Français

Quand la sûreté rencontre le commerce

Comment les événements de sûreté maritime recomposent les flux commerciaux européens

Pierre-Jean Clausse, Académie de marine

Réunion annuelle des académies maritimes européennes
Havenhuis, Gand, 13 octobre 2026

Texte tel que préparé pour l'intervention

Je remercie la présidence de séance. Permettez-moi d'abord de remercier l'Académie royale de marine de Belgique, l'Université catholique de Louvain et l'Institut maritime de l'Université de Gand de nous accueillir, ainsi que pour la qualité du programme qu'ils ont composé. C'est un privilège de prendre la parole dans cette maison.

Je m'exprime aujourd'hui au nom de l'Académie de marine. Mes travaux portent sur la manière dont les événements de sûreté en mer se propagent dans les flux commerciaux. Mon sujet de cet après-midi se situe entre les deux interventions qui encadrent cette séance. Nous venons d'entendre comment l'Union façonne la gouvernance maritime mondiale par le traité sur la haute mer. Lors de la séance suivante, nous aborderons la vulnérabilité physique des infrastructures critiques. Ma tâche consiste à relier le cadre juridique à cette vulnérabilité physique. Je le ferai par le détour de l'économie.

Je commencerai par un chiffre.

En juin dernier, le détroit d'Ormuz a été déclaré rouvert. Un mémorandum a été signé le 17 juin ; le blocus américain des ports iraniens a été levé le 18 juin. Le meilleur jour qui a suivi, le 24 juin, 51 navires ont franchi le détroit. Le niveau normal, en 2024 et 2025, est d'environ 90 par jour. Sur l'ensemble du mois de juin, la moyenne s'est établie à 13.

Le détroit était donc ouvert sur le papier, alors que le trafic n'atteignait, le meilleur jour, guère plus de la moitié de son niveau habituel. Aucun acte juridique n'a tenu les navires à l'écart. L'effet commercial a été produit par le risque, par l'assurance et par les décisions des armateurs.

Un détroit n'a pas besoin d'être fermé pour compter. Une menace n'a pas besoin de se réaliser pour produire un coût.

Ormuz n'est pas un épisode isolé. En mer Rouge, en Baltique comme dans le Golfe, le domaine maritime n'alterne plus entre crise et normalité.

Longtemps, nos catégories d'analyse ont supposé un cycle simple. Un incident survient. Il est traité. Les flux reprennent leur cours antérieur. Ce cycle est révolu. La perturbation est devenue une condition permanente d'exploitation, que les armateurs intègrent désormais à leur planification au même titre que la saisonnalité ou le prix du carburant.

Il en résulte une conséquence de méthode. Tant que la perturbation était exceptionnelle, son coût pouvait être traité comme un accident, extérieur au modèle.

Dès lors que la perturbation est permanente, ce coût devient une caractéristique structurelle de l'économie européenne. S'il en est ainsi, la sécurité, le commerce et la résilience ne peuvent plus être évalués dans des documents distincts.

Voici la thèse de mon intervention.

La sécurité économique n'est pas une conséquence de la sûreté maritime. Elle en est une composante.

La distinction n'est pas affaire de vocabulaire. Tant que le coût économique de l'insécurité maritime est traité comme un effet secondaire, il relève d'administrations autres que celles qui rédigent la stratégie. Il n'entre alors jamais dans l'arbitrage stratégique lui-même.

Si cela est vrai, nous devons être en mesure de montrer le mécanisme qui relie les deux.

Voici cette chaîne, en six étapes. Elle est mesurable à chacune d'elles.

Premièrement, un événement de sûreté : piraterie, sabotage, menace de missiles, opération conduite sous le seuil du conflit déclaré. Deuxièmement, le déroutement : les armateurs modifient leurs routes, les traversées s'allongent, les coûts de carburant et d'équipage augmentent. Troisièmement, l'assurance : les primes de risque de guerre suivent, et la couverture est parfois purement et simplement retirée. Quatrièmement, la congestion : les navires déroutés arrivent dans des ports qui ne les attendaient pas, et les rotations perdent leur fiabilité. Cinquièmement, les chaînes d'approvisionnement : les stocks de précaution sont reconstitués et les sources d'approvisionnement se déplacent.

