

Coursiers à Buenos Aires.

La décennie présidentielle de Carlos Saul Menem (1989-1999) a accentué un processus de privatisations et de restructurations de l'économie argentine qui avait débuté avec la junte du général Jorge Videla (Boisard et Heredia, 2010). Durant cette période, le chômage va « prendre la forme d'un déséquilibre structurel » (Marco del Pont et Valle, 1998) : à titre d'exemple, citons l'entreprise pétrolière d'Etat YPF qui va passer de 52 000 à 6 000 salariés (Solanas, 2003). Parallèlement, le taux de travailleurs versant dans « l'économie informelle » augmente de façon spectaculaire (de 17,8% à 23% entre 1994 et 1997) et les emplois créés sont à près de 90% des emplois précaires caractérisés selon le Ministère du Travail par « une faible qualification, l'inexistence d'une protection sociale, des rémunérations au plus bas de l'échelle salariale et n'apportant dans l'ensemble aucune ressource à la Sécurité sociale. » (Marco del Pont et Valle, 1998).

Dans ce cadre historique les coursiers argentins (nommés *Fleteros*¹) représentent un parfait exemple de ce double processus de licenciement puis de retour vers un travail précaire. Le métier en tant que tel date de quelques décennies en arrière et offrait anciennement de réels avantages : bonne paye, liberté de faire, travail en extérieur, peu de pénibilité etc.² Mais avec la présidence Menem de nouvelles catégories socioprofessionnelles se créent via notamment la modification substantielle des conditions de travail de ces professions.

Celles des coursiers se sont largement dégradées (tous ceux que nous avons pu rencontrer s'accordaient pour dater le début de cette dégradation à l'orée des années 1990) et, en 2011, on peut encore affirmer que, malgré de timides avancées³, il s'agit d'une profession baignant très majoritairement dans la pudiquement nommée « économie informelle ». A ce titre, l'INDEC (l'INSEE argentin) reconnaît pour le troisième trimestre 2010 un taux de « travail au noir » dans le pays de près de 36% (TEL, 2011) bien que les statistiques fournies par cet institut depuis 2007 soit remises en cause, y compris par les travailleurs de l'INDEC qui se battent depuis quelques années contre une forme d'instrumentalisation des statistiques officielles de la part du pouvoir (*ibidem*). On peut dès lors considérer comme d'autres auteurs (Zibechi, 2005) que ce secteur frôle les 50% de la population active du pays.

La crise des années 1990 aidant, de nombreux argentins décident donc de placer leurs économies dans l'achat d'un deux-roues afin de ménager un éventuel « coussin de sécurité » en tant que *fleteros* (Futerman, 2003). Cette inflation du nombre de coursiers va s'accompagner de l'inflation du nombre de responsables d'agences (*agencieros*) qui, pour la plupart, vont s'établir sans autorisation, exerçant de ce fait une activité illégale -tout en étant reconnus par les chambres de commerce locales (De Gracia, 2011). En 2004, les syndicalistes que nous avons rencontrés estimaient (pour autant que l'on puisse estimer une population évoluant dans « l'économie informelle ») à 100 000 le nombre de *fleteros* circulant dans les rues argentines, dont au moins la moitié dans la seule capitale fédérale. Pourtant bien accepté, ce chiffre a été revu à la baisse depuis, notamment par certains médias qui annonçaient 25 000 *fleteros* pour la capitale (Martín, 2009)⁴. En 2008, d'autres syndicalistes dénonçaient

¹ qu'on peut également appeler *Motoqueros*.

² il s'agissait essentiellement de transporter des bobines de film dans les cinémas entre chaque cycles.

³ notamment, la reconnaissance en juillet 2009 par le Ministère du travail de la représentativité syndicale octroyée au syndicat ASIMM-CGTRA. Représentativité qui marque sans nul doute un début de légalisation de la profession mais, gageons que celle-ci prendra du temps.

⁴ ce que nous comprenons comme une manière de minimiser l'anomalie qu'a représenté l'obtention de la représentativité syndicale par le syndicat ASIMM. Pour mémoire, le système syndical argentin -largement copié sur l'états-unien- permet à l'unique syndicat déclaré représentatif de percevoir les cotisations à la source (*check off*) afin de financer les œuvres sociales -entre autres. Une manne réelle

l'existence de plus de 600 agences pour la seule capitale (Rodríguez, 2008) ce qui représenterait une moyenne de 83 coursiers par agence si l'on considère le nombre de 50 000 coursiers. Cette surabondance de travailleurs cumulée à l'illégalité de la profession et au fait que les courses soient moins bien payées qu'auparavant va évidemment accompagner la dégradation des conditions de travail de cette profession, forçant les *fleteros* à multiplier les courses, augmenter les heures travaillées, cumuler parfois plusieurs emplois et passer plus de douze heures par jour au travail, à l'instar de 39% de la population active argentine (Gago, 2006). Aujourd'hui, beaucoup de coursiers n'ont encore aucun contrat de travail ni aucune reconnaissance officielle, ne bénéficient d'aucune couverture maladie, chômage ou retraite... Le *blanqueo*⁵ est donc toujours une des principales revendications des structures syndicales représentant les *fleteros* dont la principale -en termes de nombre d'adhérents du moins- est le SIMeCa pour *Sindicato Independiente de Mensajeros y Cadetes – Syndicat indépendant des messagers et coursiers*.

