



OBSERVATOIRE
géopolitique de
l'Indo-Pacifique

GÉOPOLITIQUE DES PORTS DE L'INDO-PACIFIQUE : LE PORT DE CHABAHAR — LES LIMITES DE LA « PRESSION MAXIMALE »

Suraj Palavalsa / Chercheur associé à la National
Maritime Foundation, New Delhi

Mai 2026



PRÉSENTATION DE L'AUTEUR



Suraj Palavalsa / Chercheur associé à la National Maritime Foundation, New Delhi

M. Suraj Palavalsa est chercheur associé à la National Maritime Foundation. Il est titulaire d'une licence en sociologie, histoire, sciences politiques et économie (matière secondaire) de l'Université hindoue de Bénarès (BHU) et a obtenu son master en relations internationales (études sud-asiatiques) à l'Université de Pondichéry. Ses recherches actuelles portent sur la renaissance de la conscience maritime de l'Inde, ainsi que sur les ports et la connectivité maritime, en adoptant une approche interdisciplinaire dans ces deux domaines.

EN COLLABORATION AVEC



Créé en 2005, la National Maritime Foundation figure parmi les principaux think tanks indiens. C'est le seul groupe de réflexion en Inde qui se consacre exclusivement au domaine maritime indien.

PRÉSENTATION DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire géopolitique de l'Indo-Pacifique de l'IRIS a pour ambition de constituer une plateforme visible et référencée afin d'accueillir toutes les contributions et les lectures provenant de différentes parties de l'Indo-Pacifique et de disciplines diverses. Elle offre un lieu de production d'analyses et de débats, mais aussi une bibliothèque thématique sur un espace dont la pertinence commence à peine à être discutée. Cet observatoire est dirigé par **Marianne Peron-Doise**, directrice de recherche à l'IRIS, et s'inscrit dans le cadre du Programme Asie-Pacifique.



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE

Par son poids économique, démographique et la persistance d'une multitude de défis politiques, stratégiques et sécuritaires, l'Asie-Pacifique fait l'objet de toutes les attentions. Le programme Asie-Pacifique de l'IRIS et son réseau de chercheurs reconnu à l'échelle nationale et internationale se donnent pour objectif de décrypter les grandes dynamiques régionales, tout en analysant de manière précise les différents pays qui la composent et les enjeux auxquels ils sont confrontés. Ce programme est dirigé par **Marianne Peron-Doise**, directrice de recherche à l'IRIS, et **Emmanuel Lincot**, directeur de recherche à l'IRIS et professeur à l'Institut catholique de Paris.

Cette note a été publiée en anglais le 2 mai 2026 sur le site du think tank indien, la National Maritime Foundation, basé à New Delhi sous le titre « Chabahar Port "the limits of Maximum pressure" »¹. Sa traduction en français et sa reproduction interviennent dans le cadre d'une collaboration entre la National Maritime Foundation et l'Observatoire Géopolitique de l'Indo-Pacifique de l'IRIS sur le thème d'une série de notes spécialisées consacrées à la géopolitique des ports de l'Indo-Pacifique.

Le développement conjoint par l'Inde et l'Iran (auquel se sont ajoutés par la suite des engagements de l'Afghanistan et un intérêt soutenu de l'Ouzbékistan) du port iranien de Chabahar a longtemps été soumis à des incertitudes opérationnelles. Rappelons que les États-Unis ont imposé pour la première fois des sanctions à l'Iran en novembre 1979.² Le retrait des États-Unis du « Plan d'action global conjoint » (JCPOA) en 2018³ a aggravé cette incertitude. Cette même année (2018), New Delhi et Téhéran ont pu respirer quelque peu grâce à l'octroi par les États-Unis d'une dérogation temporaire, spécifiquement pour le développement du port de Chabahar par l'Inde, afin de promouvoir et de soutenir la connectivité de l'Afghanistan.⁴ Bien que cette dérogation ait été révoquée en septembre 2025, l'Inde a usé de ses bons offices pour obtenir une prolongation de six mois, renouvelable, autorisant certaines activités de développement portuaire jusqu'en avril 2026. Cette échéance soulève une question d'une importance fondamentale pour l'Inde et l'Iran, compte tenu du conflit armé toujours en cours entre les États-Unis, Israël et l'Iran : Chabahar doit-il rester une exception, ou être intégré dans la logique plus large des États-Unis de « pression maximale » sur l'Iran ?

Malgré l'imposition par les États-Unis d'un blocus sur tous les ports iraniens,⁵ cet article soutient que Chabahar n'est pas une anomalie qu'il faut gérer, mais plutôt un instrument à exploiter. Cependant, les conditions de cette exploitation ont fondamentalement changé. Ce qui était autrefois une question d'exemption de sanctions est désormais devenu une question de viabilité opérationnelle dans un contexte de coercition maritime active. Dans ce contexte modifié, le

¹ Mr Suraj Palavalsa, « Chabahar Port "the limits of Maximum pressure" », National Maritime Foundation, 2 mai 2026. <https://maritimeindia.org/chabahar-port-the-limits-of-maximum-pressure/>

² Clayton Thomas, « Iran : Contexte et politique américaine », *Bibliothèque du Congrès, Congrès des États-Unis*, 22 mai 2025, <https://www.congress.gov/crs-product/R47321>.