Sixièmement, enfin, le coût final. Il est supporté par l'industrie européenne comme par les consommateurs européens. Cette dernière étape est celle qui n'apparaît jamais dans nos documents stratégiques.

Quelle part de cette chaîne pouvons-nous réellement mesurer aujourd'hui ?

D'un côté se trouve ce que chacun d'entre nous peut obtenir : les taux de fret, les primes de risque de guerre, les temps de transit, les volumes de trafic dans les détroits. Ces données sont relevées régulièrement ; elles sont publiques ou presque. De l'autre côté se trouve ce que personne ne détient : une base de référence européenne commune des coûts, l'intégration de ces indicateurs entre les secteurs, une méthode d'attribution des effets de second ordre, une méthodologie d'évaluation partagée.

L'asymétrie est le problème. Nous sommes riches en indicateurs mais pauvres en comparabilité. C'est pourquoi le coût économique de l'insécurité maritime est affirmé plutôt que mesuré. Aucune institution européenne ne suit la séquence d'un bout à l'autre.

Lisons maintenant trois théâtres à travers la même chaîne. Ils l'illustrent à trois stades différents de maturité. La mer Rouge montre le déroutement parvenu à pleine maturité. La Baltique révèle une vulnérabilité que nous ne savons pas encore chiffrer. La Corne de l'Afrique montre ce que produit, dans la durée, une action coordonnée.

En mer Rouge, le déroutement n'est plus une mesure d'urgence. Il est inscrit dans les horaires. Le contournement par le cap de Bonne-Espérance allonge d'environ 30 % la distance d'une rotation entre l'Asie et l'Europe, soit dix à quatorze jours selon les opérateurs, et cette durée est désormais intégrée à la planification commerciale.

Le 10 juin dernier, le *CMA CGM Notre-Dame*, plus grand porte-conteneurs sous pavillon français et plus grand porte-conteneurs propulsé au GNL du monde,

a franchi le détroit de Bab el-Mandeb sous l'escorte d'une frégate multimissions française engagée dans l'opération européenne Aspides.

Je vous demande de retenir cette image. Un bâtiment de guerre est désormais nécessaire pour accompagner un navire de commerce sur une route que l'Europe emprunte depuis l'ouverture du canal de Suez. C'est la face visible de la chaîne : un moyen naval engagé pour protéger une seule rotation commerciale.

Le cas de la Baltique est d'une autre nature. Les câbles et les conduites sous-marines ne transportent aucun fret, mais ils conditionnent l'ensemble des échanges, des systèmes de paiement à l'approvisionnement énergétique. Cette vulnérabilité est la plus difficile à quantifier, car elle ne se traduit pas en tonnage perdu. Elle se traduit par une incertitude diffuse quant à la fiabilité des systèmes dont dépendent les échanges.

Nous ne disposons d'aucune méthode reconnue pour chiffrer la perte d'une liaison qui transporte des données plutôt que des marchandises. La protection de ces infrastructures est donc une question économique autant que militaire.

C'est le pont direct vers la séance suivante, consacrée aux infrastructures sous-marines critiques. Je laisse la partie technique à ces collègues et m'en tiens à une observation : les deux lectures vont de pair.

Après deux vulnérabilités, une démonstration. L'opération EUNAVFOR Atalanta est le seul cas européen pour lequel on dispose d'une longue série. Depuis 2008, 2 518 navires du Programme alimentaire mondial ont été protégés. Au total, 3,31 millions de tonnes d'aide alimentaire ont été acheminées et 177 pirates présumés ont été remis aux autorités compétentes.

Ces chiffres ne mesurent pas seulement une performance opérationnelle. Ils établissent qu'une action européenne coordonnée produit un effet économique que l'on peut suivre dans le temps, parce que les résultats ont été comptés dès l'origine.

