

Le « *koolbari* » à Téhéran : quand le livreur se met à marcher



Le terme « *koolbari* » désigne les personnes qui pour gagner leur vie transportent des marchandises sur leurs épaules.

Ces derniers jours, des annonces et des messages concernant le recrutement de « **livreurs à pied** » à Téhéran circulent sur les réseaux sociaux. Il s'agit de travailleurs qui, sans motocyclette, livrent à pied — parfois en utilisant le métro et les autobus — des commandes de nourriture, des marchandises ou des colis, des magasins jusqu'aux clients.

Dans certains de ces messages, est annoncé un salaire mensuel de **18 à 22 millions de tomans** (moins de 100 Euros). C'est notamment ce qui a popularisé l'expression « ***koolbari* à Téhéran** », en référence au *koolbari*, terme désignant le transport de marchandises à dos d'homme, notamment dans les régions frontalières de l'Iran.

Le « **livreur à pied** » n'est toutefois pas un phénomène apparu ces derniers jours. La recherche dans les anciennes annonces d'emploi à Téhéran montre que, depuis plusieurs années déjà, des restaurants, des magasins et des entreprises de livraison recrutaient des personnes pour ce type de travail. Dans une annonce, un livreur à pied était recherché pour transporter des colis entre magasins de produits informatiques ; dans une autre, une plateforme de transport avait invité plusieurs centaines de personnes à livrer des colis « à pied ou en utilisant le métro, le bus et le taxi ». Un restaurant du Grand Bazar de Téhéran recherchait également des livreurs à pied pour effectuer des livraisons de nourriture aux alentours du marché.

Ce qui est nouveau, n'est donc pas l'apparition de ce métier, mais **le fait qu'il soit de nouveau mis en avant en 2026, dans le contexte d'une grave crise du niveau de vie et du marché du travail.**

Un montant de **18 à 22 millions de tomans (80 à 100 Euros)**, ne constitue pas un salaire particulièrement élevé. Le **salaire de base minimum des travailleurs en 2026** a été fixé à environ **16,625 millions de tomans par mois (80 Euros)**.

L'**indemnité de logement**, après approbation par le gouvernement, a été portée à **3 millions de tomans (14 euros)**, tandis que l'**allocation de panier de produits de première nécessité** s'élève à **2,2 millions de tomans (10 euros)**.

Ainsi, le revenu minimum pour un travail à temps plein soumis au Code du travail, même avant l'ajout de certains avantages tels que l'**allocation de mariage**, l'**ancienneté** ou les **allocations familiales**, atteint déjà près de **22 millions de tomans (100 Euros)**.

Autrement dit, le montant maximal annoncé pour certains « **livreurs à pied** » correspond à peu près au **salaire minimum légal**.

Ce salaire minimum a lui aussi perdu une part importante de son pouvoir d'achat peu de temps après le début de l'année. Mohsen Bagheri, représentant des « syndicats » officiels au Conseil suprême du travail, a déclaré en août que le coût du panier de dépenses nécessaires à la subsistance des travailleurs/euses avait presque doublé par rapport à son niveau calculé en décembre 2025, et que le salaire fixé au début de l'année ne permettait désormais plus de couvrir les besoins minimums des ménages. Selon les dernières statistiques officielles citées dans ces mêmes rapports, le taux d'inflation annuel avait atteint 57,7% en juin 2026.

Le marché des coursiers à moto offre lui aussi une image assez claire de la situation de l'emploi en Iran aujourd'hui. Davoud Mohammadi, président de l'Union patronale du transport de marchandises légères en milieu urbain et des coursiers à moto de Téhéran, déclarait en mai dernier que l'augmentation des suppressions de postes dans les entreprises avait poussé un nombre croissant de personnes à se tourner vers la livraison à moto pour subvenir à leurs besoins. Mais au même moment, la récession économique a entraîné une baisse du volume des commandes, mettant les revenus des travailleurs de ce secteur sous pression. Selon lui, beaucoup se lancent dans ce métier non par choix professionnel, mais parce qu'ils peinent à assurer leurs moyens de subsistance.

Pour un livreur, la moto n'est pas simplement un moyen de transport : c'est son outil de travail et son capital de départ. L'achat du véhicule, les réparations et l'entretien, les pneus, les pièces détachées et l'assurance doivent tous être financés par les revenus de son activité. À titre d'exemple, la seule assurance responsabilité civile obligatoire pour une moto en 2026 coûte, selon le type de véhicule, environ 14 Euros par an. À cela s'ajoutent la dépréciation du véhicule et le risque permanent d'accident.

Dans de telles conditions, une personne qui ne dispose pas du capital nécessaire pour acheter ou entretenir une moto peut être repoussée vers l'échelon le plus bas de ce marché : effectuer le même travail de transport, mais avec son propre corps.

La question de l'assurance revêt également une importance particulière. Le président de l'Union des coursiers à moto de Téhéran a déclaré que de nombreux travailleurs de ce secteur ne bénéficient toujours pas d'une couverture adéquate de sécurité sociale. Le problème est encore plus marqué dans l'économie des plateformes en lignes : la question de l'assurance des chauffeurs et des coursiers travaillant pour des plateformes en ligne fait débat depuis des années entre les entreprises, l'État et les travailleurs. Parmi les options envisagées figure l'assurance volontaire, qui, en 2026, pourrait coûter à l'intéressé lui-même près de six millions de tomans par mois (28 euros). On estime qu'un tel système transfère également au travailleur la part et la responsabilité qui devraient incomber à l'employeur.

Il faut toutefois considérer l'expression « *koolbari* à Téhéran » comme une métaphore. Dans les régions frontalières, les *koolbars* doivent, en plus de transporter de très lourdes charges, affronter la montagne, le froid extrême, les risques de chute, les mines et les tirs des polices frontalières. On ne peut donc pas mettre leurs conditions de travail sur le même plan que celles d'un livreur urbain.

Mais le point commun est évident : dans les deux cas, lorsque le capital initial, la sécurité de l'emploi et les moyens de production deviennent hors de portée du travailleur, le corps humain devient lui-même le principal outil permettant de gagner sa vie.

C'est peut-être là que réside aujourd'hui le sens profond de l'expression « **livreur à pied** » à Téhéran : une économie qui, pour une part croissante de la population active, ne crée plus des voies de progression professionnelle, mais de nouvelles formes de survie ; des emplois qui exigent moins de capital initial, mais dans lesquels la part du travail physique et du corps humain est plus importante.

Le terme « koolbar » désigne les personnes qui pour gagner leur vie transportent des marchandises sur leurs épaules.