

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ CHEZ LES MESSAGERS À VÉLO, CES COW-BOYS
URBAINS

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR
LILY RANGER

OCTOBRE 2018

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

La présente recherche s'inscrit dans un processus de recherche dirigé par monsieur Ugo Lachapelle, qui a pris vie à l'été 2016 grâce à l'appui d'une subvention de l'Institut de Recherche en Santé et Sécurité au Travail Robert-Sauvé (IRSST). J'aimerais donc remercier tout d'abord Ugo Lachapelle qui m'a prise sous son aile et qui a cru en moi depuis mon entrée à la maîtrise. J'aimerais aussi remercier l'IRSST qui a rendu ce projet de recherche possible.

Merci à ma famille Lise, JJ, Mel, Gab, Goofy, mes amis précieux Bibi, Julie, Cass, Éric, Gui, et merci à Paul et à Katrina qui sans vraiment le savoir ont contribué de très près à ma réussite.

DÉDICACE

Je dédie ce mémoire à tous ceux qui m'ont initié de près ou de loin à la communauté des messagers à vélo dont Pascal Guimond, qui a été mon premier contact avec ce milieu. Aussi, merci à toutes les merveilleuses personnes qui m'ont inspiré que j'ai rencontrées chez *Freshmint* : Laurence, Aaron, Duncan, Ben, Math, Félix et que j'ai recroisées par la suite, ainsi qu'à toute la communauté des messagers à vélo qui m'a accueillie à bras ouverts et qui ont pris le temps de s'exprimer, s'expliquer et de me transmettre leur passion pour leur vocation. Vous saurez vous reconnaître à la lecture ce mémoire.

À vous tous, je vous admire de vivre la vie que vous souhaitez vivre!

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	vi
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES ACRONYMES	viii
RÉSUMÉ	ix
INTRODUCTION	10
CHAPITRE I	
MISE EN CONTEXTE	15
<i>1.1 Le messenger à vélo</i>	<i>15</i>
1.1.1 Définir la messagerie à vélo	15
1.1.2 Historique du métier de messenger à vélo	17
1.1.3 Résurgence : un métier au service de la classe créative	18
<i>1.2 La culture du messenger à vélo</i>	<i>20</i>
1.2.1 La caricature du messenger à vélo	20
1.2.2 Le messenger et la ville	23
1.2.3 Identité occupationnelle	24
<i>1.3 L'organisation du travail</i>	<i>25</i>
1.3.1 L'organisation du messenger à Montréal	26
1.3.2 Forme d'organisation collective de travail	27
<i>1.4 La santé et la sécurité au travail</i>	<i>28</i>
1.4.1 Un métier dangereux	28
1.4.2 Les risques du métier	29
<i>1.5 Problématique</i>	<i>32</i>
1.5.1 Pertinence sociale et scientifique	32
1.5.2 Objectif général de recherche	33
1.5.3 Objectifs spécifiques de recherche	34
CHAPITRE II	
MÉTHODOLOGIE	35
<i>2.1 Approches méthodologiques qualitatives</i>	<i>35</i>
2.1.1 La recherche ethnographique	35
2.1.2 La recherche de théorisation ancrée	36
<i>2.2 Cadre conceptuel</i>	<i>37</i>
2.2.1 Flow urbain	37
2.2.2 Identité occupationnelle	39
2.2.3 Organisation du travail	39

2.3	<i>Méthodes d'échantillonnage</i>	40
2.3.1	Échantillonnage par choix raisonné	41
2.3.2	Échantillonnage par réseaux	41
2.4	<i>Méthodes qualitatives de collecte de données</i>	42
2.4.1	Recherche documentaire	42
2.4.2	Entrevue semi-dirigée	43
2.4.3	Observation non structurée	46
2.5	<i>Démarche éthique</i>	48
CHAPITRE III		
RÉSULTATS		49
3.1	<i>Les messagers à vélo</i>	49
3.1.1	La culture des messagers à vélo	50
3.1.2	Perceptions, attitudes et risques au travail : types de travailleur	56
3.1.3	La santé et la sécurité des messagers à vélo	60
3.2.	<i>Les employeurs de messagers à vélo</i>	66
3.2.1	Les types d'employeurs	67
3.2.2	La relation avec l'employeur	68
3.2.3	Contribution à la santé et la sécurité des messagers	70
3.3	<i>L'organisation du travail des messagers à vélo</i>	74
3.3.1.	L'industrie de la messagerie à vélo	75
3.3.2	Le statut du travailleur à vélo	77
3.3.3	Les formes d'organisation collectives du travail	80
CHAPITRE IV		
DISCUSSION		81
4.1	L'emploi précaire et les travailleurs vulnérables	81
4.2	La dynamique de sécurité chez les messagers à vélo	83
CHAPITRE V		
CONCLUSION		86
ANNEXE A : FORMULAIRES DE CONSENTEMENT		93
ANNEXE B : GUIDES D'ENTREVUE		97
ANNEXE C : CERTIFICAT ÉTHIQUE		107
ANNEXE D : LISTE DES ENTREPRISES DE L'INDUSTRIE DE LA LIVRAISON À VÉLO		108
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES		109

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Kurt MC Robert. [s.d.]. <i>The Messenger</i> .	21
Figure 2 Greg Dampier. <i>The Fearless NYC Bike Messenger</i> .	22
Figure 3 Cadre conceptuel	38
Figure 4 Carte heuristique de codage	46
Figure 5 Hiérarchie des messagers à vélo	51
Figure 6 Patch de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal illustrant <i>Stumpy</i> le pigeon	54
Figure 7 Patch de la Place Ville-Marie à Montréal sur le compte <i>Instagram</i> de la <i>Cycle Messenger World Championships 2017</i> .	54
Figure 8 Un messenger à vélo regarde son <i>Instagram</i> sur son téléphone intelligent	56
Figure 9 Archétypes des messagers à vélo	58
Figure 10 Statut des travailleurs à vélo traditionnels	69
Figure 11 Un répartiteur au travail	70
Figure 12 Dynamique de sécurité chez les messagers à vélo	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	
Lexique Montréalais des messagers à vélo	52

LISTE DES ACRONYMES

ACMQ	Association des Courriers et Messagerie du Québec
BMEF	Bicycle Messenger Emergency Fund
CCHST	Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail
CIEREH	Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains
CMWC	Cycle Messenger World Championships
CO2	Dioxyde de carbone
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail
CSR	Code de la sécurité routière
FTQ	Fédération des travailleurs du Québec
GES	Gaz à effet de serre
ECMC	European Cycle Messenger Championships
IFBMA	International Federation of Bike Messenger Association
INRS	Institut national de la recherche scientifique
IWT	Institute of Work and Health
IRSST	Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail
LATMP	Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles
LSST	Loi sur la santé et la sécurité du travail
MTLBMA	Association des messagers et messagères à vélo de Montréal
NACCC	North American Cycle Courier Championships
OCPM	Office de Consultation Publique de Montréal
SAAQ	Société de l'assurance de l'automobile du Québec
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
TOBMA	Toronto Bike Messenger Association
UQÀM	Université du Québec à Montréal

RÉSUMÉ

La présence du messenger à vélo fait partie intégrante des centres-villes de plusieurs villes du monde. En effet, cette industrie surtout en demande auprès des entreprises des domaines créatifs et juridiques exerce la livraison à vélo de documents et colis de manière plus rapide et efficace que tout autre moyen de transport dans les milieux urbains denses et saturés par la circulation automobile. Néanmoins, l'exposition constante des messagers à vélo à la circulation du centre-ville comporte des risques considérables à la santé et la sécurité de ces travailleurs. Être messenger à vélo n'est pas donné à tout le monde.

L'industrie étant peu documentée, l'objectif de la recherche est de dresser un portrait de la messagerie à vélo en termes de culture de la main d'œuvre, de l'organisation du travail, des conditions de travail ainsi que d'historique d'accidents et de quasi-accidents et de situations dangereuses. Pour ce faire, des entrevues semi-dirigées ont été effectuées auprès d'une dizaine de messagers à vélo, employeurs de l'industrie et/ou acteurs du milieu. Des observations des rencontres de l'Association des messagers et messagères de Montréal ont aussi permis de documenter leurs expériences personnelles et professionnelles de travail, leurs perceptions quant à l'organisation du travail de cette industrie et les risques encourus dans le cadre de la pratique de ce travail. Les entrevues transcrites en verbatim étaient ensuite sujettes à des analyses qualitatives de données à l'aide du logiciel *NVivo*.

Le projet de recherche vise à étudier ce groupe de travailleurs urbains, dans le but de comprendre les problématiques liées à cet emploi et les facteurs de risque pouvant affecter la situation des messagers à vélo. Des types de travailleurs ont été identifiés à travers la communauté des messagers à vélo, basés sur leur expérience en tant que messenger ainsi que leur perception du risque et la prise de risque au travail. De plus, plusieurs effets à long et court terme de la pratique de la messagerie à vélo sur la santé ont été identifiés. Quelques recommandations à adopter pour une cohabitation plus sécuritaire des utilisateurs sur la route ont aussi été synthétisées. Néanmoins, pour une meilleure santé et sécurité pour ce type de travailleurs, la collaboration des employeurs et des formes d'organisation collective du travail du milieu est importante, voire essentielle. La mise en place de formations professionnelles, d'assurances-travail ainsi que d'une structure de rémunération plus stable sont des exemples de contributions éventuelles au bien-être de ces travailleurs.

Finalement, il est important d'en savoir plus sur le métier de messenger à vélo afin de documenter cette activité économique du centre-ville encore méconnue. En plus de constituer une activité cohérente avec le développement durable, la messagerie à vélo peut contribuer à l'élaboration de politiques ciblant les activités plus récentes de livraison de nourriture et de colis.

Mots-clés : messenger à vélo, courrier à vélo, accident de travail, santé et sécurité au travail, organisation du travail, identité occupationnelle, «flow urbain», «messlife».

INTRODUCTION

Il existe différents types de travailleurs à vélo, dont les messagers qui représentent encore à ce jour un groupe bien distinct à Montréal. En effet, le portrait des travailleurs à vélo est de plus en plus hétérogène et on peut en compter maintenant trois grandes catégories; les messagers à vélo traditionnels et les nouveaux travailleurs à vélo. Le titre de travailleur à vélo n'est plus seulement attribué au messager à vélo traditionnel, mais aussi à des personnes faisant par exemple la livraison de nourriture (*Foodora, Freshmint*, etc.), des services mobiles comme la coupe de cheveux (LC coiffure), le service de déménagement (*Déménagement Myette*), le vétérinaire à vélo et même le mécanicien à vélo (*Randonneur Mobile Mechanics*). Ce mémoire de maîtrise s'intéressera particulièrement aux messagers à vélo traditionnels qu'on peut sommairement définir par ces travailleurs qui offrent un service de messagerie en milieu urbain effectué à vélo. La livraison à vélo auparavant offerte par des entreprises de messagerie de documents et paquets est maintenant empreinte d'un nouvel engouement auprès de nouveaux entrepreneurs. Les métiers mettant au cœur de leur pratique le vélo deviennent de plus en plus attrayants pour toutes sortes de services et de vocations tant pour son efficacité que pour le mode de vie actif qu'il procure auprès de ces nouveaux entrepreneurs.

Le messager à vélo traditionnel n'a pas souvent été exploré ou étudié. En effet, ces «cow-boys urbains» de la route sont réputés pour manœuvrer leurs montures de manière agressive et imprévisible dans le trafic et sont souvent la proie de critiques de la part des autres utilisateurs de la route, aussi bien piétons, cyclistes qu'automobilistes.

Pourtant, des orientations gouvernementales plus récentes en font un sujet d'étude à parfaire. En effet, l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) a mis sur pied une consultation

publique suite à la 21^e conférence des Nations-Unies sur les changements climatiques (COP21) portant sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles. Suite à des mois de consultation partout à Montréal, l'intérêt croissant de diminuer les émissions de CO₂ à Montréal a été soulevé (OCPM, 2016). En effet, le transport des marchandises consommerait environ 40% de l'énergie fossile dans le secteur des transports québécois. C'est près du tiers des GES qui sont émis par les véhicules lourds (camion, tracteurs routiers) qui oeuvrent pour la plupart, pour les industries de transport de marchandises (OCPM, 2016). Ainsi, la Ville de Montréal lance comme objectif aux industries de relever le défi de carboneutralité, et ce, particulièrement dans le transport de marchandises. Il est raisonnable de penser que les services de messagerie à vélo peuvent contribuer à cet effort.

Dans cette optique, Maes et Vanelslander (2012) se sont penchés sur la réalisation d'un modèle de livraison moderne, où une alternative économique viable, le vélo, remplace les modes de transport propulsés par l'énergie fossile. Dans cette chaîne logistique moderne, le développement durable est un argument de poids, qui n'est pas contrecarré par celui de la rapidité. La livraison à vélo dans les zones urbaines congestionnées par le trafic automobile peut souvent se faire tout aussi rapidement, sinon plus. Et ces véhicules silencieux prenant peu de place et n'émettant pas de polluants peuvent en plus contribuer à des villes plus viables. Pour l'instant, le concept de l'industrie de la messagerie à vélo conçoit que les messagers à vélo ne sont pas connectés au réseau de livraison plus global puisqu'elle offre principalement un service de livraison effectué le jour même ou le lendemain. Leur travail est d'envergure régionale ou locale. L'intégration de la livraison des derniers kilomètres à vélo à partir de lieux d'entreposage occupant la fonction de plateforme logistique située en périphérie immédiate des zones urbaines constituerait ainsi un concept innovateur au service des grandes villes. Le poids et la distance à parcourir sont des obstacles à considérer pour une meilleure intégration et gestion de la messagerie à vélo dans la chaîne logistique globale. Néanmoins, les cargos vélo (ces tricycles munis d'une boîte destinée à

transporter des objets) sont des outils de plus en plus utilisés par les acteurs logistiques afin de transporter des paquets de plus grandes dimensions et de poids plus lourds (Maes et Vanelander, 2012).

Ces travaux remplis d'espoir qu'une contribution de la messagerie à vélo viendrait contribuer à résoudre des problèmes environnementaux, urbains et logistiques font toutefois fi des travailleurs de ce domaine et de leurs perceptions. En effet, qu'en est-il de la santé et la sécurité des messagers à vélo qui se déplacent plusieurs heures par jour dans des environnements urbains souvent envahis par l'automobile? Qui sont ces travailleurs et comment s'organise leur travail? Dans quelles conditions de travail oeuvrent-ils?

Les objectifs de ce mémoire sont de documenter les risques rencontrés au travail pour les travailleurs de l'industrie de la messagerie à vélo ainsi que d'identifier les facteurs de risque qui y sont associés. On visera aussi à documenter les cas d'accidents de messagers à vélo, leurs circonstances et les expériences personnelles de situation d'insécurité rencontrées (quasi-accidents) lors de la pratique du travail. De plus, on veillera à identifier les formes d'organisation du travail en place dans cette industrie et documenter la pratique de la messagerie à vélo à Montréal en tant que métier et culture. Ces informations devraient permettre de mettre en place des mesures de prévention des accidents routiers liés au métier, d'identifier de bonnes pratiques de certains travailleurs et entreprises, ainsi que d'encadrer et améliorer l'organisation du travail dans l'industrie de la messagerie à vélo. Les résultats pourront aussi potentiellement servir à informer le développement des autres industries émergentes faisant appel à des travailleurs à vélo.

Suite à une recension des écrits scientifiques, des rapports d'organismes publics, de la littérature «grise» (par ex. : blogs, médias et sites web) déjà disponible, trois approches méthodologiques qualitatives permettront de répondre aux objectifs du projet.

- 1) Entretiens semi-dirigés avec des messagers à vélo
- 2) Entretiens semi-dirigés avec des employeurs de messagers à vélo
- 3) Observation non structurée et non participante des rencontres de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal

Dans le premier chapitre, la revue de littérature permet une exploration des écrits scientifiques sur l'univers de messenger à vélo. On cherche d'abord à savoir qu'est-ce qu'un messenger à vélo par définition de manière à pouvoir ensuite le différencier de sa caricature de «cow-boy urbain». Un historique du métier est dressé de son émergence jusqu'à l'apparition de la classe créative de Florida (Florida, 2003). Ensuite, on verra en quoi le messenger est un produit de la ville et on se tournera vers sa culture afin de décrire l'identité occupationnelle associée à ce métier. On explorera la stigmatisation de cette classe de travailleurs et présentera l'état des connaissances quant à l'organisation du travail dans le domaine. On terminera en dressant un portrait des écrits sur la question de la santé et de la sécurité au travail des messagers à vélo. Bien que peu d'écrits aient été produits sur chacune de ces thématiques, notre recension nous a permis d'identifier des textes pertinents issus des domaines de la sociologie, de l'anthropologie, de la gestion, des études urbaines, de la santé publique et de la santé au travail.

Le deuxième chapitre décrit le processus méthodologique utilisé afin d'atteindre les objectifs de l'étude selon trois volets, c'est-à-dire par des entrevues menées auprès des messagers à vélo, de leurs employeurs, ainsi que l'observation structurée des rencontres de l'association des messagers et messagères à vélo de Montréal (MTLBMA). On y décrira la stratégie de collecte de données, le processus d'échantillonnage et les choix méthodologiques. On couvrira ainsi toutes les étapes, de la demande d'un certificat éthique à la collecte et la méthode d'analyse de données.

Le troisième chapitre présente les résultats obtenus suite à l'analyse des données. On y aborde notamment les thèmes de la culture, les archétypes du messenger et la santé et la sécurité au travail des messagers à vélo de Montréal; les types d'employeurs, les relations et la contribution à la santé et la sécurité des employeurs de messagers à vélo; et l'industrie de la messagerie, le statut de travailleur et les formes d'organisation collective du travail du messenger à vélo. Ce chapitre décrit de surcroît comment les analyses et résultats contribuent à enrichir les connaissances existantes et à documenter les caractéristiques propres à la situation des messagers à vélo du Québec. Il tente aussi d'identifier des pistes d'action potentielle visant à l'amélioration des conditions de travail, de la santé et de la sécurité des travailleurs pouvant être véhiculées tant par les regroupements de travailleurs que par les organismes publics.

Il faut aussi mentionner que ce travail de recherche s'inscrit dans un projet de recherche global financé par l'Institut de recherche scientifique Robert-Sauvé (IRSST) et rédigé en partenariat avec Ugo Lachapelle, intitulé « La multiplication des services de livraison à vélo et ses incidences sur la santé et la sécurité des travailleurs à vélo : élaboration de bonnes pratiques».

CHAPITRE I

MISE EN CONTEXTE

1.1 Le messenger à vélo

Coursier à vélo, messenger à vélo et cyclo messenger sont tous des synonymes du métier de messenger à bicyclette. Outre son outil de travail de prédilection, le vélo, voyons ce qui caractérise le métier, son historique ainsi que son évolution dans le temps.

1.1.1 Définir la messagerie à vélo

Le messenger à vélo effectue des livraisons sur demande offertes la plupart du temps pendant les heures régulières de travail bien que le service puisse déborder de ce cadre. Ces livraisons ont pour principale particularité de se réaliser à l'aide d'une bicyclette. Ce qui distingue le métier de messenger à vélo du messenger en voiture est une livraison plus rapide jusqu'à concurrence d'un temps record pouvant être d'aussi peu que quinze minutes. La livraison peut contenir des enveloppes, paquets ou objets de dimensions de plus en plus variées grâce à l'utilisation de portes-bagages divers, de sacs de différentes dimensions, de vélos cargo et de triporteurs, tous deux munis d'une boîte servant à transporter des marchandises (Kidder, 2011). Avec la présence de l'automobile en grande quantité dans le centre-ville, ces cyclistes se fraient un chemin à travers la circulation automobile dense, ce qui rend, tout du moins en milieu urbain, la livraison à vélo plus efficace que tout autre mode de livraison (Fincham, 2006).

Les compagnies de messagerie à vélo obtiennent des commandes de livraison et organisent un ensemble de travailleurs via un répartiteur. Certaines compagnies font exclusivement affaire avec des cyclistes, d'autres les combinent à des livreurs motorisés. Le messenger à vélo travaille en étroite collaboration avec des répartiteurs qui gèrent les méthodes de communication, les lieux de cueillette et les destinations des livraisons. Les communications sont aujourd'hui généralement faites via téléphone cellulaire, alors qu'auparavant l'outil de communication de prédilection était l'émetteur-récepteur radio mobile (talkie-walkie). Le répartiteur, pour assurer une plus grande efficacité des opérations, doit faire en sorte que les messagers à vélo soient suffisamment dispersés dans la ville pour couvrir les *pick-up* et les *drops off* de la limite géographique desservie tout en gardant chaque messenger constamment occupé. En effet, puisque la plupart des messagers sont à la base payés à la commission, il est plus avantageux pour eux si les courses sont organisées de façon efficace par le répartiteur en faisant en sorte que chaque messenger transporte un nombre maximal de paquets par jour entre les différents points de cueillette et de dépôt (Fincham, 2006).

Le métier de messenger à vélo est pratiqué par plusieurs types de personnes de provenances et parcours différents. On y retrouve des professionnels ou des messagers de carrière, des personnes sous-éduquées et chroniquement sous-employées, des étudiants, artistes, employés saisonniers ou travailleurs indépendants, ainsi qu'une main-d'œuvre ayant une éducation universitaire hautement employable qui choisissent le métier de messenger à vélo pour sa flexibilité, son atmosphère informelle et le fait qu'il se pratique en plein air (Nyssa, 2004). Une chose est certaine, ce que toutes ces personnes ont en commun est le choix du vélo comme monture de tous les jours et comme gagne-pain.

1.1.2 Historique du métier de messenger à vélo

Depuis son invention, le vélo a toujours été utilisé comme moyen de livraison. Au début des années 1900 les compagnies de télégraphe comme *Western Union* emploient des *bicycle boys* qui travaillent dans la plupart des grandes villes américaines (Kidder, 2011). Jusqu'à la moitié des années 1900, ces jeunes cyclistes livrent des messages, parfois d'importance nationale en temps de guerre. Ils assurent à travers l'Amérique du Nord le bon fonctionnement du système de communication en assurant la livraison de télégraphes. Les messages sous forme de télégraphes sont transmis d'une station et reçus à une autre d'où les *bicycles boys* quittent. Ils sont chargés de couvrir la distance restante entre la station de réception et le destinataire du message en question. Même avec l'apparition du téléphone, les messagers à vélo sont engagés en tant que coursiers pour les clients des compagnies de télégraphe et autre. Dans les années 1920 et 1930 le métier de messenger à vélo est à son apogée. Les rues de Toronto à l'époque en regorgent puisque plusieurs compagnies engagent leurs propres messagers, les pharmacies étant les plus importantes (Mess Media, 2004). Néanmoins, dans les années 1940, le métier de messenger devient désuet avec l'usage de plus en plus commun du téléphone et de l'automobile mettant fin à l'ère industrielle du métier (Kidder, 2011).