La leçon est méthodologique plutôt qu'opérationnelle. Ce que nous mesurons, nous pouvons le défendre. La démonstration est disponible depuis quinze ans. Elle n'a jamais été reprise comme méthode.

Revenons à Ormuz, car c'est le cas qui reste ouvert et il contient le point le plus nouveau de cette intervention.

Quatre dates de cet été et une ligne encore ouverte. Le 17 juin, un mémorandum a ouvert une fenêtre de négociation de soixante jours, tandis que le Brent reculait de 87 à 81 dollars en une semaine. Le 18 juin, le blocus américain des ports iraniens a été levé et les transits ont repris, moins de vingt par jour au début. Le 22 juin, Washington a annoncé une exemption de soixante jours aux sanctions visant le pétrole iranien ; le Brent a reculé de 4 % pour s'établir à environ 77 dollars. Le 24 juin, meilleur jour depuis le début de la guerre, 51 navires ont transité et le Brent est passé sous les 75 dollars.

Et maintenant, la ligne ouverte. Mohammad Bagher Ghalibaf, président du Parlement iranien et négociateur en chef, a déclaré qu'Ormuz ne reviendrait jamais à son statut d'avant-guerre et que l'Iran percevrait des redevances pour les services qu'il fournit dans le détroit.

C'est le point que je vous demande de retenir. Nous savons penser les menaces qui pèsent sur les flux. Nous sommes beaucoup moins armés pour penser la tarification de leur protection par un État côtier. La sécurisation d'un détroit peut être convertie en rente. Ce serait une dépendance stratégique d'un type entièrement nouveau, que nos cadres d'analyse n'ont pas encore pris en compte.

Que font nos stratégies actuelles de tout cela ? Lues du point de vue économique, elles présentent trois angles morts.

Premièrement, aucun cadre commun d'évaluation des coûts. Nos documents décrivent les menaces sans leur empreinte économique. Ils disent ce qui peut arriver, non ce qu'il en coûterait que cela arrive.

Deuxièmement, des compétences fragmentées. La sécurité, le commerce, l'assurance et la politique portuaire relèvent de silos institutionnels distincts, dont les travaux ne sont pas lus ensemble. La chaîne que j'ai décrite franchit toutes ces frontières, mais personne n'en détient la somme.

Troisièmement, aucune boucle de rétroaction. Le succès opérationnel n'est jamais retraduit en termes économiques. Atalanta en est l'illustration : sa conduite est abondamment documentée, son effet sur le coût du transport maritime ne l'est pas. C'est précisément pourquoi les budgets navals sont défendus dans l'abstrait.

Que pourraient mettre sur la table les académies représentées dans cette salle ? Trois propositions, chacune délibérément modeste.

Un vocabulaire commun. S'accorder sur ce qui constitue un effet économique d'un événement de sûreté maritime. Aucune comparaison entre nos pays n'est possible sans définition partagée.

Une base de référence commune. Mettre en commun les données que nos marines, nos autorités portuaires et nos marchés nationaux de l'assurance détiennent déjà sur le fret, l'assurance et les transits, pour en tirer une image européenne comparable.

Une évaluation récurrente. Publier chaque année une courte lecture du coût économique de l'insécurité maritime en Europe. Pour cet exercice, les académies disposent d'une légitimité que ni les administrations ni les acteurs privés ne peuvent revendiquer. Nous sommes indépendants, nous sommes pluridisciplinaires et nous n'avons aucun intérêt commercial à défendre.

Aucune des trois ne requiert d'institution nouvelle ni de budget. Toutes trois sont à la portée des académies réunies dans cette salle ; je les verse à la discussion que nous aurons demain.

Une phrase pour conclure. L'Europe protège ses routes maritimes. Il lui reste à mesurer ce qu'elles valent.

Je vous remercie de votre attention.

Waar veiligheid en handel elkaar raken

Hoe maritieme veiligheidsincidenten de Europese handelsstromen hertekenen

Pierre-Jean Clausse, Académie de marine

Jaarvergadering van de Europese maritieme academies
Havenhuis, Gent, 13 oktober 2026

Tekst zoals voorbereid voor de toespraak

Dank u, Voorzitter. Om te beginnen wil ik de Koninklijke Belgische Marine Academie, de UCLouvain en het Maritiem Instituut van de Universiteit Gent bedanken voor hun gastvrijheid en voor de kwaliteit van het programma dat zij hebben samengesteld. Het is een voorrecht om in dit huis het woord te mogen voeren.

