

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 23 avril 2012

relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire

[notifiée sous le numéro C(2012) 2084]

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

(2012/226/UE)

(JO L 115 du 27.4.2012, p. 27)

Modifiée par:

► **M1**

Décision d'exécution 2013/753/UE de la Commission du 11 décembre 2013

Journal officiel

n°	page	date
L 334	37	13.12.2013



DÉCISION DE LA COMMISSION

du 23 avril 2012

relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire

[notifiée sous le numéro C(2012) 2084]

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

(2012/226/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)⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 3, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à la directive 2004/49/CE, la Commission a confié à l'Agence ferroviaire européenne («l'Agence») un mandat pour l'élaboration d'un projet d'objectifs de sécurité communs («OSC») et d'un projet de méthodes de sécurité communes correspondantes pour la période de 2011 à 2015. L'Agence a soumis à la Commission sa recommandation concernant la seconde série de projets d'OSC. La présente décision se fonde sur la recommandation de l'Agence.
- (2) Selon la méthode établie par 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, telle que visée à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾, et afin d'établir les première et seconde séries d'OSC conformément à la directive 2004/49/CE, il y a lieu de quantifier les performances actuelles en matière de sécurité des systèmes ferroviaires dans les États membres au moyen de valeurs nationales de référence («VNR»). La décision 2009/460/CE définit la VNR comme une mesure de référence indiquant, pour l'État membre concerné, le niveau maximal acceptable pour une catégorie de risque ferroviaire. Cependant, si la VNR est supérieure à l'OSC correspondant calculé sur la base de cette méthode, le niveau maximal acceptable de risque dans un État membre est l'OSC correspondant dérivé des VNR, selon la méthode décrite dans la partie 2.2 de l'annexe de la décision 2009/460/CE.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 150 du 13.6.2009, p. 11.

▼B

- (3) Les valeurs de la première série d'OSC, calculées à partir des données couvrant la période de 2004 à 2007, ont été établies dans la décision 2010/409/UE 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 ⁽¹⁾.

- (4) La directive 2004/49/CE prévoit l'établissement d'une seconde série d'OSC, fondés sur les enseignements tirés de la première série d'OSC et de leur mise en œuvre. Ces OSC devraient refléter tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée. Les valeurs de la seconde série d'OSC ont été calculées à partir des données couvrant la période de 2004 à 2009 et transmises à Eurostat par les États membres conformément au règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer ⁽²⁾. Elles ont été calculées selon la méthode décrite aux points 2.1.1 et 2.3.1 de l'annexe de la décision 2009/460/CE.

- (5) Trop peu de temps s'étant écoulé depuis la publication, en juillet 2010, de la première série d'OSC, les enseignements tirés sont insuffisants pour modifier les catégories de risque. Ces dernières demeurent donc identiques à celles de la première série d'OSC. Toutefois, au regard du nombre d'accidents, mortels ou non, dans le trafic ferroviaire, les deux principales catégories de risque concernent les personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires (60 % des accidents mortels) et les utilisateurs des passages à niveau (29 % des accidents mortels).

- (6) Les valeurs de la seconde série d'OSC couvrent le système ferroviaire de l'Union dans son ensemble. Il n'existe pas de données permettant de calculer les OSC pour les différentes parties du système ferroviaire au sens de l'article 3, point e), de la directive 2004/49/CE. En vertu de cette disposition, les OSC se définissent 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. 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, les OSC pour ces parties du système ferroviaire ne peuvent être élaborées. Il y a lieu néanmoins d'adopter la seconde série d'OSC.

- (7) Il convient donc de remplacer la décision 2010/409/UE par la présente décision.

- (8) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE,

⁽¹⁾ JO L 189 du 22.7.2010, p. 19.

⁽²⁾ JO L 14 du 21.1.2003, p. 1.

▼B

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet et définitions

La présente décision établit la seconde série d'objectifs de sécurité communs du système ferroviaire conformément à la directive 2004/49/CE et à la décision 2009/460/CE.

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 États membres et pour les différentes catégories de risque utilisées pour calculer les objectifs de sécurité communs sont indiquées à la partie 1 de l'annexe.

Article 3

Objectifs de sécurité communs

Les valeurs, qui couvrent le système ferroviaire dans son ensemble, de la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour les différentes catégories de risque sont indiquées à la partie 2 de l'annexe.

