (SK)	5,28
Finlande (FI)	10,30
Suède (SE)	10,30
Royaume-Uni (UK)	6,98

(\*) La VNR 4 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP de personnes appartenant à la catégorie «tiers» résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-trains. Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

## 1.5. VNR des risques pour les personnes non autorisées (VNR 5)

État membre	VNR 5 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Belgique (BE)	75,5
Bulgarie (BG)	190,0
République tchèque (CZ)	657,0
Danemark (DK)	134,0
Allemagne (DE)	106,0
Estonie (EE)	1 850,0
Irlande (IE)	94,7
Grèce (EL)	906,0
Espagne (ES)	184,0
France (FR)	69,7
Italie (IT)	122,0
Lettonie (LV)	1 520,0
Lituanie (LT)	2 030,0
Luxembourg (LU)	83,7
Hongrie (HU)	534,0
Pays-Bas (NL)	28,2
Autriche (AT)	117,0
Pologne (PL)	1 110,0
Portugal (PT)	948,0
Roumanie (RO)	190,0
Slovénie (SI)	273,0
Slovaquie (SK)	477,0
Finlande (FI)	294,0
Suède (SE)	98,1
Royaume-Uni (UK)	94,7

(\*) La VNR 5 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP de personnes non autorisées sur les emprises ferroviaires résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-trains. Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

## 1.6. VNR des risques pour la société (VNR 6)

État membre	VNR 6 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Belgique (BE)	273,0
Bulgarie (BG)	364,0
République tchèque (CZ)	1 010,0
Danemark (DK)	218,0
Allemagne (DE)	206,0
Estonie (EE)	2 320,0
Irlande (IE)	131,0
Grèce (EL)	1 820,0
Espagne (ES)	351,0
France (FR)	179,0
Italie (IT)	235,0
Lettonie (LV)	1 850,0
Lituanie (LT)	2 510,0
Luxembourg (LU)	219,0
Hongrie (HU)	1 000,0
Pays-Bas (NL)	166,0
Autriche (AT)	354,0
Pologne (PL)	1 530,0
Portugal (PT)	1 510,0
Roumanie (RO)	364,0
Slovénie (SI)	697,0
Slovaquie (SK)	740,0
Finlande (FI)	461,0
Suède (SE)	188,0
Royaume-Uni (UK)	131,0

(\*) La VNR 6 est exprimée par le rapport: nombre annuel total de MBGP résultant d'accidents importants/nombre annuel de km-trains.

Le nombre total de MBGP est entendu comme la somme de toutes les MBGP prises en compte dans le calcul des autres VNR.

## 2. Valeurs attribuées à la première série d'osc

Catégorie de risque	Valeur de l'OSC ( $\times 10^{-9}$ )		Unité de mesure
Risques pour les passagers	OSC 1.1	250,0	Nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-train de voyageurs
	OSC 1.2	2,01	Nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-voyageurs
Risques pour le personnel	OSC 2	77,9	Nombre annuel de MBGP de membres du personnel résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-trains
Risques pour les utilisateurs de passage à niveau	OSC 3.1	743,0	Nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-trains
	OSC 3.2	n.d. (*)	Nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents importants/[Nombre annuel de km-trains $\times$ Nombre de passages à niveau]/km-voie]
Risques pour les tiers	OSC 4	18,5	Nombre annuel de MBGP de personnes appartenant à la catégorie «tiers» résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-trains
Risques pour les personnes non autorisées sur les emprises ferroviaires	OSC 5	2 030,0	Nombre annuel de MBGP de personnes non autorisées sur les emprises ferroviaires résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-trains
Risques pour la société dans son ensemble	OSC 6	2 510,0	Nombre annuel total de MBGP résultant d'accidents importants/Nombre annuel de km-trains

(\*) Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de km-voies, qui sont nécessaires au calcul de cet OSC, n'étaient pas assez fiables (par exemple, la plupart des EM ont indiqué des km-lignes au lieu de km-voies, etc.).