

Géopolitique : L'Iran à la recherche de nouveaux relais

Category: 2020-2030,Actualités,Géopolitique
4 juin 2026



Réalisation *Le Lab Le Diplo*

DÉCRYPTAGE - L'Iran cherche de l'oxygène sur la terre ferme...

Le chemin de fer ne remplace pas Ormuz, mais il modifie le calcul de la résistance

La guerre ne se mène pas seulement avec des missiles, des drones et des porte-avions. Elle se mène aussi avec des conteneurs, des wagons ferroviaires, des douanes, des dépôts, du carburant, des pièces de rechange, des lignes de crédit et des corridors terrestres. C'est dans cette zone moins visible, mais décisive, que s'inscrit le nouvel effort iranien pour contourner le blocus américain et réduire sa dépendance au détroit d'Ormuz.

L'augmentation du trafic ferroviaire entre la Chine et l'Iran, le long de l'axe reliant Xi'an à Téhéran en passant par le Kazakhstan et le Turkménistan, ne doit pas être interprétée comme une solution miraculeuse. Aucun train ne peut réellement remplacer le volume des pétroliers qui traversaient Ormuz. Mais ce serait une erreur de considérer cette évolution comme marginale. Pour Téhéran, aujourd'hui, il ne s'agit pas de revenir à une normalité commerciale. Il s'agit d'empêcher l'effondrement, de maintenir en vie l'appareil productif, de conserver des marges de manœuvre et de montrer aux États-Unis que le siège ne produit pas d'effets immédiats.

La différence est décisive. L'Iran ne cherche pas à gagner économiquement. Il cherche à

durer.

La Chine et la logique du soutien calibré

Pékin agit avec sa prudence habituelle. La Chine ne rompt pas ouvertement avec Washington au-delà d'un certain seuil, mais elle n'abandonne pas non plus Téhéran. Elle continue d'acheter du pétrole brut iranien, conteste la pression américaine, offre un appui diplomatique et, surtout, maintient ouvertes les infrastructures terrestres qui permettent à l'Iran de recevoir des marchandises industrielles, des générateurs, des composants électroniques, des pièces mécaniques et des biens de consommation.

C'est là le véritable enjeu économique. Il ne s'agit pas tant d'exporter du pétrole par train vers la Chine, opération logistiquement limitée et coûteuse, que de garantir que l'économie iranienne ne s'arrête pas faute de composants essentiels. Une guerre moderne consomme des pièces de rechange avec la même rapidité qu'elle consomme des munitions. Générateurs, circuits, pneus, pompes, matériaux industriels et équipements civils deviennent une partie intégrante de la capacité de résistance nationale.

Dans ce cadre, la Chine n'offre pas à l'Iran une victoire. Elle lui offre du temps. Et le temps, dans une guerre de pression, est déjà une forme de puissance.

La limite logistique du pétrole sur rail

Le nœud central reste le pétrole brut. Avant la guerre, l'Iran exportait vers la Chine plus d'un million de barils par jour. Imaginer transférer ces volumes par voie ferrée revient à ignorer l'échelle matérielle du problème. Un wagon-citerne ne peut transporter qu'une quantité limitée de pétrole. Pour compenser ne serait-ce qu'une partie modeste des exportations maritimes, il faudrait un flux continu de convois, des passages douaniers fluides, une sécurité assurée sur des milliers de kilomètres et des capacités de déchargement adaptées.

C'est pourquoi les routes terrestres ne sont pas le substitut du détroit d'Ormuz. Elles sont une soupape de pression. Elles servent à réduire l'asphyxie, non à l'éliminer. Elles servent à éviter que les dépôts iraniens ne soient saturés, que la production ne doive être interrompue de manière massive, que le système industriel ne reste privé de matériaux vitaux.

En termes économiques, Téhéran cherche à transformer une crise immédiate en crise prolongée. Et une crise prolongée devient politiquement plus difficile à gérer, y compris pour Washington.

L'évaluation militaire : blocus, usure et profondeur stratégique

Du point de vue militaire, la partie est claire. Les États-Unis cherchent à frapper la vulnérabilité structurelle de l'Iran : sa dépendance à la mer pour exporter son pétrole et financer son système. L'Iran répond en construisant une profondeur terrestre. Il ne peut pas briser le blocus naval, mais il peut le rendre moins décisif.

C'est une logique classique de guerre d'usure. Celui qui impose le blocus mise sur l'effondrement rapide de l'adversaire. Celui qui subit le blocus mise sur la durée, l'adaptation, la dispersion des routes et la capacité à supporter des coûts croissants. Si Téhéran peut

réellement résister trois ou quatre mois avant de subir des dommages économiques plus graves, alors le problème n'est pas seulement iranien. Il devient aussi américain : combien de temps Washington est-il prêt à maintenir une pression militaire, navale, diplomatique et financière sans obtenir un résultat politique définitif ?