³ « Décision des États-Unis de cesser d'appliquer l'accord sur le nucléaire iranien », *Congressional Research Service*, version 21, 9 mai 2018, https://www.congress.gov/crs_external_products/R/PDF/R44942/R44942.21.pdf.

⁴ Saeed Ghasseminaejad & Janatan Sayeh, « Les États-Unis devraient révoquer la dérogation aux sanctions accordée à Chabahar », *Foundation for Defence of Democracies*, note d'orientation, 22 mai 2024, <https://www.fdd.org/analysis/2024/05/22/u-s-should-revoke-chabahars-sanctions-waiver/>.

⁵ Rédaction d'Al Jazeera, « L'armée américaine menace de bloquer tous les ports iraniens à partir de lundi », *Al Jazeera*, 13 avril 2026, <https://www.aljazeera.com/news/2026/4/13/us-military-threatens-to-blockade-all-iranian-ports-starting-on-monday>.

maintien — et, à terme, l'institutionnalisation — de la dérogation s'aligne sur les intérêts fondamentaux des États-Unis en permettant à ceux-ci d'exercer leur influence en Afghanistan tout en renforçant le rôle de l'Inde en tant que fournisseur de connectivité régionale.

Dans le même temps, la viabilité de Chabahar dépend désormais non seulement des dérogations politiques, mais aussi de la résolution de contraintes émergentes telles que les risques maritimes, la couverture d'assurance et les facilités financières. Les défis politiques pour l'administration américaine ne consistent donc pas simplement à préserver une exception, mais à intégrer Chabahar de manière cohérente dans un cadre sous-régional de plus en plus façonné par la dynamique des conflits plutôt que par une simple conception réglementaire.

DES SANCTIONS À LA COERCITION MARITIME

La crise actuelle dans le golfe Persique marque un tournant décisif dans la nature des contraintes pesant sur Chabahar. Pendant la majeure partie de son histoire, le projet a fonctionné dans un climat d'incertitude réglementaire — sanctions, dérogations et revirements périodiques. Ce qui s'est dessiné depuis le début de l'année 2026 est qualitativement différent. L'escalade des hostilités entre les États-Unis et Israël d'une part, et l'Iran d'autre part, a transformé l'environnement opérationnel, le faisant passer d'une situation d'ambiguïté juridique à une situation de risque physique. La décision américaine d'imposer un blocus naval sur tous les ports iraniens,⁶ associée aux contre-mesures iraniennes dans et autour du détroit d'Ormuz, a effectivement militarisé l'espace maritime dans lequel Chabahar opère. Même si Chabahar se trouve en dehors du détroit d'Ormuz, son accessibilité est conditionnée par le même environnement de risque. Le transport maritime commercial n'est pas régi uniquement par des distinctions juridiques, il réagit à la perception du risque. Une fois que les assureurs retirent leur couverture et que les compagnies maritimes réévaluent leur exposition, la géographie n'offre qu'une protection limitée.

Cette distinction est importante. Chabahar n'est pas directement visé de la même manière que les ports situés plus à l'intérieur du golfe Persique. Pourtant, le régime de blocus et l'incertitude qui y est associée créent une équivalence fonctionnelle. Si les navires ne peuvent être assurés, financés ou acheminés avec une prévisibilité raisonnable, le statut opérationnel du port devient sans importance. En effet, la coercition est passée des sanctions sur le papier à des contraintes en mer. Cette transition modifie également la question politique. La question

⁶ Jake Lapham et Anna Lamche, « Pourquoi et comment les États-Unis bloquent-ils les ports iraniens dans le détroit d'Ormuz ? », *BBC*, 30 avril 2026, <https://www.bbc.com/news/articles/c5yv6xr6me3o>.

n'est plus de savoir si Chabahar doit être « exempté » des sanctions, mais s'il peut rester opérationnel dans un environnement où l'accès maritime lui-même est contesté. La réponse dépend d'une combinaison de positionnement diplomatique, d'innovation financière et de signaux stratégiques.

LA GÉOGRAPHIE REVISITÉE

La valeur durable de Chabahar réside dans sa géographie. Situé dans la province iranienne du Sistan-et-Baloutchistan, sur la côte du Makran, c'est l'un des rares ports du pays à disposer d'un accès direct à la mer d'Oman, contournant ainsi le détroit d'Ormuz. Il s'agit d'un port en eau profonde, avec une profondeur à quai d'environ 16 à 17 mètres,⁷ capable d'accueillir de grands vraquiers, y compris des navires de type « Capesize » partiellement chargés. Le port comprend deux terminaux — Shahid Beheshti et Shahid Kalantari —, le premier ayant été développé avec l'aide de l'Inde. Alors que le port de Jask, situé plus à l'ouest, juste à l'embouchure du détroit, offre un avantage géographique similaire, Chabahar reste plus étroitement intégré aux liaisons terrestres vers l'Afghanistan et l'Asie centrale.

