

**Intro :**

En septembre 2025, le gouvernement pakistanais a annoncé un plan d'affaires maritime ambitieux pour la période 2025-2029 afin de transformer le port de Gwadar en hub régional de transit, en intégrant notamment l'aéroport international à l'infrastructure portuaire, déjà en cours de développement avec le soutien de la Chine.

Le port de Gwadar, situé à l'extrême sud-ouest du Pakistan sur la mer d'Arabie, à moins de 50 km de la frontière iranienne, est un projet emblématique de la géopolitique contemporaine. Cette ville portuaire, qui ne compte aujourd'hui que 91 000 habitants, se trouve dans le district du Baloutchistan, l'une des provinces les plus pauvres et les plus marginalisées du pays, à faible densité et exposée à des contraintes climatiques sévères. Le port de Gwadar constitue un projet stratégique majeur : il s'inscrit sur la route maritime reliant le golfe Persique à l'océan Indien, avec un hinterland étendu jusqu'au Xinjiang chinois via le China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), et se positionne comme un nœud logistique capable d'accueillir des navires de grande capacité pour le commerce international.

Sa dimension stratégique est multiscalaire : au plan mondial, il permet à la Chine de sécuriser ses flux énergétiques et d'accroître son influence dans l'océan Indien ; au niveau national, il est présenté par Islamabad comme un levier d'émergence économique, d'ouverture et de rayonnement régional, notamment vis-à-vis de l'Inde ; au plan local, il pourrait théoriquement stimuler le développement humain, réduire la pauvreté et désenclaver une région historiquement marginalisée.

Dans ce contexte de maritimisation et de mondialisation des échanges, Gwadar illustre les ambitions du Pakistan de s'intégrer dans les circuits mondiaux tout en coopérant avec des puissances étrangères, tout en faisant face à la concurrence régionale et aux contraintes politiques, sociales et climatiques. Le port incarne ainsi la tension entre un projet d'infrastructure ambitieux — hub potentiel des échanges mondiaux reliant le golfe Persique à l'arrière-pays — et les retombées concrètes sur une population locale encore largement exclue des bénéfices.

Dans quelle mesure le port de Gwadar, conçu comme un instrument de puissance régionale et mondiale, parvient-il réellement à transformer un territoire localement marginalisé et instable ?

**I. Un port au positionnement stratégique majeur dans les mondes indiens**

**a. Un site au carrefour des routes maritimes mondiales**

Situé sur la mer d'Arabie, à seulement 70 km du détroit d'Ormuz, le port de Gwadar occupe une position stratégique exceptionnelle à l'articulation entre le Golfe d'Oman, à l'ouest, et l'océan Indien, à l'est. Ce couloir maritime constitue l'un des espaces les plus sensibles du globe : le détroit d'Ormuz, distant de 560 km, contrôle l'accès au Golfe persique, par lequel transitent près d'un quart de la production mondiale d'hydrocarbures et plus d'un tiers du pétrole brut acheminé par voie maritime. À vol d'oiseau, Gwadar se trouve à 320 km du cap al-Hadd (Oman) et partage avec les cités portuaires du Golfe une tradition maritime ancienne, marquée par la pêche et des liens commerciaux étroits, notamment avec Oman, dont la ville dépendait encore jusqu'en 1958.

Le site même de la ville — *Gwadar* signifiant littéralement « la porte du vent » en baloutche — se présente comme une péninsule rocheuse avançant dans la mer. Celle-ci correspond à une île connectée au continent par un tombolo, formé par l'accumulation de sédiments fins mobilisés par les courants marins côtiers. Cette dynamique d'accumulation explique la faible profondeur naturelle du port, nécessitant d'importants travaux d'aménagement. La péninsule délimite deux baies, à l'est et à l'ouest, formant un abri naturel pour les activités maritimes. Située dans l'angle sud-ouest du Pakistan, à 350 km à l'ouest de Karachi et à moins de 50 km de la frontière iranienne, Gwadar occupe une position longtemps marginale, entre les ports iraniens de Châbahâr et Bandar Abbas.