Article 4

Abrogation

La décision 2010/409/UE est abrogée.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

▼B

ANNEXE

▼M1**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 (× E-09) (*)	VNR 1.2 (× E-09) (**)
Belgique (BE)	37,30	0,318
Bulgarie (BG)	207,00	1,911
République tchèque (CZ)	46,50	0,817
Danemark (DK)	9,04	0,110
Allemagne (DE)	8,13	0,081
Estonie (EE)	78,20	0,665
Irlande (IE)	2,74	0,0276
Grèce (EL)	54,70	0,503
Espagne (ES)	29,20	0,270
France (FR)	22,50	0,110
Croatie (HR)	176,9	1,135
Italie (IT)	38,10	0,257
Lettonie (LV)	78,20	0,665
Lituanie (LT)	97,20	0,757
Luxembourg (LU)	23,80	0,176
Hongrie (HU)	170,00	1,650
Pays-Bas (NL)	7,43	0,089
Autriche (AT)	26,30	0,292
Pologne (PL)	116,10	0,849
Portugal (PT)	41,80	0,309
Roumanie (RO)	57,40	0,607
Slovénie (SI)	25,30	0,362
Slovaquie (SK)	62,10	0,883
Finlande (FI)	9,04	0,110
Suède (SE)	3,54	0,033
Royaume-Uni (UK)	2,73	0,028

(*) La VNR 1.1 est exprimée par le rapport: nombre de MBGP subies par les passagers par an, en raison d'accidents graves/nombre de train de voyageurs-km par an. Le train de voyageurs-km est ici l'unité de mesure du trafic-voyageurs uniquement.

(**) La VNR 1.2 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP subies par les passagers par an, en raison d'accidents graves/nombre de voyageurs-km par an. Aux notes (*) et (**), les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

▼ **M1**1.2. *VNR des risques pour le personnel (VNR 2)*

État membre	VNR 2 (× E-09) (*)
Belgique (BE)	24,60
Bulgarie (BG)	20,40
République tchèque (CZ)	16,50
Danemark (DK)	9,10
Allemagne (DE)	12,60
Estonie (EE)	64,80
Irlande (IE)	5,22
Grèce (EL)	77,90
Espagne (ES)	8,81
France (FR)	6,06
Croatie (HR)	73,65
Italie (IT)	18,90
Lettonie (LV)	64,80
Lituanie (LT)	41,00
Luxembourg (LU)	12,00
Hongrie (HU)	9,31
Pays-Bas (NL)	5,97
Autriche (AT)	20,30
Pologne (PL)	17,20
Portugal (PT)	53,10
Roumanie (RO)	22,30
Slovénie (SI)	40,90
Slovaquie (SK)	2,71
Finlande (FI)	9,21
Suède (SE)	2,86
Royaume-Uni (UK)	5,17

(*) La VNR 2 est exprimée par le rapport: Nombre de MBGP subies par le personnel par an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km par an
 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 des passages à niveau (VNR 3.1 et VNR 3.2)*

État membre	VNR 3.1 (×E-09) (*)	VNR 3.2 (**)
Belgique (BE)	138,0	n.d.
Bulgarie (BG)	141,6	n.d.
République tchèque (CZ)	238,0	n.d.

▼ **M1**

État membre	VNR 3.1 (×E-09) (*)	VNR 3.2 (**)
Danemark (DK)	65,4	n.d.
Allemagne (DE)	67,8	n.d.
Estonie (EE)	400,0	n.d.
Irlande (IE)	23,6	n.d.
Grèce (EL)	710,0	n.d.
Espagne (ES)	109,0	n.d.
France (FR)	78,7	n.d.
Croatie (HR)	611,3	n.d.
Italie (IT)	42,9	n.d.
Lettonie (LV)	239,0	n.d.
Lituanie (LT)	522,0	n.d.
Luxembourg (LU)	95,9	n.d.
Hongrie (HU)	274,0	n.d.
Pays-Bas (NL)	127,0	n.d.
Autriche (AT)	160,0	n.d.
Pologne (PL)	277,0	n.d.
Portugal (PT)	461,0	n.d.
Roumanie (RO)	542,0	n.d.
Slovénie (SI)	364,0	n.d.
Slovaquie (SK)	309,0	n.d.
Finlande (FI)	164,0	n.d.
Suède (SE)	64,0	n.d.
Royaume-Uni (UK)	23,5	n.d.

(*) La VNR 3.1 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP subies par les utilisateurs des passages à niveau, en raison d'accidents graves/nombre de train-km par an.

(**) La VNR 3.2 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP subies par les utilisateurs des passages à niveau, en raison d'accidents graves/[(Nombre de train-km par an × nombre de passages à niveau)/voie-km] Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de voie-km n'étaient pas assez fiables (la plupart des États membres ont fourni des données communes formulées en ligne-km au lieu de voie-km).

