État en août 2023*)

Stratégies nationales de protection des infrastructures critiques PIC / Cyber SNPC

Fiche info sur le sous-secteur critique Transport fluvial

Description générale et prestations

Les ports rhénans suisses constituent le point de jonction du corridor de transport de marchandises Rotterdam-Bâle-Gênes. Dans les ports de Bâle, Birsfelden et Muttenz sont transbordées 12 à 15 % de toutes les importations suisses, soit environ sept millions de tonnes de marchandises et 100 000 conteneurs chaque année. La tendance est à la hausse. Les ports rhénans sont équipés de grands silos à céréales, d'entrepôts pour l'essence et d'autres produits pétroliers et de plateformes de transbordement. Une centaine d'entreprises exploitent des installations de transbordement et de stockage pour les différents types de marchandises et fournissent des solutions logistiques sur mesure. Deux tiers des marchandises transbordées dans les ports rhénans suisses sont transportées par le rail.

Les ports rhénans suisses sont un élément essentiel de l'économie nationale. Dans le processus du trafic fluvial, les maillons de la chaîne qui ont une incidence sur l'approvisionnement sont la navigation elle-même et le transbordement dans les ports (sur les bateaux et le trafic ferroviaire ou routier). Bien que les ports soient au nombre de trois, la défaillance de l'un d'entre eux peut déjà avoir des conséquences importantes sur le transbordement et donc sur les importations, car les sites de Bâle, Birsfelden et Muttenz traitent des marchandises différentes.

Les plus grandes vulnérabilités qui affectent la navigation sur le Rhin se situent au niveau du transbordement, de l'acheminement des marchandises et de la communication. Ces trois processus dépendent étroitement de l'informatique de sorte qu'une panne de système entraverait voire empêcherait leur fonctionnement. Selon le scénario, les marchandises liquides et solides ainsi que les conteneurs ou encore tous les types de marchandises et d'emballages peuvent être concernés simultanément. Vu l'importance du Rhin pour les importations suisses, la défaillance de ces processus pourrait mettre en péril l'approvisionnement du pays en marchandises essentielles, notamment en produits pétroliers, en céréales ou en engrais.

Les experts s'accordent pour juger une attaque par rançongiciel comme le principal cyberrisque auquel sont confrontés les exploitants de terminaux. Des groupes multinationaux comme Maersk ont déjà fait l'objet de telles attaques (p. ex. au moyen du rançongiciel Petya) qui ont occasionné jusqu'à 300 millions de dollars de pertes.

Bien que la numérisation progresse également dans le transport maritime et que de plus en plus de processus soient soutenus ou contrôlés par l'informatique, certains processus importants comportent encore des opérations manuelles ou présentent un niveau de sécurité informatique extrêmement élevé. Des activités manuelles subsistent notamment lors du passage des écluses et de la navigation elle-même, dans une certaine mesure. En revanche, l'enregistrement dans les ports présente un niveau de sécurité élevé, notamment grâce à des connexions électriques éprouvées en cas d'inondation et redondantes à plusieurs niveaux.

