Bandar Abbas et Ormuz

Dans le détroit, la guerre bouleverse le travail et la vie quotidienne



À Bandar Abbas, les explosions font désormais partie du paysage sonore. Sur le front de mer, Zeinab prépare toujours son pain tamoushi sur un réchaud de fortune. Mais son fils Reza, embarqué depuis le début de la guerre, est loin de la maison et n'a pas encore rencontré sa petite fille, née il y a deux mois. « Voilà ce que la guerre nous fait », dit-elle. Dans cette grande ville portuaire du sud de l'Iran, le conflit se mesure à la peur pour les proches, aux revenus qui manquent et aux activités qui s'arrêtent.

Le détroit d'Ormuz apparaît souvent dans les récits de guerre comme un passage stratégique, une artère du commerce mondial ou un levier dans les négociations. À ses rives, il est aussi le lieu de travail de pêcheurs, de marins, de dockers, de commerçants et de familles dont les revenus dépendent de la mer. Deux reportages, publiés par Foreign Policy[1] et le Guardian[2], déplacent le regard vers ces vies ordinaires : celles d'habitant.es de Bandar Abbas et de l'île d'Ormuz qui tentent de tenir tandis que le danger demeure à quelques kilomètres.

Lorsque les attaques américaines et israéliennes contre l'Iran ont commencé le 28 février, les habitant.es de Bandar Abbas ont vu des navires en flammes, des missiles traverser le ciel et des avions de chasse survoler la ville. Des mois plus tard, des explosions résonnent encore presque chaque jour depuis le détroit. Leur origine n'est pas toujours identifiable : interception par la défense antiaérienne ou nouvelle frappe. Pour les habitant.es, l'incertitude elle-même est devenue une composante du quotidien.

« Ici, la guerre ne s'est jamais arrêtée », confie Zeinab, 51 ans, vendeuse de nourriture sur le front de mer, à Foreign Policy. Son fils Reza travaille sur un navire. Elle sait qu'il peut être tué, mais parle aussi du devoir de défendre le pays. Depuis le début des hostilités, il n'est rentré qu'une fois. Pendant son absence, Zeinab aide sa belle-fille à s'occuper des trois enfants.

La guerre a aussi vidé les rues de leurs visiteurs/euses. Avant les combats, Bandar Abbas attirait des touristes venus d'autres régions iraniennes et de l'étranger. Ils et elles ont presque disparu. Des habitant.es ont quitté la ville pour chercher refuge dans de plus petits villages de la province d'Hormozgan. Pour celles et ceux qui restent, la hausse des prix rend chaque dépense plus lourde. Zeinab dit qu'il est devenu difficile de faire face aux frais du quotidien.

---

1 - https://foreignpolicy.com/2026/10/30/life-in-strait-of-hormuz-bandar-abbas/

2 - https://www.theguardian.com/artanddesign/2026/oct/21/strait-of-hormuz-life-amid-wartime-iran

Le port, poumon fragilisé

Bandar Abbas compte environ 700 000 habitant.es et constitue l'un des principaux pôles économiques du sud iranien. Selon les éléments rapportés par Foreign Policy, la ville traite jusqu'à 90 % du trafic de conteneurs du pays et plus de la moitié de son commerce maritime. Cette importance ne protège pas la population des effets du conflit. Certains ports tournent au ralenti et les pêcheurs ne peuvent plus s'éloigner autant qu'autrefois.

Les conséquences se propagent bien au-delà des quais. Quand un bateau ne sort pas, ce sont les prises qui diminuent, mais aussi le travail des vendeurs/euses de poisson, des manutentionnaires et de tous ceux et toutes celles qui vivent des échanges au marché. Anvar, pêcheur de 38 ans, explique au *Guardian* que son activité a fortement baissé. Les restrictions de déplacement compliquent les sorties en mer et il dit avoir perdu plusieurs collègues dans les attaques.

Le *Guardian* rapporte, en citant des sources gouvernementales iraniennes, que 760 bateaux de pêche et navires marchands ont été endommagés lors des attaques contre Bandar Abbas. Au cours de la première semaine d'octobre 2026, au moins douze attaques visant des pétroliers et des navires transportant du gaz naturel liquéfié ou du gaz de pétrole liquéfié ont également été signalées. Ces chiffres donnent une mesure des dégâts, mais ne disent pas à eux seuls ce que signifie, pour un foyer, la perte d'un bateau, d'un emploi ou de plusieurs journées de travail.

Farrokh, 39 ans, capitaine d'un navire de passager.es, assure depuis dix-huit ans la liaison entre Bandar Abbas et Ormuz. La traversée nocturne dure une demi-heure. Au moment du reportage, le bateau transporte une centaine de passager.es, environ la moitié de sa capacité. Le trafic n'a pas cessé, mais les voyageurs et voyageuses sont moins nombreux/euses et le trajet est devenu plus risqué. Son propre navire a été endommagé par des éclats alors qu'il se trouvait à quai, avant d'être réparé.

À terre, l'arrêt du travail peut être tout aussi brutal. Abdessalam, éboueur de 45 ans, raconte au *Guardian* avoir presque cessé son activité lorsque les attaques ont rendu le littoral et les abords du port trop dangereux. Pour la main d'oeuvre payée à la journée, s'éloigner de la rue ou des quais signifie perdre immédiatement une part du revenu familial. Dans l'économie informelle, l'absence de travail s'accompagne rarement d'une assurance chômage, de congés payés ou d'une compensation.