Ik spreek vandaag namens de Académie de marine. Mijn werk gaat over de manier waarop veiligheidsincidenten op zee doorwerken in de handelsstromen, en mijn onderwerp van vanmiddag ligt tussen de twee bijdragen die deze sessie omkaderen. Zonet hoorden we hoe de Unie het mondiale maritieme bestuur mee vormgeeft via het Verdrag over de volle zee. In de volgende sessie gaat het over de fysieke kwetsbaarheid van kritieke infrastructuur. Het is mijn taak om het juridische kader te verbinden met die fysieke kwetsbaarheid, en ik doe dat langs de weg van de economie.

Ik begin met één cijfer.

In juni van dit jaar werd de Straat van Hormuz opnieuw open verklaard. Op 17 juni werd een memorandum ondertekend; op 18 juni werd de Amerikaanse blokkade van de Iraanse havens opgeheven. Op de beste dag die volgde, 24 juni, voeren 51 schepen door de zeestraat. Het normale cijfer, over 2024 en 2025, ligt rond 90 per dag. Over heel juni bedroeg het gemiddelde 13.

Op papier was de zeestraat dus open, en zelfs op de beste dag lag het verkeer amper boven de helft van het gebruikelijke niveau. Geen enkele juridische handeling hield de schepen weg. Het commerciële effect werd veroorzaakt door het risico, door de verzekering en door de beslissingen van de reders.

Een zeestraat hoeft niet gesloten te zijn om ertoe te doen. Een dreiging hoeft zich niet te voltrekken om een kost te veroorzaken.

Hormuz is geen alleenstaand voorval. In de Rode Zee, in de Oostzee en in de Golf wisselt het maritieme domein niet langer af tussen crisis en normaliteit.

Lange tijd gingen onze analysecategorieën uit van een eenvoudige cyclus. Er doet zich een incident voor. Het wordt afgehandeld. De stromen hernemen hun vroegere koers. Die cyclus is voorbij. Verstoring is een permanente bedrijfsomstandigheid geworden, en reders houden er vandaag rekening mee zoals ze rekening houden met seizoensschommelingen of met de brandstofprijs.

Dat heeft gevolgen voor de methode. Zolang verstoring uitzonderlijk was, kon de kost ervan als een ongeval worden behandeld, als iets buiten het model. Nu

verstoring permanent is, wordt die kost een structureel kenmerk van de Europese economie. En als dat zo is, kunnen veiligheid, handel en weerbaarheid niet langer in afzonderlijke documenten worden beoordeeld.

Dit is de stelling van mijn bijdrage.

Economische veiligheid is geen gevolg van maritieme veiligheid. Ze is er een onderdeel van.

Het onderscheid is geen kwestie van woordkeuze. Zolang de economische kost van maritieme onveiligheid als een neveneffect wordt behandeld, hoort hij thuis bij andere administraties dan die welke de strategie schrijven. En dan komt hij nooit in de strategische afweging zelf terecht.

Als dat klopt, moeten we het mechanisme kunnen aantonen dat beide met elkaar verbindt.

Dit is de keten, in zes stappen. Ze is bij elke stap meetbaar.

Ten eerste, een veiligheidsincident: piraterij, sabotage, een raketdreiging, een operatie onder de drempel van een verklaard conflict. Ten tweede, omleiding: reders wijken uit, vaartijden worden langer, brandstof- en bemanningskosten stijgen. Ten derde, verzekering: de oorlogsrisicopremies volgen, en in sommige gevallen wordt de dekking helemaal ingetrokken. Ten vierde, congestie: omgeleide schepen komen aan in havens die hen niet verwachtten, en de dienstregelingen verliezen hun betrouwbaarheid. Ten vijfde, toeleveringsketens: buffervoorraden worden opnieuw aangelegd en de bevoorrading verschuift.