Cette caractéristique est depuis longtemps au cœur de son attrait stratégique, en particulier pour l'Inde. En cas de perturbations dans le golfe Persique, Chabahar offre un point d'accès alternatif — qui n'est pas immédiatement limité par l'étroit goulet d'étranglement du détroit d'Ormuz, par lequel transite une part importante de l'énergie mondiale.

Cependant, la géographie n'est pas un avantage absolu, elle dépend du contexte. La crise actuelle démontre les limites de l'isolement géographique. Bien que Chabahar se trouve en dehors du détroit, il reste au cœur d'un théâtre plus large de conflits maritimes. Les déploiements navals, les opérations de surveillance et le risque d'escalade étendent la zone de risque au-delà des frontières officielles. Concrètement, cela signifie que les navires approchant Chabahar ne sont pas totalement à l'abri des dynamiques qui affectent le golfe Persique.

Dans le même temps, la proximité de Chabahar avec l'Afghanistan — à environ 90 kilomètres de la frontière iranienne — renforce son importance. Le port est relié à l'autoroute Zaranj-Delaram, construite par l'Inde,⁸ qui s'intègre au réseau routier (voir carte 1). Cela crée un

⁷ Direction générale des ports et des affaires maritimes de la province du Sistan-et-Baloutchistan, « Chabahar Port », *Business Standard*, https://bsmedia.business-standard.com/_media/bs/data/general-file-upload/2017-10/Chabahar%20port.pdf.

⁸ Division de la communication internationale, « L'Inde et l'Afghanistan : un partenariat pour le développement », *Ministère des Affaires étrangères* (MEA), gouvernement indien, août 2008, p. 5, https://www.mea.gov.in/uploads/publicationdocs/176_india-and-afghanistan-a-development-partnership.pdf.

corridor maritime-terrestre reliant l'Inde à l'Afghanistan et, par extension, à l'Asie centrale.⁹ Peu d'autres itinéraires offrent cette combinaison d'accessibilité et de portée.

Carte 1 : Corridor Chabahar-Melak-Zaranj-Delaram-Kaboul



Source : Google Earth

Ce double caractère — accès maritime associé à une connectivité continentale — fait de Chabahar bien plus qu'un simple port. Il fonctionne comme une porte d'entrée. Pourtant, ce potentiel n'est que partiellement exploité. L'absence de connectivité pleinement développée avec l'arrière-pays, en particulier le retard pris par la liaison ferroviaire vers Zahedan et Hajigak en Afghanistan, limite le débit.¹⁰ Le port est opérationnel, mais pas optimisé. Les volumes restent modestes par rapport à la capacité.

Dans des conditions stables, cet écart entre le potentiel et l'utilisation reflète les défis liés à la mise en œuvre. Dans les conditions actuelles, il devient une contrainte structurelle. Un trafic limité réduit les incitations commerciales pour les compagnies maritimes à assumer des risques élevés. Dans un contexte où les coûts d'assurance ont grimpé en flèche et où l'incertitude reste forte, l'échelle est déterminante. Sans volume suffisant, la rentabilité du risque devient défavorable.

⁹ Division de la communication internationale, « L'Inde et l'Afghanistan : un partenariat pour le développement », ministère des Affaires étrangères (MEA), gouvernement indien, août 2008, p. 5, https://www.mea.gov.in/uploads/publicationdocs/176_india-and-afghanistan-a-development-partnership.pdf.

¹⁰ Jayanth Jacob & Saubhadra Chatterji, « India's Track 3: Afghan-Iran rail link », *Hindustan Times*, 1er novembre 2011, <https://web.archive.org/web/20111101124210/http://www.hindustantimes.com/india-news/newdelhi/india-s-track-3-afghan-iran-rail-link/article1-763448.aspx>.

Cela crée un paradoxe. La valeur stratégique de Chabahar est maximale précisément lorsque son environnement opérationnel est le plus contraint. Sa situation géographique en dehors du détroit d'Ormuz devient cruciale en période de perturbation, mais ces mêmes perturbations limitent son utilité. Le défi ne consiste donc pas seulement de reconnaître son avantage géographique, mais de le rendre opérationnel dans des conditions défavorables. Pour l'Inde, cela nécessite une approche plus intégrée. Les investissements dans les infrastructures portuaires doivent s'accompagner de progrès parallèles en matière de connectivité avec l'arrière-pays. Sans cela, Chabahar risque de rester un concept plutôt qu'un corridor fonctionnel.

LES IMPÉRATIFS DE L'INDE

L'engagement de l'Inde à Chabahar est motivé par un ensemble d'impératifs structurels qui vont au-delà des considérations économiques immédiates. Ces impératifs sont interdépendants, renforçant l'importance du port à plusieurs niveaux — stratégique, économique et géopolitique.