Avec l'usage standardisé de l'automobile et la présence constante de l'étalement urbain, la messagerie à vélo s'éteint presque pendant plusieurs décennies pour ressurgir à la fin du 20^e siècle en tant que métier issu de l'ère postindustrielle. L'apparition de l'économie de globalisation engendre de nouvelles formes de concentration urbaine dictées entre autres parts la banlieue et la ville centre, où les centres-villes deviennent des agglomérations urbaines où règnent les pôles d'emplois et de services. Alors que les centres-ville se densifient, le développement des technologies de communications provoque la «mort de la distance» suite à l'invention et l'utilisation des téléphones et d'internet. Cependant, beaucoup d'industries vers les années 80 se

remettent à solliciter les services des messagers à vélo qui redeviennent presque indispensables pour certains; les agences de publicité, les photographes, les designers graphiques, les compagnies de postproduction, les designers de mode, les manufacturiers de vêtements, etc. Tous ces domaines se heurtent à la difficulté de faire parvenir à leurs bureaux ou clients les objets matériels de leurs produits à travers les centres-villes de plus en plus congestionnés dans des délais rapides. C'est dans ce contexte que le messager à vélo reprend vie et établit les connexions essentielles à ces industries puisque les envois électroniques ne conviennent pas à leurs activités. On compte aussi dans ces industries les firmes de droits ainsi que les banques, qui ont souvent besoin de signatures physiques de personne et des preuves de livraison (Kidder, 2011).

La livraison à vélo dans le contexte postindustriel des grands centres urbains reste le moyen le plus rapide et efficace de déplacer des plis et colis à travers les grandes villes. Ce moyen de transport a su s'adapter aux différents contextes historiques et économiques à travers le temps, alors qu'à une certaine période il s'est presque vu disparaître. Bien qu'il continue de s'adapter aujourd'hui, on retrouve de moins en moins de messagers à vélo dans les villes. Effet, de 2001 à 2006, *Breakaway Courier Systems*, une des plus grandes compagnies de messagerie à New York affirme s'être départie de plus de 60% de ses messagers à vélo. Il y a une diminution constante de travail dans l'industrie causée par le phénomène de la digitalisation de documents que Robert Koch, le président de *Breakaway Courier*, compare à un python qui étouffe sa proie lentement mais sûrement (Kidder, 2011).

1.1.3 Résurgence : un métier au service de la classe créative

Avec l'arrivée des technologies de l'information, on a presque vu le métier de livraison à vélo disparaître avec la notion de «mort de la distance» engendrée par les nouvelles technologies. Pourtant, Florida, un sociologue urbain qui conduit d'abord ses recherches sur les fonctions

sociales et économiques des villes affirme qu'il n'y a jamais eu de mythe plus facile à défaire. En effet, les compagnies de hautes technologies et les industries de contenus créatifs continuent de se concentrer dans les endroits stratégiques des villes jouant le rôle d'incubateurs de créativité, innovation et de nouvelles industries. Plus important encore, les agglomérations de compagnies et industries créatives se créent afin de bénéficier de la présence des personnes talentueuses qui composent le bassin d'emploi et agissent fondamentalement comme moteur de l'économie créative (Florida, 2005).

Ces personnes qui composent la classe créative, comme le théorise Florida, se distinguent par des membres qui s'engagent dans un travail où la fonction fondamentale est de «créer de nouvelles formes significatives». Le cœur de la classe créative est composé par des scientifiques et ingénieurs, professeurs, poètes, artistes, acteurs, designers et architectes. Au-delà du cœur, la classe créative inclut aussi les professionnels créatifs qui travaillent dans un large éventail de domaines fondés sur la connaissance dans des secteurs de hautes technologies, services financiers, professionnels du droit et de la santé ainsi que de gestion d'entreprise (Florida, 2005). Et c'est justement cette même classe créative qui sollicite les services de compagnies de messagerie et qui alimente le besoin de messagers à vélo dans les rues des centres-ville, lieux d'agglomération des économies créatives. Ainsi, aussi importants que les travailleurs issus des domaines de la connaissance et de la création pour l'économie, les producteurs de services comme les messagers à vélo peuvent être la source d'un avantage compétitif à l'échelle régionale (Martin Prosperity Institute, 2011).

1.2 La culture du messenger à vélo

Les théoriciens issus des domaines de la sociologie et des études culturelles tels qu'Howard Becker et Albert Cohen se sont penchés pendant longtemps sur la notion de sous-culture, expliquée comme le partage de sensibilités et de pratiques de groupes de personnes au sein de formation culturelle plus grande (Fincham, 2007). Le groupe de travailleurs des messagers à vélo constitue donc selon Fincham une sous-culture puisqu'ils partagent la pratique du même métier et les mêmes sensibilités culturelles, que ce soit par rapport à leur choix de mode de vie ou leur amour du vélo (Fincham, 2007).

1.2.1 La caricature du messenger à vélo

Le messenger à vélo est décrit dans *Bike snob* comme un archétype de l'univers du cyclisme urbain. C'est un cycliste romantisé dans l'imaginaire collectif (Weiss, 2010, p. 72). Il a été immortalisé à de multiples reprises, notamment dans les années 80 dans le film *Quicksilver*; puis dix ans plus tard, au Québec, dans *2 secondes* ainsi que plus récemment dans *Premium Rush* (2012). Cette fascination pour le messenger à vélo se transcrit aussi dans de multiples documentaires, articles, illustrations et livres de types biographiques qui le dépeignent sous toutes sortes de formes : par exemple pour son style nonchalant (Figure 1), ou pour sa témérité et son agressivité (Figure 2).

Karl Kim Connell, professeur, écrivain et poète le décrit dans une nouvelle publiée dans *The North American Review*, premier magazine littéraire des États-Unis, comme navigant à travers «le trafic avec l'agilité d'une ballerine et la conscience d'un grand requin-marteau» (Connell, 1980, p. 34). Le requin-marteau est le spécimen de son espèce qui possède la plus large portance visuelle, ce qui lui permet de prendre des virages plus serrés sous l'eau (National Geographic, s.d.).

The MESSENGER



This cyclist has no time for bullshit. There are long plastic tubes to be delivered to tall buildings. As highly evolved utilitarians who have a fearless and instinctual command of NYC traffic, they flow down Broadway like fish downstream. However, their cunning is too often the cause of their demise.

Figure 1
Kurt MC Robert. [s.d.]. The Messenger.

Les points de vue sur le messenger sont divisés et polarisés. On l’admire d’une part pour le courage d’avoir choisi un mode de vie libre, une vie que plusieurs ont rêvé de poursuivre sans jamais avoir eu le courage de l’adopter ce qui implique de renoncer à leur veston et cravate (Kidder, 2011). On le dénigre d’autre part en le condamnant de suicidaire, anarchiste, obscène, hors-la-loi, pervers, maniaque, drogué, alcoolique, insouciant ou tout simplement crotté [traduction libre] (Connell, 1980).



Figure 2
Greg Dampier. The Fearless NYC Bike Messenger.

Cela n'empêche que, fondamentalement, le messenger à vélo d'une manière ou d'une autre représente en soi le cow-boy urbain, incarnant l'image de l'homme urbain par excellence que Kidder désigne même comme un héros folklorique (Kidder, 2011). La caricature du messenger à vélo amplifie certains traits et caractéristiques du personnage urbain, notamment à travers la dualité dans l'illustration de Greg Dampier (Figure 2) entre le messenger perçu comme une menace urbaine ou bien un héros urbain, d'où l'utilisation du qualificatif de «cow-boy urbain», ce héros solitaire et cette menace hors-la-loi du *wild west*. Dans un article du Toronto Star, on le compare même à un gladiateur dans un amphithéâtre romain (Chesney, 1993). Ce cow-boy moderne urbain troque sa fidèle monture pour enjamber le vélo en adhérant à l'éthique particulière du «travailler dur, jouer dur» (Fincham, 2006). Finalement, toutes ces représentations du messenger à vélo viennent souligner son importance dans l'imaginaire collectif de la ville.

1.2.2 Le messenger et la ville

Le messenger à vélo est intimement lié aux grands centres urbains, car c'est dans ce contexte où il performe le mieux et se démarque par son efficacité. En effet, le Martin Prosperity Institute a mené une étude en 2011 afin de localiser les flottes de messagers à vélo les plus importantes en Amérique du Nord dans les villes créatives les plus imposantes, entre autres dans les villes de New York, Los Angeles, Chicago, Toronto, Vancouver et Montréal (Martin Prosperity Institute, 2011). Toutes ces villes comportent leur réseau de rues et d'aménagements urbains propres et complexes où le messenger doit naviguer tous les jours.

C'est là que la notion de «flow urbain» entre en jeu. Comme définit par Kidder, le «flow urbain» renvoie à un labyrinthe urbain de la mort (*Urban Death Maze*) où la ville représente une structure architecturale complexe de rues et trottoirs dans laquelle le messenger à vélo doit se frayer un

chemin le plus rapidement possible d'un point A à un point B (Kidder, 2009). Sa capacité à régler les problèmes qu'il rencontre en cours de route, c'est-à-dire la manière avec laquelle il va contourner le trafic, le code de la route et même ses autres utilisateurs, automobilistes et piétons, détermine son talent en tant que messenger. Il navigue ainsi avec habileté selon ses capacités spatiales acquises par son expérience et c'est sa manière de s'approprier l'espace public urbain dans lequel il vit et travaille (Kidder, 2009). *Murder of Couriers*, un documentaire sur les messagers à vélo de Vancouver réalisé par Neil Brill et Tom MacLeod, a entre autres mis en scène des messagers à vélo en pleine action lors de leurs manœuvres en centres urbains, des images qui ne laissent pas indifférentes devant tant de témérité (Brill et MacLeod, 2012). Comme le texte de Karl Kim Connell l'illustre, pour le messenger à vélo, «pédaler dans le trafic est comme courir dans un champ libre au football. Je regarde les voitures, voit une ouverture, et je sprinte» (Connell, 1980, p.34). « Jouer dans l'trafic », le slogan porté par la compagnie de messagerie montréalaise *Chasseurs Courier* (chasseurscourier, 2015) ainsi qu'une expression souvent citée par Kidder (Kidder, 2009), l'illustre bien.

1.2.3 Identité occupationnelle

Chez les messagers à vélo, la distinction entre travail et loisirs est confondue, car le métier de messenger à vélo est en soi un mode de vie, associé à une sous culture à laquelle on adhère. Cette dichotomie présente chez les autres types de travailleurs n'existe pas chez les messagers à vélo ou du moins, les frontières entre travail et loisir semblent se confondre, car l'identité des messagers est définie à travers l'exercice de leur travail (Fincham, 2008). Les messagers partagent donc une identité dite non conventionnelle puisqu'il est de plus en plus inhabituel chez les travailleurs d'identifier la pratique de leur travail comme mode de vie (Fincham, 2008).

L'identité occupationnelle du messenger est telle, qu'il s'engage dans des activités en dehors des heures de travail qui viennent répliquer les tâches effectuées au travail (Fincham, 2008).

L'exemple le plus concret se retrouve dans la pratique d'activités compétitives qui consistent à répliquer les aspects d'une journée de travail des messagers. Ces courses/événements urbains à vélo appelés *alleycats* consistent à reproduire l'aspect de compétitivité entre les messagers présent dans l'organisation de leur travail qui est basé sur un salaire à la pièce (Fincham, 2008). Un messenger plus rapide arrivera à compléter un plus grand nombre de livraisons et ainsi gagner un plus gros salaire. Ces courses sont souvent informelles et sont organisées par la communauté de messagers à vélo, via l'Association des messagers et messagères de Montréal, et ce, pour les messagers à vélo.

Montréal est connu dans le milieu des messagers pour sa *Course des Morts*, qui a lieu à l'Halloween tous les ans. En Amérique, le *North American Cycle Courier Championships* (NACCC), en Europe, le *European Cycle Messenger Championships* (ECMC) et à l'international le *Cycle Messenger World Championships* (CMWC) sont des événements compétitifs de plus grande envergure. Le dernier CMWC a d'ailleurs eu lieu à Montréal à l'été 2017. Chacune des courses *alleycats* ont leurs propres particularités, thèmes et échelles, pouvant rassembler des messagers provenant de différentes villes à travers le pays et même le monde.

1.3 L'organisation du travail

Nous abordons l'organisation du travail selon laquelle elle «consiste à aménager les tâches, les conditions de travail et les rapports entre les postes en tenant compte de la mission de l'organisation, de sa stratégie de gestion et des caractéristiques de la main-d'œuvre» (Simard, 2002). L'industrie de la messagerie à vélo est un milieu où de façon générale, aucune mesure n'est

prise afin de promouvoir la santé et la sécurité au travail. La mise en place de formes d'organisation collective du travail dans le contexte de la messagerie à vélo ne peut qu'apporter à l'éducation de ses membres sur la santé et la sécurité au travail afin de reconnaître et signaler les effets potentiels ou connus sur le bien-être des messagers. Elle permet aussi de mieux faire comprendre les droits de ces travailleurs et les compensations destinées aux travailleurs ayant vécu un accident dans l'exercice de ses fonctions. L'adhésion à un groupe de travailleurs organisé peut également protéger les employés contre les représailles pour avoir signalé des blessures ou des maladies liées au travail (Azaroff et coll., 2004).

1.3.1 L'organisation du messager à Montréal

La plupart du temps le messager à vélo traditionnel oeuvre en tant que travailleur autonome auprès de leurs clients, du moins c'est le cas pour la plupart des compagnies de messagerie. Néanmoins, le statut du messager à vélo reste ambigu. Certes, il est considéré comme un travailleur indépendant, cependant, il reste extrêmement dépendant de la compagnie avec laquelle il signe son contrat qui stipule par exemple qu'ils doivent accepter d'être payés à la livraison à la pièce, ce qui constitue parfois un salaire horaire moindre que le salaire minimum. Un travailleur indépendant devrait donc être en mesure d'établir son propre horaire et définir sa propre méthode de travail (Didierjean, 2016).

Selon Cam Novak, ancien propriétaire de la compagnie de messagerie à vélo *Cycle-Bird Courier*, un des plus gros problèmes avec l'industrie est le traitement des employés. En effet, il n'y a pas de salaire minimum, aucune compensation en cas de blessure faite au travail et aucune pause attribuée. «C'est une industrie sauvage qui fait ce qu'elle veut» (Pool, 2012, p.4). Le mode de rémunération à la commission de l'industrie de la messagerie à vélo encourage en quelque sorte les coursiers à se déplacer d'un point à un autre aussi rapidement que possible, et ce, par tous les

moyens possibles. Cela implique souvent une conduite rapide et nerveuse sans considération pour les lois de la circulation routière. La prise de risques considérables lors de la navigation est courante (Fincham, 2008).

1.3.2 Formes de l'organisation collective du travail

Face aux lacunes de l'industrie quant à la prise en charge des travailleurs, des alternatives provenant des travailleurs eux-mêmes ont émergé dans une logique d'entraide. Le *Bicycle Messenger Emergency Fund* (BMEF), cet organisme à but non lucratif est fondé en 2000 dans le but de venir en aide aux messagers à vélo de partout à travers le monde. Il procure une aide financière de 500\$US pendant la première semaine de convalescence des messagers à vélo qui se blessent durant le travail et qui ne peuvent continuer à travailler dans l'immédiat suite à leurs blessures (BMEF, 2016). Ce fonds d'aide financière d'urgence mis en place par des messagers, bien que modeste, peut faire toute la différence dans un système où les demandes de prestations peuvent prendre plusieurs mois à recevoir pour les travailleurs autonomes. L'organisme à but non lucratif est maintenant reconnu dans l'industrie de la messagerie à vélo partout dans le monde et est supporté par des donations, mais est principalement financé grâce à la tenue de nombreux événements.

À Montréal, l'Association des messagers et messagères de Montréal (MTLBMA) œuvre en tant qu'organisation collective à but non lucratif pour les messagers qui travaillent à Montréal. Fondée par des messagers de Montréal, elle a pour mission de «promouvoir la culture cycliste et l'esprit communautaire du métier par le biais d'événements, de courses [*alleycats*], de partys, etc.» (MTLBMA, 2017). C'est elle aussi entre autres qui est chargée d'organiser la *Course des Morts* annuelle ainsi que d'autres courses *alleycats* et activités de financement, et ce, afin de mener à bien

à l'organisation de la 25^e édition de la *Cycle Messenger World Championships* (CMWC) en 2017 à Montréal (CMWC, 2017). Mais encore plus important, sa présence sert de support en tant que forme d'organisation collective du travail pour les messagers à vélo de Montréal.

1.4 La santé et la sécurité au travail

La santé et la sécurité au travail pour le messager à vélo sont similaires à certains autres métiers qui demandent une certaine exigence physique dans sa pratique, comme entre autres, le monteur de ligne, l'éboueur et le planteur d'arbres. Ce sont des métiers qui comportent considérablement plus de risques et qui s'insèrent d'emblée dans une pratique plus dangereuse. Le métier de messager à vélo est aussi souvent associé au sens figuré et littéral comme un «sale boulot», car il est dangereux, crasseux et de nature servile (Kidder, 2011).

1.4.1 Un métier dangereux

La santé et la sécurité des messagers à vélo sont des préoccupations qui ne datent pas d'hier. En effet, c'est dans le début des années 1900 que le *National Child Labor Committee* donne la tâche à Lewis Hine, un photographe et sociologue américain de documenter l'exploitation des enfants dans les milieux de travail à travers les États-Unis. Hine parcourt alors le pays afin de photographier et interviewer les enfants à propos de leurs conditions de travail et il fait la rencontre de plusieurs jeunes messagers à vélo. La plupart travaillent pour les compagnies de télégraphe et doivent parcourir de grandes distances pendant de longues périodes de temps afin de compléter la transmission des messages à leur destinataire. Hine note suite aux entrevues menées auprès de *bicycle boys* une préoccupation particulière face à l'exposition des jeunes cyclistes aux dangers du

métier et au vice, notamment du à des destinations douteuses pour des jeunes de cet âge dans des quartiers malfamés gorgés de vendeur de drogues et de travailleurs du sexe (Arbuckle, 2016).

Aujourd'hui, l'industrie de la messagerie à vélo reste fortement marginalisée, sans véritable encadrement appliqué et peu réglementé. Puisque le messager à vélo traditionnel pratique la plupart du temps son métier en tant que travailleur indépendant, très peu d'études sur les véritables risques et impacts sur la santé et la sécurité du travail de ses travailleurs existent. Des chercheurs du département de la santé environnementale de l'école de la santé publique d'Harvard ont mené la première étude de la sorte en 2002, sur les blessures occupationnelles des messagers à vélo de Boston (Dennerlein et coll., 2002). La majorité des répondants (70%) ont déclaré avoir manqué au moins une journée de travail suite à une blessure subie lors de l'exercice de l'emploi dont 55% disent avoir eu une blessure assez sérieuse pour devoir avoir recours à une attention médicale particulière, alors que 27% ont déclaré avoir visité un centre hospitalier suites à leur blessure. C'est 70% des répondants qui disent avoir expérimenté un quasi-accident dans la dernière journée de travail et 90% qui disent avoir expérimenté au moins un *close call* dans la dernière semaine (Dennerlein et coll., 2002).

1.4.2 Les risques du métier

La méthode de navigation du messager à vélo reste aussi plus risquée puisqu'il est plus souvent qu'autrement contraint à circuler avec le trafic véhiculaire dans les centres urbains. «Ils n'ont pas le choix de se faire justice pour être respectés par les automobilistes», affirme Christophe Navel, cofondateur de *Véli Coursiers*, la seule compagnie de livraison à vélo de la ville de Québec. Il conseille même à ses livreurs de «prendre le tiers de la voie» sur laquelle ils circulent (Rémillard, 2014, p.1). Selon une étude menée à Montréal auprès de cyclistes navetteurs et de loisir, les

utilisateurs des pistes cyclables subissent près de 28% moins d'accidents et blessures en comparaison aux cyclistes qui utilisent la route avec le trafic automobile (Lusk et coll., 2011). Lorsque les automobiles et les vélos ne sont pas séparés lors de leur circulation dans le trafic, il y a un haut risque que des collisions causant des blessures se produisent. Les messagers à vélo naviguent principalement dans le trafic du centre-ville avec très peu de séparation avec les automobiles en circulation, qu'offrent par exemple les pistes cyclables aménagées (Dennerlein et coll., 2002).

Néanmoins, une étude menée en 2017 ayant pour but d'analyser les méthodes de navigation des cyclistes au comportement téméraire en milieu urbain justifie plusieurs comportements illégaux autrement. En effet, la majorité des cyclistes qui adoptent des comportements illégaux du Code de la route s'expliquent en les justifiant par leur sécurité personnelle (71%), par économie d'énergie (56%), par économie de temps (56%) et /ou afin de leur assurer une meilleure visibilité sur la route (47%) (Wesley et coll., 2017). Ainsi, lorsque le Code de la route n'est pas respecté par les cyclistes, les comportements ne sont pas toujours motivés par la témérité, mais sont parfois adoptés par choix rationnel avec un risque associé perçu comme minime étant motivé surtout par leur propre sécurité dans un environnement où le système de transport est dominé par l'automobile (Wesley et coll., 2017). Bien que cette étude ne soit pas menée sur des travailleurs à vélo, les processus et perceptions sont possiblement partagés par les travailleurs cyclistes.

De plus, une étude menée en 2016 par Apparicio explique les effets négatifs de l'environnement urbain sur les cyclistes en ville, qui mettent ainsi les messagers à vélo dans une situation d'inégalité environnementale importante (Apparicio et coll., 2016). L'exposition plus grande aux nuisances environnementales pour ces travailleurs est le résultat d'une injustice environnementale certes. Or, comme l'étude l'indique, d'une part le fait d'utiliser son vélo pour ces déplacements en ville augmente le niveau d'activité en améliorant la condition cardio-respiratoire des cyclistes tout en

diminuant à long terme le risque de développer des maladies chroniques, de l'embonpoint et de l'obésité liés à un mode de vie sédentaire. L'usage régulier du vélo a aussi démontré assurer une santé mentale et une qualité de vie meilleure. Néanmoins, pratiquer le vélo en milieu urbain apporte son lot d'effets négatifs sur la santé causés par l'exposition des cyclistes à la pollution, au bruit ainsi qu'à de grandes densités de trafic automobile. De telles expositions ont été démontrées être en lien direct avec le développement de maladies cardiorespiratoires et cardiovasculaires et même certains types de cancers. Parmi tous les utilisateurs de la route, ce sont les cyclistes qui sont plus à risque, car lors de leur activité physique ils ont un rythme respiratoire jusqu'à 4.3 fois plus rapide que les conducteurs d'automobile, ce qui fait en sorte qu'ils inhalent en moyenne une plus grande quantité de polluants présents dans l'air. De plus, l'exposition prolongée à de hautes fréquences de bruits générés par le trafic automobile a démontré avoir des effets négatifs sur le bien-être en stimulant le système nerveux chez l'humain, ce qui causerait un stress psychologique (Apparicio et coll., 2016).

Naviguer dans le trafic, en plus d'exposer le messenger à vélo à des nuisances et des risques physiques, offre son lot de nuisances psychologiques. Dans une vidéo sur la façon dont l'harcèlement public affecte le messenger à vélo, la *Women Bike Messenger Association* fait la lumière sur le harcèlement public, notamment sous la forme de *catcalling* que vivent la communauté des messagers à vélo et particulièrement celle des femmes. Elle explique que «le motif de l'harcèlement public est de rappeler aux [messagers à vélo] qu'ils ne possèdent pas les espaces qu'ils habitent et que leur existence est constamment régulée par les [automobiles]» (WBMA, 2016).

Finalement, on a démystifié le messenger à vélo à travers la plupart de ces aspects. On en vient à mieux comprendre son personnage urbain, son rôle dans l'environnement urbain, son organisation du travail informelle ainsi que les risques liés à la santé et la sécurité de ces travailleurs.