Sur le plan topographique, la région est dominée par la chaîne du Makran, longue de près de 1 000 km le long du Golfe d'Oman. Elle s'organise en chaînons parallèles orientés ouest-est, culminant localement à 1 500 m, tandis que les reliefs internes atteignent 2 000 à 3 000 m. Ces montagnes alimentent en eau les vallées littorales, notamment la Dasht River côté pakistanais et la Dashtiari côté iranien, qui convergent vers la baie de Gwadar, à la frontière. Dans ce milieu aride, aux précipitations très faibles (environ 90 mm/an) et aux températures moyennes dépassant 30 °C l'été, la ressource en eau douce constitue un enjeu stratégique. Avec une densité de seulement 15 hab./km<sup>2</sup>, la région reste faiblement peuplée et soumise à une hydrogéopolitique locale tendue, entre besoins agricoles, urbains et industriels. Pour y répondre, la Chine a récemment financé la construction d'une usine de dessalement afin d'alimenter la ville et le port en eau potable.

Le projet de développement portuaire qui entoure cette ancienne ville de pêcheurs, entièrement soutenu par la Chine dans le cadre du Corridor économique Chine–Pakistan (CPEC), vise ainsi à transformer ce site marginal en un nœud majeur des échanges maritimes mondiaux, au cœur de la rivalité des puissances dans l’océan Indien.

**b. Un projet sino-pakistanaï au cœur de la BRI**

En 1950, Gwadar ne comptait guère plus de 20 000 habitants, vivant essentiellement de la pêche. La cession de l’enclave à Islamabad en 1958, après fortes pressions américaines et pakistanaises sur le sultan d’Oman, marque son intégration tardive au territoire national, dans un contexte de Guerre froide et d’intérêt stratégique croissant des États-Unis pour le Golfe après le retrait britannique.

Tout change à partir de 2002, lorsque la Chine obtient du Pakistan le lancement d’un port en eaux profondes, capable d’accueillir des navires de 25 000 tonnes, et conçu dès l’origine à vocation duale, civile et militaire. Ce partenariat inaugure le China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), axe structurant de la Belt and Road Initiative (BRI) lancée par Pékin en 2013. Le CPEC, évalué à près de 60 milliards de dollars, vise à relier la province chinoise du Xinjiang au port de Gwadar, offrant à la Chine un accès direct à la mer d’Arabie et une alternative stratégique au détroit de Malacca, goulot d’étranglement vital pour ses échanges maritimes.

Au-delà de sa dimension géopolitique, Gwadar incarne une ambition économique et logistique majeure. Autour du port, la Chine finance la construction d’infrastructures lourdes : la Makran Coastal Highway (650 km entre Gwadar et Karachi), la M8 Motorway (820 km vers Ratodero), un aéroport international confié à la *China Airport Construction Group Corporation*, ainsi qu’une zone franche aux avantages fiscaux attractifs. Ces aménagements visent à désenclaver le Baloutchistan et à ancrer durablement le Pakistan dans les flux de la BRI.

Le directeur de la China Overseas Port Holding Company (COPHC), Zhang Baozhong, évoque Gwadar comme une « *page blanche* » destinée à devenir « plus prospère que Dubaï ou Shenzhen ». Pour Pékin, ce port est bien plus qu’une infrastructure : c’est un outil de projection de puissance et un laboratoire du modèle de développement chinois dans l’océan Indien.

**c. Une ambition géopolitique régionale**

Au-delà de ses dimensions économiques, Gwadar constitue un pivot géopolitique majeur dans la recomposition des équilibres régionaux entre la Chine, le Pakistan et l’Inde. Pour Pékin, ce port offre un accès direct à la mer d’Arabie et permet de contourner le détroit de Malacca, par où transitent près de 80 % de ses importations énergétiques depuis le Moyen-Orient et l’Afrique. Cette dépendance au passage maritime étroit, contrôlé en partie par la marine américaine et surveillé par l’Inde depuis sa base de Grande Nicobar, alimente le fameux « *dilemme de Malacca* » qui fragilise la sécurité énergétique chinoise. Dans ce contexte, Gwadar s’impose comme un débouché alternatif stratégique, à la fois pour sécuriser les approvisionnements de Pékin et pour renforcer son partenaire pakistanais face à l’Inde, son rival historique.