Le plus immédiat d'entre eux est la nécessité de contourner le Pakistan. Depuis des décennies, le refus du Pakistan d'autoriser le transit terrestre a limité l'accès de l'Inde à l'Afghanistan et à l'Asie centrale.¹¹ Cette contrainte n'est pas seulement logistique, elle est politique. Elle limite la capacité de l'Inde à s'engager dans la région selon ses propres conditions. Chabahar, relié à l'Afghanistan par le corridor Zaranj-Delaram (*voir carte 1*), offre une solution maritime. Elle permet à l'Inde de contourner entièrement le territoire pakistanais. Ce contournement a des implications plus larges. En réduisant le rôle du Pakistan en tant qu'intermédiaire de transit, il redistribue le rapport de force régional. L'Afghanistan, en particulier, bénéficie d'un accès alternatif à la mer, ce qui réduit sa dépendance vis-à-vis de Karachi et de Gwadar. Pour l'Inde, cela permet un engagement plus autonome avec Kaboul, notamment pour l'acheminement de l'aide humanitaire et de l'aide au développement.

Au-delà de l'Afghanistan, Chabahar sert de porte d'entrée à l'Inde vers l'Asie centrale et la région eurasiennne au sens large. Bien qu'il soit passé d'environ 500 millions de dollars US pour l'exercice 2010 à environ 2,5 milliards de dollars US pour l'exercice 2024,¹² le commerce de

¹¹ Asie du Sud, « Le Pakistan rejette la demande visant à intégrer l'Inde dans son commerce de transit », *The Hindu*, 4 décembre 2021, <https://www.thehindu.com/news/international/south-asia/Pakistan-turns-down-Afghan-demand-to-make-India-a-part-of-its-transit-trade-with-Kabul/article61766071.ece>.

¹² Équipe OSINT de Special Eurasia, « Les performances commerciales et économiques de l'Inde et de l'Asie centrale : entre opportunités et défis », *Special Eurasia*, 15 septembre 2025, <https://www.specialeurasia.com/2025/09/15/india-central-asia-trade/>.

l'Inde avec l'Asie centrale reste modeste par rapport à son potentiel. Cet écart reflète des contraintes infrastructurelles et géographiques plutôt qu'une complémentarité économique limitée.

Les schémas commerciaux existants donnent une image représentative de cette relation (voir **tableau 1**). Si les volumes globaux restent limités, la composition des échanges révèle une complémentarité structurelle évidente entre l'Inde et l'Asie centrale.

Tableau 1 : échanges commerciaux entre l'Inde et l'Asie centrale (2024)

Ser	Pays	Importations	Principaux produits	Exportations	Produit phare
1.	Kazakhstan	637 millions de dollars	Pétrole brut (303 millions de dollars)	432 millions de dollars	Médicaments conditionnés (112 millions de dollars)
2.	Kirghizistan	73,5 millions de dollars	Argent (55,2 millions de dollars)	92,2 millions de dollars	Téléphones (30,2 millions de dollars)
3.	Tadjikistan	8,04 millions de dollars	Minerais (8,01 millions de dollars)	40,1 millions de dollars	Médicaments conditionnés Médicaments (31,1 millions de dollars)
4.	Turkménistan	263 millions de dollars	Engrais potassiques (2024)	45,9 millions de dollars	Médicaments conditionnés (23,3 millions de dollars)
5.	Ouzbékistan	223 millions de dollars	Argent (93,3 millions de dollars)	792 millions de dollars	Médicaments conditionnés (246 millions de dollars)
6.	Asie centrale (Total)	1 204,54 millions de dollars		1 404,2 millions	

Source : *The Observatory of Economic Complexity*

Les données reflètent deux tendances interdépendantes. Premièrement, les importations indiennes en provenance d'Asie centrale restent fortement axées sur les ressources, notamment le pétrole brut, les engrais et les métaux. Deuxièmement, les exportations indiennes se concentrent sur les produits manufacturés à forte valeur ajoutée, en particulier les produits pharmaceutiques et les produits d'ingénierie. Malgré cette complémentarité, les échanges commerciaux restent bien en deçà de leur potentiel. Les contraintes de connectivité — distance, coût et fiabilité — continuent de limiter l'ampleur des échanges. Chabahar, intégré au Corridor international de transport Nord-Sud (INSTC), offre une solution pour surmonter ces contraintes. Il réduit les temps de transit, contourne les goulets d'étranglement et crée une liaison plus directe entre les marchés de l'Inde, de l'Asie centrale, de l'Eurasie et de l'Europe de l'Est (voir **carte 2**).

Carte 2 : Corridor international de transport Nord-Sud



Source : Google ORION-ME, 2017

Au-delà des considérations commerciales, l'Asie centrale et l'Afghanistan revêtent une importance particulière pour l'Inde en raison de leurs ressources naturelles. La région recèle d'importantes réserves de pétrole brut, de gaz naturel (environ 5 % des ressources mondiales de pétrole et de gaz sont réparties en Asie centrale), d'uranium et de minéraux essentiels tels que le lithium, le cuivre, le minerai de fer et d'autres éléments de terres rares. À lui seul, le Kazakhstan représente près de 2 % des réserves mondiales de pétrole¹³ et est le premier producteur d'uranium,¹⁴ tandis que le Turkménistan possède certains des plus grands gisements de gaz naturel au monde, tels que South Yolotan-Osman (le septième plus grand) et Dauletabad-Donmez (le treizième plus grand).¹⁵

L'Afghanistan, malgré son instabilité politique, détiendrait des ressources minérales inexploitées évaluées à plus de 1 000 milliards de dollars, notamment du lithium, du minerai de fer (en particulier dans la région du col de Hajigak) et des terres rares, des ressources

¹³ « Production de pétrole brut, classement mondial, 2023 », *Agence internationale de l'énergie*, 2026, <https://www.iea.org/world/oil>.