Il y a beaucoup à dire sur les conditions de travail des coursiers et les revendications de leurs syndicats. L'un des principaux problèmes auxquels se trouvent confrontés les *fleteros* (syndicalistes ou pas) c'est l'extraordinaire variété des traitements subis en fonction des agences. Typique de ce type d'économie, la figure de l'*agenciero* peut aller d'un extrême à l'autre : du « patron de gauche » paternaliste et bienveillant à l'ancien policier menaçant ces salariés en posant ostensiblement son pistolet sur la table⁶. En conséquence, certains *fleteros* vont bénéficier de l'*aguinaldo* (le 13^{ème} mois) ; certains autres, de congés payés ; parfois, ils ne seront pas obligés de prendre à leur charge tous les *gastos operativos* (frais de fonctionnement) à commencer par le carburant, le *handi* (le téléphone portable, indispensable pour obtenir plus de courses), le casque, les divers vêtements (dont ceux de pluie), les gants, la bâche de protection du véhicule, les tendeurs élastiques pour maintenir les colis... ou encore les feuilles de facturation.

Certains coursiers reversent 40% de leur course à leur patron, d'autres jusqu'à 70%.

Cette variété des situations n'aide pas les syndicats à réellement unifier leurs revendications bien que quelques unes soient récurrentes :

- le port du casque, supposant l'impossibilité de faire autant de courses qu'auparavant et de fait, soit d'être mieux payé à la course, soit d'avoir un salaire « fixe » ;
- le fait de ne plus travailler « au noir » ;
- l'arrêt du harcèlement policier (via, notamment, la gratuité du stationnement) ;
- le retrait du *Monotributo*...

Ce dernier élément mérite qu'on s'y arrête en quelques lignes car il présente des similitudes réelles avec le statut d'auto-entrepreneur créé en France début 2009 (De Gracia, 2009). Le *Monotributo* (mono tribut) est une mesure datant de la fin des années 1990, adoptée dans le cadre de la « réforme des impôts » sous la présidence Menem. Le but de cette mesure est de permettre aux entrepreneurs individuels ou aux petites entreprises (de maximum trois personnes) de ne plus payer qu'un seul impôt quand, auparavant, ils devaient s'acquitter du paiement des impôts sur les revenus, de la TVA, des cotisations retraites, etc. Mais justement, toute personne payant le *Monotributo* est considérée comme ayant une activité « non-salariée » sans plus de justification. Au début des années 2000, l'État Argentin lui-même aurait d'ailleurs « embauché » un nombre important de personnes sous ce statut. Près de 50% des « fonctionnaires » en auraient été victimes, se voyant de fait refuser le statut d'employé de

pour des directions syndicales largement décriées par les secteurs les plus remuants du syndicalisme argentin auto baptisés « de base ».

⁵ littéralement, le « blanchissement ».

⁶ cette dernière anecdote étant, évidemment, véridique.

l'État, mais accordé celui de « sous-traitant individuel » accomplissant une tâche déterminée pour un employeur se nommant: l'État.

On comprendra que les patrons d'agence aient vite perçu les bénéfices qu'ils pouvaient tirer d'une telle disposition et aient *de facto* obligé tous les *fleteros* à s'inscrire sous le statut de *monotributista* sous peine de ne pas se faire embaucher. Cette précaution permet aux *agencieros*, notamment en cas d'accident, d'arguer de la qualité de *monotributista* à l'encontre du *fletero* qui chercherait à se faire payer par son employeur des frais médicaux, voire de ne pas avoir à répondre des conditions de sécurité ou de salubrité dont sont victimes ses « faux-vrais » salariés⁷ (de Gracia 2011).

Notons tout de même que le *Monotributo* a fait l'objet de détournement de la part des *motoqueros*, notamment à travers ce que nous nommerons une forme de « coopérative déguisée »: soit plusieurs messagers qui travaillent en commun sur la déclaration de *monotributista* d'une seule et même personne.

ORGANISATION SYNDICALE.