1.2 Problématique

Par cette recension des écrits, on constate que l'industrie de la messagerie à vélo réduit les déplacements motorisés pour mener à bien des activités de livraison, et se présente donc comme un atout dans le développement des villes plus durables. Pour favoriser son essor et son développement, il est important de mieux comprendre les travailleurs et leur industrie afin d'assurer la sécurité et les conditions de travail qualifié de ses employés à vélo.

L'industrie de messagerie à vélo est une industrie dont les activités comportent des risques importants à la santé et la sécurité des messagers à vélo. L'exposition aux risques considérables, les conditions de travail et l'historique des accidents de travail sont très peu documentés, et ce, particulièrement au Québec. Ces informations manquantes devraient néanmoins permettre d'envisager de mettre en place des mesures de prévention des accidents routiers liés au métier ainsi qu'améliorer l'organisation du travail dans l'industrie.

1.2.1 Pertinence sociale et scientifique

Étant donné la présence limitée d'études sur les messagers à vélo et l'absence complète de travaux à Montréal, une ville où une communauté de messagers se maintient, il est important de documenter ce domaine au Québec. D'une part, les études antérieures ont beaucoup de limites et n'abordent que très peu les facteurs de risque et différentes pistes de solution, et d'autre part,

celles-ci fournissent des informations qui ne sont qu'en partie pertinentes dans la situation québécoise. Le projet devrait fournir aux membres de l'industrie des données sur la situation présente qui pourraient être utilisées dans les efforts d'organisation collective des travailleurs et dans la dissémination de bonnes pratiques permettant de réduire le nombre d'accidents liés à ce type d'emploi.

Les données produites se distingueront des recherches existantes tant par le bassin de travailleurs à l'étude que par l'approche intégrative dans les domaines et disciplines de la santé et sécurité, de l'organisation du travail, et de la sociologie. La position des employeurs et des organisateurs de mouvements et revendications pourra être clarifiée et des ponts pourront être créés entre ces groupes de manière à faciliter l'élaboration de solutions. À la différence des travaux recensés, les questions d'organisation du travail seront étudiées pour les effets potentiels sur la santé et la sécurité des messagers à vélo.

1.2.2 Objectif général de recherche

Dans un contexte de recherche exploratoire où peu d'études sont disponibles on vise tout d'abord à dresser un portrait de l'industrie de la messagerie à vélo à Montréal, de sa culture, de l'organisation du travail, de ses conditions de travail, de ses risques, des expositions et des historiques d'accidents. On cherche principalement à comprendre les facteurs de risque d'accidents routiers et à proposer des solutions visant à réduire le fardeau d'accidents de la route dans une industrie où peu de réglementation existe, ce qui peut favoriser les accidents de la route.

1.2.3 Objectifs spécifiques de recherche

Les trois objectifs spécifiques suivants se déclinent en fonction de trois approches méthodologiques qui sont proposées dans le prochain chapitre;

- 1) Comprendre le point de vue des messagers à vélo, leurs contraintes, leur culture et leurs expériences vécues par rapport aux accidents de la route et aux questions d'insécurité.
- 2) Comprendre et décrire l'industrie de la messagerie, les contraintes, requêtes et opportunité de la partie patronale.
- 3) Comprendre la structure de travail des messagers à vélo et identifier leurs pratiques et capacités d'organisation de travail.

Dans le chapitre suivant, nous veillerons à atteindre notre objectif général de recherche sur la santé et la sécurité des messagers à vélo avec deux approches méthodologiques qualitatives et un cadre conceptuel à trois concepts; le «flow urbain», l'identité occupationnelle et l'organisation du travail.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

2.1 Approches méthodologiques qualitatives

L'approche qualitative de la recherche met l'accent sur la compréhension qui repose sur l'interprétation d'un phénomène à partir de données fournies par les participants à l'étude (Fortin, 2010). Dans notre cas, on se plonge dans le monde des courriers à vélo afin de comprendre qui ils sont et leur quotidien. La chercheuse doit alors entrer en contact avec des messagers à vélo, ceux qui vivent le phénomène à l'étude de manière quotidienne afin de recueillir des données quant à leur culture, leur organisation du travail et leur santé et sécurité au travail.

2.1.1 La recherche ethnographique

Une des approches méthodologiques utilisées est inspirée par celle employée par deux chercheurs en sociologie qui ont produit beaucoup de matériel sur les messagers à vélo dans les dernières années, soient Kidder (Kidder, 2004, 2006, 2009a, 2009b, 2011) et Fincham (Fincham, 2006, 2007, 2008). Jeffery L. Kidder, maintenant professeur associé au Northern Illinois University, a conduit pendant trois ans une étude ethnographique sur les messagers à vélo de New York à travers des entretiens et des observations pendant leur travail et la pratique de leur loisir, alors qu'il était lui-même messager à vélo de 2002 à 2003 (Kidder, 2011). Ben Fincham quant à lui, professeur à Sussex University en Angleterre, tout comme Kidder, a mené une étude ethnographique de l'industrie de la messagerie à vélo, mais cette fois en Europe au Royaume-Uni pendant quelques années, à travers des entretiens et une enquête par questionnaire.

L'ethnographie consiste à observer, décrire, documenter et analyser les styles de vie ou les tendances particulières d'un groupe de personnes à l'intérieur d'une culture qui est dans notre étude celle des messagers à vélo de Montréal (Fortin, 2010). «L'étude ethnographique requiert l'immersion totale du chercheur dans la vie quotidienne des membres du groupe en question afin qu'il puisse saisir, par les observations et les entretiens, ce que sont [...] les valeurs et les conduites qui façonnent le comportement du groupe» (Fortin, 2010, p.273). Le chercheur devient un participant actif, ce qui lui permet de dégager une certaine vision sur la culture des messagers à vélo.

Ainsi, la chercheuse a pu intégrer comme Kidder et Fincham le milieu des travailleurs à vélo de Montréal à travers sa pratique de la livraison à vélo pour une compagnie de traiteur (*Freshmint*) pendant l'hiver 2015. Baignant aussi dans le milieu du travail à vélo ce fut plus facile pour elle de créer des liens avec les messagers de Montréal. C'est aussi grâce à des emplois dans des boutiques de vélo (*Cycle Technique* et *My Bicyclette*) et sa pratique du vélo pour se déplacer 365 jours par année qu'elle a pu développer des contacts, intuitions et ressources locales sur la thématique et le monde des cyclistes.

2.1.2 La recherche par théorisation ancrée

La deuxième approche méthodologique utilisée est celle de la théorisation ancrée «qui a pour objet l'élaboration de théories enracinées dans des problèmes sociaux particuliers pour lesquels il existe peu d'études approfondies» (Fortin, 2010, p.277) comme c'est le cas pour l'univers des messagers à vélo. Bien que le problème de recherche général ait été élaboré préalablement à la collecte et l'analyse de données en fonction des objectifs de la subvention obtenue de l'IRSST, la

théorisation ancrée nous permet d'explorer la manière dont les sujets qui façonnent le problème à l'étude vivent leur réalité. La collecte et l'analyse de données se font donc simultanément jusqu'à la saturation théorique des données, c'est-à-dire lorsque l'obtention d'informations additionnelles ne peut plus être réalisée et qu'il y a redondance des mêmes données déjà recueillies (Fortin, 2010).

2.2 Cadre conceptuel

Les concepts qui ont grandement contribué à construire le cadre conceptuel de ce projet de recherche (Figure 3) sont ceux du «flow urbain», de l'identité occupationnelle et de statut du travailleur. Les quelques indicateurs retenus au travers de la codification sont l'attitude par rapport au risque, les formes organisationnelles collectives ainsi que le mode de rémunération. En soi, le cadre conceptuel illustré ci-dessous est une «brève explication d'un ensemble de concepts et de sous-concepts liés entre eux et réunis en raison des rapports qu'ils entretiennent avec le problème de recherche» (Fortin, 2010, p.175). Les paragraphes suivants décrivent chacun des concepts retenus du cadre conceptuel de recherche sur la santé et la sécurité des messagers à vélo.

2.2.1 Flow urbain

Le «flow urbain» tel qu'expliqué par Kidder est le concept dans lequel s'insère le messager à vélo en mouvement dans la ville. Celui-ci vit, interagit et s'approprie l'environnement urbain lors de ses déplacements. En effet, la ville est parsemée d'obstacles physiques et en mouvement, et est régulée par un code de la route. Ces composantes peuvent être par exemple les intersections, les feux de signalisation, le trafic automobile, les sens uniques, les trottoirs, les arrêts, les piétons, etc. Le travail du messager à vélo consiste donc par son intuition et expérience à naviguer dans la ville,

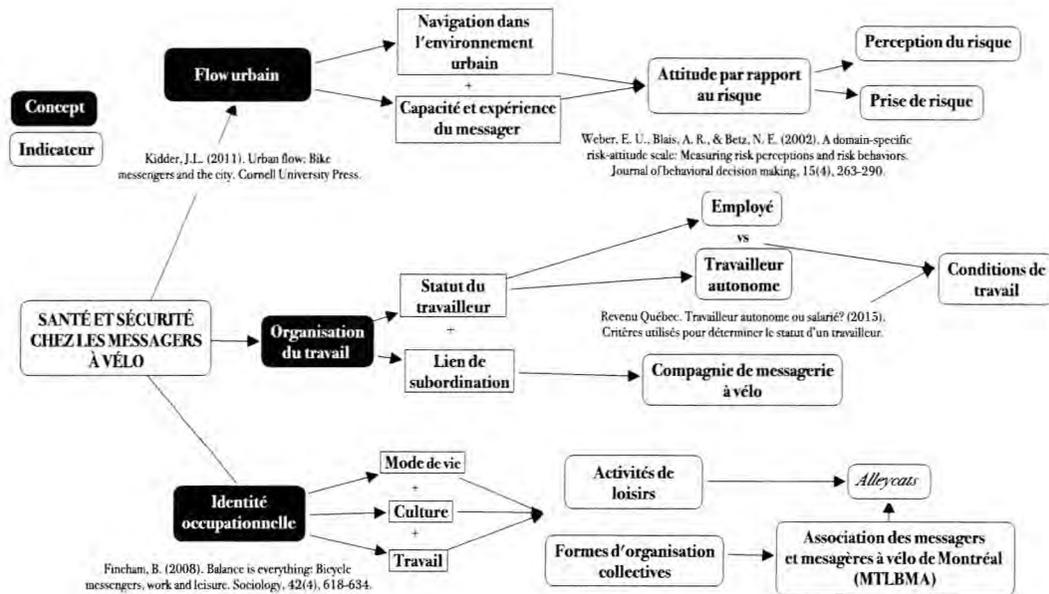


Figure 3
Cadre conceptuel

remplie d'obstacles et de dangers potentiels, le plus rapidement et logiquement possible (Kidder, 2009). Non seulement le «flow urbain» est considéré comme un attribut de la ville, mais il est le résultat des interactions des utilisateurs de la ville à travers son environnement bâti et réglementé. Dans son ensemble, chaque ville ainsi qu'utilisateurs de la route possède son propre «flow urbain». C'est donc à travers ses capacités et son expérience que le messager à vélo vit son environnement et c'est par les indicateurs de la perception du risque et la prise de risque dans le «flow urbain» (Figure 3) que la santé et la sécurité du messager sont abordées.

2.2.2 Identité occupationnelle

La notion d'identité occupationnelle expliquée par Fincham est une notion très importante dans la culture du messenger à vélo puisque le métier est vu comme un mode de vie. La forme la plus simple s'y retrouve dans l'organisation de courses et événements appelés *alleycats* (Figure 3) qui consistent à reproduire assez fidèlement les conditions et exigences dans lesquelles les messagers à vélo travaillent. Les *alleycats* sont organisés par les messagers à vélo et pour les messagers à vélo dans leurs temps libres et sont en soi des activités de loisirs auxquels les messagers se prêtent (Fincham, 2008). Cette identité occupationnelle se retrouve aussi dans la reproduction de formes d'organisation collective de travail, par exemple de l'Association des messagers et messagères à bicyclette de Montréal (MTLBMA). La consolidation de cette forme d'organisation collective de travail est un bon indicateur de la contribution de la culture des messagers à vélo auprès de leur propre santé et sécurité au travail.

2.2.3 Organisation du travail

L'organisation du travail chez le messenger à vélo est particulière puisque le messenger occupe plus souvent qu'autrement le statut de travailleur autonome au sein de la compagnie pour laquelle il travaille. Selon Revenu Québec, cela signifie que le travailleur autonome a libre choix des moyens d'exécution d'un contrat et il n'a aucun lien de subordination entre lui et son client (Revenu Québec, 2015). Cependant, le messenger à vélo doit accepter une certaine charge de travail en termes d'horaire, de livraisons à effectuer, en plus de travailler dans des conditions souvent précaires et difficiles. Ces éléments dans la structure de travail des messagers à vélo indiquent qu'il y a bel et bien une subordination présente entre le travailleur à vélo ainsi que la compagnie pour laquelle il travaille. Ainsi, les conditions de travail du messenger à vélo semblent altérées par la

structure de travail dans lequel il exerce son métier ce qui influe alors directement sur sa santé et sa sécurité.

Ces différents concepts ont permis de structurer le travail de terrain tout en permettant une certaine flexibilité dans la collecte et l'analyse des données. La prochaine section présente l'approche d'échantillonnage des participants à l'étude.

2.3 Méthodes d'échantillonnage

Deux méthodes d'échantillonnage sont utilisées afin de sélectionner l'échantillon de notre population cible, c'est-à-dire d'établir le «processus au cours duquel on sélectionne un groupe de personnes ou une portion de la population pour représenter la population cible» (Fortin, 2010 p. 224). Ces deux méthodes sont l'échantillonnage par choix raisonné et l'échantillonnage par réseaux. La taille de l'échantillon visée par l'étude était à l'origine d'une quinzaine de messagers à vélo ainsi que de cinq employeurs de messagers à vélo à moins que la saturation des données soit obtenue avec un nombre inférieur de répondants. Nos espérances n'ont cependant pas été atteintes puisque seulement un employeur a répondu à l'appel. Bien que des courriels électroniques aient été envoyés à la liste complète des employeurs de messagers à vélo présente en annexe, il semble qu'une certaine réticence ou manque de disponibilité de la part des employeurs ont eu raison de la tenue d'entrevues. Cependant, grâce à notre réseau de contacts, nous avons pu combler ce manque avec des entrevues avec un avocat en droit du travail ainsi qu'un répartiteur, tous deux anciens messagers à vélo. Ces derniers ont d'ailleurs été suggérés par des participants de la recherche lors des rencontres en entrevue.

2.3.1 Échantillonnage par choix raisonné

La méthode d'échantillonnage par choix raisonné «consiste à sélectionner certaines personnes en fonction de caractéristiques typiques de la population à l'étude» (Fortin, 2010, p. 235). Dans notre cas, les critères d'inclusion et d'exclusion «décrivent les caractéristiques essentielles de la population que l'on souhaite trouver chez les sujets» (Fortin, 2010, p. 235). Ils reposent sur deux points; premièrement, on inclut tout sujet qui travaille pour une compagnie de messagerie à vélo; deuxièmement, on exclut tout sujet qui n'est pas majeur, donc qui est âgé de moins de 18 ans par souci à proprement éthique des suites de la recherche. On a voulu aussi atteindre dans l'ensemble une certaine diversité au niveau de l'âge, du sexe et de l'expérience des participants afin de pouvoir recueillir des témoignages et points de vue différents des travailleurs de l'industrie de la messagerie à vélo.

2.3.2 Échantillonnage par réseaux

La méthode d'échantillonnage par réseaux «consiste à demander à des personnes recrutées initialement selon des critères de sélection précis de suggérer le nom d'autres personnes qui leur paraissent répondre aux mêmes critères» (Fortin, 2010, p. 236). C'est donc par un effet boule de neige que les sujets suggèrent d'autres personnes qui respectent les critères d'inclusion et d'exclusion mentionnés ci-haut, notamment à la suite de l'administration des entretiens par la chercheuse.

Une deuxième approche a permis d'identifier des participants à l'étude. La présence de la chercheuse aux rencontres de l'Association des messagers et messagères à bicyclette de Montréal a élargi considérablement son réseau de contacts dans le milieu et a permis d'identifier des participants supplémentaires.

2.4 Méthodes qualitatives de collecte de données

Trois méthodes de collecte de données sont utilisées dans le présent projet de recherche soit les méthodes qualitatives de la recherche documentaire (pour compléter ou vérifier certains éléments présentés par les participants), l'entrevue semi-dirigée et l'observation non structurée des rencontres de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal.

2.4.1 Recherche documentaire

D'abord, une recherche des écrits a été faite grâce au moteur de recherche *Google Scholar* et des bases de données offertes par l'UQAM en utilisant des mots-clés propres aux problématiques et au sujet de recherche. Après une première recherche, il a été constaté que les sources d'information sur les messagers à vélo étaient loin d'être abondantes et que des recherches futures viendraient alimenter l'information sur le sujet en plus d'élaborer des connaissances spécifiques pour le cas des messagers à vélo du Québec.

Les différentes sources constituent principalement des informations empiriques, c'est-à-dire d'«informations qui proviennent de publications se rapportant à des résultats de recherche» ainsi que de la littérature dite «grise» (Fortin, 2010, p. 138). Aussi, la majorité des sources sont primaires, donc «proviennent d'une recherche originale rédigée par l'auteur lui-même» (Fortin, 2010, p. 138). Autres les articles scientifiques, les rapports et les articles de journaux, on retrouve dans la liste des références plusieurs documents de type biographique qui décrivent la vie en tant que messager à vélo.

Une seconde recherche documentaire suite à la collecte de données nous a mené à explorer d'autres avenues introduites par les propos des participants de l'étude, partie fondamentale ici de

l'approche de la théorisation ancrée. On parle par exemple des informations relatives au gouvernement du Québec par rapport au statut du travailleur autonome et de salarié selon Revenu Québec (Revenu Québec, 2015), de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) (CNESST, 2016), de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP) (LATMP, 2016), des modifications au Code de la sécurité routière (CSR) par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) (SAAQ, 2016), des pathologies relatives à la surutilisation chez les cyclistes (Boudier-Revéret, 2013), de la santé financière des travailleurs et ses incidences (Manuvie, 2016) ainsi qu'un texte se penchant sur les cyclistes commerciaux et leur consommation de nourriture équivalente à leur carburant au travail (Bikes At Work, 2012).

2.4.2 Entrevue semi-dirigée

Une entrevue semi-dirigée a été administrée à douze messagers à vélo, à un employeur de messagers à vélo, ainsi qu'un avocat en droit du travail et un répartiteur de messagers à vélo, tous deux anciens messagers à vélo. Ce type d'entrevue est une «interaction verbale animée par la chercheuse à partir d'une liste de thèmes qu'elle souhaite aborder avec le participant, sans avoir de questions précises à poser», mais plutôt sous forme de questions générales classées selon les thématiques à l'étude (Fortin, 2010, p. 428). À travers un contact direct entre la chercheuse et le participant, l'entrevue est ici privilégiée pour tenter de comprendre le point de vue, l'expérience, les préférences et les perceptions du participant. Chaque participant doit prendre connaissance de l'objet de l'étude et de ses implications en signant un formulaire de consentement (Annexe A) avant sa participation au projet afin de respecter la dimension éthique de l'étude.

2.4.2.1 Guides d'entrevue

Deux guides d'entrevues ont été construits (Annexe B) afin d'encadrer l'échange avec le participant qui varie en fonction du type de participant interviewé. La durée estimée pour mener à bien l'entrevue varie de 45 minutes à 1 heure 15 minutes. Environ une dizaine de messagers à vélo sont interviewés ainsi que cinq employeurs de messagers à vélo. Les thèmes principaux qui sont abordés lors de l'entrevue sont établis en fonction du profil du répondant, qu'il soit messenger à vélo ou employeur de messagers à vélo. Deux grilles d'entretiens ont donc été préparées. Celles-ci traitent de la culture des messagers à vélo et de leur identité, de l'organisation du travail dans l'industrie de la messagerie à vélo; des problématiques liées à la santé et la sécurité sur les routes des messagers à vélo.

Entre autres, les messagers à vélo sont questionnés sur les raisons de la pratique de l'emploi, les avantages et les désavantages, la vision par rapport à la sécurité et aux accidents, et les mesures de protection adoptées ainsi que les comportements à risques. Les employeurs de messagers à vélo quant à eux sont questionnés sur l'industrie, ses défis, ses contraintes, ses objectifs et les mesures de protection et de sécurité favorisées. L'entrevue, avec le consentement du participant, est enregistrée numériquement et ensuite la transcription des données est faite sur support électronique. Les données restent confidentielles tout au long de l'étude. Les deux grilles d'entretien sont présentées dans l'Annexe B de ce mémoire.

2.4.2.2 Analyse de contenu

Suite à la transcription du matériel audio des entrevues, la méthode d'analyse qualitative utilisée pour analyser les données issues des entrevues semi-dirigées est l'analyse de contenu. Celle-ci consiste à faire le «traitement de données qualitatives afin d'en dégager les thèmes saillants et les

tendances» (Fortin, 2010, p. 467). Ce type d'analyse est aujourd'hui assisté par ordinateur à l'aide de programmes informatiques performants; dans notre cas on utilise *NVivo II*. «Ce logiciel met en place les opérations de fragmentation des données en unités d'analyse plus petites, de codage qui associe chaque unité d'analyse à une catégorie et du regroupement du matériel codé selon les concepts ou les catégories observées» (Fortin, 2010, p.467).

Dans le cadre de ce projet, deux approches ont été utilisées afin d'effectuer le codage des données qualitatives, ce qu'on appelle une approche abductive, qui combine à la fois les approches inductives et déductives. En effet, un codage *a priori* est effectué à partir de la revue de littérature et de la construction du cadre conceptuel qui s'articulent autour des trois points suivants : la culture du messenger à vélo, l'organisation du travail ainsi que la santé et la sécurité au travail. Ensuite, un codage *a posteriori* est effectué à partir des données au même moment que l'analyse des données afin d'en arriver à une catégorisation complète des éléments (Mouricou et Garreau, 2015).

La carte heuristique de codage finale (Figure 4) décrit la représentation visuelle de la hiérarchisation des thèmes d'analyse qui ont fait partie de la catégorisation d'éléments. Les thèmes d'analyse sont catégorisés soit par l'approche inductive; où l'on peut d'ailleurs distinguer les sous-thèmes issus du codage *a posteriori*, soit par l'approche déductive où l'on retrouve les sous-thèmes issus du codage *a priori*. Au final, plusieurs citations tirées des entrevues seront utilisées afin d'illustrer les résultats obtenus et d'étayer les discussions.