Ce port s’inscrit ainsi dans la « stratégie du collier de perles », conceptualisée au début des années 2000 par le Département d’État américain pour désigner le réseau de ports commerciaux à usage dual (civil et militaire) que la Chine finance sur les pourtours de l’océan Indien – de Chittagong au Bangladesh à Hambantota au Sri Lanka, jusqu’à Kyaukpau en Birmanie et Djibouti, où Pékin ouvre en 2017 sa première base navale à l’étranger. Gwadar est sans doute la perle la plus symbolique de ce dispositif : à la fois outil de projection maritime, levier d’influence régionale et symbole d’une alliance sino-pakistanaï tournée contre New Delhi. La tenue d’exercices navals conjoints sino-pakistanaï en 2020 au large du golfe d’Oman illustre cette montée en puissance et la volonté de Pékin d’asseoir sa présence militaire dans l’océan Indien, au risque d’attiser la rivalité stratégique avec l’Inde.

TR :

## II. Un moteur d'émergence nationale qui creuse les fractures locales

### a. Un instrument de modernisation et de visibilité pour le Pakistan

Présenté par Islamabad comme le pivot d'un « *Pakistan émergent* », Gwadar incarne l'ambition nationale de modernisation et d'ouverture. Conçu comme un levier de désenclavement du sud-ouest baloutche, le port s'intègre dans une stratégie d'aménagement visant à connecter le territoire aux grands flux commerciaux mondiaux et à stimuler l'investissement étranger. Le projet repose sur la création d'un pôle logistique et industriel intégré, articulé autour d'un port en eaux profondes, d'une zone franche de 9 km<sup>2</sup> (Gwadar Free Zone) et d'un aéroport international, destiné à devenir l'un des plus vastes du pays. Ces infrastructures s'accompagnent d'un vaste programme routier avec la Makran Coastal Highway (650 km) et la M8 Motorway (820 km), reliant désormais Gwadar à Karachi et au Sind, et assurant une meilleure intégration du Baloutchistan dans l'espace national.

Parallèlement, des projets hydrauliques et agricoles soutiennent l'essor urbain : le barrage de Mirani, achevé en 2006, régule la rivière Dasht, alimente la ville en eau potable et permet la mise en valeur de nouveaux périmètres irrigués. Cette maîtrise accrue des ressources soutient une croissance urbaine rapide : la population de Gwadar est passée de 15 800 habitants en 1972 à plus de 90 000 en 2017, stimulée par l'emploi, la formation et l'essor de services modernes. Le port, inauguré en 2007 puis modernisé par la société chinoise COPHC, peut désormais accueillir des navires de 50 000 tonnes et ambitionne à terme un trafic de 400 millions de tonnes de fret. Véritable vitrine de la coopération sino-pakistanaise, Gwadar devient le symbole d'un Pakistan tourné vers l'avenir, qui cherche à conjuguer attractivité économique, modernisation territoriale et insertion dans les réseaux mondiaux du commerce maritime.

### b. Des retombées locales limitées et sources d'inégalités

Mais cette logique d'émergence « *par le haut* » ne se traduit pas nécessairement par un développement « *par le bas* ». Le Baloutchistan, vaste province du sud-ouest pakistanaise, reste la région la plus pauvre et la moins équipée du pays, malgré ses gisements d'hydrocarbures et de minerais. La pauvreté multidimensionnelle y touche près de 71 % de la population, contre 39 % à l'échelle nationale, tandis que 78 % des habitants n'ont pas accès à l'électricité, 70 % au gaz et 62 % à l'eau potable. Majoritairement rurale (72 %), la province a vu sa population doubler en vingt ans, passant de 6,5 à 12,3 millions d'habitants, sans que les infrastructures ou les services de base ne suivent ce rythme.

Dans ce contexte, le développement de Gwadar agit comme un moteur de croissance polarisée. La ville a connu une explosion démographique spectaculaire — de 15 800 habitants en 1972 à plus de 91 000 en 2017, avec une croissance annuelle de +4 % — mais cette urbanisation rapide s'est accompagnée d'une forte spéculation foncière et d'une spoliation progressive des habitants historiques. Les prix immobiliers ont atteint ceux d'Islamabad en 2020, rendant le logement inaccessible à la majorité locale. Si la zone franche et les chantiers portuaires attirent capitaux et entreprises, les emplois qualifiés bénéficient surtout à des ingénieurs et ouvriers venus d'autres provinces ou de Chine. Les formations professionnelles promises restent marginales, et les revenus proposés dans les activités portuaires — autour de 20 000 à 50 000 roupies par mois — sont souvent inférieurs aux gains traditionnels des pêcheurs, estimés à 20 000 à 50 000 roupies par semaine.