Afin de s'opposer à de telles conditions de travail, certains militants issus du péronisme (notamment via l'association H.I.J.O.S) ou de la « mouvance » libertaire, vont créer le SIMeCa à la fin des années 1990. Son travail se structure initialement autour d'une approche *callejera* (de rue) : organisation de matchs de football, discussions informelles autour des conditions de vie sur les lieux de travail et de repos (placettes, coins de rues, etc.) des coursiers... Au début, le drapeau du syndicat est aux couleurs de l'Argentine puis, le SIMeCa adoptera les couleurs noires et rouges de l'anarchie et du communisme. Le premier noyau dur de militants dépassé, les syndicalistes du SIMeCa vont entrer dans une phase de revendications et d'actions concrètes : leur première manifestation d'ampleur date du 25 octobre 2000. A cette date, 200 coursiers se réunissent autour de l'Obélisque afin de revendiquer une loi instituant des stationnements gratuits pour les motos, le non-paiement des autoroutes⁸, le paiement total des voyages les jours de pluie ainsi que l'augmentation du pourcentage payé par les patrons d'agence.

Puis, les formes d'actions vont se diversifier, notamment avec l'adoption, par exemple, d'une méthode développée initialement par le groupe politique H.I.J.O.S : l'*escrache*⁹ dont la portée symbolique est comprise par une bonne partie de la population argentine et qui a même abouti, au mois de juin 2001, à l'abandon par un des *agencieros* de son local et de ses listings de clients, récupérés par les coursiers qui créeront une coopérative de travail.

Peu de temps après leurs premières apparitions, les syndicalistes du SIMeCa et bien au-delà, les *fleteros* dans leur ensemble, vont se retrouver confrontés à un événement d'ampleur nationale : les journées du 19 et 20 décembre 2001. Cette « *insurrection destituante* » selon les termes des historiens Iñigo Carrera et Celia Cotarelo (2006) va porter « l'estocade » au pouvoir de Fernando de la Rúa qui, en tant que président de la République argentine, va abdiquer le 20 décembre. La veille au soir, il souhaitait imposer l'Etat de siège afin de contrer une vague d'assauts de supermarchés perpétrés par des centaines d'Argentins paupérisés. Ces attaques ou saccages -selon les points de vue, jusqu'alors circonscrits aux banlieues de

⁷ Concernant le statut d'auto-entrepreneur, un certain nombre d'entreprises ont décidé de n'embaucher que des auto-entrepreneurs qui, en réalité, perdent tout les bénéfices du salariat et deviennent des sous-traitants individuels qui facturent mensuellement leur prestation à leur donneur d'ordre...

⁸ Autoroutes qui étaient à cette époque, et pour mémoire, parmi les plus chères du monde

⁹ Mise au banc public (sur le modèle du *coming out* forcé ou *outing*) d'une personnalité X ou Y par un collectif ou, ici, un syndicat pour des raisons diverses mais, initialement revendiquées par les enfants des militants disparus (H.I.J.O.S) pour dénoncer les tortionnaires et les membres actifs de l'ancienne junte... Ici, les individus visés par le syndicat sont des patrons d'agence aux méthodes parfois « expéditives ».

Buenos Aires avaient commencé à éclater dans la capitale le 19 décembre. Les spectaculaires manifestations qui vont suivre la déclaration de l'Etat de siège vont tourner à l'émeute dès le 19 au soir et suite à l'intervention des forces de l'ordre. Dès ce soir-là, les *fleteros* vont efficacement¹⁰ prendre part aux affrontements, notamment en prévenant les insurgés des mouvements des forces de l'ordre, en ravitaillant les barricades en eau ou en citron, en allant chercher les ambulances pour les blessés ou en affrontant directement la police. La profession va ainsi gagner le surnom « d'infanterie » ou de « cavalerie » du peuple (Rodríguez, 2005). La participation des *fleteros* va d'ailleurs être reconnue par le pouvoir kirchnériste lui-même puisque la loi n°1851 du 24 novembre 2005¹¹ va instituer le 20 décembre comme journée férié et « *Día del Mensajero* » en hommage à l'action de cette profession –qui aura payé le plus lourd tribut en vies humaines. Ce qui suppose une forme de reconnaissance symbolique de la part des autorités et de l'opinion publique (Rodríguez, 2005) pendant un temps du moins et alors même qu'elle était souvent considérée comme une profession largement peuplée de jeunes fous à moto, inconséquents voire dangereux, notamment du fait de leur conduite rapide et du non-port du casque...

