

# E 7011

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
Le 18 janvier 2012

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
Le 18 janvier 2012

## **TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Décision de la Commission** relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire.

5313/12





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 13 janvier 2012 (16.01)  
(OR. en)**

**5313/12**

**TRANS 9**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Commission européenne

Date de réception: 9 janvier 2012

Destinataire: Secrétariat général du Conseil

---

N° doc. Cion: D017639/02

---

Objet: DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX relative à la seconde série  
d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D017639/02.

p.j.: D017639/02



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**  
[...] (2011) **XXX** projet

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du XXX**

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

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

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du XXX

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

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

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, 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 allant 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<sup>2</sup>, 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.

---

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

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

- (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<sup>3</sup>.
- (4) La directive 2004/49/CE prévoit l'établissement d'une seconde série d'OSC, basés 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<sup>4</sup>. 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,

---

<sup>3</sup> JO L 189 du 22.7.2010, p. 19.

<sup>4</sup> JO L 14 du 21.1.2003, p. 1.

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.

Fait à Bruxelles, le

*Par la Commission*  
*Siim Kallas*  
*Vice-président*

## ANNEXE

### 1. VALEURS NATIONALES DE REFERENCE (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)	170,00	1,65
République tchèque (CZ)	46,50	0,817
Danemark (DK)	9,04	0,11
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	0,27
France (FR)	22,50	0,11
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	1,65
Pays-Bas (NL)	7,43	0,0889
Autriche (AT)	26,30	0,292
Pologne (PL)	116,10	0,849
Portugal (PT)	41,80	0,309
Roumanie (RO)	170,00	1,65
Slovénie (SI)	25,30	0,362
Slovaquie (SK)	35,80	0,513
Finlande (FI)	9,04	0,11
Suède (SE)	3,54	0,0329
Royaume-Uni (UK)	2,73	0,0276

(\*) La VNR 1.1 est exprimée par le rapport: nombre annuel de MBGP de passagers résultant d'accidents graves / nombre annuel de km-train de voyageurs. Le km-train de voyageurs est ici l'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 graves / nombre annuel de km-voyageur.

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

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

État membre	VNR 2 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	24,60
Bulgarie (BG)	21,20
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
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)	21,2
Slovénie (SI)	40,90
Slovaquie (SK)	1,36
Finlande (FI)	9,21
Suède (SE)	2,86
Royaume-Uni (UK)	5,17

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

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

### 1.3. VNR des risques pour les utilisateurs de passage 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)	341,0	n.d.
République tchèque (CZ)	238,0	n.d.
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.
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)	341,0	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 d'utilisateurs de passage à niveau résultant d'accidents graves / nombre annuel de km-train.

(\*\*) La VNR 3.2 est exprimée par le rapport: 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]. Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de km-voie n'étaient pas assez fiables (la plupart des États membres ont fourni des données communes sur les km-ligne au lieu des km-voie).

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

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

État membre	VNR 4 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	2,86
Bulgarie (BG)	4,51
République tchèque (CZ)	2,41
Danemark (DK)	14,20
Allemagne (DE)	3,05
Estonie (EE)	11,60
Irlande (IE)	7,00
Grèce (EL)	4,51
Espagne (ES)	5,54
France (FR)	7,71
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)	4,51
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 de personnes appartenant à la catégorie «tiers» résultant d'accidents graves / nombre annuel de km-train. Les MBGP sont entendues au sens défini à l'article 3, point d), de la décision 2009/460/CE de la Commission.

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

État membre	VNR 5 (×E-09) (*)
Belgique (BE)	72,6
Bulgarie (BG)	829,0
République tchèque (CZ)	301,0
Danemark (DK)	116,0
Allemagne (DE)	113,0
Estonie (EE)	1550,0
Irlande (IE)	85,2
Grèce (EL)	723,0
Espagne (ES)	168,0
France (FR)	67,2
Italie (IT)	119,0
Lettonie (LV)	1310,0
Lituanie (LT)	2050,0
Luxembourg (LU)	79,9
Hongrie (HU)	588,0
Pays-Bas (NL)	15,9
Autriche (AT)	119,0
Pologne (PL)	1210,0
Portugal (PT)	834,0
Roumanie (RO)	829,0
Slovénie (SI)	236,0
Slovaquie (SK)	779,0
Finlande (FI)	249,0
Suède (SE)	94,8
Royaume-Uni (UK)	84,5

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

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

État membre	VNR 6 ( $\times E-09$ ) (*)
Belgique (BE)	275,0
Bulgarie (BG)	1240,0
République tchèque (CZ)	519,0
Danemark (DK)	218,0
Allemagne (DE)	203,0
Estonie (EE)	2110,0
Irlande (IE)	114,0
Grèce (EL)	1540,0
Espagne (ES)	323,0
France (FR)	180,0
Italie (IT)	231,0
Lettonie (LV)	1660,0
Lituanie (LT)	2590,0
Luxembourg (LU)	210,0
Hongrie (HU)	1020,0
Pays-Bas (NL)	148,0
Autriche (AT)	329,0
Pologne (PL)	1590,0
Portugal (PT)	1360,0
Roumanie (RO)	1240,0
Slovénie (SI)	698,0
Slovaquie (SK)	1130,0
Finlande (FI)	417,0
Suède (SE)	169,0
Royaume-Uni (UK)	120,0

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

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 ATTRIBUEES A LA SECONDE SERIE D'OBJECTIFS DE SECURITE COMMUNS

Catégorie de risque	Valeur de l'OSC (×E-06)		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]
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).