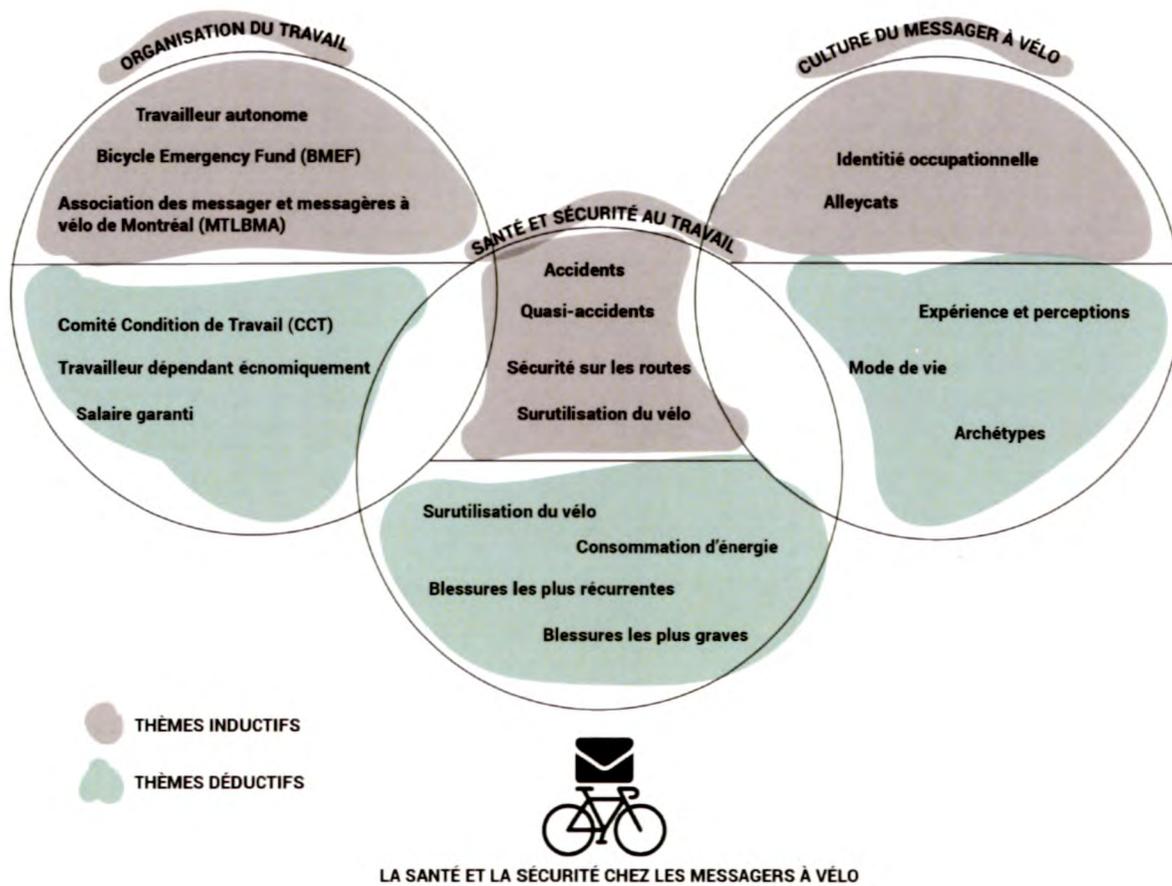


Figure 4
Carte heuristique de codage

2.4.3 Observation non structurée

L'observation non structurée des messagers à vélo est surtout utilisée comme méthode complémentaire aux collectes de données constituées par les entrevues semi-dirigées. Cette forme d'observation « suppose l'immersion totale du chercheur dans une étude, au même titre que les participants, en vue d'observer directement comment ceux-ci réagissent aux événements ou aux situations de la vie courante » (Fortin, 2010, p. 431). La particularité de ce type d'observation « se

caractérisée par sa flexibilité, son caractère peu contraignant, la grande liberté d'interprétation qu'elle permet et la prise en compte de l'expérience des personnes observées» (Fortin, 2010, p. 431). Les observations non structurées ont été menées lors de trois des rencontres des membres de l'association des messagers et messagères de Montréal (MTLBMA). Depuis sa reconsolidation en septembre 2016, les rencontres se tiennent une fois par mois. Des observations non structurées ont aussi été menées durant quelques courses annuelles organisées par les messagers de Montréal : la Course des Morts et le *Cycling Redneck's Tour*.

2.4.3.1 Journal de bord

La collecte de données se fait à l'aide d'un journal de bord, avec lequel la chercheuse recueille les informations qu'elle juge pertinentes. Elle note les observations, les impressions, les conversations et les expériences à l'égard du phénomène étudié (Fortin, 2010). Lors de sa présence, l'observatrice recense les communications, interventions et initiatives des participants. Les observations ne sont pas enregistrées numériquement, cependant l'observatrice note de manière systématique les éléments pertinents à l'objet de recherche dans un journal de bord. La transcription des notes sur support informatique ne permet d'identifier aucune des personnes présentes aux rencontres.

La présence de la chercheuse aux rencontres du MTLBMA ainsi qu'à la participation aux quelques événements mentionnés ci-haut a beaucoup contribué à orienter les thématiques de recherches initiales. Elles ont surtout alimenté les thématiques de la culture des messagers à vélo ainsi que l'organisation du travail auprès de ce type de travailleurs. L'identité occupationnelle soulignée par l'organisation de courses et événements en plus d'une mise en place d'une structure organisationnelle par les messagers à vélo pour les messagers à vélo a été déterminante pour l'élaboration des résultats.

2.5 Démarche éthique

Suite à l'obtention du certificat d'accomplissement par la chercheuse de la Formation en éthique de la recherche (FER), une demande de certificat éthique a été déposée auprès du Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) et a été approuvée par l'UQAM en mai 2016. Tous les documents comprenant les formulaires de consentement et le matériel de collecte de données ont été soumis et acceptés par le comité. La demande de certificat éthique a été initialement faite par Ugo Lachapelle dans le cadre du projet de recherche principal «La multiplication des services de livraison à vélo et ses incidences sur la santé et la sécurité des travailleurs à vélo : élaboration de bonnes pratiques» financée par l'IRSST. Le présent projet «La santé et la sécurité chez les messagers à vélo, ces cow-boys urbains» représente un des volets du projet de recherche principal et s'inscrit dans la réalisation du projet de mémoire de la chercheuse. Le certificat éthique en lien avec le projet global est fourni en Annexe D.

Le prochain chapitre fait état des résultats obtenus lors de la tenue des entrevues avec les messagers à vélo et les employeurs et acteurs de l'industrie de la messagerie à vélo en plus des observations des rencontres de la MTLBMA. Nous tenterons ainsi de décrire la culture de la messagerie à vélo de Montréal ainsi que celle des employeurs et de l'organisation du travail des messagers à vélo. Ces thèmes seront abordés; la culture, les archétypes et la santé et la sécurité au travail des messagers à vélo; les types d'employeurs, les relations et la contribution à la santé et la sécurité des employeurs de messagers à vélo; l'industrie de la messagerie, le statut de travailleur et les formes d'organisation collectives du travail du messenger à vélo.

CHAPITRE III

RÉSULTATS

À la lueur des résultats obtenus, c'est au total douze entrevues avec des messagers à vélo, dont onze hommes et une femme, qui ont été menées. C'est aussi trois entrevues avec la partie patronale et d'autres acteurs de l'industrie de la messagerie à vélo qui ont été effectuées avec un employeur, un avocat en droit du travail ainsi qu'un répartiteur de messagers à vélo, tous deux anciens messagers à vélo. De plus, la chercheuse a effectué à trois observations de rencontres de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal (MTLBMA). Nous tenterons ainsi de décrire la culture de la messagerie à vélo montréalaise ainsi que les réalités des employeurs de messagers à vélo et de l'organisation du travail de ce type de travailleurs.

3.1 Les messagers à vélo

En premier lieu nous tenterons de dresser un portrait de la culture des messagers à vélo ainsi que des membres qui composent cette industrie. Il sera aussi question de comprendre le point de vue des messagers à vélo par rapport à leur santé et sécurité au travail ainsi que leurs expériences vécues par rapport aux questions d'insécurité, aux blessures au travail et aux accidents de la route. Les données utilisées sont celles qui ont été collectées lors de la tenue des entretiens semi-dirigés avec les messagers à vélo, car c'est leurs points de vue qui nous intéressent ici. En effet, ce sont eux qui sont en mesure de nous renseigner de la meilleure façon sur leur culture ainsi que sur les questions de santé et de sécurité dans leur travail.

3.1.1 La culture des messagers à vélo

Lorsque l'on demande aux messagers à vélo de nous parler de la culture de ce groupe, tous sont catégoriques : il existe bel et bien une culture propre à celui-ci. Dans cette culture, nous avons dressé une hiérarchie des messagers à vélo qui semble bien établie dans la culture des messagers. On a répertorié cinq classes dans la hiérarchie des messagers à vélo allant de *poser* (poseur), *butterfly* (papillon), *rookie* (novice), *vet* (vétérain) jusqu'à *golden boy* (garçon d'or) (Figure 5). La capacité de gravir les classes de la pyramide est atteinte surtout par l'expérience, les capacités et l'ancienneté du messenger. Ainsi, un messenger à vélo est officiellement accepté et fait officiellement partie de la culture des messagers à vélo lorsqu'il n'est plus considéré comme un *rookie*, un poseur ou un papillon et qu'il a passé à travers un hiver montréalais de dur labeur en tant que messenger à vélo.

De haut en bas de la pyramide de la hiérarchie des messagers à vélo (Figure 5) on y retrouve les *golden boys*, ces messagers à vélo avec le plus d'expérience offrant de plus grandes performances et étant les plus fiables pour leurs employeurs. Ce sont les meilleurs au sein de leur compagnie et ce sont eux qui bénéficient des meilleures courses. Ensuite viennent les vétérans, les messagers à vélo avec le plus d'ancienneté qui pratiquent le métier depuis quelques années. Ce sont eux qui possèdent le plus d'expérience. Ensuite les *rookies*, ces apprentis messagers à vélo qui débutent. Ils sont officiellement acceptés dans la culture des messagers après avoir travaillé pendant un hiver ou une année. Ensuite il y a les *butterflies*, ces messagers à vélo qui ne travaillent que quelques périodes durant l'année, souvent l'été lorsque la température est plus clémente. Finalement, on retrouve au bas de la pyramide les *poseurs*, ces messagers à vélo qui travaillent pour de plus grandes compagnies corporatives comme notamment *Foodora* ou *Freshmint*. Ce ne sont pas des «vrais» messagers à vélo aux yeux des vétérans.

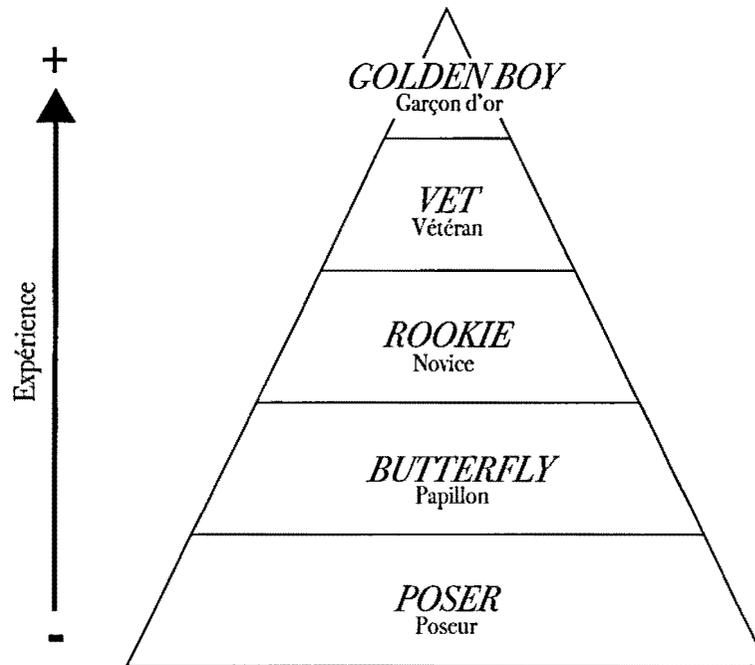


Figure 5
Hiérarchie des messagers à vélo.

La hiérarchie des messagers à vélo (Figure 5) représente une figure en forme d'entonnoir renversé puisque dans la culture des messagers les poseurs, papillons et *rookies* sont souvent nombreux. Néanmoins, l'hiver venu, les rudesses de l'hiver ont bien fait de rappeler aux messagers à vélo les plus aguerris les difficultés de l'emploi. Plusieurs débutants abandonnent pour laisser place à ceux qui auront les qualités et la persévérance requises pour monter les échelons dans la hiérarchie.

De plus, les messagers à vélo ont leur propre lexique qui dépeint un langage coloré; un jargon utilisé comme moyen de renforcer l'identification à leur culture (Nyssa, 2004). En voici une liste non exhaustive des termes (Tableau 1) qu'ils utilisent surtout au travail, mais aussi dans la vie de tous les jours. En effet, lors de la tenue des entretiens plusieurs termes issus du langage des

messagers à vélo étaient mentionnés. Plusieurs définitions des termes utilisées ont du être éclaircies par les participants à l'entrevue ou même recherchés d'où la création d'un lexique montréalais des messagers à vélo.

Ce qui est le plus intéressant à retenir pour la culture des messagers à vélo de Montréal sont les termes *Stumpy* et *Beach*. La *Beach* est la Place Ville Marie (PVM) (Figure 6), un édifice bien connu de Montréal par le symbole de la modernité qu'il représente. Il est le lieu de rencontre emblématique des messagers à vélo de Montréal, notamment lorsqu'ils sont en *standby* (en attente) (Tableau 1) d'un *call* (une livraison) (Tableau 1). Pour ce qui est de *Stumpy*, c'est la mascotte des messagers à vélo de Montréal. *Stumpy* est un pigeon handicapé à une patte qui était souvent aperçu à la *Beach* (plage) par les messagers à vélo. Il figure notamment fièrement sur une des versions du logo de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal (MTLBMA) (Figure 7).

Finalement, il est bien de rappeler qu'il existe une forte culture entourant la messagerie à vélo à Montréal, mais que cette culture est aussi présente à l'international dans toutes les villes où l'on retrouve des flottes de messagers à vélo. Un messenger en témoigne :

« [...] [c]'est vraiment comme (...) une grosse fraternité, une grosse communauté, exemple t'sais j'te parlais des championnats européens pis des championnats mondiaux tantôt [...] [t]'sais c'est comme [...] [p]eut-être 500 courriers de partout sur la planète qui se rencontrent à un endroit pour (...) telle compétition (...) des rides de *touring*, de vélo-camping. T'arrives là-bas [...] pis là tu commences à avoir une communauté de gens qui se connaissent juste des championnats, fait que c'est super facile créer des liens, créer des

Tableau 1
Lexique Montréalais des messagers à vélo

Terme	Définition
Alleycat (n.m.)	Un <i>alleycat</i> est une course événement organisée par les messagers à vélo en dehors des heures de travail qui représente une activité sportive sociale de compétition.
Beach (n.f.)	La <i>Beach</i> est située sur les marches de la Place Ville-Marie (PVM), érigée en plein centre-ville. C'est le lieu de rencontre emblématique à Montréal pour les messagers à vélo.
Call (n.m.)	Un <i>call</i> est une livraison qu'a placée un client auprès du répartiteur qui le communique par la suite au messager à vélo.
Cash call (n.m.)	Un <i>cash call</i> est un appel d'un client qui n'a pas de compte avec la compagnie de messagerie et qui paye directement au messager en argent comptant le prix de la livraison.
Drafting (v.)	Le <i>drafting</i> (aspiration-abri) consiste pour un cycliste à rouler suffisamment près derrière un autre cycliste, un groupe de cycliste voire un véhicule, de manière à bénéficier du phénomène aérodynamique de l'aspiration (Tricclair, s.d.).
Drop (n.m.)	Un <i>drop</i> est lorsqu'une livraison est dans le processus d'être déposé à son lieu de destination par le messager.
Hot shot (n.m.)	Un <i>hot shot</i> est un type de livraison qui doit être livré en une demie heure.
Out of townner (n.m.)	Un <i>out of townner</i> est un messager à vélo qui est en visite à Montréal. Plusieurs <i>out of townners</i> se déplacent à Montréal pour assister entres autres à des courses, <i>alleycats</i> ou des événements locaux.
Overnight (n.m.)	Un <i>overnight</i> est un type de livraison qui doit être livré pour le lendemain.
Pick-up (n.m.)	Un <i>pick-up</i> est lorsqu'une livraison est dans le processus d'être ramassé par le messager qui va par la suite compléter la livraison.
Run (n.f.)	Une <i>run</i> est une série de calls souvent effectués au même moment chaque jour. La <i>run</i> constitue alors un parcours quotidien pour le messager.
Rush (n.m.)	Un <i>rush</i> est un type de livraison qui doit être livré en une heure.
Standby (n.m.)	Être en <i>standby</i> (en attente) est un code donné par le dispatcher au messager à vélo afin de l'informer qu'il n'a pas de call à lui donner pour l'instant, et ce, pour une durée indéterminée.



Figure 6
Patch de la Place Ville-Marie à Montréal sur le compte *Instagram* de la *Cycle Messenger World Championships 2017*.



Figure 7
Patch de l'Association des messagers et messagères à vélo de Montréal illustrant *Stumpy* le pigeon.

amitiés pis, moi j'trouve ça merveilleux (...) toute ça, le dénominateur commun qui nous unis c'est juste le fait qu'on est courrier à vélo (...).».

Il est mentionné aussi par quelques répondants qu'être messenger à vélo n'est pas un emploi comme les autres, mais plutôt une manière de vivre en soi, ce qui nous ramène au concept de Fincham selon laquelle la culture des messagers serait empreinte d'une forte identité occupationnelle. « [...] [E]n fait, messenger à vélo c'est pas vraiment un travail t'sais, je sais pas sûrement que les autres t'ont dit ça aussi là, c'est plutôt une manière de vivre t'sais [...]»

Le terme *messlife* (il n'est pas clair si le terme fait référence à *messenger life*, vie de messenger, ou vie de désordre (*messy*), ou s'il fait allusion aux deux) est couramment utilisé dans la culture des messagers à vélo dans le but de décrire leur mode de vie et leur quotidien (Urban Dictionary, 2016). C'est un terme qui est aussi utilisé abondamment dans les réseaux sociaux, notamment avec *Instagram* qui est une plateforme où l'on peut identifier des thèmes particuliers à des clichés ou vidéos que prennent leurs utilisateurs. Ainsi, lors de la recherche *#messlife*, de nombreuses photos et vidéos montrent des messagers à vélo à l'œuvre transportant des colis et/ou des cargaisons impressionnantes ou même des *selfies* d'ascenseur (Figure 7).

Le terme a été notamment utilisé par trois messagers afin de décrire la culture des messagers à vélo lors des entrevues. Un répondant compare la *messlife* à une gang de bureau « [...] c'est sûr que y'en a une *messlife* mais c'est pas, c'est pas plus extraordinaire qu'une gang de bureau qui vont faire un 5 à 7 au bar St-Hubert au St-Hub mettons là [...]». Bien que des collègues de travail de bureau ne font pas de concours de photocopies dans leur temps libre en comparaison avec les *alleycats* auxquels participent les messagers à vélo, cette culture dépeinte par leur identité occupationnelle est particulière aux messagers tout comme l'un en témoigne : «[j]'vois pas comme (...) j'sais pas

des avocats ou des livreurs de pizza [...], pis là je dis pas ça pour dénigrer d'autres professions ou *whatever*, mais t'as pas toute cette sous-culture là.»

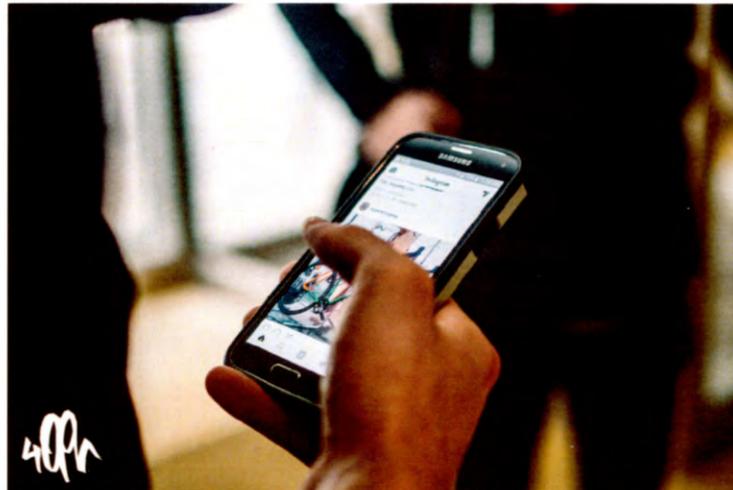


Figure 8
Un messenger à vélo regarde son *Instagram* sur son téléphone intelligent. Crédit : Gophrette Power.

3.1.2 Perceptions, attitudes et risques au travail : types de travailleur

D'abord, tous les messagers à vélo s'entendent pour dire qu'ils partagent tous une passion pour le vélo. «J'pense c'est vraiment une job de passion parce que, tu le vois aux individus qui font ça [...]». Aussi, la pratique de cet emploi leur permet tous de se garder en forme, d'être libres, car ils sont séduits par le fait que chaque journée est unique quand on est messenger à vélo. Pourtant, le métier de messenger à vélo est considéré comme très accessible par un des répondants : «n'importe qui que qui a un vélo qui a un téléphone intelligent y peuvent être messenger là», bien que c'est un type de personne excentrique qui va être attiré par le métier de messenger à vélo « [...] [des personnes] en

marge de la société, [...] t'sais être sur la route t'sais c'est comme, c'est comme un peu des cow-boys des temps modernes t'sais (...).».

Bien qu'il y ait une hiérarchie bien établie et assumée par les messagers à vélo, il est intéressant de comprendre de quels archétypes se composent les membres de la culture des messagers à vélo par rapport à leurs perceptions, attitudes et prises de risques au travail. En voici un portrait dressé par la chercheuse lors des entretiens à l'aide d'un diagramme (Figure 6). Dans la figure, chaque messenger à vélo interviewé est représenté par un triangle, et est positionné aléatoirement.

3.1.2.1 Le téméraire

Le téméraire est le messenger à vélo qui dit carburer à l'adrénaline, qui est compétitif, qui est sans cesse à la recherche de sensations fortes. Il roule vite comme le ferait un athlète cycliste :

«[...] t'es tout le temps hyper stimulé t'sais, mais en même temps (...) je sais pas, je sais pas, c'est vraiment comme moi j'aime être sur mon bike pis pousser, pousser, pousser, pousser, pis comme les côtes ben comme, ben, t'es monte pis tu te lèves pis tu pousses pis genre tes calls ben tu t'arranges pour qui soient à temps pis c'est comme, t'sais y'a du monde qui font des triatlons t'sais [...]».

Sa perception du danger est minimisée et sa façon de naviguer dans la ville est empreinte d'une prise de risque considérable, mais c'est ce qu'il aime dans son travail. «Tu vois les chars pff, pff,

passer ok, pas de problème, lui y va un peu plus vite tu te mets en arrière, tu *draftes*¹ pis tu décolles pis tu dépasses pis le monde comprend pas t'sais [...]». C'est le téméraire qui est plus souvent qu'autrement l'image qu'on se fait du messenger à vélo décrit plus haut dans la section de la caricature du messenger à vélo.