En ten zesde, de eindkost. Die wordt gedragen door de Europese industrie en door de Europese consument. Die laatste stap komt nooit voor in onze strategische documenten.

Hoeveel van die keten kunnen we vandaag werkelijk meten?

Aan de ene kant staat wat ieder van ons kan verkrijgen: vrachttarieven, oorlogsrisicopremies, transittijden, verkeersvolumes in de zee-engtes. Die worden regelmatig geregistreerd en zijn openbaar of bijna openbaar. Aan de andere kant staat wat niemand van ons in handen heeft: een gedeelde Europese kostenbasislijn, een integratie van die indicatoren over de sectoren heen, een methode om tweede-orde-effecten toe te rekenen, een gemeenschappelijke beoordelingsmethode.

Die asymmetrie is het probleem. We zijn rijk aan indicatoren en arm aan vergelijkbaarheid. Daarom wordt de economische kost van maritieme onveiligheid eerder beweerd dan gemeten. Geen enkele Europese instelling volgt de keten van begin tot eind.

Laten we nu drie zeegebieden door dezelfde keten lezen. Ze illustreren die in drie verschillende stadia van rijpheid. De Rode Zee toont omleiding in haar volle rijpheid. De Oostzee toont een kwetsbaarheid waarop we nog geen prijs kunnen plakken. De Hoorn van Afrika toont wat gecoördineerd optreden op lange termijn oplevert.

In de Rode Zee is omleiding geen noodmaatregel meer. Ze is de dienstregeling geworden. De omvaart via Kaap de Goede Hoop verlengt een rotatie tussen Azië en Europa met ongeveer 30 procent, tien tot veertien dagen naargelang de operator, en die duur is intussen ingeschreven in de commerciële planning.

Op 10 juni van dit jaar voer de *CMA CGM Notre-Dame*, het grootste containerschip onder Franse vlag en het grootste op LNG varende containerschip ter wereld, door Bab el-Mandeb onder escorte van een Frans multimissiefregat dat deelnam aan de Europese operatie Aspides.

Ik vraag u dat beeld te onthouden. Er is vandaag een oorlogsschip nodig om

een koopvaardijschip te begeleiden op een route die Europa gebruikt sinds de opening van het Suezkanaal. Dat is de zichtbare kant van de keten: een marine-eenheid die wordt ingezet om één enkele commerciële rotatie te beschermen.

Het geval van de Oostzee is van een andere orde. Kabels en pijpleidingen vervoeren geen vracht, maar ze conditioneren de hele handel, van betalingssystemen tot energievoorziening. Deze kwetsbaarheid is het moeilijkst te kwantificeren, omdat ze zich niet vertaalt in verloren tonnage. Ze vertaalt zich in een diffuse onzekerheid over de betrouwbaarheid van de systemen waarop het handelsverkeer steunt.

We hebben geen aanvaarde methode om een prijs te plakken op het verlies van een verbinding die gegevens vervoert in plaats van goederen. De bescherming van die infrastructuur is dus evenzeer een economische als een militaire kwestie.

Dit is de rechtstreekse brug naar de volgende sessie over kritieke onderwater-infrastructuur. Het technische deel laat ik aan die collega's over; ik beperk mij tot één vaststelling: beide lezingen horen bij elkaar.

Na twee kwetsbaarheden, één demonstratie. Operatie EUNAVFOR Atalanta is het enige Europese geval waarvoor een lange reeks gegevens bestaat. Sinds 2008 werden 2.518 schepen van het Wereldvoedselprogramma beschermd. In totaal werd 3,31 miljoen ton voedselhulp geleverd en werden 177 vermoedelijke piraten overgedragen aan de bevoegde autoriteiten.

Die cijfers meten niet alleen operationele prestaties. Ze tonen aan dat gecoördineerd Europees optreden een economisch effect heeft dat in de tijd te volgen is, omdat de resultaten van bij het begin werden geteld.