¹⁴ « Production mondiale d'uranium », *Association nucléaire mondiale*, 20 janvier 2026, <https://world-nuclear.org/information-library/nuclear-fuel-cycle/mining-of-uranium/world-uranium-mining-production>.

¹⁵ « Les 20 plus grands gisements de gaz naturel au monde », *WorldListMania*, 12 août 2021, <https://www.worldlistmania.com/20-largest-natural-gas-fields-in-the-world/>.

essentielles aux technologies de transition énergétique et aux chaînes d'approvisionnement industrielles.¹⁶

La dépendance de l'Inde vis-à-vis du pétrole brut importé, supérieure à 85 %, reste fortement concentrée dans la région du Golfe.¹⁷ Cette concentration expose le pays à des risques liés à l'instabilité géopolitique dans des points d'étranglement critiques tels que Hormuz et Bab-el-Mandeb. Dans ce contexte, Chabahar offre une voie potentielle de diversification. En reliant l'accès maritime aux corridors terrestres vers l'Asie centrale, il permet d'accéder à des sources alternatives d'hydrocarbures et de minéraux. Cela réduit le risque de concentration et renforce la résilience de la chaîne d'approvisionnement. À terme, l'intégration à l'INSTC pourrait élargir davantage l'accès aux marchés énergétiques eurasiens. Ainsi, Chabahar doit être considéré non seulement comme un corridor commercial, mais aussi comme une protection contre les perturbations en Asie occidentale.

SANCTIONS, DÉROGATIONS ET AMBIGUÏTÉ STRATÉGIQUE

La trajectoire opérationnelle de Chabahar a été façonnée par l'évolution du régime de sanctions imposé par les États-Unis. Depuis le retrait des États-Unis du Plan d'action global conjoint (JCPOA) en 2018, des sanctions ont été imposées et étendues à l'Iran, créant un environnement réglementaire complexe. Dans ce cadre, Chabahar a occupé une position unique : officiellement sanctionné, mais périodiquement exempté. La dérogation initiale accordée en 2018 reconnaissait le rôle du port dans le soutien à la connectivité de l'Afghanistan. Elle a permis à l'Inde de poursuivre ses activités de développement malgré des restrictions plus larges. Cependant, cette exemption n'a pas été stable. Sa révocation en septembre 2025, en vertu de nouvelles directives en matière de sanctions, plus précisément du Mémoire présidentiel sur la sécurité nationale (NSPM-2), qui appelait à la suppression des dérogations « accordant à l'Iran un quelconque allègement économique ou financier ».¹⁸ Cette mesure a été suivie d'un rétablissement en octobre (prolongeant la dérogation de six mois, jusqu'en avril

¹⁶ Asia Edition, « Les ressources de l'Afghanistan pourraient en faire la région minière la plus riche de la planète », *Independent*, 15 juin 2010, <https://www.independent.co.uk/news/world/asia/afghanistan-s-resources-could-make-it-the-richest-mining-region-on-earth-2000507.html>.

¹⁷ Mrityunjay Bose, « L'Inde devrait atteindre une consommation de 6 millions de barils de pétrole brut par jour : Hardeep Singh Puri », *Deccan Herald*, 29 octobre 2025, <https://www.deccanherald.com/business/india-to-touch-6-million-barrels-crude-oil-per-day-consumption-hardeep-singh-puri-3779092>.

¹⁸ Gouvernement indien (Gol), Ministère des Affaires étrangères (MEA), Centre des médias, « Questions-réponses au Parlement : Question n° 1103 – Abrogation de la dérogation aux sanctions concernant le port de Chabahar », *Ministère des Affaires étrangères (MEA), Gol*, 5 décembre 2025, <https://www.mea.gov.in/lok-sabha.htm?dtl%2F40404%2FQUESTION+NO+1103+REVOCATION+OF+SANCTIONS+WAIVER+ON+C+HABAHAR+PORT>.

2026), ce qui illustre la volatilité de la politique américaine.¹⁹ Ce schéma d'exemption et de revirement a créé une incertitude persistante.

Pour les États-Unis, cette ambiguïté reflète une tension plus profonde. D'une part, l'objectif de « *pression maximale* » exige une application stricte des sanctions. D'autre part, Chabahar sert des intérêts américains spécifiques, notamment en Afghanistan. Il en résulte une politique qui oscille entre application et accommodement. Cette incohérence a des conséquences pratiques. Même lorsque des dérogations existent, la perception du risque persiste. Les banques, les assureurs et les entreprises de logistique opèrent sur la base d'une évaluation des risques, et pas seulement des dispositions légales. Si les signaux politiques ne sont pas clairs, ils ont tendance à pécher par excès de prudence. Cela réduit l'efficacité des exemptions. La crise actuelle amplifie ces défis. L'extension de la pression au domaine maritime introduit des niveaux supplémentaires d'incertitude. Il ne suffit plus d'obtenir une dérogation ; la viabilité opérationnelle doit également être garantie.