Le port et ses infrastructures apparaissent ainsi comme une enclave moderne, vitrine du corridor économique sino-pakistanaise, mais détachée de son environnement immédiat. L'espace se recompose selon un modèle dual : d'un côté, un front littoral modernisé, équipé et connecté aux flux mondiaux ; de l'autre, un arrière-pays aride, mal desservi, dépendant d'activités précaires. Cette dissociation spatiale se double d'une fracture sociale entre les nouveaux arrivants, bénéficiaires du développement, et les populations locales, souvent marginalisées ou contraintes à la relégation. En somme, Gwadar illustre un développement sélectif et polarisant, où les symboles de modernité côtoient des formes persistantes de pauvreté, traduisant les limites d'une intégration à la mondialisation qui profite d'abord aux élites et aux investisseurs, bien plus qu'à la société locale.

### c. Un projet tiraillé entre ambitions nationales et tensions locales

Le développement de Gwadar, présenté par Islamabad comme un symbole d'un *Pakistan émergent*, se heurte à une forte contestation locale dans une région marquée par une identité baloutche solidement ancrée et un long passé de méfiance envers le pouvoir central. Le Baloutchistan, province frontalière de l'Iran et de l'Afghanistan, couvre près de 500 000 km<sup>2</sup> et abrite 70 à 80 % de la population baloutche mondiale, mais il reste largement marginalisé dans la fédération pakistanaise depuis son annexion en 1948. Majoritairement peuplée de Baloutches, la région demeure traversée par des clivages ethniques et sociaux profonds et par des

revendications autonomistes persistantes portées notamment par l'Armée de libération du Baloutchistan (ALB).

Dans ce contexte, le port de Gwadar incarne autant un espoir de modernisation qu'un facteur de tensions. Le projet est souvent perçu comme une initiative imposée "d'en haut", conçue à Islamabad et mise en œuvre par des entreprises chinoises sans réelle consultation locale. Cette appropriation externe du développement alimente un sentiment d'exclusion : la population, faiblement alphabétisée (à peine 25 % de taux de scolarisation), voit peu de retombées concrètes tandis que les infrastructures et zones franches profitent surtout à des acteurs extérieurs. Les inégalités socio-économiques se doublent d'un déséquilibre géopolitique : les ouvriers chinois logent dans des quartiers sécurisés à proximité du port, protégés par 300 soldats de la marine pakistanaise, alors que les habitants subissent expropriations et pénurie d'eau.

Cette situation nourrit hostilité et insécurité. Depuis 2012, plusieurs attaques ciblant des travailleurs chinois ou des sites stratégiques — dont l'attentat contre le Pearl Continental Hotel en 2019 — témoignent du rejet local d'une présence étrangère perçue comme néocoloniale. Les entreprises et investisseurs étrangers, confrontés à un environnement instable, ralentissent ou suspendent leurs projets, aggravant les retards de chantiers et la désillusion des habitants.

Ainsi, Gwadar illustre les contradictions d'un développement inégalement approprié : moteur de prestige national, vitrine du partenariat sino-pakistanaise, mais ancré dans un territoire qui ne s'y reconnaît pas. Tant que le port restera un espace sous contrôle fédéral et militaire, isolé de son arrière-pays, la réussite nationale restera fragile, dépendante de la capacité du Pakistan à intégrer le Baloutchistan à son projet plutôt qu'à le dominer.