Dangers pertinents pour le sous-secteur critique

Cyberattaque

Panne d'électricité

Panne informatique

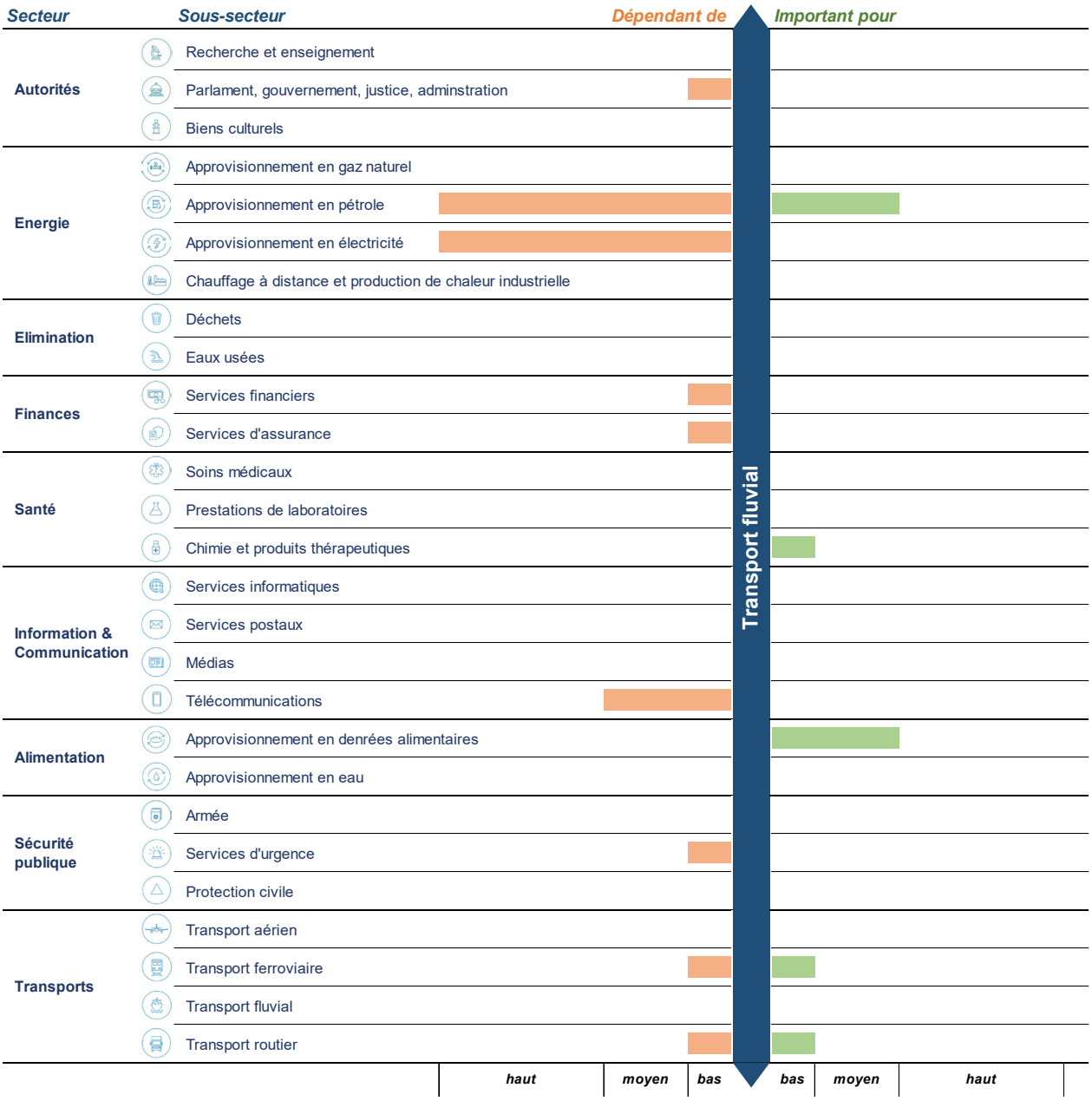
Remarque : Les dangers examinés concernent l'ensemble du sous-secteur. D'autres risques peuvent être pertinents pour certaines entreprises ou ouvrages d'infrastructures critiques.

*) Le contenu de cette fiche se base sur l'analyse des risques et des vulnérabilités de l'OFAE de 2017.

Mesures de résilience

Élaborer une norme minimale de sécurité informatique pour le transport fluvial
Une norme de sécurité minimale pour la logistique (exploitants de terminaux) élèverait le niveau de sécurité auprès de tous les acteurs (également dans le transport fluvial) à un seuil défini et créerait une compréhension uniforme de la sécurité de l'information et des contre-mesures spécifiques. L'association faîtière SpedlogSwiss soutient les études concernant la faisabilité d'un standard pour les exploitants de terminaux. L'approvisionnement économique du pays définit les acteurs que l'on entend par « exploitants de terminaux ».

Interdépendances du sous-secteur du transport fluvial



Pour de plus amples informations sur la PIC et la SNPC, consultez les sites :

www.infraprotection.ch

www.ncsc.admin.ch