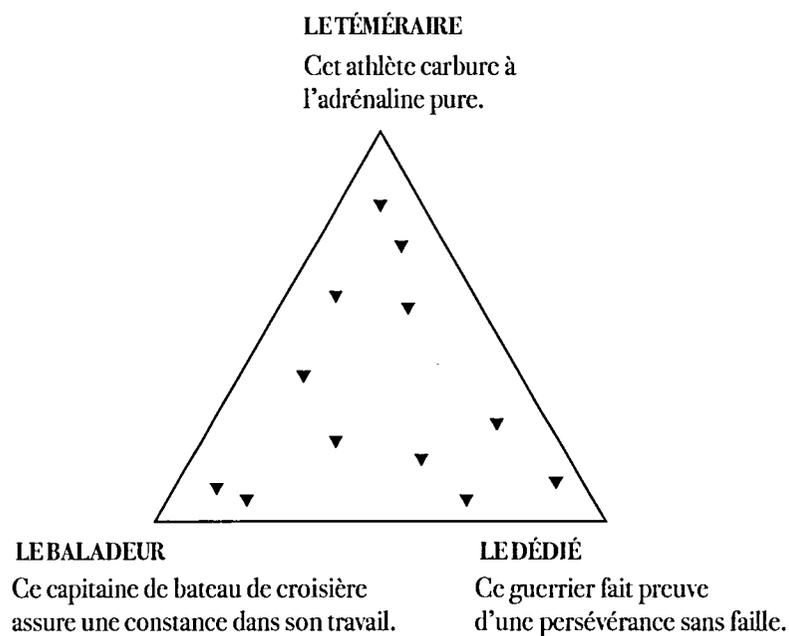


Figure 9
Archétypes des messagers à vélo

¹ Le drafting (aspiration-abri) consiste pour un cycliste à rouler suffisamment près derrière un autre cycliste, un groupe de cycliste voire un véhicule, de manière à bénéficier du phénomène aérodynamique de l'aspiration (Tricclair, s.d.).

3.1.2.2 Le dédié

Le dédié est le messager à vélo qui ne manque jamais une journée de travail, peu importe le temps, peu importe les maux. Il arbore une attitude de persévérance et a une perception juste du danger ce qui fait en sorte qu'il prend les précautions afin d'avoir une prise de risque quasi nulle, autant dans sa manière de rouler que dans l'équipement qu'il utilise.

«Je *toughe* tout le temps, même si ma roue d'en avant s'en va comme ça là parce que je *shake* là là, je peux donner un call tout le temps [...]» «[...] l'été, je roule [...] pis des fois je vais vite [...] pis là je mets un casque, mais l'hiver j'ai [...] mon *Surly* [marque de vélo américaine] [...] [à] une vitesse, [...] je mets des *tires* à clous, freins à disque, j'ai des *bar mitts* sur mes poignées, mes manettes de freins donc ça pourra jamais geler, [...]c'est un tank, l'hiver ça marche dans n'importe quoi ça [...]».

C'est le dédié qui est le plus souvent considéré comme vétéran, il prêche la prudence et est un exemple à suivre. Il prend conscience du danger que représente son travail, car il a appris par expérience et mets tous ces moyens en œuvre que ce soit par ses signalements ou par son équipement, afin de pallier aux dangers sur les routes. Il arrive à le faire entre autre en s'équipant convenablement dépendamment des conditions dans lesquelles il doit effectuer son travail.

3.1.2.3 Le baladeur

Le baladeur n'est pas pressé et assure une constance dans son travail. Il arbore une attitude relaxe dans son travail et a une perception maximisée du danger. Sa prise de risque est minimale, car il adopte des comportements sécuritaires sur la route comme le témoigne ce messager : « [...] ben pour ma part j'suis quand même assez prudent sur un bike (...) [b]en limite pépère, dans la façon

que je conduis, j'suis capable d'aller vite, mais je brûle pas des lumières si je la sens pas (...)». Le baladeur par exemple, va prioriser le respect et s'assure la plupart du temps que les autres utilisateurs de la route ont bien décodés l'anticipation de ses manœuvres : «[q]uand que je sais que j'ai quelqu'un derrière moi j'vais tout le temps faire mes signaux».

Il est à noter que comme illustré dans la figure des archétypes des messagers à vélo, il serait erroné de catégoriser les messagers dans l'une ou l'autre de ces catégories seulement. Bien que certains membres de la communauté soient bel et bien l'incarnation de ces styles de messagers décrits sous forme d'archétypes, la plupart des messagers à vélo incarnent plus d'un style et c'est la raison pour laquelle le schéma ci-haut comprend trois piliers. En soi, le messager à vélo par excellence serait selon ce schéma compétitif, persévérant et constant dans son travail, donc se situerait en plein centre de la figure triangulaire, en partie téméraire, dédié et baladeur. De plus, il n'y a pas de lien direct qui a été établi entre les catégories de l'échelle hiérarchique ainsi que les différents archétypes des messagers à vélo.

3.1.3 La santé et la sécurité des messagers à vélo

Tous les messagers à vélo interrogés s'entendent pour qualifier leur travail comme exigeant physiquement, voire même dangereux. La pratique du métier de messager à vélo est en effet très exigeante sur la santé puisqu'elle requiert une consommation énergétique considérable et qu'elle peut laisser des traces physiques d'usure à long terme sur le corps. Les accidents du travail, on le sait, sont fréquents (Dennerlein et coll., 2002) et les situations problématiques liées à la sécurité sur les routes sont nombreuses.

3.1.3.1 La santé au travail : l'alimentation et l'usure à long terme

L'alimentation du messenger à vélo est très importante lors d'une journée de travail puisqu'elle implique pour le travailleur d'effectuer plusieurs heures (entre 8 et 9 heures) d'activité physique durant sa journée de travail. L'absorption de calories quotidienne pour un adulte actif est d'environ 3 000 calories par jour selon Santé Canada (Santé Canada, 2011). Néanmoins, le messenger à vélo peut dépenser jusqu'à 5 000 calories par jour, ce qui équivaut à 2 000 calories supplémentaires à la normale (Bikes At Work, 2012). Cette absorption de nourriture est maintenant considérée comme le carburant des messagers à vélo, de la même manière que le serait l'essence nécessaire pour les messagers en voiture, c'est-à-dire qu'un certain montant (17.50\$ CAN) par jour leur est alloué en déduction d'impôt (Bikes At Work, 2012). Cette déduction a pu être accordée grâce à Wayne Scott, un messenger à pieds de Toronto qui a présenté son cas à Revenu Canada. En 1998, après plus de quinze ans en cours, il obtient gain de cause à l'aide de l'argument que s'il était en voiture, il aurait été possible pour lui de déduire l'essence supplémentaire dépensé. Dans son cas, il est plutôt question de la nourriture nécessaire supplémentaire absorbée durant la journée pour effectuer son travail (Bikes At Work, 2012).

Néanmoins, dans leur journée de travail, il n'y a pas de pauses qui leur sont officiellement allouées pour l'ingestion de ce carburant. Lors de journées occupées, il est courant qu'un messenger n'ait pas le temps de manger. Un répondant fait même ce témoignage :

« [...] c'est ultra pas sain ce qu'on fait pour vrai, on pourrait peut-être penser que c'est sain, mais ce l'est pas pantoute parce que justement on bouffe pas assez, pour faire l'effort qu'on fait pour une journée faudrait qu'on mange des quantités genre de bouffe incroyables [...] ».

Un des désavantages soulevés par quelques répondants est que leur «carburant» leur coûte cher, c'est-à-dire que la quantité de nourriture qu'ils doivent ingérer pour mener à bien leurs activités physiques de travail constitue une portion importante allouée à leur budget. Un des messagers l'explique ainsi; « [j]e pense surtout que ça garde en forme, mais un des désavantages c'est que ça coûte cher de bouffe [...] ».

Bien que l'on fasse souvent état de tous les bienfaits de la pratique du cyclisme, les entrevues menées aussi auprès des messagers à vélo démontrent que la pratique du vélo pour effectuer le métier de messenger à vélo peut malencontreusement apporter une usure du corps à long terme. En effet, bien que le vélo soit considéré comme un sport doux, sa surutilisation peut provoquer des blessures non associées à des traumatismes. L'utilisation trop intense du vélo peut même provoquer entre autres des maux menant à des arrêts de travail. Ces effets néfastes se manifestent entre autres par des maux de pieds et genoux, de mains et poignets, de dos et du cou ainsi que du périnée. Ce sont tous souvent des symptômes que ressentent les athlètes cyclistes causés par le mouvement répété des jambes, les vibrations de la chaussée amortie par les mains ainsi que la position assise gardée par les cyclistes pendant de nombreuses heures. Un bon positionnement, c'est-à-dire le choix de la grandeur du cadre de la bicyclette, de la hauteur de la tige de selle ainsi que du guidon et le choix de la selle peuvent faire toute une différence dans la prévention de ce type de blessures non causées par des accidents, mais par l'usure (Boudier-Révest, 2013). Un messenger a témoigné en entrevue avoir eu de gros problèmes de genoux qui sont apparus avec la pratique trop intensive du vélo « [...] j'ai eu mon problème de genou fait que j'ai arrêté [...] [l]e médecin m'a dit : «si tu touches à ton bike ne serait-ce que dix minutes t'en feras plus jamais de bicycle là [...]» ».

3.1.3.2 Les accidents du travail

La plupart des messagers à vélo interviewés ont spécifié avoir eu au moins un accident assez grave au travail ayant eu comme conséquence un arrêt de travail. Par exemple, un des accidents les plus marquants documentés dans le cadre de ces entrevues est un accident ayant causé une convalescence de plus de six mois à un messager interviewé.

« [...] j’ pense ça faisait même pas 3 mois que j’étais sur la route [...] j’ suis arrivé à une intersection, j’ai regardé, y’avait personne j’ me suis engagé y’a une autre fille de son côté qui a brûlé son *stop* pis qui m’a *smashé* sur le côté [...] même si elle a brûlé son stop j’aurais dû la voir, j’ai eu un moment d’inattention qui m’a coûté assez cher au bout du compte [...] les quatre os de la mâchoire fracturés (...) huit dents pétées, commotion cérébrale [...] »

Un des collègues de ce messager témoigne de l’accident de son confrère « [...] je fais juste penser à [mon ami messager] qui a eu un gros accident en bicycle, son casque, ça y a sauvé la vie littéralement, littéralement y serait mort si y’avait pas eu de casque [...] ». L’une des blessures à risque de conséquences graves suite aux accidents de travail sont les impacts à la tête menant à des commotions cérébrales, d’où l’importance du port du casque chez le messager à vélo en tant que mesure de prévention.

Un autre accident fréquent est la fracture de la clavicule, notamment due à la propulsion du messager à vélo hors de son vélo suite à une quasi-collision, une collision ou un emportiage. Un messager témoigne d’un accident où il l’a échappé belle :

« [...] j’aurais tellement pu me casser la clavicule [...] je descendais Saint-Urbain sur l’heure du midi, *full pine* [...], j’ai [...] tourner à droite sur Sherbrooke pis en tournant la portière

passager du char à ma gauche a *poppé*, la fenêtre était grande ouverte, j'ai essayé de l'éviter et de tourner encore plus serré, mais je pouvais pas en *breakant*, pis là j'ai juste pris la portière pis ben je l'ai swingné avec mon corps. Je me suis retrouvé dans un *sandwich* [...], avec la portière contre moi [...] ».

Également, il y a aussi des contusions causées par le choc du corps (ecchymose) et des brûlures de la peau causées par le frottement du corps sur la chaussée lors de chutes, mais ce type de blessure n'est d'habitude pas assez grave pour provoquer un arrêt de travail. Ce sont en général des blessures causées par des pertes de contrôle, ou lorsque le messenger se frappe à des objets ou d'autres utilisateurs de la route qui vont mener à des blessures plus graves. Souvent, ces types d'accidents font en sorte que le cycliste est projeté par-dessus son vélo provoquant ainsi des fractures au haut du corps (poignet, bras, clavicule, etc.) et des coups au niveau de la tête provoquant des traumatismes crâniens.

3.1.3.3 La sécurité au travail

La sécurité au travail des messagers à vélo n'est pas seulement une question d'équipements adéquats, mais s'assure surtout par l'activité mentale et non seulement physique d'où l'expression d'un répondant quant à l'importance selon lui de « [p]édaler avec sa tête », il faut être alerte, il faut être *focus*. Ce n'est pas seulement une question de capacité physique, mais aussi d'être pleinement conscient de son environnement, comme le mentionne Kidder avec sa notion de «flow urbain». Un des répondants le compare à un sixième sens « [...] un moment donné tu sais [...] même si tu l'entends pas tu le sais que t'as quelque chose en arrière de toi là, ça devient comme une seconde nature [...] ». C'est selon un répondant « [...] plus important de montrer au monde comment *rider* intelligemment avec leur tête, en se servant, en leur apprenant de se servir de leur sens comme y faut, de ne jamais se présenter dans une situation en trop grande vitesse [...] ». La sécurité du

messager ne dépend donc pas seulement du port du casque ou d'équipement tel que des gants ou des lunettes, c'est une question de sensibilisation et d'éducation sur le comportement sur les routes afin d'être conscient des dangers potentiels sur la route. Quelques-uns d'entre eux ne vont pas respecter le Code de la route; un messager avoue ne pas respecter « [...] aucune pancarte, aucun stop, aucun sens unique, aucune lumière, je me fie à rien, je me fie à mes yeux pis à mes oreilles [...]».

Aussi, travailler comme messager à vélo l'été versus l'hiver comporte ses propres problématiques liées à la sécurité sur les routes. L'été les routes sont plus chargées avec des piétons et automobilistes tandis que l'hiver les conditions météorologiques sont plus exigeantes physiquement lorsque les températures sont plus froides et que la neige s'accumule. Pourtant, certains messagers semblent préférer l'hiver, car la circulation automobile semble moins dense et les messagers sur la route font partie des hautes classes dans la classification, soit les vétérans et les golden boys, « [o]n est tout seul sur la route (...) les gens qui sont sur la route, les autres messagers c'est les gens que (...) j'veux dire, c'est les vrais, que c'est un petit peu con de dire ça là, mais c'est les (...) c'est eux qui sont là tout le temps là». Il faut noter aussi que l'équipement nécessaire au messager à vélo l'été et l'hiver n'est pas le même. Il lui faudra s'équiper davantage pour passer à travers la saison hivernale notamment avec des vêtements chauds.

Les automobiles qui suivent les cyclistes ou qui effectuent des dépassements de trop près sont une préoccupation pour les cyclistes en général. En effet, un règlement a été implanté au même moment où la sanction par rapport à l'emporiage a été aggravée suite à la mort de cyclistes à Montréal en 2014 (Une porte une vie, 2014). Le messager à vélo, comme tout autre cycliste, va éviter à tout coup de se faire emporiager et pour cela est parfois forcé à naviguer dans l'espace dédié aux automobiles, ce qui cause la plupart du temps des situations d'insécurité lorsque les automobiles effectuent des dépassements non sécuritaires. La SAAQ a vu juste en juin 2016 en

appliquant deux nouvelles mesures visant à mieux protéger les cyclistes en milieu urbain en apportant des modifications au Code de la sécurité routière (CSR). Il est maintenant interdit pour un véhicule de la route d'effectuer un dépassement à l'intérieur de la même voie qu'un cycliste à moins qu'il se fasse à une distance raisonnable de 1,5 m où la limite de vitesse est de 50 km/h ou plus, ou de 1 m où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h. Les sanctions prévues pour les automobilistes en cas de non-respect de cette règle sont de 200\$ à 300\$ avec l'inscription de deux points d'inaptitude au dossier du conducteur. Pour ce qui est de l'emportierage, les amendes auparavant minimales de 30\$ à 60\$ ont augmentées et sont maintenant de 200\$ à 300\$. La SAAQ conseille aussi aux automobilistes d'observer leurs rétroviseurs et d'ouvrir leur portière avec la main opposée à la portière (main droite) pour mieux pouvoir observer leur angle mort et pouvoir constater la venue d'un cycliste lors de l'ouverture de la portière (SAAQ, 2016).

Finalement, pour conclure sur les messagers à vélo, il existe bel et bien une forte culture dans laquelle s'inscrivent et évoluent plusieurs types de messagers qui adoptent des comportements au travail qui leur sont propres. Nous avons vu aussi en quoi l'utilisation du vélo à long terme ainsi que les accidents à vélo les plus fréquents ont comme conséquences sur la santé du messager en général. Les problématiques de sécurité sur les routes ont aussi été survolées. Nous allons maintenant explorer l'industrie de la messagerie à vélo du point de vue des employeurs de messagers à vélo.

3.2. Les employeurs de messagers à vélo

En deuxième lieu, nous tenterons de comprendre et décrire l'industrie de la messagerie à vélo à Montréal, ses contraintes et opportunités du point de vue de la partie patronale et des autres acteurs du milieu. Une catégorisation de quatre types d'employeurs de messagers à vélo a été

établie en plus d'une description de la relation du messenger à vélo avec son employeur. Aussi, la contribution de la partie patronale à la santé et la sécurité des messagers a été documentée par un acteur du milieu. Les données utilisées sont celles qui ont été collectées lors des entrevues avec un employeur de messagers à vélo situé à Québec et de deux anciens messagers à vélo occupant maintenant les postes de répartiteur de messagers à vélo auprès d'une entreprise montréalaise, ainsi que d'un avocat en droit du travail.

Avant de plonger dans le sujet, il faut mentionner que nous avons eu beaucoup de difficulté à rejoindre les employeurs de messagers à vélo afin de mener des entrevues avec eux. Il semble qu'une certaine réticence ou manque de disponibilité de la part des employeurs ont eu raison de la tenue d'entrevues comme mentionné dans la section méthodologie.

3.2.1 Les types d'employeurs

Il y a différents types d'employeurs dans l'industrie de la messagerie à vélo. En effet, il y a les compagnies de type plutôt traditionnel qui vont se spécialiser dans la livraison de lettres et paquets (Canbec, QA, ect.) et il y a des compagnies privées qui vont employer des messagers à vélo dans le but de livrer uniquement leur propre correspondance (Banque Nationale). Parallèlement, il y a des compagnies qui voient le jour selon le modèle de la coopérative et qui sont fondées par des messagers se spécialisant dans toutes sortes de services de livraison (ex : Chasseurs Courrier). Finalement, il y a des compagnies qui sont menées surtout par des philosophies de travail plus environnementales et humaines (ex : Véli Coursier). En tout, on recense environ une dizaine de compagnies à Montréal et une dans la ville de Québec et autres régions (Annexe E).

Il faut aussi mentionner que dans ce mémoire nous distinguons deux types d'industries de la messagerie à vélo; soit l'industrie traditionnelle de la messagerie et la nouvelle industrie offrant par

exemple des services de livraison de nourriture (Foodora, Freshmint, etc.). Dans notre cas, nous nous intéressons en particulier à l'industrie de la messagerie traditionnelle de colis et paquets offerte durant les heures normales d'ouverture de bureau, soit de 8h00 à 18h00.

3.2.2 La relation avec l'employeur

La plupart des messagers n'ont jamais rencontré leur employeur. Leur relation de subordination se vit donc avec leur répartiteur (*dispatcher*). Voilà pourquoi il a semblé pertinent de conduire un entretien avec un répartiteur du milieu, à défaut d'avoir pu tenir une entrevue avec un employeur du milieu. Plusieurs messagers à vélo ont confié à la chercheuse que la relation entre le messenger à vélo et son répartiteur est primordiale pour le messenger à vélo.

« [...] Mon employeur (...) je l'ai même jamais vu, le grand boss de la compagnie. La seule personne à qui je dois répondre, c'est le (...), le dispatcher, le répartiteur en bon français. Que (...) t'sais, lui dans le fond c'est (...) si tu regardes la hiérarchie de la compagnie c'est pas mon boss c'est un employé de la compagnie lui aussi. Mais, en bon québécois j'ai intérêt à pas *fucker le chien* avec mon répartiteur » « [...] fait que t'as une relation avec le dispatcher qui est pas ton boss c'est plutôt comme ton demi Dieu t'sais [...] y te donne des calls ou y t'en donne pas t'sais [...] ».

Les échelons hiérarchiques des messagers à vélo viennent ici jouer un rôle déterminant pour la charge de travail du messenger à vélo. En effet, la différence entre le *rookie* et le *golden boy* est que le dernier a acquis plus d'expérience et a su faire ses preuves comme cette citation le témoigne :

« [...] [m]on meilleur là j'y en donne, j'y en donne, j'y en donne parce que je sais que les temps vont être respectés pis qui est capable de le faire, tandis que t'sais des petits

nouveaux qui vont se perdre à chaque *call* ben t'sais je peux pas faire ça là, j'aurais beau vouloir t'sais, je ne peux pas [...] »

Ces deux postes occupent des rôles inter dépendants (Figure 10), le messenger à vélo est sur le terrain et effectue un travail de gestion du temps en temps réel afin de bien effectuer ses livraisons tandis que le répartiteur effectue davantage un travail de bureau et de logistique en répondant aux appels des clients (Figure 11). L'efficacité du service de messagerie est tributaire d'une bonne collaboration et d'une synergie entre ces deux fonctions.

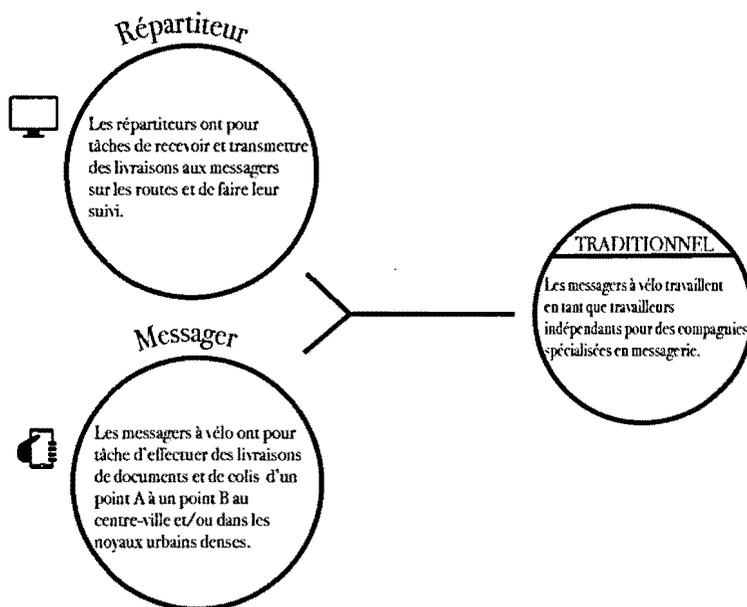


Figure 10
Schéma des travailleurs à vélo traditionnels



Figure 11
Un répartiteur au travail. Crédit : Gophrette Power.

Il n'est pas rare de voir d'anciens messagers occuper le poste de répartiteur, que se soit pour remplacer un collègue ou parce qu'ils ont pris leur retraite de messenger sur la route. Les travailleurs de certaines compagnies comme *Chasseurs Courriers* alternent même entre le poste de messenger à vélo et de répartiteur lorsqu'ils ont besoin d'être dépannés. Les deux postes ont en commun l'importance de bien connaître la ville dans laquelle ils travaillent pour enchaîner des livraisons de façon efficace.

3.2.3 Contribution à la santé et la sécurité des messagers

Qu'arrive-t-il lorsqu'un messenger à vélo se blesse au travail? C'est une question qui est primordiale étant donné la vulnérabilité et l'exposition du messenger à longueur de journée. Un employé peut se tourner lors d'un accident du travail vers la Commission de santé et de sécurité au travail (CSST),

ayant maintenant l'appellation de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) depuis janvier 2016. Elle est le résultat de la fusion entre la Commission des normes du travail (CNT), la Commission de l'équité salariale (CNES) et la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST). En soi, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) est un organisme gouvernemental du Québec qui a pour mandat de mener à la promotion des droits et des obligations en matière de travail en cas d'accident (CNESST, 2016). En cas d'accident lors de l'exercice de ses fonctions au travail, le travailleur blessé peut ainsi présenter une demande de prestation auprès de la CNESST afin d'être dédommagé en cas de blessure grave menant à un arrêt de travail.