De les is eerder methodologisch dan operationeel. Wat we meten, kunnen we verdedigen. Het bewijs ligt al vijftien jaar klaar. Het is nooit als methode overgenomen.

Ik keer terug naar Hormuz, omdat het de zaak is die nog openligt en omdat ze het meest vernieuwende punt van deze bijdrage bevat.

Vier data van deze zomer, en één punt dat nog openligt. Op 17 juni opende een memorandum een onderhandelingsvenster van zestig dagen, en de Brentprijs zakte binnen een week van 87 naar 81 dollar. Op 18 juni werd de Amerikaanse blokkade van de Iraanse havens opgeheven en kwamen de doorvaarten weer op gang, eerst minder dan twintig per dag. Op 22 juni kondigde Washington een vrijstelling van zestig dagen aan op de sancties tegen Iraanse olie, en de Brentprijs daalde met 4 procent tot ongeveer 77 dollar. Op 24 juni, de beste dag sinds het begin van de oorlog, voeren 51 schepen door de zeestraat en zakte de Brentprijs onder 75 dollar.

En nu dat open punt. Mohammad Bagher Ghalibaf, voorzitter van het Iraanse parlement en hoofdonderhandelaar, verklaarde dat Hormuz nooit meer zal terugkeren naar zijn vooroorlogse status en dat Iran vergoedingen zal ontvangen voor de diensten die het in de zeestraat levert.

Dit is het punt dat ik u vraag te onthouden. We weten hoe we moeten nadenken over bedreigingen voor de handelsstromen. We zijn veel minder uitgerust om na te denken over het beprijzen van hun bescherming door een kuststaat. Het beveiligen van een zee-engte kan worden omgezet in een vorm van tol. Dat zou een strategische afhankelijkheid van een volstrekt nieuw soort zijn, en onze analysekaders hebben die nog niet in rekening gebracht.

Wat doen onze huidige strategieën met dit alles? Vanuit economisch oogpunt gelezen vertonen ze drie blinde vlekken.

Ten eerste, geen gedeeld kostenkader. Onze documenten beschrijven dreigingen zonder hun economische voetafdruk. Ze zeggen wat er kan gebeuren, niet wat het zou kosten als het gebeurt.

Ten tweede, versnipperde bevoegdheden. Veiligheid, handel, verzekering en havenbeleid zitten in afzonderlijke institutionele silo's, en hun werk wordt niet naast elkaar gelegd. De keten die ik heb beschreven overschrijdt al die grenzen, en niemand is eigenaar van het geheel.

Ten derde, geen terugkoppeling. Operationeel succes wordt nooit terugvertaald in economische termen. Atalanta is daar het voorbeeld van: het verloop van de operatie is uitvoerig gedocumenteerd, haar effect op de kosten van de scheepvaart niet. Precies daarom worden marinebudgetten in het abstracte verdedigd.

Wat zouden de academies die in deze zaal vertegenwoordigd zijn op tafel kunnen leggen? Drie voorstellen, elk bewust bescheiden.

Een gemeenschappelijk begrippenkader. Overeenkomen wat geldt als economisch effect van een maritiem veiligheidsincident. Zonder gedeelde definitie is geen vergelijking tussen onze landen mogelijk.

Een gedeelde basislijn. De gegevens die onze marines, onze havenautoriteiten en onze nationale verzekeringsmarkten al bezitten over vracht, verzekering en doorvaart samenbrengen tot een vergelijkbaar Europees beeld.

Een terugkerende beoordeling. Jaarlijks een korte analyse publiceren van de economische kost van maritieme onveiligheid in Europa. Voor die oefening beschikken de academies over een legitimiteit die administraties noch private actoren kunnen opeisen. We zijn onafhankelijk, we zijn multidisciplinair en we hebben geen commercieel belang te verdedigen.

Geen van de drie vereist een nieuwe instelling of een budget. Alle drie liggen binnen het bereik van de academies in deze zaal, en ik leg ze voor aan de discussie die we morgen zullen voeren.

Eén zin tot besluit. Europa beschermt zijn zeeroutes. Wat die waard zijn, moet het nog meten.

Ik dank u voor uw aandacht.