Les routes passant par l'Asie centrale, le Pakistan, la Turquie et la mer Caspienne n'annulent pas la supériorité navale américaine. Elles la relativisent. Elles déplacent une partie du conflit d'Ormuz vers les réseaux terrestres eurasiatiques. Et là, la puissance maritime occidentale rencontre une limite : elle peut contrôler les détroits, mais elle ne peut pas fermer tout un continent.

La Caspienne, le Pakistan et la Turquie : la géographie redevient politique

L'expansion des liaisons par le Pakistan, la Turquie et la mer Caspienne montre que l'Iran tente de construire un réseau redondant. Non pas une seule voie de sortie, mais plusieurs voies, chacune imparfaite, chacune vulnérable, mais toutes utiles lorsqu'elles sont combinées.

La mer Caspienne relie Téhéran à la Russie et ouvre une profondeur septentrionale. Le Pakistan offre un appui vers l'Asie du Sud. La Turquie reste une porte obligée vers l'Europe et la Méditerranée. L'Asie centrale, à travers le Kazakhstan et le Turkménistan, relie l'Iran à la Chine continentale. Cette géographie, qui pendant des années avait semblé secondaire par rapport aux routes maritimes mondiales, redevient soudain centrale.

C'est le signe d'une transformation plus vaste : les sanctions, les blocus navals et les guerres redonnent de la valeur aux infrastructures terrestres. Chemins de fer, ports intérieurs, postes-frontières, oléoducs, routes et douanes deviennent des instruments de souveraineté. Celui qui possède des corridors alternatifs résiste mieux. Celui qui dépend d'une seule artère peut être étranglé.

Le scénario géoéconomique : l'Eurasie comme espace de compensation

Le cas iranien montre le visage concret de la géoéconomie contemporaine. La Chine n'a pas nécessairement besoin de défier militairement les États-Unis pour affaiblir leur stratégie. Il lui suffit de maintenir ouverts des canaux commerciaux, d'acheter de l'énergie à des conditions favorables, de soutenir des infrastructures eurasiatiques et d'empêcher que l'Iran soit totalement isolé.

Pour Pékin, l'Iran est à la fois fournisseur énergétique, partenaire stratégique et élément du containment de l'hégémonie américaine sur les routes maritimes. Si Washington utilise la marine et les sanctions, la Chine répond par les chemins de fer, le commerce, la continuité diplomatique et l'absorption sélective du risque.

De ce point de vue, la crise d'Ormuz n'est pas seulement une crise régionale. C'est un test sur l'avenir de la mondialisation. Celle dominée par la mer, les flottes et le dollar reste extrêmement puissante. Mais à côté d'elle grandit une mondialisation terrestre, plus lente, plus coûteuse, moins efficace, mais politiquement précieuse parce qu'elle est moins exposée au contrôle occidental.

Le message de Téhéran

L'Iran sait qu'il ne peut pas remplacer Ormuz par des trains. Mais il sait aussi qu'il n'a pas besoin de le faire entièrement. Il doit démontrer qu'il peut respirer même avec un seul poumon. Il doit convaincre sa population, ses alliés et ses adversaires que le blocus n'équivaut pas à une capitulation.

La valeur politique des routes terrestres est donc égale, sinon supérieure, à leur valeur commerciale. Chaque convoi qui arrive à Téhéran dit que l'Iran n'est pas isolé. Chaque expédition chinoise dit que Pékin n'accepte pas intégralement la discipline des sanctions américaines. Chaque liaison à travers l'Asie centrale dit que la masse eurasiatique peut offrir des alternatives à la pression navale.

La question décisive n'est pas de savoir si ces routes peuvent sauver l'économie iranienne à long terme. La question est de savoir si elles peuvent gagner assez de temps pour que le coût politique, militaire et économique du blocus devienne trop élevé pour celui qui l'a imposé.

Dans cette guerre, le chemin de fer ne bat pas le porte-avions. Mais il peut l'empêcher d'obtenir rapidement ce pour quoi il a été déployé. Et parfois, dans la politique internationale, empêcher l'adversaire de gagner vite est déjà le premier pas pour ne pas perdre.

Giuseppe GAGLIANO

Président du Centro Studi Strategici Carlo De Cristoforis (Côme, Italie)

[Le diplomate media](#)

Samedi 23 mai 2026

Source photo bandeau : [Le diplomate media](#)