Pour l'Inde, cela soulève une question cruciale : comment maintenir son engagement dans un environnement où les signaux politiques sont incohérents et où les risques opérationnels augmentent ? La réponse réside dans une combinaison d'engagement diplomatique et de renforcement des capacités nationales. Il ne suffit pas de compter uniquement sur des dérogations externes.

L'ASSURANCE ET LE PROBLÈME DE LA VIABILITÉ OPÉRATIONNELLE

La contrainte la plus immédiate qui pèse aujourd'hui sur Chabahar n'est pas les sanctions au sens formel, mais l'interaction entre les conditions de l'embargo et l'assurance maritime. C'est là que la crise actuelle se distingue le plus nettement des phases précédentes. Par le passé, la question principale était de savoir si les activités à Chabahar étaient légalement autorisées au regard des sanctions américaines. Aujourd'hui, la question la plus pressante est de savoir si elles sont commercialement viables.

L'escalade début 2026 a déclenché un retrait rapide de la couverture d'assurance contre les risques de guerre par les principaux clubs de protection et d'indemnisation (P&I).²⁰ Plusieurs assureurs mondiaux ont suspendu la couverture des navires opérant dans les eaux iraniennes

¹⁹ Rédaction du TOI, « L'Inde reste en contact avec les États-Unis au sujet des sanctions contre Chabahar ; honore son obligation de 120 millions de dollars », *Times of India*, 24 mars 2026, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-remains-engaged-with-us-on-chabahar-port-sanctions-meets-120-million-obligation/articleshow/129783831.cms>.

²⁰ Mayank Mishra et John J Vachaparambil, « Assurance et indemnisation pour l'Inde maritime », *National Maritime Foundation*, 30 avril 2026, <https://maritimeindia.org/insurance-and-indemnification-for-maritime-india/>.

et les régions adjacentes, y compris le golfe d'Oman.²¹ Cette décision n'était pas simplement préventive, elle reflétait une évaluation selon laquelle l'environnement de risque avait franchi un seuil au-delà duquel les modèles de souscription standard n'étaient plus viables.

Les conséquences ont été immédiates. Les primes de risque de guerre, qui oscillent généralement autour de 0,25 % de la valeur d'un navire en période de stabilité, ont grimpé entre 3 et 8 %, certaines estimations allant même au-delà au plus fort des hostilités.²² Concrètement, cela transforme l'économie du transport maritime. Pour de nombreux opérateurs, la question n'est plus celle du coût, mais celle de l'assurabilité. Sans couverture adéquate, les navires ne peuvent obtenir de financement, les ports ne peuvent traiter les cargaisons et les flux commerciaux s'enlisent.

L'Inde a pris des mesures pour pallier en partie cette contrainte. Le 18 avril 2026, le gouvernement a approuvé la création d'un « pool d'assurance maritime » d'un montant de 129,8 milliards de roupies (1,4 milliard de dollars américains), structuré sous la forme d'un mécanisme garanti par l'État d'une durée de dix ans.²³ Ce *pool* a pour but de souscrire des couvertures pour la coque et les machines, la cargaison et les risques de guerre pour les navires indiens, avec la participation de GIC Re et d'autres assureurs nationaux qui s'étaient auparavant retirés des expositions à haut risque. L'objectif n'est pas simplement de réduire les primes, mais d'assurer la continuité des opérations dans des environnements où l'assurance privée s'est effectivement retirée. Ce faisant, l'Inde signale un glissement vers une approche « souveraine » du commerce maritime, où l'État intervient pour absorber les risques afin de maintenir le commerce.

Cette dynamique est aggravée par le blocus naval américain. Des rapports indiquent que des navires ont été effectivement immobilisés à Chabahar, le trafic commercial étant gravement perturbé.²⁴ Même dans les cas où l'accès physique n'est pas entièrement refusé, la combinaison des risques d'interception et du retrait des assureurs crée un embargo de fait. La distinction entre sanctions formelles et blocus opérationnel commence à s'estomper.

²¹ Konica Bhatt, « Les assureurs retirent la couverture des risques de guerre pour les eaux du Golfe », *Engine*, 2 mars 2026, <https://www.engine.online/news/insurers-pull-war-risk-cover-for-gulf-waters-7819>.

²² Jean Eaglesham, « Insurers Tighten Requirements for Ships in Strait of Hormuz », *Wall Street Journal*, 27 avril 2026, <https://www.wsj.com/livecoverage/iran-war-strait-of-hormuz-2026/card/insurers-tighten-requirements-for-ships-in-strait-of-hormuz-wzABOacCdLEkidP1rjWi>.

²³ Actualités, « Le Cabinet approuve la proposition de création du "Bharat Maritime Insurance Pool" (BMI pool) avec une garantie souveraine de 129,8 milliards de roupies afin de faciliter la continuité des couvertures d'assurance maritime », *PMIndia.Gov*, 18 avril 2026, https://www.pmindia.gov.in/en/news_updates/cabinet-approves-proposal-for-creation-of-bharat-maritime-insurance-pool-bmi-pool-with-a-sovereign-guarantee-of-rs-12980-crore-to-facilitate-continuous-maritime-insurance-coverage/.