Des moyens de subsistance à haut risque

À mesure que les emplois ordinaires se raréfient, les activités risquées peuvent conserver leur attrait. Amir, 24 ans, fait passer clandestinement de l'alcool depuis Oman et les Émirats arabes unis par le détroit depuis cinq ans. Il refuse de donner son nom complet et de se laisser photographier. Les passeurs des deux rives coordonnent leurs déplacements par radio et filent en vedettes rapides, parfois jusque dans le cœur du détroit.

La guerre a rendu ces traversées plus dangereuses encore. Amir raconte avoir été arrêté par les garde-côtes omanais au début du conflit. Il a passé deux mois dans une prison à Khasab, avant d'être expulsé vers l'Afghanistan puis renvoyé en Iran par les talibans. De retour à Bandar Abbas, il a trouvé un emploi dans un parc du bord de mer où il sert des narguilés. Il a interrompu la contrebande, mais envisage de reprendre cette activité malgré les risques et les explosions qu'il entend toujours.

Ce parcours révèle la précarité qui pousse certains jeunes vers des revenus incertains et potentiellement dangereux. Il rappelle aussi que la guerre ne se limite pas aux frappes : elle rétrécit les choix disponibles. Là où les salaires ne suivent pas l'inflation et où les emplois

dépendent de la circulation maritime, la mer reste à la fois une ressource indispensable et une zone qu'il devient périlleux de traverser.

Pourtant, tout ne s'est pas figé. Dans un village proche de Bandar Abbas, le commerçant Ahmad Mokhtari observe une hausse de la demande depuis que des familles ont quitté la ville. Il s'approvisionnait autrefois une fois par mois ; il s'y rend désormais chaque jour. Ce déplacement de population a créé une activité nouvelle pour certains commerces ruraux. Cette embellie reste relative : elle tient à l'exil contraint d'autres habitants et ne compense pas les pertes subies dans les ports, la pêche ou le tourisme.

Le contraste résume l'économie de guerre décrite dans les deux reportages : quelques lieux bénéficient d'une clientèle déplacée, tandis que des pans entiers de l'activité se contractent. Il ne s'agit pas d'un retour à la prospérité, mais d'ajustements au jour le jour, inégaux et fragiles, au gré des restrictions, des départs et des risques en mer.

Sur l'île, les visiteurs/euses ont disparu

À une demi-heure de bateau, l'île d'Ormuz connaît une autre forme de ralentissement. Quelque 8 000 personnes y vivent. Depuis plusieurs années, artistes, écrivain.es et personnes en quête d'un rythme plus calme s'y installaient ; les cafés, les petites pensions et les hébergements écotouristiques faisaient du tourisme l'un des piliers de l'économie locale.

Les restrictions liées à la guerre ont fermé certaines zones du nord de l'île. La présence militaire et les attaques contre des infrastructures ont changé les conditions de vie. Yashar, surfeur de 35 ans, dit que dans les secteurs où aucune restriction ne s'applique, les habitant.es s'efforcent de préserver leur manière de vivre. Mais les visiteurs/euses ne viennent presque plus. Omran, guide touristique de 45 ans, décrit des pensions, restaurants et cafés fermés.

La disparition des touristes affecte une chaîne entière de travailleurs/euses : guides, chauffeur/euses, cuisinier.es, employé.es de restaurant, vendeurs/euses d'artisanat et petits commerces. Sur une île où la pêche compte aussi parmi les ressources, la baisse de l'activité se répercute rapidement sur les ménages. La fermeture d'un établissement ne prive pas seulement son propriétaire de recettes ; elle réduit aussi les heures de travail de plusieurs personnes.

Le soir, à Bandar Abbas, lorsque la chaleur et l'humidité diminuent, des familles reviennent sur la plage et les boulevards du front de mer. Elles partagent un repas, retrouvent des proches, écoutent de la musique. Sur Ormuz aussi, les habitant.es s'efforcent de poursuivre leur vie. Khaleh Kaniz, peintre de 67 ans née sur l'île, répond qu'elle n'a aucune raison de partir : sa maison et sa vie sont là.

Ces scènes du quotidien retrouvé ne signifient pas que la crise soit terminée. Des pétroliers restent immobilisés dans le détroit, des bateaux sont endommagés, des ports fonctionnent en partie et les pêcheurs ne peuvent reprendre leurs habitudes. Les établissements touristiques d'Ormuz restent largement fermés. Quand Zeinab dit que les habitant.es se sont habitués aux explosions et aux avions de chasse, l'accoutumance sonne moins comme un apaisement que comme la mesure de la durée.

À Bandar Abbas comme sur l'île d'Ormuz, la guerre s'inscrit dans des gestes minuscules : préparer le pain, prendre la mer, attendre un proche, fermer un café ou regagner la plage à la tombée du jour. Le détroit est une route essentielle pour les navires ; pour les communautés qui le bordent, il est aussi le lieu où se jouent le travail, les liens familiaux et la possibilité de rester chez soi. Tant que le danger et l'incertitude persistent, la vie peut reprendre par moments, mais elle ne retrouve pas son cours d'avant.