Il faut aussi mentionner que parallèlement, pour des accidents de la route, on retiendra que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) offre un régime public d'assurance automobile du Québec pour tous cyclistes qui seraient victimes d'un accident de la route, et ce, même en dehors des heures de travail (SAAQ, 2016). Ainsi, les accidents impliquant un cycliste seront considérés s'il est jugé comme un accident automobile selon la SAAQ et seulement les dommages corporels seront couverts. Autrement, si des dommages matériels ont été subis et que le cycliste n'est pas responsable de l'accident, il peut s'adresser aux tribunaux civils afin d'obtenir un dédommagement (Vélo Québec, 2017).

Autrement, la CNESST est régie par la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP) et s'applique autant aux employés qu'aux travailleurs autonomes, donc aux messagers à vélo. La loi définit un accident du travail comme «un évènement imprévu et soudain, attribuable à toute cause, survenant à une personne par le fait ou l'occasion de son travail et qui entraîne pour elle une lésion professionnelle» (Publications Québec, 2017, p.6). Ceci étant dit, c'est du devoir des employeurs de messenger vélo ou des travailleurs autonomes eux-mêmes de

contribuer ou bien d'adhérer à la CNESST afin d'être protégés d'un quelconque accident pouvant se produire durant son travail.

Cependant, ce n'est pas toutes les compagnies qui adhèrent à la CNESST, puisqu'un témoignage d'un messenger à vélo nous montre une réalité assez troublante.

«[...] [Y] a une compagnie pour laquelle j'ai travaillé qu'on nommera pas qui, quand j'ai eu mon accident en 2011, [...] j'me suis cassé une clavicule j'ai manqué à peu près un mois et demi de travail [...] ils m'ont comme *buy out* de la CSST; y m'ont acheté pour pas que j'aille voir la CSST, pis au final ben après coup c'est une décision assez merdique parce qu'ils m'ont crossé un petit peu (...)»

En effet, l'employeur, plus souvent qu'autrement, préfère procéder de la sorte avec le travailleur blessé puisque le coût des prestations d'une lésion professionnelle est imputé à l'employeur du travailleur qui a subi la lésion (CNESST, 2016). Les compagnies ont utilisé pendant longtemps le statut ambigu de travailleur autonome du messenger à vélo pour leur restreindre, même parfois refuser l'accès à la CNESST. L'avocat en droit du travail interviewé en témoigne :

« [...] c'est une question d'imputabilité envers la CSST, une décision d'affaires purement là c'est des stratégies ça, tu noies le poisson dans le bain là, t'as des structures complexes d'entreprises pour faire accroire à tes salariés, salariés ou tes travailleurs qui ne sont pas des salariés au sens du code du travail ou des normes du travail ou de la LATMP (...)».

Néanmoins, selon l'article 51 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST), l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur salarié (Publications Québec, 2018). Ainsi, son objectif est d'éliminer et/ou

contrôler les dangers au travail. Néanmoins cette clause est essentiellement applicable aux employeurs ayant au moins un travailleur salarié à l'emploi. Elle ne s'applique donc pas aux messagers à vélo puisqu'ils sont en règle générale considérés comme travailleurs autonomes et non salariés. Bien que le travailleur autonome puisse cotiser afin d'avoir accès par lui-même à la CNESST en cas d'accident ou de maladie professionnelle, c'est assez rare dans le milieu puisque cela représente une lourde cotisation pour le travailleur.

En règle générale, bien qu'aucune des compagnies de messagerie ne met en place des programmes de prévention des accidents au travail, certaines compagnies fournissent de l'équipement à leur effigie, qui peut contribuer à la santé et la sécurité du messager à vélo (casque, vêtements chauds ou imperméables pour les intempéries, etc.). Ce n'est toutefois pas la majorité des employeurs qui le font. Un des messagers nous explique comment il obtient certains items servant d'outils pour son travail : « [...] y nous fournissent du linge, des sacs, n'importe quoi (...) t'sais tu veux quelque chose tu vas chez Mountain Co-op, câlisse ça sur le compte de Planète pis y passe, y ramasse le *coat*, y imprime le *crest* dessus (...) [p]is y te donne ça pis, c'est à toi (...)».

Bien que certaines compagnies fournissent de l'équipement lié à la sécurité du messager, à notre connaissance, la seule compagnie interviewée a mis en place un programme de prévention des blessures au travail sous forme d'entretien pratique d'embauche qui est donné à tous les employés. L'employeur de la compagnie de messagerie à vélo explique la procédure comme suit :

«[...] y'a un coursier qui est avec elle, donc y'a deux vélos-cargos [...] parce que généralement la personne n'a jamais conduit de vélo-cargo donc elle arrive une demie heure avant l'heure et là je lui donne 2-3 précisions sur le vélo comment on le manie, etc. et là, elle manie son vélo et elle est prête après à partir pendant 3h où là elle suit (...) [...] [e]t de manière à savoir comment, et la personne qui forme teste le coursier, va à une

vitesse qui est normale, etc. À la fin de cet entretien-là moi je parle avec le formateur, je parle ensuite avec l'employé et là l'employé je lui dis: «ben écoute ça c'est bien passé ou ça, c'est pas bien passé ben c'est pas fait pour toi ou alors ça c'est bien passé», et là à ce moment-là la personne elle prend la décision si elle veut rentrer dans l'entreprise (...)».

Pour conclure sur les employeurs de messagers à vélo, nous avons dressé un portrait des types d'employeurs qui emploient des messagers à vélo, nous avons mis en lumière la relation particulière que peut avoir le messager à vélo avec son répartiteur plutôt qu'avec son employeur immédiat et finalement nous avons rapporté des exemples de la contribution des employeurs à la santé et la sécurité des messagers à vélo. Voyons maintenant le portrait de l'organisation du travail des messagers à vélo à travers l'industrie de la messagerie à vélo, le statut du travailleur à vélo et les formes d'organisation collective du travail du messager.

3.3 L'organisation du travail des messagers à vélo

En troisième lieu, nous tenterons de comprendre la structure de travail des messagers à vélo et d'identifier leurs pratiques et capacités d'organisation de travail. Un survol de l'état de l'industrie de messagerie à vélo au Québec est fait en plus d'une analyse plus approfondie du statut de travailleur à vélo et finalement on jette un coup d'œil sur le rôle et la contribution des formes d'organisation collective du travail des messagers à vélo. Les données utilisées sont celles recueillies lors des entrevues avec les messagers à vélo et les acteurs et la partie patronale du milieu en plus des observations des rencontres et activités de la MTLBMA.

3.3.1. L'industrie de la messagerie à vélo

Les entreprises de messagerie à vélo sur le territoire montréalais ne contribuent que très peu à la santé et la sécurité des messagers à vélo. En effet, on observe souvent un manque au niveau des assurances au travail en cas de blessures ainsi que des programmes de prévention des accidents des travailleurs. Du moins c'est ce que les trois entrevues avec des employeurs et des acteurs du milieu nous laissent croire. Pour en arriver à de meilleures conditions de travail ainsi qu'à une meilleure reconnaissance des droits au travail pour les messagers à vélo on doit d'abord repenser son statut en tant que travailleur. La reconnaissance du statut d'employé salarié mènera inévitablement à un changement quant à la méthode de rémunération ainsi que des contributions de la part des employeurs dans la structure de travail de l'industrie. En effet, présentement le statut de travailleur indépendant laisse la liberté aux employeurs de messagers à vélo de rémunérer leurs messagers au salaire à la pièce qui peut comporter son lot de fluctuation en plus d'exercer une pression de performance au travail auprès des messagers. Leur offrir un meilleur salaire par la reconnaissance du statut d'employé salarié des messagers à vélo est une option. Cette opération pourrait être réalisée par deux changements possibles dans la structure d'organisation du travail, soit par un décret de convention collective ou par un mouvement de syndicalisation des messagers à vélo, chose qui a déjà été tentée au courant des années 2000.

« [...] [E]n 2007 on a tenté de déposer une accréditation, on a déposé chez les plus grosses compagnies quand même là, avec le syndicat des travailleurs et travailleuses des Postes (STTP). Pis en 2007 on a déposé chez *Quick Messenger*, on a eu une décision en 2009, c'est sûr que le désavantage c'est la lenteur du système de justice actuel. Donc ça, ça mis beaucoup de frein parce que quand tu fais signer des cartes pour déposer ton accréditation quand t'as ta décision du tribunal là [...], ben souvent y'a une trop grosse mouvance de main-d'oeuvre là donc y'avait plus personne qui était là à l'époque. [...] Notamment à cause

des longs délais du système juridique y'a eu un abandon là, y'avait un désintéressement des courriers à vélo là de la syndicalisation pis le syndicat des travailleurs des Postes a essayé vraiment longtemps, mais peut-être en 2012-2011 y'ont arrêté (...))»

Le décret de convention collective dans son ensemble, permet dans le milieu du travail de protéger les employeurs contre la concurrence déloyale et d'améliorer les conditions de travail des travailleurs et travailleuses non syndiqués (Gouvernement du Québec, 2018). «La loi sur les décrets de convention collective permet au gouvernement de décréter qu'une convention collective relative à un métier ou une industrie lie également tous les salariés et tous les employeurs d'une région déterminée dans le champs d'application défini dans ce décret. Les revendications liées aux conditions de travail que l'on retrouve le plus souvent dans les décrets de conventions collectives se rapportent :

- au salaire;
- à la durée de la semaine normale de travail;
- aux jours fériés et payés;
- aux congés annuels payés;
- aux régimes de retrait et d'assurances» (Gouvernement du Québec, 2018).

En effet, les revendications des messagers à vélo à ce moment étaient les suivantes :

«Salaire, sécurité, parce qu'on n'avait pas le statut de salarié, on l'avait pas alors que juridiquement on y a droit, on y avait droit pis y on encore droit (...) [h]mm, hmm, ben une sécurité aussi de revenu là, les revenus y fluctuent grandement dans le monde du courrier à vélo (...) [p]is avoir des vacances comme tous les salariés au Québec (...))»

Chose certaine, il semble qu'encore aujourd'hui le salaire des messagers à vélo reste la clé afin de leur assurer de meilleures conditions de travail et reste la mesure préventive la plus efficace pour l'industrie. Il y a de moins en moins d'appels, ce qui fait en sorte que les messagers ont parfois du mal à gagner un salaire respectable, parfois même en deçà du salaire minimum. L'augmentation du salaire passe nécessairement par la reconnaissance du statut du messager à vélo comme salarié, c'est-à-dire comme employé, plutôt que travailleur autonome. La reconnaissance du messager comme employé pourrait aussi lui donner plusieurs autres avantages comme des congés, des vacances, une pension, etc.

La reconnaissance des droits des messagers à vélo passe selon certains participants par une syndicalisation du domaine de l'industrie de la messagerie : « [b]en ouais, c'est prouvé un peu partout [...] surtout dans ces domaines précaires là que si tu te regroupes pas pour faire reconnaître tes droits, t'sais on parle de reconnaître des droits on parle même pas de revendiquer des nouveaux droits c'est juste de les faire reconnaître [...] »

3.3.2 Le statut du travailleur à vélo

Le messager à vélo est conscient de son statut de travailleur autonome et bien qu'il soit parfois désavantageux, il lui trouve tout de même des avantages :

« [...] t'as quand même une certaine liberté vu que t'es travailleur autonome [...] [mais] [...] on est vraiment livré à nous-mêmes là, on est travailleur autonome fait que si y nous arrive des accidents c'est nous qui paye, les bris de vélo c'est nous qui paye, les lunchs c'est nous qui paye (...) on a pas de stabilité d'emploi, j'veux dire du jour au lendemain la compagnie peut fermer pis ciao, bye, t'as plus de job (...) »

Le messenger à vélo peut ainsi effectuer ses livraisons par le moyen et de la manière dont il le désire, toujours en restant dans le cadre de l'exécution de son contrat (Revenu Québec, 2015). Dans les faits, le messenger à vélo serait davantage un travailleur économiquement dépendant, une catégorie de travailleurs qui existe seulement au gouvernement fédéral pour le moment. Il se situe entre le travailleur salarié et le travailleur autonome puisqu'il est dépendant de la compagnie pour laquelle il signe un contrat. En effet, Revenu Québec détermine le statut d'un travailleur soit salarié ou travailleur autonome selon six critères; la subordination effective dans le travail, le critère économique ou financier, la propriété des outils, l'intégration des travaux effectués, le résultat particulier du travail ainsi que l'attitude des parties quant à leur relation d'affaires. Le salarié s'engage donc à effectuer un travail sous la direction ou le contrôle d'un employeur pour un temps limité et moyennant rémunération, tandis que le travailleur autonome a le libre choix des moyens d'exécution d'un contrat et qu'il n'y a aucun lien de subordination entre lui et son client (Revenu Québec, 2015). Selon cette définition, le messenger à vélo serait hybride entre le salarié et le travailleur autonome, se rapprochant plus du travailleur dépendant économiquement.

Ainsi, le travailleur autonome est payé à la commission, donc à la course, le salarié touche un salaire horaire, tandis que le travailleur dépendant est payé à la garantie, c'est-à-dire qu'il touche un salaire assuré préalablement convenu avec l'employeur. Le salaire à la commission est parfois signe d'instabilité pour le messenger :

« [...] [c]e qui ce passe avec la commission c'est que (...) quand tu travailles à la commission ça fluctue beaucoup ok, t'as une semaine que ça va bien tu fais beaucoup de *drop* (livraisons), incroyable tu fais beaucoup d'argent, mais l'autre semaine d'après c'est de la grosse m***e, tu fais pas une cenne [...] »

Le salaire à la garantie lui, assure un salaire fixe minimum pour la journée pour le messager à vélo s'il se présente à tous les jours de travail pour sa période de paie peu importe la nature ou la quantité de livraisons effectuées:

«[...] tu fais toutes les calls qui valent pas grand chose parce que toi t'as la garantie fait que (...) t'sais, j'te donne 30 *calls* pis les 30 *calls* valent 75 cennes t'sais on s'en fou parce que toi tu pogne 80 piasses *anyways* t'sais. [...]».

Ainsi, l'initiative des compagnies d'instaurer un système de rémunération à garantie a surtout été une solution pour elles afin de créer une rétention des messagers à vélo dans un milieu où le roulement de personnel peut être très élevé. En effet, le salaire à la garantie assure un salaire stable, peu importe l'achalandage en plus d'inciter les messagers à ne pas s'absenter du travail. En effet, si le messager à vélo gagnant un salaire à la garantie doit s'absenter du travail, son salaire à la garantie se voit modifié au salaire à la commission pour la période de paie en question.

Présentement, une compagnie offre le statut de salarié à ces messagers à vélo, en plus de leur offrir des conditions de travail exemplaires dans le milieu. C'est la Banque Nationale. « [On]n a plein d'avantages sociaux là, on a des vacances payées [...] y payent notre linge de travail, y payent notre équipement de vélo, les réparations de vélo, on a des assurances dentaires, des assurances».

L'insécurité financière est une préoccupation qui revient sans cesse chez les messagers à vélo. Celle-ci affecte leur qualité de vie et leur performance au travail. Une étude menée par Manuvie affirme que c'est 42% des employés qui seraient distraits au travail parce qu'ils s'inquiètent au sujet de leur situation financière (Manuvie, 2016). Hors nous l'avons vu, le messager à vélo ne peut se permettre la distraction sur les routes, car un moment d'inattention et il pourrait être victime d'un accident grave.

3.3.3 Les formes d'organisation collectives du travail

Plusieurs formes d'organisation collectives du travail ont été mises en place par les messagers à vélo pour les messagers à vélo renforçant ainsi leur identité occupationnelle. L'Association des Messagers et Messagères de Montréal (MTLBMA) et la *Bicycle Messenger Emergency Fund* (BMEF) et tout récemment le Comité Condition de Travail (CCT) fondé en novembre 2016 sont perçues comme des formes d'organisation collectives de soutien pour ces travailleurs dans une industrie où l'insécurité d'emploi et les accidents de travail sont des préoccupations récurrentes pour les messagers à vélo.

Comme mentionné auparavant, nous avons assisté à un total de trois rencontres de la MTLBMA afin d'évaluer la contribution d'un tel organisme auprès de la santé et la sécurité des messagers à vélo de Montréal. Les rencontres sont orchestrées par quatre responsables de la MTLBMA et sont menées en français et en anglais. Lors d'une des premières assemblées depuis sa reconsolidation le 6 septembre 2016, un appel à tous est lancé afin d'inciter les messagers à vélo à s'impliquer dans l'association, que se soit pour l'organisation du CMWC2017 ou pour toute autre situation personnelle que les messagers vivent à la maison ou au travail.

Lors de la troisième rencontre, les avancements quant à l'organisation du Championnat et à la formation du Comité condition de travail ont été soulevés. Ce qui nous a surtout marqué c'est une discussion qui a pris cours à propos d'un messager à vélo qui n'était pas présent puisqu'il se remettait d'une blessure au dos. Des discussions ont eu lieu afin de trouver une solution financière pour ce messager en question afin de l'aider dans sa convalescence.

Quant au Comité Condition de Travail (CCT) de la MTLBMA, les efforts ont été déployés afin de garder en archives une copie des contrats de travail de chaque compagnie de messagerie qui

emploient des messagers à vélo. Aussi, les membres du comité organisent régulièrement des rencontres sur les préoccupations des droits et conditions de travail des messagers à vélo et invitent des intervenants du milieu afin de leur poser des questions et de leur demander conseil. Nous n'avons malheureusement pas pu assister à l'une de ces rencontres à cause d'un conflit d'horaire, mais ce nouveau comité de l'Association des messagers et messagères de Montréal est prometteur. Le Comité est orchestré par la nouvelle génération de messagers à vélo qui souhaitent voir le métier prospérer et être respecté. Reste à voir si les élans de ce comité s'essouffleront tout comme le mouvement de syndicalisation qui s'est entamé dans les années 2000. Justement, le compte-rendu d'une des premières rencontres du Comité soulève plusieurs points qui viennent éclairer les préoccupations des messagers à vélo par rapport à l'exercice de leur travail. Le point principal de la rencontre en date du 3 janvier 2017 est constitué des droits au travail en tant que messager à vélo (MTLBMA, 2017).

Au Canada, l'association des messagers à vélo de Toronto (TOBMA) sert de bel exemple sur le travail fait en rapport avec les droits de ces travailleurs. Similaire aux autres associations de messagers à vélo, cette forme d'organisation collective du travail a mis à la disponibilité de ses membres un guide explicatif des droits des messagers à vélo en cas d'accident ou de conflit au travail (TOBMA, s.d.). Ce document sert donc de référence pour les messagers à vélo en tant que guide de travail.

Pour conclure sur l'organisation du travail des messagers à vélo, nous avons dressé un portrait de l'industrie de la messagerie à vélo d'hier à aujourd'hui, nous avons expliqué le statut de travailleur parfois ambigu du messager à vélo et finalement nous avons exploré comment le messager à vélo structure son organisation du travail. Des nouveaux concepts comme le travailleur indépendant économiquement et le salaire garanti dans la structure de travail des messagers nous aident à comprendre davantage une organisation du travail complexe.

CHAPITRE IV

DISCUSSION

On vient à se demander, même si les conditions de travail étaient idéales et l'environnement urbain conçu afin d'assurer la sécurité optimale des messagers à vélo, si les accidents et quasi-accidents en viendraient à diminuer. En effet, chez les métiers à risque, on voit souvent les comportements des travailleurs qui valorisent la prise de risque au travail. Nous discuterions donc du métier de messenger à vélo comme étant d'emblée un emploi précaire et nous explorerons la dynamique de sécurité chez les messagers à vélo.

4.1. L'emploi précaire et les travailleurs vulnérables

La précarité de l'emploi et les travailleurs vulnérables ne sont pas explorés dans ce projet mais est primordiale pour notre problématique en plus de venir à point dans notre discussion. «L'emploi précaire est décrit par le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail comme toute déviation d'un emploi conventionnel et est caractérisé par son statut temporaire ou occasionnel, le manque d'avantages sociaux, l'absence de certaines obligations juridiques, l'absence de certaines protections juridiques, et il est habituellement associé à un faible revenu» (Gouvernement du Canada, 2017). L'emploi précaire est ainsi intimement lié au travailleur vulnérable.

On considère donc que le messenger à vélo est en soi un travailleur vulnérable puisque d'emblée le cycliste est considéré comme un usager vulnérable de la route dans ses déplacements en plus d'occuper un emploi précaire. Lorsqu'il est employé dans un contexte de santé et de sécurité au travail, le terme «travailleur vulnérable» désigne les travailleurs les plus susceptibles de se blesser au travail. Une étude menée par *l'Institute of Work and Health* (IWH) a établi quatre dimensions de la vulnérabilité menant à un risque accru de blessures :

- les dangers auxquels font face les travailleurs.
- la protection au niveau de l'organisation ou du milieu de travail auquel ils ont accès sous formes de politique ou de pratiques.
- la sensibilisation aux responsabilités et aux droits relatifs à la santé et à la sécurité.
- la mesure dans laquelle ils ont le pouvoir de prendre part à la prévention des blessures liées au travail et de refuser un travail dangereux (Smith et coll., 2015).

Les conséquences de l'emploi précaire sont multiples. On y note également que les travailleurs qui expérimentent l'emploi précaire :

- sont plus souvent exposés à des milieux de travail dangereux , à des conditions de travail stressantes sur la plan psychosocial, à une charge de travail plus élevée et à des heures supplémentaires non payées;
- souffrent d'un plus haut taux de blessures liées à la santé et à la sécurité au travail;
- ressentent des effets néfastes sur la santé;
- doivent composer avec plus de conflits entre le travail et la vie privée;
- sont moins susceptibles de recevoir la formation appropriée pour les tâches qu'ils doivent effectuer;
- sont moins susceptibles d'être membres de syndicats;

- sont moins protégées en raison des limites, des lacunes et des interprétations exclusives de la loi (Gouvernement du Canada, 2017).

Le fait d'occuper un emploi précaire peut donc influencer sur le moral, affecter l'état mental du travailleur et nuire à son focus et temps de réaction sur la route, qui pourrait résulter à des quasi-accidents ou accidents.

4.2. La dynamique de sécurité chez les messagers à vélo

Parallèlement, la prise de risque non nécessaire de la part du messager à vélo fait partie d'une dynamique orchestrée par l'organisation du travail déficiente dans l'industrie de la messagerie à vélo.

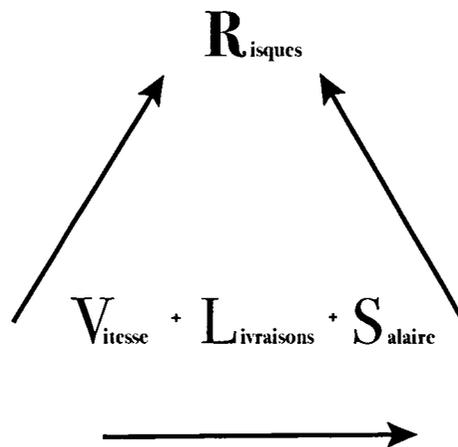


Figure 12

Dynamique de sécurité chez les messagers à vélo

Cette prise de risque, bien que motivée par une recherche d'adrénaline notamment chez les membres de la messagerie les plus téméraires, est propulsée par le but de rouler plus vite, afin de livrer plus vite pour faire plus de livraisons et toucher un plus gros salaire. Le système de rémunération à la commission en est la source primaire. La vitesse ainsi que le nombre de livraisons qu'effectue le messenger à vélo mènent d'une manière ou d'une autre à un compromis entre un salaire plus élevé et l'exposition à des risques plus importants (Figure 12).