²⁴ « Le blocus américain contre l'Iran paralyse le port de Chabahar ; menaces de sanctions contre Ormuz », *Hamer Intel*, 28 avril 2026, <https://hamerintel.com/data/alerts/4980>.

C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les récentes délibérations de l'Inde concernant sa participation à Chabahar . New Delhi explore différentes options, notamment le transfert temporaire de sa participation opérationnelle à une entité iranienne, tout en poursuivant les négociations avec Washington sur la prolongation de la dérogation.²⁵ Il ne s'agit pas d'un retrait au sens conventionnel du terme. C'est une tentative de préserver son positionnement à long terme tout en gérant son exposition à court terme.

Cette double approche reflète la réalité sous-jacente : la viabilité de Chabahar n'est plus déterminée uniquement par des dérogations politiques. Elle dépend du rétablissement d'un niveau minimum de confiance commerciale. Sans cela, même le régime de dérogation le plus favorable restera largement symbolique.

LE FACTEUR CHINOIS

L'évolution de Chabahar ne peut être évaluée isolément. Son importance est en partie déterminée par la présence du port de Gwadar au Pakistan, développé dans le cadre de l'initiative chinoise « Belt and Road ». La proximité des deux ports, distants d'environ 170 kilomètres, suscite une comparaison implicite, même si leurs rôles fonctionnels diffèrent.

Gwadar représente un projet bilatéral piloté par l'État, clairement intégré dans l'architecture de connectivité plus large de la Chine. Il s'inscrit dans le « Corridor économique Chine-Pakistan-Cachemire occupé » (CPoKEC), soutenu par un engagement financier et politique durable. Chabahar, en revanche, est une initiative trilatérale plus complexe impliquant l'Inde, l'Iran et l'Afghanistan, dont l'exploitation est principalement civile.

Le risque ne réside pas dans une concurrence directe, mais dans l'asymétrie de la mise en œuvre. Alors qu'un projet est guidé par un processus décisionnel centralisé et un financement constant, l'autre a été soumis à des retards, à l'incertitude politique et à des contraintes externes. Dans un tel contexte, une performance relative insuffisante a des conséquences. Si l'engagement de l'Inde à Chabahar s'affaiblit — que ce soit en raison de sanctions, de contraintes en matière d'assurance ou de priorités nationales —, l'Iran est susceptible de rechercher d'autres partenaires. La Chine, compte tenu de sa présence économique existante

²⁵ Sudhi Ranjan Sen et Mihir Mishra, Bloomberg, « L'Inde pourrait céder temporairement sa participation dans le port de Chabahar à une entité iranienne avant l'entrée en vigueur des sanctions américaines », *The Economic Times*, 24 avril 2026, <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/india-mulls-options-on-irans-chabahar-port-stake-before-us-sanctions-kick-in/articleshow/130495945.cms>.

en Iran et de sa volonté d'opérer dans des environnements soumis à des sanctions, apparaît comme le candidat le plus plausible.

Cette possibilité n'est pas hypothétique. La Chine a déjà démontré sa capacité à étendre son engagement dans les infrastructures dans des conditions de risque politique. Un rôle accru de la Chine à Chabahar ne se limiterait pas à modifier la structure de propriété du port, il reconfigurerait le paysage de la connectivité régionale. Il étendrait l'empreinte logistique de la Chine depuis Gwadar vers l'ouest jusqu'en Iran, créant une présence plus continue le long de la partie nord de la mer d'Oman.

Pour l'Inde, les implications sont claires. La perte de Chabahar n'aboutirait pas à un résultat neutre. Elle réduirait les options stratégiques tout en renforçant celles d'un concurrent. À l'inverse, le maintien de Chabahar préserve la pluralité au sein des cadres de connectivité régionaux. Il garantit qu'aucun acteur ne domine à lui seul le paysage des infrastructures de la sous-région.

Du point de vue américain, cette dynamique est tout aussi pertinente. Une application rigide des sanctions qui faciliterait par inadvertance l'expansion chinoise serait stratégiquement contre-productive. Chabahar, en ce sens, n'est pas simplement un projet indien, il s'inscrit dans un équilibre plus large au sein de la région.

L'avenir de Chabahar est étroitement lié à l'évolution des relations entre les États-Unis et l'Iran. Sous l'administration Trump, le cadre politique a été défini par une « *pression maximale* », caractérisée par des sanctions étendues et, plus récemment, par des mesures de contrôle maritime. Le blocus actuel représente une extension de cette approche dans le domaine opérationnel.

La question qui se pose pour l'Inde est de savoir si ce cadre est susceptible de perdurer et, dans l'affirmative, sous quelle forme. Un changement d'administration pourrait, en théorie, conduire à un réajustement de la politique, notamment en ce qui concerne les sanctions. Cependant, les tensions stratégiques sous-jacentes — préoccupations nucléaires, influence régionale et dynamique sécuritaire — ne sont pas près de disparaître.