TR :

### III. Un port vulnérable entre enjeux climatiques, dépendance et incertitudes

#### a. Des risques environnementaux majeurs

Gwadar est exposée à des contraintes naturelles sévères qui limitent la résilience de son développement. La ville se situe dans une région désertique et aride, avec seulement 90 mm de précipitations par an, une forte chaleur estivale et une densité de population faible (15 habitants/km<sup>2</sup>), ce qui rend l'eau potable extrêmement rare. Le barrage d'Ankara Kaur ne suffit déjà pas à couvrir les besoins actuels de la population, estimés à 17 000 m<sup>3</sup> par jour, alors que la demande devrait atteindre 45 000 m<sup>3</sup> d'ici 2020 avec l'expansion urbaine et l'activité portuaire. Pour y répondre, de nouveaux barrages et une usine de désalinisation sont prévus, ainsi qu'un programme global de gestion de l'eau à l'horizon 2050 pour un coût prévisionnel de 110 millions d'euros. Sur le terrain, l'État se voit régulièrement obligé de prendre des mesures d'urgence pour approvisionner les habitants et d'envoyer des camions-citernes chercher de l'eau dans les barrages de Mirani et de Balar.

À cela s'ajoutent des risques liés à la production d'énergie : deux centrales à charbon de 150 MW chacune, à Karwat, à 40 km de la ville, doivent répondre aux besoins électriques croissants du port et de la zone franche, mais leur construction représente 450 millions d'euros et accroît la pression environnementale locale. Par ailleurs, l'érosion côtière, la vulnérabilité à la montée du niveau de la mer et la pollution liée à la construction portuaire menacent les écosystèmes marins et la pêche traditionnelle, principale activité des habitants. Ainsi, la croissance économique rapide de Gwadar se heurte à de fortes limites écologiques, rendant cruciale la planification durable pour éviter que le développement ne compromette les ressources naturelles et la qualité de vie des populations locales.

#### b. Une dépendance économique et politique

Le développement de Gwadar est fortement conditionné par le financement chinois, qui assure l'essentiel des investissements du corridor économique Chine-Pakistan (CPEC). Initialement limité à des projets de routes et d'énergie pour 40 milliards d'euros, le CPEC s'étend aujourd'hui sur 3 000 km, incluant voies ferrées, oléoducs et infrastructures agricoles, donnant à Pékin un accès direct au golfe Persique et au marché intérieur pakistanais. Cette logique de financement massif crée une dépendance structurelle du Pakistan, contraint de rembourser 3 à 3,5 milliards de dollars par an pendant trente ans (soit 77 à 90 milliards d'euros au total), ce qui renforce la vulnérabilité économique et politique du pays.

Ce déséquilibre se traduit également par la captation de la majorité des bénéfices commerciaux et géopolitiques par la Chine, qui contrôle de facto les infrastructures clés et les flux stratégiques. Le port de Gwadar fonctionne ainsi comme un avatar chinois sur le sol pakistanais, accentué par un contexte de fragilité politique récurrente : assassinat de premiers ministres, instabilité quasi permanente et capacité limitée de

l'État à réguler et redistribuer les retombées du projet. Selon un rapport confidentiel révélé par le quotidien *Dawn*, le CPEC inclut même un système de fibre optique surveillant les grandes villes pakistanaises (Peshawar, Islamabad, Lahore, Karachi), illustrant la portée stratégique et intrusive de cette dépendance. Gwadar, loin de renforcer l'autonomie pakistanaise, reflète ainsi les risques d'une asymétrie géoéconomique où le partenaire extérieur capte le contrôle opérationnel et stratégique du développement national.

**c. Des perspectives incertaines : un conflit d'acteur à résoudre**

Malgré les ambitions affichées, le port de Gwadar fonctionne encore largement en-deçà de ses capacités. Ainsi, en 2024, alors que sa capacité théorique est estimée à 400 millions de tonnes de fret par an à terme, le port n'a accueilli au mieux que 22 navires dans son "meilleure" année à ce jour, avec un trafic de conteneurs limité à environ 137 000 EVP par an (Employee Value Proposition = Proposition de Valeur Employé), alors que les ports concurrents comme Karachi en traitent plus de 4 millions. Cette situation révèle des faiblesses structurelles d'exploitation (infrastructures de transport insuffisantes, éloignement des marchés, sécurité instable) qui freinent la traduction des investissements en résultats concrets.

