



**RÉSULTAT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE NATIONALE (CP/N21/4) DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2021 AU 30 NOVEMBRE 2021**

**CONCERNANT LE PROJET DE RÈGLEMENT PORTANT DÉFINITION DES MODALITÉS DE NOTIFICATION ET DES CRITÈRES DES INCIDENTS AYANT UN IMPACT SIGNIFICATIF SUR LA CONTINUITÉ DES SERVICES ESSENTIELS DU SECTEUR TRANSPORT – SOUS-SECTEUR TRANSPORT FERROVIAIRE**

**LUXEMBOURG, LE 3 MARS 2022**

---

**SECTEUR NISS**

---

Le présent document reprend la contribution, rendue anonyme, transmise à l'Institut dans le cadre de la consultation publique relative au projet de règlement portant définition des modalités de notification et des critères des incidents ayant un impact significatif sur la continuité des services essentiels du secteur transport – sous-secteur transport ferroviaire. Le processus de la consultation publique nationale est de fait clôturé.

L'Institut tient compte des commentaires relatifs à l'article 1<sup>er</sup>, (2), a) et c) et à l'article 2, (1) émis dans ladite contribution dans l'adoption du règlement portant définition des modalités de notification et des critères des incidents ayant un impact significatif sur la continuité des services essentiels du secteur transport – sous-secteur transport ferroviaire.

## Contribution rendue anonyme

### Article 1-(2)-a) :

(2) Un incident est considéré comme ayant un impact significatif sur la continuité des services essentiels si au moins l'une des situations suivantes s'est présentée :

a) le service fourni par un opérateur de services essentiels est, ou a été, indisponible selon les critères suivants :

- au moins 2000 voyageurs ont été impactés au cours d'une journée ; → **(texte actuel à modifier si vous êtes d'accord) ;**

- « au moins 5% des trains sont supprimés au cours d'une journée »

Voici les raisons :

1. Inutile de regarder les retards de plus de 30 minutes des trains, pour deux raisons :
  - a. Si les trains ont un tel retard, ces trains sont supprimés pour garder la cohérence des horaires de trains
  - b. Ponctualité (trains arrivés à destination à l'heure) de 92% des trains
2. Engagement à notifier l'ILR si « 5% des trains sont supprimés au cours d'une journée »

Détail du calcul :

Il y a entre 900 et 1000 trains par jour

5% de trains supprimés = 50 trains

Si c'est le cas (cause NIS), 50 trains, cela représente en moyenne 3500 voyageurs impactés sur la journée (compte tenu d'une moyenne de 70 voyageurs par train)

Selon la matrice des risques revue avec l'ILR :

niveau 3 : entre 2000 et 5000 voyageurs impactés -> l'ILR est notifié.

niveau 4 : entre 5000 et 20.000 voyageurs impactés (si il y a plus de 100 voyageurs dans un train en heure de pointe, ce nombre de voyageurs impactés sera supérieur et l'ILR sera a fortiori notifié)

niveau 5 : plus de 20.000 voyageurs impactés

- au moins 100 sillons ont été impactés **au cours d'une journée** ;
- la gestion d'infrastructures a été indisponible pendant au moins 4 heures **consécutives** ;
- au moins 20 pourcent des trains de fret d'une entreprise ferroviaire **ont été supprimés ou ont été en retard d'au moins une heure au cours d'une journée** ; ou
- la gestion des capacités a été indisponible pendant au moins 12 heures **consécutives** ;

### Article 1-(2)-b) :

b) l'incident a entraîné une perte de disponibilité, **d'authenticité**, d'intégrité ou de confidentialité de données stockées, traitées, transmises ou transformées ou bien des services connexes offerts ou accessibles par l'intermédiaire d'un réseau et d'un système informatique de l'opérateur de services essentiels qui a touché plus de 50 voyageurs au Luxembourg ;

*Nous proposons de supprimer le mot « Authenticité » qui est sous-entendu dans la notion d'intégrité.*

*Nous comprenons que cela concerne uniquement les données des voyageurs traitées par exemple dans le cadre de l'achat de billets de 1ère classe ou de billets internationaux, en cas d'incident sur le système d'information permettant de traiter leurs données.*

#### **Article 1-(2)-c) :**

c) l'incident a engendré un risque pour la sécurité ou la sûreté publique ou a entraîné un décès **ou des blessures graves à une ou plusieurs personnes qui (1) :**

- soit nécessitent une hospitalisation de plus de quarante-huit heures de l'une ou de plusieurs des victimes, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies,
- soit se traduisent par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez),
- soit se traduisent par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
- soit se traduisent par la lésion d'un organe interne,
- soit se traduisent par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps,
- soit résultent de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.

(1) *Loi du 30 avril 2008 portant*

*a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques*

*b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et*

*c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.*

#### **Article 2 – (1):**

*Nous proposons de supprimer le « OU » (car les incidents au sens de la directive NIS ont uniquement une relation avec les réseaux ou systèmes d'information)*

*Nous proposons aussi de remplacer le mot « Utilisateurs » par le mot « Voyageurs »*

**Art. 2.** (1) Tout incident détecté pouvant avoir un impact significatif sur la continuité des services essentiels ou dont la cause pourrait être en relation avec les réseaux ou systèmes d'information doit faire l'objet d'une pré-notification à l'Institut endéans les 24 heures de sa détection et ceci selon les modalités décrites à l'article 1, paragraphe 4 du présent règlement. La pré-notification contient une estimation quant au nombre d'utilisateurs potentiellement concernés, à la durée prévisionnelle de l'incident, aux services concernés ainsi qu'une indication quant à un potentiel impact à caractère transfrontalier.