Cette re-légitimation de la profession des coursiers ne va que renforcer l'action syndicale du SIMECa sur le long terme (bien que, comme toute structure, elle ne sera pas construite sans efforts). Renforcement d'une activité dont l'essence aura bien été comprise par le pouvoir et les grandes confédérations d'un pays dont le syndicalisme indépendant –en bonne partie animé par des militants révolutionnaires- fut souvent un fer de lance de la contestation sociale. La spécificité de l'action du SIMECa tient au fait d'avoir été longtemps réellement indépendant et de ne reconnaître que l'assemblée des syndiqués comme seule instance légitime et décisionnelle (de Gracia 2010). Ainsi, la CGT-Argentine (future CGTRA) va engager tout son poids¹² dans le soutien à un syndicat concurrent de SIMECa : ASIMM (*Asociación Sindical de Motociclistas, Mensajeros y Servicios*), plus en phase avec la ligne péroniste syndicale traditionnelle. C'est ASIMM qui va remporter la représentativité syndicale en juillet 2009¹³. Cette avancée reste néanmoins importante pour une profession qui, dès lors, va bénéficier d'une certaine « légalisation » de son activité même si, ainsi que le reconnaît le secrétaire chargé des relations syndicales du SIMECa, Luciano Schilliacci (El diario de la Pampa, 2010) : « nous avons encore beaucoup à apporter. Nous sommes des milliers de coursiers, six motards meurent chaque jour et nous ne voulons plus que cela arrive. Et pour cela, il faut que l'activité devienne légale, afin que les compagnons ne courent pas comme des fous pour gagner une pièce ».

Guillaume DE GRACIA
Docteur en Anthropologie
Chercheur associé au laboratoire du LISST-CAS de Toulouse le Mirail.

BOISARD Stéphane et HEREDIA Mariana. Laboratoire de la mondialisation économique. Regards croisés sur les dictatures argentine et chilienne des années 1970. *Vingtième Siècle* -

¹⁰ du fait de leur mobilité et de leur grande connaissance de la ville.

¹¹ promulguée le 22 décembre 2005.

¹² Hugo Moyano, son secrétaire général a été intronisé vice-président du parti au pouvoir en 2008...

¹³ Le système syndical hérité du premier péronisme étant assez compliqué, précisons simplement que le syndicat obtenant la représentativité auprès du Ministère du travail reste le seul à pouvoir discuter avec le patronat.

revue d'histoire, n° de janvier-mars 2010, pp.109-125. ISBN 978-2-7246-3168-5. ISSN 0294-1759.

GAGO Verónica. Argentine : travail esclave et surexploitation. *Revue RISAL*, le 1^{er} août 2006. <http://risal.collectifs.net/spip.php?article1822>.

CARRERA Nicolás et COTARELO María Celia Cotarelo Génesis y desarrollo de la insurrección espontánea de diciembre de 2001 en Argentina. *Sujetos sociales y nuevas formas de protestas en la historia reciente de América Latina*, juillet 2006. CLACSO Libros collection Grupos de trabajo. ISBN 987-1183-64-1

DE GRACIA Guillaume. Auto-entreprenariat : abolition du salariat...*Alternative Libertaire*, 30 mai 2009, numéro 185.

DE GRACIA Guillaume. Renforcement de la bureaucratie syndicale dans l'économie informelle ? *Chroniques internationales de l'IREs*, janvier 2010, n°122. ISSN 1285-087X.

DE GRACIA Guillaume. Les coursiers en Argentine : l'économie informelle à plein gaz. *Les Mondes du Travail*, printemps-été 2011, n°9/10. ISSN1778-0306

DEL PONT Mercedes Marco et VALLE Hector W. Chômage et précarisation du travail en Argentine. *Tiers-Monde*, 1998. tome 39 n°154. pp. 451-458. doi : 10.3406/tiers.1998.5249 http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/tiers_1293-8882_1998_num_39_154_5249

EL DIARIO DE LA PAMPA. Los cadetes piden una ordenanza para regularizar la actividad. *El Diario de la Pampa*, 30 octobre 2010. http://www.eldiariodelapampa.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=66277&Itemid=45

FUTERMAN David. *Argentinazo. Vivre avec la crise*. La Cathode et Cine Ojo. 2003. 55 minutes.

MARTÍN Matías. Ahora Moyano también anda en moto. *Crítica de la Argentina*, 31 août 2009.

RODRÍGUEZ María G. La infantería motorizada del pueblo. O las contradicciones de la epicidad. *Revista Question*, hiver 2005. ISSN 1669-6581. http://perio.unlp.edu.ar/question/numeros_anteriores/numero_anterior7/Templates/maria_rodriguez7.dwt

RODRÍGUEZ María G. Fleteros, una nueva de la contracultura post 2001. *Noticias Urbanas*, 5 juin 2008, n° 139. http://www.noticiasurbanas.com.ar/info_item.shtml?sh_itm=acb5f7a02bd0155dce26d4148a0562ed

SOLANAS Fernando E. *Memoria del Saqueo*, CineSur. 2003. 120 minutes.

TEL – Taller de Estudios Laborales (2011). *Informe trimestral de estadísticas laborales y económicas*. janvier www.tel.org.ar

ZIBECHI Raul. L'Argentine après le « défaut » : reconstruire l'Etat. Revue *RISAL*, 10 mai 2005. <http://risal.collectifs.net/spip.php?article1367>.