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 «autres» (VNR 4)*

État membre	VNR 4 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	2,86
Bulgarie (BG)	35,47
République tchèque (CZ)	2,41
Danemark (DK)	14,20
Allemagne (DE)	3,05

▼ **M1**

État membre	VNR 4 (×E-09) (*)
Estonie (EE)	11,60
Irlande (IE)	7,00
Grèce (EL)	4,51
Espagne (ES)	5,54
France (FR)	7,71
Croatie (HR)	7,28 (**)
Italie (IT)	6,70
Lettonie (LV)	11,60
Lituanie (LT)	11,60
Luxembourg (LU)	5,47
Hongrie (HU)	4,51
Pays-Bas (NL)	4,70
Autriche (AT)	11,10
Pologne (PL)	11,60
Portugal (PT)	5,54
Roumanie (RO)	2,83
Slovénie (SI)	14,50
Slovaquie (SK)	2,41
Finlande (FI)	14,20
Suède (SE)	14,20
Royaume-Uni (UK)	7,00

(*) La VNR 4 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP subies par des personnes appartenant à la catégorie «autres», en raison d'accidents graves/ nombre de train-km par an Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

(**) La VNR est calculée en faisant la moyenne des VNR des pays voisins (Hongrie, Roumanie et Slovénie).

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

État membre	VNR 5 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	72,6
Bulgarie (BG)	900,2
République tchèque (CZ)	301,0
Danemark (DK)	116,0
Allemagne (DE)	113,0
Estonie (EE)	1 550,0
Irlande (IE)	85,2
Grèce (EL)	723,0
Espagne (ES)	168,0

▼ **M1**

État membre	VNR 5 (×E-09) (*)
France (FR)	67,2
Croatie (HR)	676,3 (**)
Italie (IT)	119,0
Lettonie (LV)	1 310,0
Lituanie (LT)	2 050,0
Luxembourg (LU)	79,9
Hongrie (HU)	588,0
Pays-Bas (NL)	15,9
Autriche (AT)	119,0
Pologne (PL)	1 210,0
Portugal (PT)	834,0
Roumanie (RO)	1 388,2
Slovénie (SI)	236,0
Slovaquie (SK)	1 758,0
Finlande (FI)	249,0
Suède (SE)	94,8
Royaume-Uni (UK)	84,5

(*) La VNR 5 est exprimée par le rapport: Nombre de MBGP subies par des personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires par an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km par an Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE.

(**) La VNR est calculée en faisant la moyenne des VNR des pays voisins (Hongrie, Roumanie et Slovénie).

1.6. *VNR des risques pour l'ensemble de la société (VNR 6)*

État membre	VNR 6 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	275,0
Bulgarie (BG)	1 440,0
République tchèque (CZ)	519,0
Danemark (DK)	218,0
Allemagne (DE)	203,0
Estonie (EE)	2 110,0
Irlande (IE)	114,0
Grèce (EL)	1 540,0
Espagne (ES)	323,0
France (FR)	180,0
Croatie (HR)	1 467,0
Italie (IT)	231,0
Lettonie (LV)	1 660,0

▼ M1

État membre	VNR 6 (×E-09) (*)
Lituanie (LT)	2 590,0
Luxembourg (LU)	210,0
Hongrie (HU)	1 020,0
Pays-Bas (NL)	148,0
Autriche (AT)	329,0
Pologne (PL)	1 590,0
Portugal (PT)	1 360,0
Roumanie (RO)	1 704,4
Slovénie (SI)	698,0
Slovaquie (SK)	1 130,0
Finlande (FI)	417,0
Suède (SE)	169,0
Royaume-Uni (UK)	120,0

(*) La VNR 6 est exprimée par le rapport: Nombre total de MBGP par an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km par an
Le nombre total de MBGP est entendu comme la somme de toutes les MBGP prises en compte dans le calcul des autres VNR.

▼ B**2. Valeurs attribuées à la seconde série d'objectifs de sécurité communs**

Catégorie de risque	Valeur de l'OSC (× 10 ⁻⁶)		Unité de mesure
Risques pour les passagers	OSC 1.1	0,17	Nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train de voyageurs
	OSC 1.2	0,00165	Nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-voyageur
Risques pour le personnel	OSC 2	0,0779	Nombre annuel de MBGP de membres du personnel résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train
Risques pour les utilisateurs de passage à niveau	OSC 3.1	0,710	Nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train
	OSC 3.2	n.d. (*)	Nombre annuel de MBGP d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents graves/[(Nombre annuel de km-train × nombre de passages à niveau)/km-voie]

▼B

Catégorie de risque	Valeur de l'OSC ($\times 10^{-6}$)		Unité de mesure
Risques pour les tiers	OSC 4	0,0145	Nombre annuel de MBGP de personnes appartenant à la catégorie «tiers» résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train
Risques pour les personnes non autorisées sur les installations ferroviaires	OSC 5	2,05	Nombre annuel de MBGP de personnes non autorisées sur les installations ferroviaires résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train
Risques pour la société dans son ensemble	OSC 6	2,59	Nombre annuel total de MBGP résultant d'accidents graves/Nombre annuel de km-train

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