Dans ce contexte, une « stratégie d'attente » purement passive comporte des risques. Les projets d'infrastructure tels que Chabahar sont sensibles au facteur temps. Une incertitude prolongée érode à la fois les actifs physiques et les engagements politiques. Dans le même temps, une escalade prématurée des investissements dans un environnement instable expose l'Inde à des coûts financiers et diplomatiques.

Une approche plus mesurée s'impose. Cela implique de maintenir un niveau d'engagement de base — suffisant pour préserver la viabilité du projet — tout en évitant des engagements irréversibles dans des conditions incertaines. Cela nécessite également un engagement diplomatique actif tant avec les États-Unis qu'avec l'Iran, visant à façonner les résultats plutôt que de se contenter d'y réagir.

La patience stratégique ne doit donc pas être comprise comme de l'inaction, mais comme un engagement contrôlé. L'Inde ne peut se permettre de se désengager de Chabahar, mais elle ne peut pas non plus agir comme si l'environnement extérieur était stable. Le défi consiste à trouver le juste milieu.

POURQUOI L'INDE DOIT FAIRE PRESSION EN FAVEUR DE CHABAHAR

Les arguments de l'Inde en faveur de Chabahar s'alignent étroitement sur les intérêts stratégiques plus larges des États-Unis, en particulier en ce qui concerne l'Afghanistan. Le port offre une voie d'accès pour l'engagement économique et l'aide humanitaire qui ne dépend pas des routes de transit pakistanaises. Pour un Afghanistan enclavé, un tel accès est essentiel.

Du point de vue américain, cela se traduit par une influence indirecte. En soutenant le rôle de l'Inde à Chabahar, Washington peut faciliter la connectivité avec l'Afghanistan sans avoir besoin d'une présence directe. Cela revêt une importance particulière dans le contexte post-retrait, où les possibilités d'engagement sont limitées.

Le facteur chinois renforce encore cet argument. Favoriser le développement de Chabahar contribue à un paysage régional des infrastructures plus équilibré. Cela offre une alternative aux projets menés par la Chine, réduisant ainsi le risque de monopolisation. Surtout, cela ne nécessite pas d'investissement direct ni d'implication militaire de la part des États-Unis. Un soutien diplomatique, principalement par le biais de dérogations, peut aboutir à des résultats similaires.

L'engagement de l'Inde avec les États-Unis sur cette question doit donc s'inscrire dans une perspective stratégique plutôt que transactionnelle. Il ne s'agit pas de demander une exception à titre de faveur, mais de parvenir à un alignement des politiques qui serve des intérêts communs. Cela inclut la stabilité en Afghanistan, la diversification de la connectivité régionale et le renforcement du partenariat entre les États-Unis et l'Inde.

À l'heure actuelle, le cadre des dérogations reste ponctuel et limité dans le temps. L'adoption d'un dispositif plus institutionnalisé réduirait l'incertitude et permettrait une planification à

long terme. Cela ne nécessite pas un assouplissement général des sanctions contre l'Iran. Une dérogation conditionnelle et strictement ciblée, spécifique à Chabahar, suffirait.

LA VOIE À SUIVRE : DE L'EXCEPTION À L'INTÉGRATION

L'avenir de Chabahar dépend d'un changement dans la manière dont il est conceptualisé. Il ne peut plus être traité comme une exception étroitement définie au sein du régime de sanctions américain. Il doit être intégré dans une stratégie régionale plus large qui tienne compte à la fois des tensions géopolitiques et des impératifs économiques.

À court terme, la priorité est la continuité opérationnelle. Cela nécessite d'obtenir une prolongation de la dérogation américaine, de stabiliser les accords d'assurance, éventuellement par le biais de mécanismes garantis par l'État, et le maintien d'un flux minimal de marchandises. Sans cela, le projet risque de stagner.

À moyen terme, l'accent doit être mis sur l'institutionnalisation. Un cadre de dérogation conditionnelle pluriannuel réduirait l'incertitude politique. Des efforts parallèles visant à rétablir la participation du secteur privé, en particulier dans les domaines de l'assurance et de la finance, sont essentiels. Le soutien du gouvernement peut combler temporairement les lacunes, mais la viabilité à long terme dépend de la confiance du marché.

À long terme, Chabahar doit s'inscrire dans un réseau de connectivité résilient. Cela implique l'achèvement des infrastructures de l'arrière-pays, en particulier des liaisons ferroviaires, l'augmentation des volumes d'échanges commerciaux et une intégration plus poussée du port au sein de l'INSTC. Cela nécessite également un engagement diplomatique soutenu pour garantir que le projet reste en phase avec l'évolution de la dynamique régionale.

En fin de compte, la question n'est pas de savoir si Chabahar peut être préservé des tensions géopolitiques. Il ne le peut pas. La question est de savoir s'il peut être rendu résilient au sein de celles-ci. Cette résilience dépendra non seulement de l'engagement de l'Inde, mais aussi de la volonté des acteurs extérieurs – en particulier des États-Unis – de reconnaître sa valeur stratégique.

Chabahar, en ce sens, n'est pas une exception à gérer. C'est un instrument à exploiter.

L'expertise stratégique en toute indépendance



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

iris-france.org



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.