CHAPITRE V

CONCLUSION

Ce projet avait pour objectif de dresser un portrait de l'industrie de la messagerie à vélo au Québec; de sa culture, de son organisation du travail, de ses conditions de travail, de l'exposition aux risques de ces travailleurs et de son historique d'accidents. On cherchait principalement à comprendre les facteurs de risque d'accidents routiers pour ainsi proposer des solutions visant à réduire le fardeau d'accidents de la route dans une industrie où peu de réglementation et d'encadrement existe.

Le premier constat observé auprès des messagers à vélo est qu'il existe non seulement plusieurs types de messagers à vélo, mais aussi une hiérarchie bien présente dans la culture des messagers. Ces différents types dans la hiérarchie des messagers adoptent différentes méthodes de navigation à travers l'environnement urbain dépendamment de leur expérience sur la route et de leur perception et prise de risque sur la route. À l'analyse des entrevues on constate aussi que le quotidien du messager à vélo au niveau des conditions de travail comporte son lot de failles (difficultés liées à l'alimentation, manque de temps de pause, etc.) en plus d'être un métier très demandant physiquement. C'est un métier qui résulte en une usure quotidienne du corps. Celle-ci peut à long terme créer plusieurs conditions médicales causées par la surutilisation du vélo chez les cyclistes. Les accidents sur la route ne sont donc pas les seules raisons qui mènent les messagers à vélo à des arrêts de travail. Bien que les accidents les plus communs mènent souvent à des blessures de moindre gravité (ecchymoses, brûlures, etc.) les plus graves (traumatisme crânien, fractures, etc.) peuvent mener à des arrêts de travail de moyenne à longue durée de manière à permettre la convalescence du messager. Selon les messagers, leur sécurité sur les routes pourrait être

améliorée notamment en éduquant les automobilistes afin de prévenir les emportiérages des cyclistes ainsi qu'effectuer des dépassements sécuritaires des cyclistes.

Le métier de messenger à vélo est unique en son genre ce qui suppose qu'un certain type de personnes pratique le métier, tous issus d'une culture propre aux messagers à vélo. En effet, ces personnes doivent partager une passion indéniable pour le vélo et l'adrénaline. Par contre, ces experts qui «jouent dans le trafic» à journée longue n'adoptent pas nécessairement les comportements les plus sécuritaires du cycliste averti. En effet, en exerçant ce métier ils acquièrent de l'expérience rapidement ce qui fait en sorte qu'ils perçoivent et prennent des décisions en conséquence lors de leur navigation en ville.

Le deuxième constat observé auprès des employeurs et des acteurs de l'industrie de la messagerie à vélo nous révèle tout d'abord que plusieurs types d'employeurs engagent des messagers à vélo. Il y a bien entendu la compagnie de messagerie à vélo traditionnelle, mais on y trouve aussi des compagnies de livraison de nourriture (Foodora, Freshmint, etc.) et des collectifs de messagers à vélo (Chasseurs Courriers). Ces trois types d'entreprises comprennent leur dissemblances et similitudes quant à leur mode de fonctionnement et à leur approche quant à la santé et la sécurité de leurs messagers. Nous avons aussi découvert une relation de travail très importante pour le messenger à vélo, c'est-à-dire celle avec son répartiteur. La contribution de l'employeur à la santé et la sécurité du messenger à vélo reste très minime dans son ensemble.

Les employeurs de messagers à vélo doivent pallier à la digitalisation des documents qui entre en compétition directe avec leurs services offerts. Cela signifie qu'ils doivent offrir un service meilleur marché, plus rapide et plus efficace. Ainsi, les préoccupations quant à la santé et la sécurité de leurs travailleurs risquent donc de ne pas se classer en priorité de leur préoccupation en plus d'exercer auprès de leurs messagers une certaine pression de performance au travail. En effet, peu

d'initiatives quant à la prévention d'accidents ainsi que d'assurances au travail en cas de blessure sont existantes dans l'industrie de la messagerie à vélo.

Le troisième constat observé auprès des formes d'organisation collective du travail des messagers à vélo qui critique souvent l'industrie de la messagerie à vélo pour ce qu'elle est ne reconnaissant pas aux messagers leurs droits. Cette injustice se fait surtout sentir au niveau de leur salaire qui est encore dans plusieurs cas à la commission dans une industrie qui peut fluctuer au niveau des demandes de ses clients. Le statut de travailleur indépendant du messager à vélo a été un sujet récurrent au courant des entrevues posant le problème qu'aucun support n'est donné au messager en cas d'arrêt de travail ou de difficulté au travail. Il doit alors se tourner vers les formes d'organisation collective de travail à sa disposition heureusement bien établie grâce à la forte communauté des messagers à vélo. Les nombreuses associations des messagers à vélo dans plusieurs villes exercent parfois le rôle de support financier afin de supporter leur membre en difficulté et de la guider à travers par exemple une perte d'emploi.

Les messagers à vélo ont le statut de travailleurs indépendants, ce qui signifie qu'aucune forme organisationnelle collective n'est mise en place afin de supporter ce type de travailleurs. Puisque le messager possède une forte identité occupationnelle, il pourrait avoir la capacité de s'organiser et de se regrouper dans un contexte associatif de regroupement de travailleurs. En effet, la MTLBMA ainsi que le CCT et la BMEF sont toutes des formes organisationnelles collectives gérées et mises en place par et pour les messagers à vélo afin d'apporter un certain support à la santé et la sécurité de ce type de travailleurs.

Une notion nouvelle découverte durant l'étude pourrait grandement contribuer à la cause des messagers à vélo, c'est-à-dire la notion de travailleur dépendant économiquement. Ce type de travailleurs est reconnu comme étant une version hybride du travailleur autonome et de l'employé

salarié. En effet, alors que le messenger à vélo est considéré comme un travailleur indépendant il doit tout de même effectuer son travail sous la subordination de son employeur ce qui ne fait partie de ni l'une ou l'autre des définitions d'un travailleur autonome ou d'un employé salarié aux termes de Revenu Québec.

Aussi, une nouvelle notion nous a grandement éclairés quant à la santé des messagers à vélo. En effet, l'usage du vélo sur de longues périodes récurrentes ne nous a pas d'emblée semblé être un élément problématique pour leur santé. Néanmoins, la posture sur le vélo ainsi que le mouvement répété de pédalage peut effectivement créer des blessures au corps du cycliste.

Les limites de l'étude ont été vite atteintes quant à notre objectif de recrutement à notre grande déception. En effet, comme nous l'avons mentionné seulement un employeur de messagers à vélo a répondu à l'appel pour mener l'entrevue avec nous. Néanmoins, nous avons réussi à mener des entrevues avec deux autres acteurs du milieu, dont un ancien messenger à vélo maintenant avocat en droit du travail ainsi qu'un répartiteur qui travaille dans une compagnie de messagerie à vélo.

Les objectifs de recherche spécifiques étudiés sont dans notre cas unique en leur genre puisqu'ils mettent l'accent sur la compréhension de la culture du groupe de messagers à vélo de Montréal à travers l'approche ethnographique. Néanmoins, s'il y a une critique à formuler sur la méthode c'est celle de la distance de la chercheuse qui a pu être moins objective que prévu à certaines étapes de la collecte de données. C'est la critique méthodologique qui est le plus souvent reprochée à cette méthode, et puisque l'implication de la chercheuse dans les activités liées à la culture des messagers fut relativement engagée il se pourrait que le regard de la chercheuse ait atteint des angles moins objectifs par moments.

Les propositions de pistes de recherches éventuelles constituent en soi des volets qui sont abordés dans le projet de recherche d'ensemble en collaboration avec l'IRSSST incluant la rédaction de ce mémoire. Ainsi, la même opération est faite par le collègue de recherche David Carpentier-Laberge, mais cette fois pour les nouveaux travailleurs à vélo. L'objectif principal de sa recherche est de documenter les facteurs de risques associés à l'utilisation du vélo dans le cadre de l'exercice d'un travail (autre que les messagers) en ville. Suite à la rédaction de ces deux mémoires, les participants aux entretiens destinés aux travailleurs à vélo ont pour la plupart donné leur autorisation dans le futur afin de participer à un autre volet du projet de recherche global qui consiste à suivre les messagers à vélo lors de leurs journées de travail à l'aide d'un dispositif GPS. Ainsi, des données comme le kilométrage, la vitesse moyenne, le temps d'exercice physique, les routes les plus empruntées, etc. pourront être prélevées afin de tenir un compte rendu réel de la santé et la sécurité de ce type de travailleur. Finalement, l'administration d'une enquête par questionnaire a été mise en branle au mois de septembre 2017 afin de mener une enquête transversale quantitative sur la santé et la sécurité des messagers à vélo à l'échelle internationale afin d'obtenir des statistiques sur la population des travailleurs à vélo. Au moment où ce projet de mémoire est déposé, l'enquête transversale quantitative est encore en cours.

Indépendamment du projet de recherche d'ensemble, il serait intéressant dans le contexte des villes du développement durable de faire une recherche sur l'impact des nouveaux travailleurs à vélo sur la forme urbaine, à savoir si l'apparition et la multiplication de ce type d'employés et /ou entrepreneurs est lié à un phénomène urbain, que se soit au phénomène de gentrification urbaine, d'étalement urbain, de densification urbaine ou même de culture tout simplement. L'offre de certains types de services liés à l'usage de la bicyclette peut être davantage présent dans certains quartiers d'une ville ou dans certaines villes plutôt que d'autres et il serait dans le cadre des villes plus vivables, intéressant de comprendre le phénomène de ces emplois pratiqués à vélo.

Reste que l'industrie de la messagerie à vélo a vu de meilleurs jours. La technologie rend la transmission d'information et de documents de plus en plus rapide et efficace par voie électronique, ce qui rend le métier de messenger à vélo de plus en plus désuet. Néanmoins, même si certaines entreprises, par exemple de production, de droit ou financières utilisent encore fréquemment les services des messagers à vélo, l'industrie semble tranquillement, mais sûrement se tourner vers de nouveaux horizons. En effet, il est de plus en plus populaire de voir de nouveaux services offerts à vélo; coiffure, vétérinaire, traiteur, barista, mécanique de vélo, etc..

Une étude de Maes et coll. (Maes et coll., 2012) explore même les possibilités d'offrir un nouveau modèle de chaîne logistique moderne quant à la livraison de marchandises. Ils mettent de l'avant la protection de l'environnement et le développement durable afin de développer des concepts novateurs pour pallier aux effets polluants du transport de marchandises en ville. C'est là qu'entre en jeu l'idée de la livraison de ces marchandises à vélo à savoir si elle pourrait constituer une alternative économique viable aux transports propulsés par énergie fossile.

En conclusion, les recommandations de la chercheuse afin de contribuer à la prévention des accidents des messagers à vélo sont de continuer à mettre en application les nouvelles mesures ainsi qu'à éduquer les automobilistes sur la cohabitation avec les cyclistes quant à l'emportierage ainsi qu'aux dépassements sécuritaires. Aussi, des programmes de formation de la part des employeurs destinés aux messagers à vélo seraient sans aucun doute bénéfiques pour prévenir les accidents. Pour ce qui est de la santé des messagers, le rapport à leur carburant c'est-à-dire à l'absorption de nourriture est primordial. Un temps de pause suffisant pour qu'ils puissent consommer leur repas est un élément important au maintien de leur santé ainsi qu'une contribution importante afin de maintenir de bonnes conditions de travail. Aussi, un revenu plus stable, comme le salaire à la garantie par exemple, ferait en sorte que le messenger effectuerait son travail à moins haute pression que le salaire à la pièce. En dernier lieu, un changement au niveau de

la structure de travail initié par le concept de travailleur économiquement dépendant pourrait changer la donne pour les messagers afin de leur offrir des assurances au travail en cas d'accident, une stabilité d'emploi ainsi que des avantages sociaux plus intéressants qui viseraient à améliorer leur état de santé général à long terme.

ANNEXE A : FORMULAIRES DE CONSENTEMENT



FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT DESTINÉ AUX
PARTICIPANTS DES ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS : TRAVAILLEURS À VÉLO

«La multiplication des services de livraison à vélo et ses incidences sur la santé et la sécurité des travailleurs à vélo : élaboration de bonnes pratiques.»

IDENTIFICATION

Chercheur responsable du projet : Ugo Lachapelle
Unité : Département d'études urbaines et touristiques
Adresse courriel : lachapelle.ugo@uqam.ca
Téléphone : 515-987-3000 # 5141

Membres de l'équipe de recherche : Marie-Soleil Cloutier, Chercheure
externe, INRS

Lily Ranger, David Carpentier-Laberge,
Étudiants à la maîtrise en études
urbaines

BUT GÉNÉRAL DU PROJET

Vous êtes invité(e) à prendre part à ce projet visant à comprendre les risques associés au travail à vélo; et de documenter les pratiques des employeurs et travailleurs du milieu quant à la santé et la sécurité associées à cet emploi. Les entretiens visent à identifier les conditions de travail, les besoins perçus, les expériences d'insécurité et d'accidents et les facteurs de risque associés à la pratique de l'emploi de travailleur à vélo.

Ce projet est réalisé en partenariat avec l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité au travail (IRSST).

NATURE DE LA PARTICIPATION

En tant que travailleur à vélo, votre tâche consiste à participer à un entretien au cours duquel il vous sera demandé d'identifier les raisons de la pratique de l'emploi, les avantages et les désavantages, la vision par rapport à la sécurité et aux accidents, et les mesures de protection adoptés ainsi que les

comportements à risque. Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et prendra environ 1 heure de votre temps au maximum. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier.

AVANTAGES ET RISQUES

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances par une meilleure compréhension de la santé et de la sécurité des travailleurs à vélo. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à cette rencontre. Vous devez cependant prendre conscience que certaines questions pourraient raviver des émotions désagréables liées à une expérience de travail que vous avez peut-être mal vécue. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier. Il est de la responsabilité du chercheur de suspendre ou de mettre fin à l'entrevue s'il estime que votre bien-être est menacé.

CONFIDENTIALITÉ

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de l'entretien resteront confidentiels et que seule l'équipe de recherche de l'UQAM aura accès à votre enregistrement et au contenu de ses transcriptions. Le matériel de recherche ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par la responsable du projet pour la durée totale du projet. Les enregistrements ainsi que les formulaires de consentement seront détruits 5 ans après les dernières publications.

PARTICIPATION VOLONTAIRE

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire de maîtrise, essai ou thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

COMPENSATION FINANCIÈRE

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet.

RECHERCHES ULTÉRIEURES

Vos données de recherche seront rendues anonymes et conservées pendant 5 ans après les dernières publications. Nous souhaitons les utiliser dans d'autres projets de recherche similaires. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

- J'accepte que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche
- Je refuse que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche

RESPONSABILITÉ

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le(s) commanditaire(s) ou l'institution impliquée (ou les institutions impliquées) de leurs obligations civiles et professionnelles.

PERSONNES-RESSOURCES

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro (514) 987-3000 poste 5141 pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez discuter avec lui, ou Lily Ranger du projet au numéro (514) 690-1746 des conditions dans lesquelles se déroule votre participation.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour toute information vous pouvez communiquer avec la coordonnatrice du Comité au numéro 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@uqam.ca.

Pour toute question concernant vos droits en tant que participant à ce projet de recherche ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM (Courriel: ombudsman@uqam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

REMERCIEMENTS

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous remercier.

CONSENTEMENT DU PARTICIPANT : Par la présente, je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement. Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique. Je confirme avoir disposé du temps nécessaire pour réfléchir à ma décision de participer. Je

reconnais avoir eu la possibilité de contacter le responsable du projet (ou son délégué) afin de poser toutes les questions concernant ma participation et que l'on m'a répondu de manière satisfaisante. Je comprends que je peux me retirer du projet en tout temps, sans pénalité d'aucune forme, ni justification à donner. Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Signature :

Date :

Nom (lettres moulées) : coordonnées adresse courriel et/ou téléphone :

Déclaration du chercheur principal (ou de son délégué) :

Je, soussigné, déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature :

Date :

Nom (lettres moulées) et coordonnées :

Un exemplaire du formulaire d'information et de consentement signé doit être remis au participant.



FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT DESTINÉ AUX
PARTICIPANTS DES ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS : EMPLOYEURS DU MILIEU

«La multiplication des services de livraison à vélo et ses incidences sur la santé et la sécurité des travailleurs à vélo : élaboration de bonnes pratiques.»

IDENTIFICATION

Chercheur responsable du projet : Ugo Lachapelle
Unité : Département d'études urbaines et touristiques
Adresse courriel : lachapelle.ugo@uqam.ca
Téléphone : 515-987-3000 # 5141

Membres de l'équipe de recherche : Marie-Soleil Cloutier, Chercheure
externe, INRS

Lily Ranger, David Carpentier-Laberge,
Étudiants à la maîtrise en études
urbaines

BUT GÉNÉRAL DU PROJET

Vous êtes invité(e) à prendre part à ce projet visant à comprendre l'industrie et les risques associés aux travailleurs à vélo et de documenter les pratiques des employeurs du milieu quant à la santé et la sécurité associées à cet emploi. Les entretiens visent à comprendre l'industrie, son organisation du travail et les contraintes, requêtes et opportunités de la partie patronale et des milieux d'organisation des travailleurs.

Ce projet est réalisé en partenariat avec l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité au travail (IRSST).

NATURE DE LA PARTICIPATION

En tant qu'employeur du milieu, vous êtes invité à participer à un entretien au cours duquel il vous sera demandé de décrire l'industrie, ses défis, ses contraintes, ses objectifs et les mesures de protection et de sécurité favorisées. Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et prendra environ 1 heure de votre temps au maximum. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La

transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier.

AVANTAGES ET RISQUES

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances par une meilleure compréhension de la santé et de la sécurité des travailleurs à vélo. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à cette rencontre. Néanmoins, vous devez cependant prendre conscience que certaines questions pourraient raviver des émotions désagréables liées à une expérience de travail que vous avez peut-être mal vécue. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier. Il est de la responsabilité du chercheur de suspendre ou de mettre fin à l'entrevue s'il estime que votre bien-être est menacé.

CONFIDENTIALITÉ

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de l'entretien resteront confidentiels et que seule l'équipe de recherche de l'UQAM aura accès à votre enregistrement et au contenu de ses transcriptions. Le matériel de recherche ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par le responsable du projet pour la durée totale du projet. Les enregistrements ainsi que les formulaires de consentement seront détruits 5 ans après les dernières publications.

PARTICIPATION VOLONTAIRE

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire de maîtrise, essai ou thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

COMPENSATION FINANCIÈRE

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet.

RECHERCHES ULTÉRIEURES

Vos données de recherche seront rendues anonymes et conservées pendant 5 ans après les dernières publications. Nous souhaitons les utiliser dans d'autres

projets de recherche similaires. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

- J'accepte que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche
- Je refuse que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche

RESPONSABILITÉ

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le(s) commanditaire(s) ou l'institution impliquée (ou les institutions impliquées) de leurs obligations civiles et professionnelles.

PERSONNES-RESSOURCES

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro (514) 987-3000 poste 5141 pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez discuter avec lui, ou Lily Ranger du projet au numéro (514) 690-1746 des conditions dans lesquelles se déroule votre participation.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour toute information vous pouvez communiquer avec la coordonnatrice du Comité au numéro 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@uqam.ca.

Pour toute question concernant vos droits en tant que participant à ce projet de recherche ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM (Courriel: ombudsman@uqam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

REMERCIEMENTS

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous remercier.

CONSENTEMENT DU PARTICIPANT : Par la présente, je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement. Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique. Je confirme avoir disposé du temps nécessaire pour réfléchir à ma décision de participer. Je reconnais avoir eu la possibilité de contacter le responsable du projet (ou son délégué) afin de poser toutes les questions concernant ma participation et que l'on m'a répondu de manière satisfaisante. Je comprends que je peux me

retirer du projet en tout temps, sans pénalité d'aucune forme, ni justification à donner. Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Signature :

Date :

Nom (lettres moulées) : coordonnées adresse courriel et/ou téléphone :

Déclaration du chercheur principal (ou de son délégué) :

Je, soussigné, déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature :

Date :

Nom (lettres moulées) et coordonnées :

Un exemplaire du formulaire d'information et de consentement signé doit être remis au participant.

ANNEXE B : GUIDES D'ENTREVUE

La multiplication des services de livraison et ses incidences sur la santé et la sécurité des travailleurs cyclistes : élaboration de bonnes pratiques.

Guides d'entretiens semi-dirigés

12 juin 2016

Invitation (sur cartes, message courriel ou à l'oral)

Vous utilisez un vélo dans le cadre de votre travail pour faire des livraisons ou offrir des services?

Vous employez des travailleurs qui utilisent un vélo dans le cadre de leur travail pour faire des livraisons ou offrir des services?

Nous menons une enquête sur les travailleurs à vélo, leurs caractéristiques, l'organisation du travail dans ce domaine, les risques associés à ce métier et les accidents de la route encourus durant le travail.

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas, les renseignements vous concernant seront détruits.

Votre accord à participer implique également que vous acceptez que l'équipe de recherche puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire de maîtrise, et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement. Toutes vos réponses resteront anonymes.

Entrevue avec enregistrement sonore

Nombre d'entrevues : 10 à 20 participants cyclistes, environ 5 employeurs

Durée : 45 minutes à 1 heure 15 minutes

Lieu des entrevues : À la convenance du répondant

ENTRETIEN SEMI-DIRIGÉ : TRAVAILLEUR À VÉLO

Salutations, présentation de soi et de son projet, signature du formulaire de consentement.

On va commencer par parler de vous et de votre métier. Ensuite on va parler de l'organisation du travail dans votre domaine et on va finir par discuter des questions de sécurité et d'accidents.

1. PROFIL DU RÉPONDANT

Qu'est-ce qui vous a amené à pratiquer le métier de travailleur à vélo?

Pourquoi le métier de [livraison/service/...] à vélo? Quels sont les avantages et désavantages pour vous?

(ON CHERCHE description de soi, passé, décisions, raisonnement)

Parlez-moi de vos journées de travail. Comment ça se passe?

(ON CHERCHE temps de travail, pause, kilométrage, conditions climatiques...)

Parlez-moi de l'évolution du métier depuis vos débuts. Depuis combien de temps exercez-vous le métier? Avez-vous été témoins de changements importants?

2. ORGANISATION DU TRAVAIL

Êtes-vous employé (salaré) ou travailleur indépendant (autonome)?

[Si travailleur autonome, poser les questions en fonction de comment la personne organise ses activités de travail lui/elle-même]

[Si employé]

Parlez-moi de votre relation avec votre employeur? *[Si travailleur autonome, ne pas poser]*

Quelles sont vos attentes par rapport à votre employeur?

Votre employeur exige-t-il des choses particulières de vous? Par exemple? Autre chose? *[Si travailleur autonome, ne pas poser]*

(ON CHERCHE des choses qui augmente ou réduise sa sécurité, qui rendent le travail plus facile ou difficile, plu dangereux ou moins)

[Si travailleur autonome]

Comment avez-vous eu l'idée de faire ce travail et quelles sont vos ambitions à moyen terme?

[Pour tous]

Qu'est-ce que vous pensez de votre sécurité d'emploi et du système de rémunération du travail dans votre domaine?

Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer les conditions de travail pour votre type de travail? Comment vous impliquez-vous?
(ON CHERCHE des exemples)

Parlez-moi de la culture des travailleurs à vélo? C'est quoi pour vous (votre définition)? En faites-vous partie? Y participez-vous? Comment?

3. SÉCURITÉ SUR LA ROUTE

Parlez-moi de la sécurité sur les routes. À quels genres de problèmes de sécurité faites-vous face? Décrivez-moi la cohabitation avec les autres usagers sur la route.
(ON CHERCHE Types de problèmes, conditions d'insécurité, risques, descriptions : porte, coupé par voiture, piéton apparaissent dans la rue...)

Parlez-moi des quasi-accidents (*near miss*) et des interactions dangereuses avec les autres usagers de la route.

Définition : QUASI-ACCIDENT: Arrêt brusque ou évènement qui aurait pu mener à un accident
Vous en avez combien en une journée? Une semaine?
(ON CHERCHE des situations types)

Parlez-moi des accidents sur la route. Vous pouvez me parler 1) d'un accident vous ayant impliqué si ça vous est arrivé ou 2) d'un accident dont vous avez été témoins? Décrivez la (les) scène(s) et les conséquences suite à l'accident pour vous ou la personne que vous avez vu.
(ON CHERCHE descriptions de quelques accidents, des plus graves aux moins graves et leurs conséquences sur eux, leur santé, leur travail, la remise en question)

Quel genre de mesures de protection est-ce que vous adoptez sur la route? Votre employeur vous encourage-t-il à en prendre?

ENTRETIEN SEMI-DIRIGÉ : EMPLOYEURS OU ENTREPRENEURS DE L'INDUSTRIE

Salutations, présentation de soi et de son projet, signature du formulaire de consentement.

1. PROFIL DE L'ENTREPRENEUR (dois avoir des employés sinon c'est un travailleur autonome)

Parlez-moi de votre entreprise. Comment a-t-elle vu le jour? Quels services offrez-vous?

Parlez-moi de vous. Comment êtes-vous devenu entrepreneur dans ce domaine?

Pourquoi se spécialiser dans ces services? (Facultatif, si parle pas beaucoup)

Pourquoi faire affaire avec des travailleurs à vélo? Quels en sont les avantages/désavantages?

Travaillez-vous aussi avec des livreurs en automobile?

[pour messagerie ou livraison nourriture seulement – pas si entrepreneur autonome]

(ON CHERCHE raisons économiques : compétitivité sur le marché, concurrents; ou préférences politiques et sociales ou de développement)

Parlez-moi de vos perceptions face aux travailleurs à vélo. Quel genre de personne, de personnalité? Est-ce qu'il y a une culture des travailleurs à vélo? Avez-vous déjà été travailleur à vélo? Si oui, en quoi cette expérience a changé vos perceptions en tant que dirigeant de votre entreprise?

2. ORGANISATION DU TRAVAIL

Parlez-moi de l'organisation du travail au sein de votre entreprise. Quels sont les différents postes et les tâches de chacun? Comment les postes interagissent-ils ensemble? Quelles sont vos principales attentes relativement à vos travailleurs à vélo?

Comment la rémunération des travailleurs à vélo fonctionne-t-elle dans votre entreprise? Sous contrat ou employés, à la pièce ou fixes? Quelle serait la variation salariale et qu'est-ce qui l'explique? (Par exemple l'expérience acquise, l'achalandage, les distances, la taille des colis)

Vos employés ont-ils déjà formulé des revendications par rapport à leur condition de travail?
Lesquelles? Qu'est-ce qui s'est passé? (par exemple : contribution à leurs revendications, rejet, contraint à céder à revendications)
Parlez-moi des problématiques que vivent les travailleurs à vélo qui vous affectent le plus.

Selon vous, quels sont les avantages et les désavantages d'être travailleur à vélo?
(Pour mettre en comparaison avec les réponses des coursiers, il se peut que l'employeur n'ait pas d'opinion)

On a parlé plus tôt de la culture des travailleurs à vélo :
Vous impliquez-vous dans la culture des travailleurs à vélo? De quelle manière?

3. SÉCURITÉ SUR LA ROUTE

J'aimerais maintenant en savoir un peu plus sur la question de la sécurité routière dans le domaine.

Dans votre entreprise, qu'est-ce qui se passe quand les cyclistes se blessent au travail? (ON CHERCHE assurance, arrêt de travail, remboursements pour bris, prise en charge, dédommagement temporaire, exemple d'expérience)

Que pensez-vous des pratiques de sécurité des cyclistes travaillant pour vous?
Vous arrive-t-il d'être témoin de comportements ou de pratiques non sécuritaires de leur part?
Lesquels? Quelles sont vos attentes? Vos exigences?

Vous arrive-t-il de recevoir des plaintes sur la manière dont vos travailleurs à vélo se comportent sur la route? De qui? De quelle nature?

Mettez-vous en place des mesures liées à la sécurité sur la route des travailleurs à vélo qui travaillent pour votre entreprise? (ON CHERCHE formation, équipement de sécurité obligatoire, mise à pied)

Quels genres de mesures additionnelles pourriez-vous mettre en place et quels sont les obstacles?

ANNEXE C : CERTIFICAT ÉTHIQUE



No du certificat : 2016_e_1039

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains de l'UQAM, a examiné le protocole de recherche suivant et jugé conforme aux pratiques habituelles et répond aux normes établies par la Politique no 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains (décembre 2015).

Protocole de recherche

Chercheur(e) principal(e) : Ugo Lachapelle

Unité de rattachement : Département d'études urbaines et touristiques

Équipe de recherche :

Chercheure externe : Marie-Soleil Cloutier (INRS)

Étudiant(s) réalisant leurs projets de mémoire ou de thèse (incluant les thèses de spécialisation) dans le cadre du présent protocole de recherche : Lily Ranger (maîtrise en études urbaines, UQAM); David Carpentier-Laberge (maîtrise en études urbaines, INRS)

Titre du protocole de recherche : *La multiplication des services de livraison à vélo et les problèmes de santé et de sécurité des travailleurs cyclistes : élaboration de bonnes pratiques*

Organisme de financement (le cas échéant): IRSST

Durée du projet : 2016-2018

Modalités d'application

Le présent certificat est valide pour le projet tel qu'approuvé par le CIEREH. Les modifications importantes pouvant être apportées au protocole de recherche en cours de réalisation doivent être communiquées au comité¹.

Tout évènement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité ou l'éthicité de la recherche doit être communiqué au comité.

Toute suspension ou cessation du protocole (temporaire ou définitive) doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat d'éthique est valide jusqu'au 14 juin 2017. Selon les normes de l'Université en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique. Le rapport d'avancement de projet (renouvellement annuel ou fin de projet) est requis pour le 14 mai 2017. Vous recevrez automatiquement un premier courriel de rappel trois mois avant la date d'échéance du certificat.

Éric Dion, Ph.D.
Professeur
Président

14 juin 2016

Date d'émission initiale du certificat

¹ Modifications apportées aux objectifs du projet et à ses étapes de réalisation, au choix des groupes de participants et à la façon de les recruter et aux formulaires de consentement. Les modifications incluent les risques de préjudices non-prévus pour les participants, les précautions mises en place pour les minimiser, les changements au niveau de la protection accordée aux participants en termes d'anonymat et de confidentialité ainsi que les changements au niveau de l'équipe (ajout ou retrait de membres).

ANNEXE D : LISTE DES ENTREPRISES DE L'INDUSTRIE DE LIVRAISON À VÉLO

ID	Entreprise	Type	Domaine	Vélo	Région
1	Maison Freshmint	Nouveau	Restauration	Bicyclette	Md
2	Randonneur Mobile Mechanics	Nouveau	Mécanique	Bicyclette	Md
3	Garçon Fleur	Nouveau	Fleuriste	Triporteur	Md
4	Déménagement Myette	Nouveau	Déménagement	Bicyclette cargo	Md
5	MGM Courrier	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
6	SPEEDO	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
7	Messagerie Mala	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
8	Courrier Plus	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
9	La Panthère Verte	Nouveau	Restauration	Bicyclette	Md
10	Courrier Rapide	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
11	Top Gun Courrier	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
12	Velo Burrito	Nouveau	Restauration	Bicyclette	Md
13	LC Coiffure	Nouveau	Coiffure	Bicyclette	Md
14	Pop Arts	Nouveau	Restauration	Triporteur	Md
15	Pista Café	Nouveau	Restauration	Triporteur	Md
16	CRény	Nouveau	Restauration	Triporteur	Md
17	Planète courrier	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
18	Chasseurs Courrier	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette Bicyclette cargo	Md
19	FRUIXI	Nouveau	Alimentation	Triporteur	Md
20	Canbec	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
21	Cycle-Bird Courrier	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette	Md
22	Foodora	Nouveau	Restauration	Bicyclette	Md/Qc
23	Véli Coursiers	Traditionnel	Messagerie	Bicyclette Bicyclette cargo	Qc

Traditionnel

Nouveau

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Akison, A. (2016). Female Bike Messengers Deal With Street Harassment. *Bustle*. Récupéré le 8 janvier 2017 de <https://www.bustle.com/articles/197300-female-bike-messengers-deal-with-street-harassment>.

Adler, P. (2011). *Economies of Speed? Bike Couriers, Pace, and Economic Development in the Global City*. University of Toronto, Toronto. Degree of Master of Arts.

Aldred, R. (2013). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8(2), 252-271.

Apparicio, P., Carrier, M., Gelb, J., Séguin, A.-M. et Kingham, S. (2016). Cyclists' exposure to air pollution and road traffic noise in central city neighbourhoods of Montreal. *Journal of Transport Geography*, 57, 63-69. <http://dx.doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.09.014>

Apparicio, P. et Séguin, A.-M. (2013). «Justice environnementale». *Cahiers de géographie du Québec*. 57 (161): 211-214.

Arbuckle, A. Q. (2016). The hardcore teen bike messengers of the early 1900s. *Mashable*. Récupéré le 9 janvier 2017 de <https://mashable.com/2016/07/20/bike-messengers/#LVaDyCTTPsq9>.

Azaroff, L.S., Lax, M.B., Levenstein, C. et Wegman, D.H. (2004). Wounding the messenger: the new economy makes occupational health indicators too good to be true. *International journal of health services: planning, administration, evaluation*, 34(2), 271.

Baverstock, A., Reeve, W. et Burgess, A. (2007). *Understanding Road Safety issues for Courier and Food Delivery Rides. Quantitative Research Report*. London : Transport for London.

Bazeley, P. (2013). *Qualitative data analysis with NVivo*. Los Angeles : SAGE. 307 p.

Bilodeau, M. (2016). Les estafettes à vélo. *Ville à vélo, Printemps/Été 2016*, 62 p.

Bikes At Work. (2012). *Food As Fuel*. Récupéré le 18 octobre 2017 de <http://www.bikesatwork.com/blog/food-as-fuel>.

BMEF. (2015). *Bicycle Messenger Emergency Fund*. Récupéré le 15 septembre 2016 de <http://www.bicyclemessenger.org>.

Bouw, B. (2014). I want to be a bicycle courier. What will my salary be? *The Globe and Mail*. Récupéré le 9 janvier 2017 de <https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/careers/career-advice/i-want-to-be-a-bicycle-courier-what-will-my-salary-be/article19494070/>.

Boudier-Revéret, M. (2013). *Pathologies de surutilisation chez les cyclistes*. Université de Montréal : CEPSUM. 36 p.

Brill, N. et Tom MacLeod. (2012). *Murder of Couriers*. Awkward Moment Productions. .

Chappell, E. (2014). Cycle courriers: my life as one of the dwindling band of urban cowboys. *The Guardian*. Récupéré le 23 octobre 2016 de <https://www.theguardian.com/cities/2014/aug/06/-sp-cycle-courier-life-urban-cowboys-bike-messengers>.

Chesney, P. (1993). Bicycle couriers in love with life on mean streets. *The Toronto Star*, A8. Récupéré le 23 septembre 2016 de <https://messmedia.org/2013/10/05/bicycle-couriers-in-love-with-life-on-mean-streets/>

CityZen: Le messenger à vélo. (2010-). Montréal. [s. é.]

CityZen: Le messenger à vélo. (2011-). Montréal. [s. é.]

CityZen: Le messenger à vélo. (2012-). Montréal. [s. é.]

CMWC2017. (2017). *Montreal CMWC 2017*. Récupéré le 5 mars 2017 de <http://cmwc2017.com>

CNESST. (2016). En cas d'accident ou de maladie du travail... voici ce qu'il faut savoir! Récupéré le 12 octobre 2017 de <http://www.cnesst.gouv.qc.ca/Publications/100/Documents/DC100-1503web.pdf>.

Connell, K.K. (1980). The Bicycle Messenger. *The North American Review*, 265(4), 34-37. <http://dx.doi.org/10.2307/25151158>

Conseil de recherches en sciences humaines du Canada, Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, Instituts de recherche en santé du Canada : Énoncé de politique des trois Conseils : Éthique de la recherche avec des êtres humains, décembre 2010.

Culley, T.H. (2001). *The immortal class: bike messengers and the cult of human power*. New York : Villard Books.

Dampier, G. (2006). *NYC Bike Messenger*. Récupéré le 24 février 2017 de <http://www.gregdampier.com/comics/black-and-white/nyc-bike-messengerr>

Day, J. (2013). The secret life of a cycle courier. *The Guardian*. Récupéré le 9 janvier 2017 de <https://www.theguardian.com/books/2015/may/01/my-life-cycle-courier-london-cyclogecography>.

Dennerlein, J.T. et Meeker, J.D. (2002). Occupational injuries among Boston bicycle messengers. *American Journal of Industrial Medicine*, 42(6), 519-525. <http://dx.doi.org/10.1002/ajim.10144>

Didierjean, N. S. (2016). The Race to the Bottom. *Jacobin*. Récupéré le 12 février 2017 de <https://www.jacobinmag.com/2016/04/bike-messenger-courier-montreal-delivery/>.

Fincham, B. (2006). Bicycle messengers and the road to freedom. *The Sociological Review*, 54(s1), 208-222.

Fincham, B. (2007). 'Generally speaking people are in it for the cycling and the beer': Bicycle couriers, subculture and enjoyment. *The Sociological Review*, 55(2), 189-202. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1467-954X.2007.00701.x>

Fincham, B. (2008). Balance is everything: Bicycle messengers, work and leisure. *Sociology*, 42(4), 618-634.

Florida, R. (2012). *The Rise of the Creative Class: Revisited*. New York : Basic Books.

Florida, R. (2003). Cities and the creative class. *City & Community*, 2(1), 3-19.

Fortin, M-F. (2010). *Fondements et étapes du processus de recherche : Méthodes quantitatives et qualitatives*. Montréal : Chenelière Éducation.

Gouvernement du Canada. (2017). Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail. *L'emploi précaire et les travailleurs vulnérables*. Récupéré le 18 août 2018 de <https://www.cchst.ca/oshanswers/legisl/vulnerable.html>.

Gouvernement du Québec. (2018). Travailleurs salariés assujettis à un décret de convention collective. *Décrets de convention collective*. Récupéré le 18 août 2018 de <http://www4.gouv.qc.ca/fr/Portail/Citoyens/Evenements/travailleur-avec-salaire/Pages/travailleurs-decrets-convention-collective.aspx>.

Heyer, J.H. et coll. (2015). Drawing the Curtain Back on Injured Commercial Bicyclists. *American journal of public health*, 105(10), 2131. <http://dx.doi.org/10.2105/AJPH.2015.302738>

IFBMA. [s.d.]. *International Federation of Bicycle Messenger Associations*. Récupéré le 15 septembre 2016 de <http://messengers.org>.

Kidder, J.L. (2004). *Alleycats, fixies, and double rushes: an ethnography of New York city bike messengers*. University of Georgia, Athens, Georgie. Master of Arts.

Kidder, J.L. (2009). Appropriating the city: space, theory, and bike messengers. *Theory and Society*, 38(3), 307-328. <http://dx.doi.org/10.2307/40587529>

Kidder, J.L. (2006). Bike Messengers and the Really Real: Effervescence, Reflexivity, and Postmodern Identity. *Symbolic Interaction*, 29(3), 349-371.

Kidder, J.L. (2009). *Emotions, space, and cultural analysis: the case of bike messengers*. Kidder, J.L. (2011). *Urban flow: Bike messengers and the city*. Cornell University Press.

Kleinman, A., & Hall-Clifford, R. (2009). Stigma: a social, cultural and moral process. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 63(6), 418-419.

Lehr, J.C., et col. (1999). The Two-Wheeled Workhorse: The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg. *Urban History Review*, 28(1), 3-13.

Lusk, A. C., Furth, P. G., Morency, P., Miranda-Moreno, L. F., Willett, W. C., et Dennerlein, J. T. (2011). Risk of injury for bicycling on cycle tracks versus in the street. *Injury prevention*, 17(2), 131-135.

Maes, J. et Vanellander, T. (2012). The Use of Bicycle Messengers in the Logistics Chain, Concepts Further Revised. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 39, 409-423. <http://dx.doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.03.118>

Manuvie. (2016). *La santé financière et des employés et son incidence sur les entreprises canadiennes*. : Manuvie. 16 p. Récupéré le 12 janvier 2018 de <https://www.manulife.ca/wps/wcm/connect/18799d38-0028-4db0-b3fc-bcdee2c1e73f/GA4011F.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=18799d38-0028-4db0-b3fc-bcdee2c1e73f>.

Martin Prosperity Institute. (2011). Commerce in High Gear: The Geography of Bike Couriers in North America. Récupéré le 19 janvier 2017 de <http://martinprosperity.org/images/stories/jmc/cache/mpi-commerce-in-high-gear.pdf>.

Merriam-Webster. (s.d.). *Definition of Cowboy by Merriam-Webster*. Récupéré le 17 janvier 2017 de <https://www.merriam-webster.com/dictionary/cowboy>.

Mess Media. (2004). *Toronto Messengers – A Bref History*. Récupéré le 3 septembre 2017 de <http://messarchives.com/toronto-early.html>.

Mouricou, P. et Garreau, L. (2015). *Projet d'ouvrage Nvivo: Analyser des données qualitatives avec NVivo 11*. Nerdly Scholar. Récupéré le 18 décembre 2016 de <http://nerdlyscholar.com/projet-douvrage-nvivo/>.

MTLBMA. (2017). *Association des messagers et messagères à vélo de Montréal*. Récupéré le 17 janvier 2017 de <http://www.montrealbma.com>.

MTLBMA. (2017). Résumé de rencontre du Comité Condition de Travail (CCT) du 3 janvier 2017.

National Geographic. (s. d.). *Hammerhead shark*. Récupéré le 3 novembre 2016 de <http://animals.nationalgeographic.com/animals/fish/hammerhead-shark/>.

Nyssa, Z. (2004). Running red lights and killing peds: the lexicon of bicycle messengers. *English Today*, 20(2), 48-53.

Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM). 30 mai 2016. *Rapport de consultation publique : Réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles*. Récupéré le 17 novembre 2016 de <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/rapport-energies-fossiles.pdf>.

Pool, C. (2012). On Time on Two Wheels: Hour our City Can Fix its Business Model. *The Link Concordia's Independent Newspaper*. Récupéré le 11 janvier 2017 de <https://thelinknewspaper.ca/article/on-time-on-two-wheels>.

Publications Québec. (2018). Loi sur la santé et la sécurité du travail. Récupéré le 18 août 2018 de <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-2.1>.

Publications Québec. (2017). Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles. Récupéré le 12 octobre 2017 de <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/A-3.001>.

Publications Québec. (2018). Loi sur les décrets de convention collective. Récupéré le 18 août 2018 de <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/D-2>.

Pupo, N. et Noack, A. M. (2014). Organizing Local Messengers: Working Conditions and Barriers to Unionization. *Canadian Journal of Sociology*, 39(3), 331-356.

QSR International. (2017.). *NVivo for Mac: Guide de démarrage rapide*. QSR International. 40 p.

Rémillard, D. (2014). Livreurs à vélo: en sécurité... et dans le trafic. *Le Soleil*. Récupéré le 10 janvier 2017 de <https://www.lesoleil.com/actualite/livreurs-a-velo-en-securite-et-dans-le-trafic-92c5b8244880c85d9495657ac9c9bea6>.

Revenu Québec. Travailleur autonome ou salarié? (2015). *Critères utilisés pour déterminer le statut d'un travailleur*. Récupéré le 11 juillet 2016 de http://www.revenuquebec.ca/fr/citoyen/travailleur_autonome/travailleur_autonome_salarie/criteres/default.aspx

Robert, K.MC. (s.d.). *The Messenger*. NYC Bikers : A satirical catalogue of New York City cyclists featured in Time Out New York. Récupéré le 10 janvier 2017 de <https://kurtmerober.com/NYC-Bikers>.

SAAQ. (2016). *Deux nouvelles mesures visant à mieux protéger les cyclistes sont maintenant en vigueur*. Récupéré le 8 mars 2017 de <https://saaq.gouv.qc.ca/salle-de-presse/communiqu%C3%A9/deux-nouvelles-mesures-visant-%C3%A0-mieux-prot%C3%A9ger-les-cyclistes-sont-maintenant-en-vigueur>

Santé Canada. (2011). *Besoins énergétiques estimatifs*. Récupéré le 4 février 2017 de http://www.hcsc.gc.ca/fn-an/food-guide-aliment/basics-base/1_1_1-fra.php.

Sayarer, J. (2016). *Messengers: city tales from a London bicycle courier*. London : Arcadia Books.

Simard, G. 2002. Modèles et formes d'organisation du travail : Un outil de classification et diagnostique. *Interactions*. 6(2). 65-84.

Smith, P.M., Saunders, R., Lifshen, M., Black, O., Lay, M., Breslin, F.C., LaMontagne, A.D. et Tompa, E. (2015). The development of a conceptual model and self-reported measure of occupational health and safety vulnerability. *Accident Analysis & Prevention*, 82, 234-243. <http://dx.doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.06.004>

TOBMA. (s.d.). Know Your Rights Manuel For Toronto Messengers. *Mess archives - Mess Media*. Récupéré le 12 janvier 2018 de <http://www.messarchives.com/torontorights.pdf>.

Une porte une vie. 2014. *Que faire en cas d'emportierage?* Récupéré le 11 janvier 2018 de <http://uneporteunevie.com>.

Urban Dictionary. (2016). *Messlife*. Récupéré le 11 juillet 2016 de <http://www.urbandictionary.com/define.php?term=messlife>.

Vélo Québec. (2017). Quoi faire en cas d'accident... Récupéré le 12 octobre 2017 de <http://www.velo.qc.ca/transport-actif/ABC-du-transport-actif/Quoi-faire-en-cas-d-accident>

Ville de Montréal. (2015). Réduction de la dépendance aux énergies fossiles à Montréal. *Office de consultation publique de Montréal*. Récupéré le 22 janvier 2018 de http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/3.1_version_finale.pdf.

WBMA. (2016). How Bike Messengers Deal With Street Harassment. Récupéré le 8 janvier 2017 de <https://www.bustle.com/articles/197300-female-bike-messengers-deal-with-street-harassment>.

Weber, E. U., Blais, A. R., et Betz, N. E. (2002). A domain-specific risk-attitude scale: Measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of behavioral decision making*, 15(4), 263-290.

Weiss, E. (2010). *Bike snob: systematically and mercilessly realigning the world of cycling*. San Francisco: Chronicles Books. 219 p.

Wesley, E. M., Piatkowski, D. et Johnson, A. (2017). Scofflaw bicycling : Illegal but rational. *The Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 1-31.