Par ailleurs, le développement local reste conditionné à deux grands défis : la stabilité politique et la résilience environnementale. L'aridité, la rareté de l'eau et la fragilité des écosystèmes littoraux exigent des aménagements lourds (dessalement, barrages, centrales) dont le retard fragilise l'ensemble du projet. De plus, l'instabilité sécuritaire dans la province du Baloutchistan freine les investissements et complique la mise en œuvre des zones industrielles. Enfin, l'avenir de Gwadar dépend largement d'un équilibre délicat entre ambitions géopolitiques d'envergure nationale/continentale et justice territoriale locale : tant que les populations environnantes ne percevront pas une redistribution équitable des bénéfices, l'adhésion sociale restera fragile et limitera le rayonnement du port.

Ainsi, Gwadar apparaît aujourd'hui comme un projet de grande portée — mais dont la concrétisation reste incertaine : succès potentiel immense, mais dépendant de sa capacité à dépasser la logique d'un « modèle imposé » pour construire un développement territorialement intégré et durable.

**Conclusion :**

En définitive, le port de Gwadar illustre parfaitement les paradoxes des "Mondes indiens". Conçu comme un instrument de puissance régionale et mondiale, il joue un rôle géostratégique majeur pour la Chine et le Pakistan, offrant un accès direct aux flux énergétiques et commerciaux du Golfe persique et s'inscrivant dans le cadre des Routes de la soie. Pour Islamabad, il représente un potentiel moteur d'émergence économique et de modernisation nationale. Cependant, à l'échelle locale, les retombées restent très limitées : la population baloutche, majoritairement pauvre et rurale, bénéficie peu des emplois et infrastructures, tandis que la spéculation foncière, la pression sur les ressources et la marginalisation sociale accentuent les inégalités. Gwadar incarne ainsi l'ambivalence des grands projets d'infrastructures : catalyseur de puissance et d'intégration mondiale, mais source de tensions locales et de vulnérabilités environnementales. À l'image d'Hambantota au Sri Lanka, cette maritimisation de l'océan Indien révèle le double visage des investissements massifs : porteurs d'opportunités, mais potentiellement piégeant les États dans la dépendance économique et la dette. Ainsi, Gwadar montre que l'insertion dans la mondialisation ne garantit ni équité sociale ni autonomie nationale, posant la question de l'équilibre entre ambitions géopolitiques et développement local durable.

**Bibliographie :**

*Pakistan - Gwadar : un port chinois des Nouvelles Routes de la Soie dans un Baloutchistan désertique et instable.* (s. d.).

CNES. <https://cnes.fr/geoimage/pakistan-gwadar-un-port-chinois-nouvelles-routes-de-soie-un-baloutchistandesertiqueinstable#:~:text=Le%20port%20de%20Gwadar%20peut,maritimes%20mondiaux%20de%20la%20Chine>.

Noël, S., & Chaudet, D. (2023, 7 septembre). Chine-Pakistan : le port de Gwadar, « pièce essentielle » des « nouvelles routes de la Soie » . *rfi.fr*. <https://www.rfi.fr/fr/asie-pacifique/20230907-chine-pakistan-le-port-de-gwadar-pi%C3%A8ce-essentielle-des-nouvelles-routes-de-la-soie>

*Chinadialogue*. (s. d.). China Development Brief. <https://chinadevelopmentbrief.org/ngos/china-dialogue/>

Ebrahim, Z. T. (2017, 16 juin). Pakistan. Gwadar, un port stratégique pour Pékin. *Courrier International*, 14-15.

Guillard, O. (2024, 18 mai). *Gwadar : heurs et malheurs d'une ambition sino-pakistanaise mal née*. Asialyst. <https://asialyst.com/fr/2024/05/18/gwadar-chine-pakistan-heurs-malheurs-ambition-mal-nee/>

Admin. (2022, 6 décembre). *Gwadar Port : Notes for UPSC Exam*. BYJUS. <https://byjus.com/free-ias-prep/gwadarport#:~:text=The%20port%20holds%20great%20strategic,international%20trade%20hub%20for%20Pakistan>.

Clg. (2022, 28 juillet). *Gwadar, Djibouti et Lamu : 3 lieux emblématiques sur les « Nouvelles routes de la soie »* .

Amnistiegenerale. <https://amnistiegenerale.wordpress.com/2022/02/02/gwadar-djibouti-et-lamu-3-lieux-emblématiques-sur-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>